

# Geschäftsbericht für das Jahr 2005

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

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

[info@fuhrgewerbe-innung.de](mailto:info@fuhrgewerbe-innung.de)  
[www.fuhrgewerbe-innung.de](http://www.fuhrgewerbe-innung.de)



**G E D E N K T A F E L**

**2005 verließ uns unser passives Mitglied**

Brigitte Rehmann

**Wir werden das Andenken der Verstorbenen  
in Ehren bewahren**

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
1. Politische und Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2005	5
1.1 Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft	5
1.2 Region Berlin-Brandenburg	10
1.3 Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe	12
1.3.1 Beförderungsmengen und -leistungen im Straßengüterverkehr	13
1.3.2 Entwicklung der eingesetzten Kapazität, der Beförderungsmengen, -leistungen und der Güterstruktur in den einzelnen Transportsegmenten	16
1.3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte	18
1.3.4 Entwicklung der Kosten und Erträge	18
1.3.5 Entwicklung der Investitionen	19
1.3.6 Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen	20
1.3.7 Busgewerbe mit anhaltenden Wettbewerbsnachteilen gegenüber Bahn und Billigfliegern	21
2. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe	22
2.1 Europäisches Recht	22
2.2 Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	23
2.3 Straßenverkehrsrecht	24
2.4 Arbeits- und Sozialrecht	26
2.5 Umwelt- und Abfallrecht	28
3. Die Innung - kompetente und engagierte Interessenvertretung für das regionale Güter- und Personenverkehrsgewerbe	29
3.1 Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe	29
3.2 Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement	30
3.3 Gebündelte Interessenvertretung gemeinsam mit anderen Organisationen	32
3.4 Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen	32
3.5 Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit	35



## Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen!  
Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Jahr 2005 wird aus Sicht des Transportgewerbes als das Jahr in die Geschichte eingehen, in dem erstmals auf deutschen Autobahnen eine streckenabhängige LKW-Maut erhoben wurde. Nach zwei gescheiterten Versuchen, die Mauterhebung mit der modernsten, satellitengestützten Technologie bereits im Jahr 2003 zu starten, funktionierte der Mautstart im Januar 2005 verhältnismäßig problemlos.

Problematischer war es schon, die mautbedingten Zusatzkosten an die auftraggebende Wirtschaft durch höhere Entgelte weiterzugeben. Aufgrund des Kostendruckes der Vorjahre kamen die Unternehmen – wollten sie nicht ihre wirtschaftliche Existenz aufs Spiel setzen – jedoch gar nicht umhin, diesen Ausgleich einzufordern.

Weit schwieriger noch war es allerdings für alle Verkehrsunternehmen, die z. T. erheblichen Mehrkosten infolge der rasant gestiegenen Kraftstoffpreise durch höhere Preise auszugleichen. Doch auch diese Kostenentwicklung hat es inzwischen erforderlich gemacht, zu reagieren, will man die existenzielle Basis des Unternehmens nicht gefährden.

Vor diesem Hintergrund und angesichts der im Berichtsjahr 2005 für die Mehrzahl der Güter- und Personenverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg nach wie vor angespannten wirtschaftlichen Situation stand das Ringen um Marktbehauptung weiter im Fokus der Unternehmer. Die Interessenvertretung und die Mitgliederbetreuung der Innung richtete sich deshalb darauf, im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf verträgliche politische Rahmenbedingungen und eine Intensivierung der Betreuungsleistungen hinzuwirken. Da allerdings die Setzung von Rahmenbedingungen weiter zunehmend von europäischer Ebene bestimmt ist, müssen sich auch die Tätigkeitsschwerpunkte des Verbandes wandeln: verstärkt muss es darum gehen, die regionalen Abgeordneten des Europäischen Parlaments für die Belange des Verkehrsgewerbes zu sensibilisieren und auch im Dialog mit den regionalen Verwaltungen die europäischen Themen zu erörtern. Beispielhaft seien hier die Themen Harmonisierung der Mineralölsteuerbelastung im Zusammenhang mit der Einführung der Maut und die Feinstaubdebatte angeführt.

Die Innung ist hier auf einem guten Weg und konnte – nicht zuletzt wegen ihrer Betreuungsqualität – sowohl ihre Mitgliederbilanz als auch ihr Renommee in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit bewahren und ausbauen.

Der Dank des Vorstandes gilt allen ehrenamtlich tätigen Verbandsmitgliedern sowie den engagierten Mitarbeitern der Geschäftsstelle, die durch ihr Wirken den Erfolg der Verbandsarbeit maßgeblich mitgestaltet haben.

Berlin, Sommer 2006

Michael Eichen  
Vorsitzender

Lothar Kastner  
stellv. Vorsitzender

Ulrich Schulz  
Vorstandsmitglied

Lieselotte Raunhardt  
Ehrenvorsitzende

### 1. Politische und Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2005

Das Jahr 2005 stand innenpolitisch hauptsächlich im Zeichen der vorgezogenen Bundestagswahl. Nach einer Wahlniederlage in Nordrhein-Westfalen kündigte der Vorsitzende der SPD-Bundestagsfraktion und seinerzeitige SPD-Vorsitzende Franz Müntefering noch am Abend des 22. Mai 2005 Neuwahlen an. Er begründete dies damit, dass das Vertrauen der Bevölkerung in die rot-grüne Bundesregierung nicht mehr erkennbar sei. Bundeskanzler Gerd Schröder hatte die Vertrauensfrage an das Parlament gerichtet, das ihm mit dem Votum vom 1. Juli 2005 das Vertrauen vorenthielt. Anschließend schlug der Kanzler die Auflösung des Bundestags vor. Bundespräsident Horst Köhler löste am 21. Juli 2005 den 15. Deutschen Bundestag auf und ordnete Neuwahlen an. Die Verfassungsmäßigkeit dieses Verfahrens ist zwar, ähnlich wie bei der Auflösung auf Vorschlag Helmut Kohl 1983, umstritten. Bei der Bundestagsauflösung 2005 bestätigte jedoch das Bundesverfassungsgericht deren Verfassungsmäßigkeit (wie schon im früheren Fall) mit Urteil vom 25. August 2005.

Fast zwei Monate nach der vorgezogenen Bundestagswahl wurden im November 2005 die Koalitionsvereinbarungen der Unionsparteien und der SPD vorgestellt. Für 2006 wird für den Bund eine deutliche Überschreitung der Kreditobergrenze nach Artikel 115 Grundgesetz angekündigt.

Erst 2007 sollen diese und auch die Defizitobergrenze des Stabilitäts- und Wachstumspakts wieder eingehalten werden. Die beim Bund vorgesehenen Ausgabenkürzungen belasten zu einem großen Teil die Sozialversicherungen und werden dort Beitragssatzanhebungen zur Folge haben. Größeres Gewicht haben einnahmenerhöhende Maßnahmen, die außer einer Verbreiterung der steuerlichen Bemessungsgrundlagen vor allem die Anhebung des Regelsatzes der Umsatzsteuer um drei Prozentpunkte ab 2007 vorsehen. Ein Teil der Mehreinnahmen soll zur Mitfinanzierung der Senkung des Beitragssatzes zur Bundesagentur für Arbeit um zwei

Prozentpunkte verwendet werden.

Weiterhin wurde ein Programm zur Förderung des Wirtschaftswachstums vorgestellt, das Mehrausgaben für als zukunftssträftig eingestufte Bereiche sowie Steuervergünstigungen insbesondere zur Förderung von Investitionen und für spezielle Ausgaben privater Haushalte umfasst. In den nächsten vier Jahren sollen sich die Gesamtbelastungen für den Bundeshaushalt auf insgesamt 25 Mrd. Euro belaufen. Einschließlich der Steuerausfälle bei Ländern und Gemeinden wird das Volumen auf 37 Mrd. EUR beziffert.

Außerdem hat die neue Regierung eine Reform des Föderalismus angekündigt, deren bereits konkretisierter erster Teil sich weitgehend an den Zwischenergebnissen der Ende 2004 gescheiterten Föderalismuskommission orientiert. Der zweite Teil mit einer Reform der Finanzbeziehungen soll im weiteren Verlauf der Legislaturperiode ausgearbeitet werden. Schließlich sollen eine Gesundheitsreform, eine Unternehmenssteuerreform sowie die Anhebung des gesetzlichen Rentenalters im Laufe der neuen Legislaturperiode beschlossen und die zahlreichen Instrumente der aktiven Arbeitsmarktpolitik auf den Prüfstand gestellt werden.

#### 1.1. Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft

Die Konjunktur im Euro-Raum der **Europäischen Union** ist im Verlauf des Jahres 2005 merklich kräftiger und auch stabiler geworden. So expandierte das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im zweiten Halbjahr mit einer auf das Jahr umgerechneten saison- und kalenderbereinigten Rate von 2%, verglichen mit 1,25 % in der ersten Jahreshälfte. Wegen des geringen Schwungs, mit dem die Volkswirtschaften des Euro-Raums in das Jahr 2005 starteten, wurde im Durchschnitt des vergangenen Jahres dennoch nur ein Produktionszuwachs von 1,25 % erzielt.

Kräftige Impulse gingen erneut von der Auslandsnachfrage aus, wenngleich sie nicht mehr

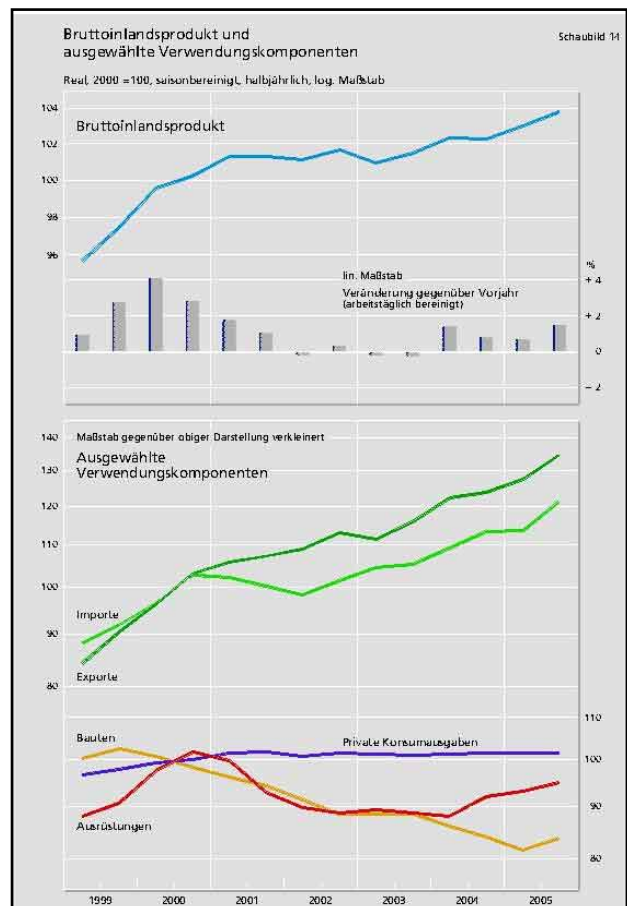
ganz so stark ausfielen wie im Vorjahr. Gegenüber 2004 nahmen die realen Ausfuhren, die in den Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen des Euro-Raums die Lieferungen in die anderen Mitgliedstaaten der Währungsunion einschließen, um 3,75 % zu. Gleichzeitig sind aber die Einfuhren noch kräftiger gestiegen (4,5 %), so dass die Nettoexporte das BIP-Wachstum geringfügig dämpften.

Neben der lebhaften Ausfuhrstätigkeit wurde die Zunahme der gesamtwirtschaftlichen Aktivität maßgeblich von der Binnennachfrage getragen, die mit 1,5 % jedoch langsamer wuchs als 2004. Ausschlaggebend dafür war zum einen, dass vom Lageraufbau praktisch keine expansiven Wirkungen mehr ausgingen. Zum anderen nahm auch die inländische Endnachfrage weniger zu als im Jahr davor, weil der private Verbrauch und die Bruttoanlageinvestitionen nur noch um 1,25 % beziehungsweise 2% wuchsen. Dagegen hat sich der Anstieg der Konsumausgaben des Staates leicht auf 1,5 % verstärkt.

Hinter diesem Ergebnis für den Euro-Raum insgesamt stehen allerdings erhebliche Wachstumsunterschiede innerhalb der Europäischen Währungsunion. So belief sich der Abstand zwischen dem wachstumsstärksten Land (Irland) und dem wachstumsschwächsten (Italien) auf schätzungsweise 4,5 Prozentpunkte. Im Jahr davor hatte die Spanne bei einer etwas anderen Reihenfolge der verschiedenen Länderergebnisse 3,75 Prozentpunkte betragen. Gewichtet mit den jeweiligen Anteilen am BIP des gesamten Euro-Gebiets, haben sich die Wachstumsdifferenzen innerhalb des Euro-Raums ebenfalls vergrößert. Die gewichtete Standardabweichung nahm von 3/4 Prozentpunkten im Jahr 2004 auf einen Prozentpunkt im vergangenen Jahr zu.

Die **deutsche Wirtschaft** ist in konjunktureller Hinsicht im Jahr 2005 einen wichtigen Schritt vorangekommen. Wegen des ungünstigen Einstiegs in das Jahr war das gesamtwirtschaftliche Wachstum trotz der deutlich positiven Grundtendenz im Verlauf von 2005 jedoch in arbeitstäglich bereinigter Betrachtung mit 1,1% nicht höher als im Jahr zuvor. Dabei stand das

Wirtschaftsgeschehen hier zu Lande im Spannungsfeld außenwirtschaftlicher Einflüsse.



Quelle: Geschäftsbericht 2005 der Deutschen Bundesbank

Einerseits sorgte die anhaltend lebhafte Weltkonjunktur für eine hohe Dynamik im Außenhandel; der Offenheitsgrad der deutschen Wirtschaft nahm weiterhin rasch zu. Andererseits dämpften andere Faktoren wie insbesondere der kräftige Anstieg der Rohölpreise und der damit verbundene Entzug an Realeinkommen im Inland vor allem den privaten Verbrauch. Nicht zuletzt deshalb ist das Bild von der gespaltenen Konjunktur in Deutschland bei der jahresdurchschnittlichen Betrachtung noch dominant. Im Verlauf des Jahres 2005 haben sich gleichwohl Ansätze zur Verbreiterung einer wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung gezeigt. So ist der Funke von den Exporten inzwischen auf die Ausrüstungsinvestitionen übergesprungen, die im letzten Jahr

verstärkt ausgeweitet wurden und inzwischen das zweite Standbein der Konjunkturerholung darstellen.

Zudem mehren sich die Anzeichen, dass der jahrelange Schrumpfungsprozess in der Bauwirtschaft bundesweit langsam zum Ende kommt, auch wenn im Jahresdurchschnitt 2005 ein erneuter deutlicher Rückgang der Bauaktivitäten zu verzeichnen war. Dabei werden aber weiterhin starke regionale Unterschiede zu erwarten sein, insbesondere in den ostdeutschen Bundesländern dürfte die Baukonjunktur nur langsam wieder Tritt fassen.

Der private Verbrauch blieb vor allem auf Grund der hohen Kaufkraftverluste in Folge der Energieverteuerung und der schwierigen Lage am Arbeitsmarkt schwach.

Die deutschen Ausfuhren von Waren und Diensten haben 2005 erneut kräftig expandiert und erwiesen sich weiterhin als wesentliche Stütze des gesamtwirtschaftlichen Wachstums. In realer Rechnung stiegen sie um 6,25 %, blieben damit aber hinter dem außergewöhnlich hohen Zuwachs des Vorjahres von 9,25 % zurück. Die Nachfrage nach deutschen Produkten wurde im Jahr 2005 zum einen von dem anhaltend lebhaften Wachstum der deutschen Exportmärkte getrieben. Zum anderen trug die vergleichsweise moderate Preis- und Kostenentwicklung Deutschlands dazu bei, dass sich die Wettbewerbsposition im Euro-Raum im Jahresdurchschnitt 2005 im Vergleich zu 2004 nochmals um 1,75 % verbesserte. Die preisliche Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Partnerländern außerhalb des Euro-Raums nahm um 0,5 % zu, nachdem im Durchschnitt des Vorjahres auf Grund der Aufwertung des Euro noch eine Verschlechterung um 2,5 % eingetreten war. Die Warenlieferungen in Drittländer wuchsen etwas dynamischer als diejenigen in die EWU-Länder. Insgesamt konnten die deutschen Exporteure ihre Stellung auf den Märkten innerhalb des Euro-Raums weiter ausbauen und außerhalb des Euro-Raums im Großen und Ganzen verteidigen.

Die realen Importe von Waren und Diensten nahmen im Jahr 2005 im Vergleich zu 2004 ebenfalls deutlich zu, und zwar um 5,25 %. Ausschlaggebend dafür war der hohe und noch weiter gestiegene Anteil importierter Vorleistungen in der Produktion von Ausfuhrgütern. Mit dem lebhaften Exportwachstum war deshalb auch ein kräftiger Anstieg der realen Einfuhr verbunden. Von der nach wie vor recht schwachen Inlandsnachfrage in Deutschland gingen dagegen in dieser Hinsicht nur geringe Impulse aus.

Neben den Exporten bilden die Ausrüstungsinvestitionen inzwischen die zweite Stütze der wirtschaftlichen Erholung. Vor dem Hintergrund der weiterhin guten Exportkonjunktur wurden die Ausrüstungsinvestitionen 2005 verstärkt ausgeweitet, und zwar um 4 %, verglichen mit einem Zuwachs um 2,5 % im Jahr zuvor. Dabei standen erneut Modernisierungsaspekte sowie Ersatzbeschaffungen für inzwischen veraltete Maschinen im Vordergrund. Erweiterungsinvestitionen waren hingegen angesichts der größeren gewordenen Spielräume für die Nutzung des vorhandenen Sachkapitalbestandes, die sich auf Grund der höheren Flexibilität bezüglich des Arbeitseinsatzes und der Optimierung des internationalen Produktionsverbundes ergeben, nur selten notwendig. Allerdings stoßen inzwischen immer mehr – vor allem im Exportgeschäft stark engagierte – Unternehmen an ihre Kapazitätsgrenzen, so dass nunmehr der Erweiterungsaspekt verstärkt zum Tragen kommen dürfte. Die Voraussetzungen hierfür sind bei insgesamt verbesserter Ertragslage auch von der finanziellen Seite gegeben.

Die Bauinvestitionen hingegen wurden abermals eingeschränkt. Im Jahresdurchschnitt 2005 ergab sich ein Rückgang um 3,5 %. Wie groß der Korrekturbedarf nach den Übersteigerungen in der Bauwirtschaft in den Jahren nach der deutschen Vereinigung gewesen ist, zeigt sich etwa daran, dass die realen Bauinvestitionen 2005 den letzten Höchststand im Jahr 1994 um mehr als ein Fünftel unterschritten. Noch deutlicher wirkte sich der jahrelange Schrumpfungsprozess in der Baubranche auf



die Beschäftigung aus. Im vergangenen Jahr zählten die Betriebe des Bauhauptgewerbes nur noch gut 700 000 Beschäftigte und damit etwa halb so viele wie zehn Jahre zuvor. Wie schon in den Jahren zuvor waren auch 2005 alle großen Bausparten von der rückläufigen Tendenz betroffen. Die gewerbliche Bautätigkeit wurde – bei deutlichen Unterschieden zwischen dem Markt für Büroraum und Verkaufsflächen im Einzelhandel – weiterhin von beträchtlichen Leerständen bei Gewerbeimmobilien belastet, zumal bei den Ausrüstungen bislang nur in geringem Maße Erweiterungen vorgenommen wurden. Im Bereich der Wohnbauten wirkten sich immer noch die hohen Angebotsüberhänge vor allem in Ostdeutschland und die noch nicht gefestigten Einkommensperspektiven negativ aus; beim Staat hielt der Konsolidierungsdruck an.

Das ungünstige Ergebnis für den Jahresdurchschnitt verdeckt jedoch, dass im Jahresverlauf durchaus Ansätze einer Stabilisierung erkennbar waren. Dies bestätigt die Erwartung, dass die Talsohle nunmehr erreicht ist und die Bauwirtschaft keine Belastung mehr für das gesamtwirtschaftliche Wachstum darstellen wird. Auch verschiedene Maßnahmen der Bundesregierung dürften vorübergehend stützend wirken. Zu nennen sind hier beispielsweise die Förderung der energetischen Gebäudesanierung, die steuerliche Absetzbarkeit von Handwerkerleistungen für Renovierungs-, Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen und die Erhöhung der Verkehrsinvestitionen des Bundes. Darüber hinaus könnten von der Abschaffung der Eigenheimzulage zum 1. Januar 2006 temporäre Impulse auf die Wohnungsbauaktivitäten ausgegangen sein, da Ende 2005 in größerer Zahl Bauanträge gestellt wurden, um noch in den Genuss der bisherigen Förderung zu kommen. Zudem könnte es wegen der beabsichtigten Anhebung der Mehrwertsteuer zu Vorzieheffekten beim Wohnungsbau kommen.

Die Schwäche bei den privaten Konsumausgaben hielt auch im Berichtsjahr an. Trotz der Entlastung durch die letzte Stufe der Einkommensteuerreform zum Jahresbeginn war der Einkommensrahmen der privaten Haushalte

recht eng gesteckt. Dämpfend wirkte vor allem die schwache Konstitution am Arbeitsmarkt und dabei insbesondere der deutliche Rückgang der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Jahresdurchschnitt. In Verbindung mit der weiterhin moderaten Zunahme der Effektivverdienste hatte dies zur Folge, dass die Bruttolohn- und -gehaltssumme das Vorjahrsniveau um 0,25 % verfehlte. Da für die Arbeitnehmer außerdem die Beitragssätze zur Krankenversicherung zur Jahresmitte 2005 angehoben wurden, war das Nettoentgelt insgesamt trotz der erwähnten Entlastung bei der Lohnsteuer nicht höher als ein Jahr zuvor. Weiterhin verhalten entwickelten sich mit einem Zuwachs von 0,25 % die empfangenen monetären Sozialleistungen. Zwar flossen den privaten Haushalten mit der Zusammenlegung von Arbeitslosen- und Sozialhilfe für erwerbsfähige Personen zum Arbeitslosengeld II vermehrt Mittel zu, aber die Rentenbezüge, die rund die Hälfte der empfangenen Sozialleistungen ausmachen, gingen wegen der erneuten „Nullrunde“ kaum über das Vorjahrsniveau hinaus.

Unter Einschluss der übrigen Einkunftsquellen, zu denen insbesondere die Selbständigen- und Vermögenseinkommen zählen, stieg das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte um nominal 1,5 %. In realer Rechnung waren die Haushaltsbudgets allerdings nur etwas höher als ein Jahr zuvor, da von der Preisseite erhebliche Belastungen insbesondere durch die starke Energievertéuerung negativ zu Buche schlugen. Bei einer erneuten leichten Zunahme der Sparquote blieben deshalb die realen Konsumausgaben der privaten Haushalte 2005 lediglich auf dem Vorjahrsniveau.

Die auf den internationalen Märkten stark gestiegenen Energiepreise hinterließen deutliche Spuren in der deutschen Preisentwicklung. Die primär aus den Rohölnotierungen abgeleiteten Kraftstoff- und Heizölpreise stiegen auf der Verbraucherstufe im Jahresdurchschnitt 2005 um 8 % beziehungsweise 32 %. Gas, das üblicherweise durch Preisgleitklauseln an die Rohölpreise gekoppelt ist, verteuerte sich um 10,5 %. Für Strom mussten die privaten Haushalte im

vergangenen Jahr 4,2 % mehr bezahlen als ein Jahr zuvor; für Industriekunden verteuerte sich Elektrizität teilweise doppelt so stark.

Der statistische Ausweis der Arbeitslosigkeit wie auch der Erwerbstätigkeit wurde im Jahr 2005 durch arbeitsmarktpolitische Maßnahmen geprägt. Speziell die Ablösung der beiden traditionellen Transferleistungen für Langzeitarbeitslose, die Arbeitslosenhilfe und ergänzend dazu die Sozialhilfe, durch die einheitliche Grundversicherung für Arbeitsuchende (Arbeitslosengeld II), hat hier eine maßgebliche Rolle gespielt. In der Folge nahm die Anzahl der arbeitslos registrierten Personen zu Jahresbeginn 2005 sprunghaft zu. Dass die statistisch ausgewiesene Arbeitslosigkeit im Jahresverlauf tendenziell rückläufig war, lag zu einem Gutteil daran, dass mehr und mehr Arbeitsgelegenheiten für Bezieher von Arbeitslosengeld II, so genannte Ein-Euro-Jobs, geschaffen wurden. Personen, die auf Grund der mit der Neuregelung einhergehenden verschärften Bedürftigkeitsprüfung ihren Leistungsanspruch verloren, haben zudem häufig die Meldung beim Arbeitsamt nicht mehr erneuert. Darüber hinaus wurde die Erwerbsfähigkeit von Leistungsbeziehern genauer geprüft. Am Jahresende 2005 lag die Zahl der registrierten Arbeitslosen mit saisonbereinigt 4,64 Millionen allerdings noch um 3,1% höher als ein Jahr zuvor. Im Jahresdurchschnitt waren es 4,86 Millionen Personen und damit knapp 500 000 mehr als im Jahr 2004. Dies bedeutete zugleich den höchsten Stand an registrierter Arbeitslosigkeit seit der deutschen Vereinigung. Die amtliche Arbeitslosenquote belief sich auf 11,7%, gegenüber 10,5% im Vorjahr. Der bisherige Höchststand im Jahr 1997 wurde um 0,3 Prozentpunkte überschritten. Wie zuvor erläutert, ist dieser statistische Befund allerdings nicht mit einer entsprechenden Verschlechterung der tatsächlichen Arbeitsmarktlage gleichzusetzen. Anfang 2006 kam es zunächst zu einem erneuten Anstieg der Arbeitslosigkeit, wozu das besonders kalte Winterwetter und Vorzieheffekte wegen der Anfang Februar wirksam gewordenen Verkürzung der Bezugsdauer des Arbeitslosengelds I beigetragen haben.

Im Durchschnitt des Jahres 2005 waren nach den Rechnungen des Statistischen Bundesamtes 38,78 Millionen Personen in Deutschland erwerbstätig. Das waren 90 000 oder 0,2% weniger als im Jahr zuvor, in dem die Erwerbstätigkeit noch zugenommen hatte. Dabei hat sich der Rückgang der voll sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung auch im vergangenen Jahr zunächst fortgesetzt, ist dann allerdings zum Stillstand gekommen. Umgekehrt hat die ausschließlich geringfügige Beschäftigung nicht mehr weiter zugenommen. Im Jahresverlauf war die Zahl der Mini-Jobs sogar leicht rückläufig. Hier scheint eine gewisse Sättigung erreicht zu sein. Die Zahl der Selbständigen ist 2005 nicht mehr so deutlich gestiegen wie im Vorjahr. Dazu hat insbesondere beigetragen, dass der Schritt aus der Arbeitslosigkeit in eine Selbständigkeit durch die Arbeitsmarktpolitik nicht mehr so großzügig gefördert wird.

Von der Energiekomponente abgesehen, verlief die Preisentwicklung 2005 zumeist in recht ruhigen Bahnen. Indirekte Effekte von dieser Seite hielten sich in engen Grenzen; Zweitrundeeffekte des bereits in den beiden Vorjahren recht kräftigen Energiepreisanstiegs blieben aus. Allerdings setzte sich der Preisauftrieb bei wichtigen industriellen Rohstoffen fort und beschleunigte sich teilweise wechselkursbedingt. Die Importpreise für Erze stiegen im Jahresdurchschnitt um 45%. Die Verteuerung der Rohstoffe schlug sich abgeschwächt auch in anderen Importpreisen und in den Erzeugerpreisen der deutschen Industrie nieder. Höhere Stahlpreise waren auch der wichtigste Grund für den Anstieg der Baupreise um knapp 1,3%. Ohne diese Sonderbewegungen gerechnet, gingen die Preise für die Einfuhren im Jahresdurchschnitt um knapp 1% zurück, verglichen mit einem Anstieg von 4,3% für die Importe insgesamt. Die Erzeugerpreise für industrielle Produkte, die zudem durch die Anhebungen der Tabaksteuer nach oben getrieben wurden, nahmen um 4,6% zu; ohne die genannten Positionen waren es lediglich 1,0%. Die Verbraucherpreise ohne Energie, Gesundheitspflege und Tabak stiegen um 0,8%, einschließlich dieser Güter waren es 2,0%. Der für europäische Zwecke berechnete Harmoni-

sierte Verbraucherpreisindex zeigt für 2005 eine Teuerung von 1,9% an.

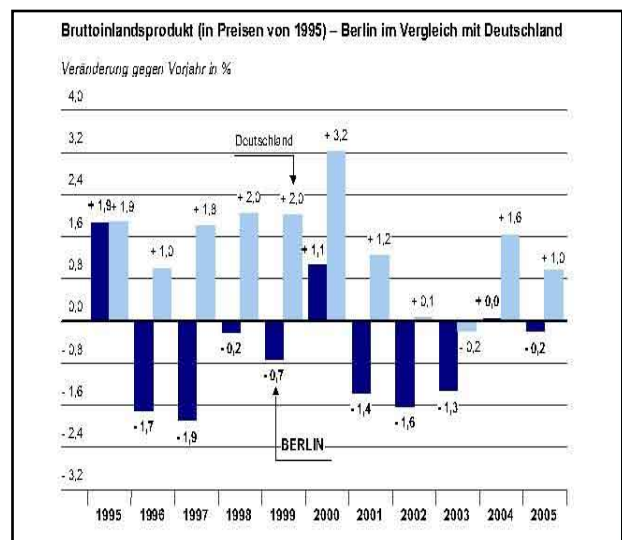
## 1.2. Region Berlin-Brandenburg

In der **Berliner Wirtschaft** setzte sich im Verlauf des vergangenen Jahres wieder eine leichte konjunkturelle Erholung durch. Trotz erheblicher Energieverteuerung war das Wirtschaftsgeschehen in der Stadt aufwärts gerichtet. Nach der Flaute in den ersten Monaten begann sich bereits zur Jahresmitte 2005 hin eine neuerliche Belebung der Wirtschaftstätigkeit abzuzeichnen. Im Herbst zog die Konjunktur weiter leicht an. Im Gefolge der robusten Entwicklung der Weltwirtschaft sowie der stärkeren Konjunkturerholung in Deutschland fasste die Wirtschaft in Berlin wieder Tritt. Die Aufwärtsbewegung konnte die anfänglich schleppende Wirtschaftsentwicklung weitgehend ausgleichen.

In den ersten Monaten des vergangenen Jahres machte sich zunächst die vorübergehend langsamere Gangart der Konjunktur in Deutschland bemerkbar. Die bundesweite Wachstumspause – ausgelöst durch den hohen Ölpreis, aber auch den starken Kursanstieg des Euro und die leicht abflachende Expansion der Weltwirtschaft – wirkte sich auf das Wirtschaftsgeschehen in Berlin aus. Impulse aus dem Ausland ließen nach. Die Binnennachfrage entwickelte sich weiterhin verhalten. Hinzu kamen die fortwährenden Sparanstrengungen des Berliner Senats. Die eingesetzte Besserung der konjunkturellen Entwicklung Berlins kommt im Jahreswert der Wirtschaftsleistung noch nicht zum Ausdruck. Im gesamten Jahr 2005 veränderte sich die wirtschaftliche Leistung in Berlin kaum. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) erreichte 2005 real annähernd das Niveau des Vorjahres (- 0,2 %; Deutschland: + 1,0 %), nach + 0,0 % im Jahr 2004 (Deutschland 2004: + 1,6 %). Der Abstand zur bundesdurchschnittlichen Wirtschaftsentwicklung verringerte sich (2005 - 1,2 Prozentpunkte, 2004 - 1,6 Punkte). In den Jahren 1996 bis 2001 hatte der regionale Rückstand auch nach der jüngsten großen Revision der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen deutlich

höher gelegen (- 2,7 Prozentpunkte).

In nominaler Rechnung betrug das BIP in der Stadt 79,6 Mrd. Euro (+ 0,2 %; Deutschland: + 1,4 %); dies sind 3,5 % des deutschen Bruttoinlandsprodukts. Während sich die fortwährende Reduzierung des Baugewerbes, weitere Einsparungen der öffentlichen Hand sowie auch die anfänglich noch verhaltene Entwicklung im verarbeitenden Gewerbe dämpfend auf das Wirtschaftsgeschehen in Berlin auswirkten, gingen dagegen von Teilen des privaten Dienstleistungssektor deutliche Wachstumsimpulse aus. Die Leistungssteigerungen im privaten Dienstleistungssektor konnten indes die Rückgänge in anderen Bereichen nicht voll ausgleichen.



Quellen: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder“, Statistisches Bundesamt

Im Jahr 2005 erbrachte das Berliner Bauhauptgewerbe in den Betrieben mit 20 und mehr Beschäftigten einen baugewerblichen Umsatz von 1,589 Mrd. € und damit 4,2 % weniger als im Vorjahr. Die Umsätze wurden jeweils fast zur Hälfte im Hochbau (52,3 %) und im Tiefbau (47,7 %) erzielt. Die Höhe der Auftragseingänge bewegte sich mit 1,172 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (- 16,1 %). Das Berliner Ausbaugewerbe erbrachte in den Betrieben mit 20 und mehr Beschäftigten im Jahr 2005 einen baugewerblichen Umsatz von 894,0 Mio. € (- 10,2 % gegenüber dem Vorjahr). Von den Umsatzein-

bußen waren alle Bereiche des Ausbaugewerbes betroffen.

Die **Erwerbstätigkeit** überschritt 2005 geringfügig den Vorjahresstand. Durch die Auswirkungen der Arbeitsmarktreformen konnte die Reduzierung bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung ausgeglichen, aber nicht mehr – wie noch in 2004 – deutlich überkompensiert werden. Während die kräftige Ausweitung von Arbeitsgelegenheiten mit Mehraufwandsentschädigung, aber auch die weiter – wenngleich schwächer – wachsende Zahl von Ich-AGs positiv auf die Gesamtbeschäftigung wirkten, ging dagegen die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die gegenwärtig die konjunkturelle Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt besser darstellt als die Erwerbstätigenzahl, erneut spürbar zurück. Zudem nahmen auch Minijobs ab, nachdem die Erwerbstätigkeit noch in 2004 durch den kräftigen Anstieg dieser geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse mit begünstigt worden war.

Insgesamt waren im Jahresdurchschnitt (JD) 2005 in Berlin mit knapp 1,539 Mio. Personen 700 mehr erwerbstätig als im Vorjahr (+ 0,0 %), nach einem Anstieg der Erwerbstätigkeit im Jahr 2004 um 11.900 oder + 0,8 % (Deutschland 2004: + 0,4 %). Fortwährenden Rückgängen der Erwerbstätigkeit in Industrie und Bauwirtschaft, gefolgt von weiteren Personaleinsparungen in Teilen des privaten Dienstleistungsbereichs (vor allem im Kredit- und Versicherungsgewerbe sowie im Handel, im vergangenen Jahr zusätzlich auch im Verkehrsgewerbe) standen zusätzliche Erwerbsgelegenheiten im Dienstleistungssektor gegenüber (Expansion der Arbeitsgelegenheiten in der öffentlichen Verwaltung, im Gesundheits- und Sozialwesen, im Kulturbereich).

Im Gegensatz zur insgesamt kaum veränderten Erwerbstätigkeit verringerte sich die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung nochmals erheblich. Im Jahresdurchschnitt 2005 waren nach vorläufigen Angaben der regionalen Arbeitsagentur annähernd 1,021 Mio. Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, knapp 26.000 weniger als im entsprechenden

Vorjahreszeitraum (- 2,4 %).

Auf Grund des statistischen Effekts durch die Zusammenführung von Arbeitslosen- und Sozialhilfe zum Arbeitslosengeld II waren deutlich mehr Personen von Arbeitslosigkeit betroffen als vor einem Jahr. Dabei hat sich der Abstand gegenüber 2004 seit dem Spätsommer in der Grundtendenz verringert. Im Jahresdurchschnitt 2005 überschritt die Zahl der Arbeitslosen in Berlin den Vorjahresstand um 20.500 auf 319.200 (+ 6,9 %). Die Arbeitslosenquote – registrierte Arbeitslose bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen – betrug im 2005 im Schnitt 19,0 % (Deutschland: 11,7 %). Die Arbeitslosenquote – bezogen auf abhängige zivile Erwerbspersonen – betrug im Durchschnitt des Jahres 2005 in Berlin 21,5 %. Mit 44,1 % war die Arbeitslosenquote der Personen nicht-deutscher Nationalität in Berlin mehr als doppelt so hoch wie die Arbeitslosenquote der Personen deutscher Nationalität (19,1 %).

Für **Brandenburg** lagen bei Berichtserstellung noch keine konkreten Daten der Wirtschaftsentwicklung für das gesamte Jahr 2005, sondern lediglich für das erste Halbjahr vor. Das Land ist eingebunden in die für ganz Deutschland festzustellenden Haupttendenzen. Trotz der im Verlauf des Jahres 2005 auch weiter zu beobachtenden starken außenwirtschaftlichen Impulse und einer guten Umsatzentwicklung in den wichtigsten Wachstumsbranchen des Landes, reichen diese nicht aus, um auf die Binnenwirtschaft überspringen. Die anhaltende Konsumschwäche (Staat und private Haushalte) bleibt gemeinsam mit dem fortschreitenden Anpassungsdruck in der Brandenburger Bauwirtschaft konjunkturbestimmend für Brandenburg.

Im ersten Halbjahr 2005 sank das reale Bruttoinlandsprodukt in Brandenburg um 0,8% gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ab. Ersten Erhebungen zufolge fiel der Rückgang im gesamten Jahr 2005 mit preisbereinigt –1,5 % noch höher aus. Hauptursachen für den Rückgang der Wirtschaftsleistung lagen dabei im Wesentlichen auf den z. T. starken Rückgängen in den Bereichen des Baugewerbes sowie der



öffentlichen Verwaltung. Die gute Entwicklung im ersten Halbjahr in der brandenburgischen Industrie (+3,0%) und die Zuwächse in den unternehmensbezogenen Dienstleistungen konnten die Rückgänge jedoch nicht kompensieren. Durch die anhaltende Zurückhaltung im privaten Konsum konnten darüber hinaus keine wesentlichen Impulse für den Handel greifen, so dass auch hier die Entwicklung nur schwach blieb. Im weiteren Jahresverlauf dürfte sich unter Einbezug wichtiger Eckkennziffern die wirtschaftliche Situation auch in Brandenburg etwas entspannt haben. Ob es jedoch gelang, angesichts der schlechten Vorgaben des ersten Halbjahres auf einen Wachstumspfad zurückzukehren, erscheint fraglich.

Das Brandenburger Baugewerbe hat seinen Anpassungsprozess im ersten Halbjahr wieder beschleunigt. Ausschlaggebend für die schlechte Geschäftslage bei Aufträgen und Umsätzen der Baubetriebe war der lang anhaltende Winter. Doch selbst ein gewisser Nachholeffekt im II. Quartal konnte die Gesamtsituation nicht mehr verbessern. Baunachfrage und -produktion sanken deutlich zum Vorjahr ab, allein die Umsätze im Bauhauptgewerbe fielen um 18% geringer aus. Am stärksten betroffen von der rückläufigen Entwicklung war der Wohnungsbau. Die Mehrzahl der Forschungseinrichtungen geht jedoch für das zweite Halbjahr von einer insgesamt verbesserten Geschäftslage am Bau aus. Wachstumsimpulse werden im weiteren Konjunkturverlauf insbesondere vom Wirtschaftsbau und dem öffentlichen Bau erwartet. Dieser Trend wird durch die aktuellen Zahlen der baugewerblichen Nachfrage für das III. Quartal 2005 bestätigt. So legten die Auftragseingänge im Bauhauptgewerbe nach einem leichten Zuwachs im II. Quartal (+0,9%) im III. Quartal nochmals deutlich zu (+5,0%).

Veränderungen der wirtschaftlichen Entwicklung sind auch aus dem im vergangenen Jahr vollzogenen Kurswechsel in der Förderpolitik der brandenburgischen Landesregierung zu erwarten. In Abkehr vom fehlgeschlagenen Konzept der dezentralen Konzentration, das auf eine Stärkung der Zentren auch in den Randbereichen

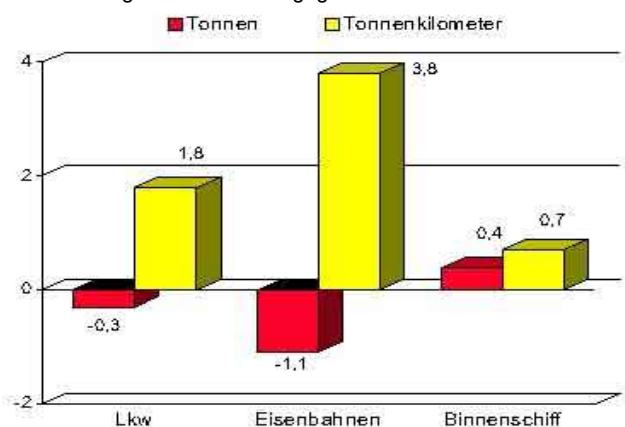
Brandenburgs gerichtet war, sollen nunmehr nur noch bestimmte Wirtschaftsbereiche und diese vordergründig in der Metropolenregion, d. h. im berlinnahen Umland gefördert werden. Das wird mittelfristig auch auf die wirtschaftsnahen Dienstleister, zu denen das Transportgewerbe zählt, abstrahlen. Die sich daraus ableitenden Tendenzen und die weitere demografische Entwicklung werden gerade die Transportunternehmen in den berlinfernen Regionen Brandenburgs vor große Herausforderungen stellen, um weiterhin erfolgreich am Markt verbleiben zu können.

### 1.3. Entwicklung im Güterkraftverkehrs-gewerbe

Auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt kam es im Verlauf des Jahres 2005 zu einer spürbaren Belebung der Verkehrsnachfrage. Dennoch gingen die Beförderungsmengen im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht zurück, wofür vor allem die schwache Entwicklung zu Beginn des vergangenen Jahres verantwortlich zeichnet.

Bei differenzierter Betrachtungsweise stellte sich die Aufkommensentwicklung der einzelnen Verkehrsträger allerdings uneinheitlich dar: Während sich in der Binnenschifffahrt Aufkommenszuwächse zeigten, wiesen der Straßen- und Eisenbahngüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr Rückgänge auf. Bei der Verkehrsleistung konnten hingegen alle Verkehrsträger zulegen.

Schaubild: Güterverkehr in Deutschland  
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004 in %



Quelle: Statistische Mitteilungen des BAG und des KBA

Der Straßengüterverkehr war im Jahr 2005 erneut durch eine gegenläufige Entwicklung des gewerblichen Güterverkehrs und Werkverkehrs gekennzeichnet. Während ersterer in allen Entfernungsbereichen Aufkommenszuwächse verzeichnen konnte, musste letzterer insbesondere aufgrund der schwachen Baukonjunktur sowie Verlagerungen auf den gewerblichen Güterverkehr deutliche Aufkommensrückgänge hinnehmen. Trotz erneuter Mengenzuwächse kam es im grenzüberschreitenden Güterverkehr im Jahr 2005 erstmals seit vielen Jahren zu einer Abnahme der Verkehrsleistung. Ursächlich hierfür dürfte vor allem der zunehmende Wettbewerb bei internationalen Langstreckenverkehren durch vergleichsweise kostengünstigere mittel- und osteuropäische Transportunternehmen sein. Diesen bekommen vor allem jene deutschen Unternehmen zu spüren, deren unternehmerischer Schwerpunkt in der reinen Transportdurchführung liegt. Auf der anderen Seite profitieren zahlreiche deutsche Speditions- und Transportunternehmen, die ihren Fuhrpark bereits in mittel- und osteuropäische Staaten verlagert haben oder Subunternehmen einsetzen, von der EU-Osterweiterung.

Erwartungsgemäß hat die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut in Deutschland zu Beginn des Jahres 2005 die wirtschaftliche Situation des Güterverkehrsgewerbes in Deutschland belastet. Allerdings fielen die Belastungen insgesamt geringer aus als von vielen Marktteilnehmern im Vorfeld befürchtet worden war. Dies dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass die Mautkosten überwiegend von den Auftraggebern der Transportunternehmen getragen werden. Recht schnell nach Einführung der Lkw-Maut zeigt sich ferner, dass die hiermit verbundenen verkehrspolitischen Ziele bislang nicht erreicht werden konnten, denn mautbedingte Verlagerungen vom Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger waren bisher kaum zu beobachten.

Wesentlich stärker als die Mautkosten belasteten die anhaltend hohen Kraftstoffpreise die Kostenseite der Unternehmen. Da diese den Auftraggebern häufig nicht vollständig oder erst

mit zeitlicher Verzögerung in Rechnung gestellt werden konnten, gerieten viele Unternehmen in existenzielle Nöte.

Die deutliche Belebung der Verkehrsnachfrage seit Herbst vergangenen Jahres spiegelt sich in der zunehmenden Investitionsbereitschaft der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen zum Jahresende wider. Investiert wird vor allem in den Fuhrpark. Zwar wurden im Jahr 2005 zu meist noch Euro 3 - Fahrzeuge geordert, allerdings gewinnen Euro 5 - Fahrzeuge zunehmend an Bedeutung.

### **1.3.1. Beförderungsmengen und -leistungen im Straßengüterverkehr**

Im Straßengüterverkehr belebte sich die Verkehrsnachfrage im 2. Halbjahr 2005 merklich. Allerdings verringerte sich das Güteraufkommen im Gesamtjahr - bedingt durch die schwache Entwicklung zu Jahresbeginn - insgesamt auf 2,748 Mrd. t und lag damit um 0,3 % unter dem Vorjahreswert. Im Binnengüterverkehr konzentrierte sich der Aufkommensrückgang auf den Nahbereich. Im Jahr 2004 hatte es im Binnengüterverkehr insgesamt noch ein geringfügiges Wachstum gegeben. Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr verringerte sich das Mengenwachstum im Vergleich zum Vorjahr deutlich auf 4,0 %.

Hinsichtlich der Beförderungsleistung setzte sich das Wachstum der Vorjahre im Jahr 2005 insgesamt in abgeschwächter Form fort. Das Ergebnis von 271,8 Mrd. tkm lag um 1,8 % über dem Vorjahreswert. Die Leistungssteigerungen sind auf ein anhaltendes Wachstum im Fernbereich zurückzuführen. Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr verringerte sich die mit deutschen Lastkraftfahrzeugen erbrachte Verkehrsleistung erstmals seit vielen Jahren (- 1,2 %). Dies ging einher mit einer Verringerung der mittleren Transportweite, d. h. der durchschnittlich zurückgelegten Entfernung pro internationaler Fahrt mit Ladung, um 12 km auf 515 km.

## Geschäftsbericht 2005

Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern  
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1)</sup>		
	2004	2005	2005 ggü. 2004 in % 2)	2004	2005	2005 ggü. 2004 in % 2)
	in Mio.			in Mrd. tkm		
<b>Eisenbahnen<sup>3)</sup></b>	<b>310,3</b>	<b>306,7</b>	-1,1	<b>86,4</b>	<b>89,7</b>	<b>+ 3,8</b>
<b>Binnenschifffahrt</b>	<b>235,9</b>	<b>236,8</b>	<b>+0,4</b>	<b>63,7</b>	<b>64,1</b>	<b>+ 0,7</b>
<b>Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen<sup>4)</sup></b>	<b>2.755,1</b>	<b>2.748,0</b>	- 0,3	<b>266,9</b>	<b>271,8</b>	<b>+ 1,8</b>
- Gewerblicher Verkehr	1.576,6	1.652,8	<b>+ 4,8</b>	204,2	212,6	<b>+ 4,1</b>
- Werkverkehr	1.178,5	1.095,2	- 7,1	62,7	59,2	- 5,6
- Verkehr im Nahbereich <sup>5)</sup>	1.622,9	1.585,8	- 2,3	26,0	25,6	- 1,5
- Verkehr im Regionalbereich <sup>5)</sup>	542,8	555,3	<b>+ 2,3</b>	48,5	49,9	<b>+ 2,8</b>
- Verkehr im Fernbereich <sup>5)</sup>	589,4	606,9	<b>+ 3,0</b>	192,4	196,3	<b>+ 2,1</b>
<b>Gesamter Güterverkehr</b>	<b>3.301,3</b>	<b>3.291,5</b>	- 0,3	417,0	425,6	<b>+ 2,1</b>

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland

2) Die Veränderungsdaten sind aus den mehrstelligen Originalwerten und nicht auf Basis der gerundeten Tabellenwerte errechnet.

3) Die Ergebnisse erhalten - ebenso wie die Jahresergebnisse seit 1998 - Untererfassungen im kombinierten Verkehr i. H. v. rund 3,8 Mio. t im Jahr, die durch fehlerhafte Meldungen eines Unternehmens entstanden sind. Ab dem Berichtsmonat Januar 2006 wird das statistische Bundesamt korrigierte Ergebnisse nachweisen und wie bei anderen Verkehrszweigen auf einen Brutto-Brutto-Nachweis (einschl. Containergewichte) im kombinierten Verkehr umstellen. Die Jahresveröffentlichung 2005 wird Ergebnisse sowohl in der untererfassten als auch in der neuen Abgrenzung erhalten.

4) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

6) Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen; statistische Angaben liegen nicht vor

Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und Kraftfahrt-Bundesamt

Wie bereits seit mehreren Jahren zeigten sich im Werkverkehr im Jahr 2005 erneut deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge, während der gewerbliche Güterkraftverkehr in allen Entfernungsbereichen deutlich zunahm. Die Rückgänge des Werkverkehrs betrafen vorrangig Baustoffbeförderungen im Nahbereich, bei denen stets ein besonders hoher Aufkommensanteil auf den Werkverkehr entfällt. Ferner bedingten zunehmend Verlagerungen auf den gewerblichen Güterkraftverkehr die Aufkommensrückgänge des Werkverkehrs. So dürften die mautbedingten Verlagerungen im Gesamtjahr umfangreicher ausgefallen sein, als dies noch zum Zeitpunkt der Untersuchung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) über die Auswirkungen der Lkw-Maut auf das deutsche Transportgewerbe im September 2005 festzustellen war.

Hauptgrund für die Mengenrückgänge im Straßengüterverkehr war die weiterhin rückläufige Entwicklung im Baubereich, welche sich in der Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ widerspiegelt. Dabei fiel die Mengeneinbuße in Höhe von 45,4 Mio. t nahezu vollständig in das 1. Halbjahr 2005. Ursächlich hierfür war neben der schlechten Baukonjunktur der lang anhaltende Winter zu Beginn des Jahres 2005.

Inzwischen zeichnet sich eine Verbesserung der Entwicklung im Baubereich ab. Die Mengenrückgänge bei den Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)“ sind nach dem starken Anstieg im Jahr 2004, in dem noch Steigerungen um rund 10 % erreicht worden waren, mit einer Abschwächung des Stahlbooms zu begründen.

Aufkommenszuwächse zeigten sich vor allem in den Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)“, „Leergut“ sowie „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“. Die abermals deutliche Zunahme der Leergutbeförderungen ist vornehmlich auf den anhaltenden Containerboom bei den Übersee-transporten zurückzuführen. Dieser hatte eine Steigerung der Containerbeförderungen im Hinterland der Seehäfen und ein erhöhtes Leergutaufkommen zur Folge.

Bei der Güterabteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ ist die Steigerung zum einen auf die Rekordernte bei den Getreidearten im vorangegangenen Jahr und zum anderen auf den stetig steigenden Export deutscher Agrarprodukte in die neuen EU-Mitgliedstaaten zurückzuführen.

Die hohen Mengen- und Leistungsrückgänge im Nahbereich (bis 50 km) im vergangenen Jahr (Gütermenge - 2,3 %; Verkehrsleistung:

- 1,5 %) sind auf die schwache Baukonjunktur zurückzuführen. Daneben entfiel ein Teil der seit Jahren zu verzeichnenden Rückgänge auf Verlagerungen zu dem seit den neunziger Jahren wachsenden Markt der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP). Da die amtliche Statistik ausschließlich Beförderungen mit Lastkraftfahrzeugen über 3,5 t Nutzlast erfasst, bleiben die mit kleinen KEP-Fahrzeugen durchgeführten Beförderungen statistisch unberücksichtigt.

Mengenzuwächse im Regionalbereich (51 - 150 km) gab es bei den anderen Nahrungs- und Futtermitteln, den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie den Halb- und Fertigwaren. Insgesamt kam es im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004 zu einem Mengen- und Leistungszuwachs in Höhe von 2,3 % bzw. 2,8 %.

Auch im Fernbereich (151 km und mehr) setzte sich der Mengen- und Leistungszuwachs weiter fort (Gütermenge: + 3,0 %; Verkehrsleistung: + 2,1 %).

Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterabteilungen einschließl. Kabotagebeförderungen  
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004

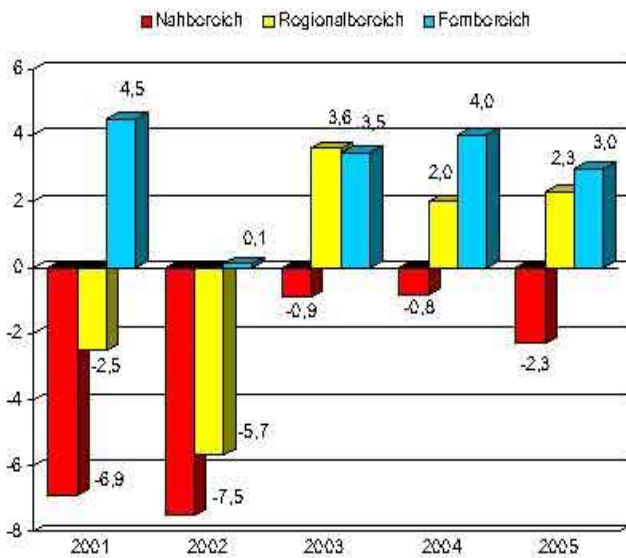
Güterabteilungen	Beförderte Gütermengen			
	2004	2005	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	149.176	160.166	+ 10.990	+ 7,4
Andere Nahrungs- und Futtermittel	310.486	319.746	+ 9.260	+ 3,0
Feste mineralische Brennstoffe	15.229	11.970	- 3.260	- 21,4
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	104.852	106.573	+ 1.720	+ 1,6
Erze und Metallabfälle	31.588	30.502	- 1.086	- 3,4
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	79.121	75.904	- 3.217	- 4,1
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	1.337.219	1.291.801	- 45.419	- 3,4
Düngemittel	21.148	20.421	- 727	- 3,4
Chemische Erzeugnisse	214.429	214.369	- 60	- 0,0
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)	428.427	446.665	+ 18.238	+ 4,3
Leergut	75.492	86.868	+ 11.377	+ 15,1
<b>Insgesamt</b>	<b>2.787.167</b>	<b>2.764.983</b>	<b>- 2.185</b>	<b>- 0,1</b>

Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes



Die stärksten Zunahmen ergaben sich bei Halb- und Fertigwaren, bei land- und fortwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie bei den chemischen Erzeugnissen. Die stärksten Rückgänge entfielen auf Eisen und Stahl.

Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen (Veränderungen der beförderten Gütermenge gegenüber dem entsprechenden Vorjahr in %)



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes

Trotz des erneut deutlichen Aufkommensrückgangs entfielen von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil in Höhe von 72 % an der Verkehrsleistung erzielt.

Die insgesamt moderate Güterverkehrsentwicklung im Gesamtjahr 2005, mit Nachfrageschwankungen in den beiden Halbjahren, zeigte sich auch bei der Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Nachdem die Gütermengen und Verkehrsleistungen in den beiden vorangegangenen Jahren nahezu zweistellige Zuwachsraten verzeichneten, kam es im Jahr 2005 zu einem deutlichen Einschnitt. Die differenzierte Betrachtung der Entwicklung zeigt - bezogen auf den Inlandsstreckenanteil - für das Jahr 2005 eine Mengensteigerung um 4,0

% auf 135,3 Mio. t und einen Leistungsrückgang um 1,2 % auf 34,4 Mrd. tkm. Damit kam es im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs erstmals seit vielen Jahren zu einer Abnahme der Verkehrsleistung. Der Rückgang der durchschnittlichen Transportentfernung bei den deutschen Lastkraftfahrzeugen auf 515 km dürfte auf den zunehmenden Einsatz von Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa zurückzuführen sein. Deren Kostenvorteile kommen auf internationalen Langstreckenverkehren besonders zum Tragen. Internationale Ladungsverkehre werden deshalb zunehmend durch gebietsfremde Unternehmen durchgeführt.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2005 rund 5 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Auslandsstreckenanteil) rund 23 % auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Dabei hat im Jahr 2005 der Versand um 4,0 % und der Empfang um 1,5 % zugenommen. Hervorzuheben ist darüber hinaus vor allem der deutlich gestiegene Dreiländerverkehr mit + 21,8 %, darunter der Durchgangsverkehr mit + 19,3 %.

### 1.3.2. Entwicklung der eingesetzten Kapazität, der Beförderungsmengen, -leistungen und der Güterstruktur in den einzelnen Transportsegmenten

Im Jahr 2005 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr insgesamt 28,5 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) zurückgelegt. Dabei veränderte sich die Gesamtkilometerleistung gegenüber dem Vorjahr nicht. Bei differenzierter Betrachtung steigerte sich die Kilometerleistung im Fernbereich um 1,6 % und im Regionalbereich um 2,7 %, während sie im Nahbereich mit - 1,8 % erneut abnahm. Wie im Vorjahr reduzierte sich die Kilometerleistung im Werkverkehr, während im gewerblichen Straßengüterverkehr in allen Entfernungsbereichen ein Wachstum festzustellen war.

Die mittlere Transportweite, d. h. die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Fahrt mit Ladung, hat sich im Jahr 2005 auf 100,1 km erhöht. Dabei lag sie im gewerblichen Straßen-güterverkehr bei 145,1 km und im Werkverkehr bei 52,3 km. Dem langjährigen Trend folgend, hat sich auch im Jahr 2005 der Anteil der Lastkilometer an der insgesamt erbrachten Kilometerleistung erhöht und erreichte 80,3 % nach 79,2 % im Jahr 2004. Dies bedeutet, dass bei unveränderter Gesamtkilometerleistung die Anzahl der gefahrenen Leerkilometer deutlich um etwa 303 Mio. Zurückgegangen ist (- 5,1 %). Die Reduzierung des Leerfahrtenanteils ist in allen Entfernungsbereichen feststellbar. Im Fernbereich liegt der Leerfahrtenanteil nun bei etwa 10 %. Wegen des zunehmenden Kostendrucks haben die Unternehmen weitere Optimierungsschritte vorgenommen, um die Effizienz des Fahrzeugeinsatzes zu steigern. Dies gilt vor dem Hintergrund der hohen Dieselpreise und der Mauteinführung zum Jahresbeginn insbesondere hinsichtlich der Streckenoptimierung zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches. Der - trotz der bereits in den Vorjahren erzielten Fortschritte - anhaltende Erfolg der Transportunternehmen bei der Reduzierung des Leerfahrtenanteils ist unter Berücksichtigung der steigenden Anforderungen der verladenden Wirtschaft und des Handels in Form zunehmenden Termindrucks und kleinerer Sendungsgrößen nach Einschätzung des BAG besonders bemerkenswert.

Dem Straßengüterverkehr in Deutschland stand im Jahr 2005 bei den durchgeführten Beförderungen ein potentes Ladevermögen - angebotene Nutzlast zur Durchführung der Beförderungen - von insgesamt 4,3 Mrd. t zur Verfügung (+ 1,2 %). Bei gesonderter Betrachtung der drei Entfernungsbereiche stellt sich diese Entwicklung strukturbedingt unterschiedlich dar. Während es im Nahbereich zu einem Rückgang um 0,5 % kam, erhöhte sich im Regional- (+ 1,2 %) und im Fernbereich (+ 2,9 %) das Ladevermögen. Bei einer im Berichtsjahr insgesamt beförderten Gütermenge von ca. 2,76 Mrd. t wurde im Straßengüterverkehr eine durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge in Höhe von 63,9 % erzielt.

Im Jahr 2005 sank der Auslastungsgrad der für die Beförderungen eingesetzten Lastkraftfahrzeuge im Nahbereich auf 68,0 %, im Regionalbereich auf 60,8 % und stieg im Fernbereich leicht auf 57,5 % an. Hierbei sind zwei zum Teil gegenläufige Entwicklungen zu berücksichtigen. Zum einen ist der Struktureffekt bei den beförderten Gütern zu beachten: Durch technischen Fortschritt und geänderte Nachfragegewohnheiten der Konsumenten nimmt der Anteil der höherwertigen Beförderungsgüter im Zeitablauf zu, und höherwertige Waren haben regelmäßig niedrigere spezifische Gewichte als einfache Güter oder Grundstoffe. Daneben behindern die seitens der Auftraggeber vorgegebenen engen Zeitfenster für die Durchführung eines Transportauftrages in vielen Fällen die optimale Auslastung der Lastkraftfahrzeuge. Die höhere Auslastung der Lastkraftfahrzeuge im Nahbereich ist auf die höheren Anteile der Massengüter am Aufkommen dieser Entfernungsstufen zurückzuführen.

Auf der anderen Seite bemühen sich die im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen, im Rahmen ihrer Optimierungsanstrengungen die Auslastung der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge zu erhöhen. Neben den bereits genannten Streckenoptimierungen wiesen Gesprächspartner in Marktgesprächen des BAG insbesondere auf folgende Maßnahmen hin: Gespräche mit den Auftraggebern über zeitliche Optimierung der Aufträge oder zusätzliche Aufträge zur besseren Fahrzeugauslastung, gezielte Suche nach neuen Auftraggebern, deren zusätzliches Aufkommen die Auslastung bestehender Fahrzeugumläufe verbessern kann sowie Gewinnung vergleichbarer Aufträge über Internetbörsen.

### 1.3.3. Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte im nationalen Straßengüterverkehr haben sich im 2. Halbjahr 2005 gegenüber dem Vorjahreszeitraum etwas erhöht. Die Weitergabe der vor allem im Herbst 2005 erheblich gestiegenen Kraftstoffpreise war für die im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen das wichtigste The-

ma. Den meisten Transportunternehmen war es möglich, Dieselmehrschläge durchzusetzen, jedoch lagen die gezahlten Dieselmehrschläge meist unter der tatsächlichen Kostenerhöhung und wurden mit zeitlicher Verzögerung zum tatsächlichen Dieselpreisanstieg gezahlt. Selbst in Nischenmärkten, z. B. im Schwergutbereich, konnten die Unternehmen zumeist keinen vollen Kostenausgleich erreichen. Einem Teil der Transportunternehmen war es nicht möglich, Dieselmehrschläge zu erheben. Vor allem in den besonders wettbewerbsintensiven Bereichen Bau und Lebensmittelhandel konnten nur wenige Transportunternehmen die erhöhten Kosten in Form von Preissteigerungen weitergeben. Daneben wurden Subunternehmern einiger Großspeditionen keine Dieselmehrschläge gewährt.

Die im Herbst 2005 zu beobachtende Verknappung des Laderaumes reichte nicht aus, um eine nachhaltige Erhöhung der Beförderungsentgelte zu bewirken. Nur in den Monaten Oktober und November 2005 waren Laderaumengpässe in einem Umfang festzustellen, die moderate Entgelterhöhungen auf dem Spotmarkt zuließen.

Gegen Ende des Berichtszeitraumes war eine hohe Ausschreibungstätigkeit bei verladenden Unternehmen festzustellen. Hierbei versuchten sie, die Höhe der Dieselmehrschläge zu begrenzen. Öfter als in den Vorjahren enthielten die ausgehandelten Kontrakte hingegen Dieselpreisgleitklauseln. Im Ergebnis wurden in den Kontrakten in vielen Fällen kleinere Entgelterhöhungen vereinbart. Von dieser Entwicklung partizipierten allerdings nur die Unternehmen, die feste Verträge mit Auftraggebern schließen. Ein Großteil der reinen Transportunternehmen arbeitet jedoch ohne Festverträge. Diesen gelang es nur selten, die gestiegenen Kosten durch höhere Entgelte auszugleichen.

### 1.3.4. Entwicklung der Kosten und Erträge

Die in Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Unternehmen des gewerblichen Straßen-

güterverkehrs mussten sowohl im 2. Halbjahr 2005, als auch zu Beginn des Jahres 2006 eine Steigerung ihrer Gesamtkosten im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen verkraften. Maßgebliche Ursache dafür war der erhebliche Anstieg der Bezugspreise für Dieselmotorkraftstoff, die im Oktober 2005 einen neuen Höchststand markierten.

Als zweitbedeutendster Kostensteigerungsfaktor im Vergleich zum Vorjahr kam die seit Beginn des Jahres 2005 zu entrichtende streckenabhängige Lkw-Maut auf Bundesautobahnen hinzu, die zwischenzeitlich als fester Kalkulationsbestandteil in den Geschäftsablauf integriert ist. Als weitere Faktoren, die die Gesamtkosten steigerten, wiesen die Transportunternehmen auf höhere Ersatzteilkosten, gestiegene Versicherungsprämien sowie die neben den Treibstoffkosten insgesamt gestiegenen Energiekosten hin.

In den letzten sechs Monaten rückte wieder verstärkt die Erbringung unentgeltlicher Neben- und Serviceleistungen als Kostensteigerung in den Fokus der Transportunternehmen: Zum einen gelang es einigen Auftraggebern, bei Vereinbarungen über einen Ausgleich für gestiegene Kosten einen Teil davon durch die Vereinbarung unentgeltlicher Neben- und Serviceleistungen wieder auszugleichen. Zum anderen trägt der technische Fortschritt mit dazu bei, dass sich sowohl im Transport-, als auch im Logistikbereich bestimmte Service- und Qualitätsstandards erhöhen und Auftraggeber diese zunehmend als selbstverständliches Leistungsprofil einfordern bzw. als Einstiegsprofil festlegen, damit Unternehmen sich überhaupt um Transport- und Logistikaufträge bewerben dürfen. Je standardisierter die am Markt angebotenen Transport- und Logistikdienstleistungen sind, desto austauschbarer sind die Dienstleister aus Sicht der Auftraggeber und umso schwieriger wird es zudem, einen angemessenen finanziellen Ausgleich für den zusätzlichen Aufwand dauerhaft zu erhalten. Infolge dessen versuchen mittelständisch aufgestellte Transportunternehmen seit geraumer Zeit, durch das Angebot spezieller - kundenspezifischer - logistischer

Mehrwertdienstleistungen, ihre (Direkt-) Kunden an sich zu binden. Der enorme Kosten- und Wettbewerbsdruck zwingt die Unternehmen zu permanenten Effizienzsteigerungen.

Neben Anpassungen des Tankverhaltens (Auslandsbetankung, Verwendung von Biodieselskraftstoff) stand die IT-gestützte Optimierung des Fuhrparkeinsatzes bis hin zu Fahrerschulungen im Mittelpunkt der Bemühungen, die tendenziell stark steigenden Kosten bestmöglich einzudämmen. Vor allem wegen der gestiegenen Kosten, für die wegen des hohen in- und ausländischen Wettbewerbsdrucks vielfach keine adäquaten Entgelterhöhungen vereinbart werden konnten, musste ein Großteil aller in die BAG-Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen eine Verschlechterung ihrer Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr hinnehmen. Daran änderte auch nichts, dass seit dem 4. Quartal 2005 eine Vielzahl dieser Transporteure ein gestiegenes Güteraufkommen verzeichnete. Im Ergebnis konstatierten selbst im saisonal auftragsbegünstigten 4. Quartal 2005 noch zwei Drittel der Transportunternehmen eine Verschlechterung ihrer Ertragslage. Daher sehen sich nicht wenige dieser Transporteure mit einer existenzbedrohenden Situation konfrontiert, da ihre Rationalisierungspotenziale weitgehend erschöpft sind und sich Kostensteigerungen, soweit sie auftraggeberseitig nicht übernommen werden, nicht mehr kompensieren lassen.

Um einer Verschlechterung ihrer Ertragslage entgegenzuwirken, haben die Unternehmen entsprechend der jeweils gravierendsten Einflüsse auf Ihre Kostenstruktur reagiert. Neben den bereits dargestellten Maßnahmen zur Kostenreduzierung rangierte als Folge der Mauteinführung zum Jahresbeginn 2005 der Abbau unrentabler Kraftfahrzeuge an erster Stelle, gefolgt von der Verschiebung von Ersatzinvestitionen und Maßnahmen zur Reduzierung des Leerfahrtenanteils. Aufgrund der stark gestiegenen Kraftstoffkosten überraschte nicht, dass viele Transportunternehmen die konsequente Ablehnung unrentabler Aufträge und die Umstellung des Fuhrparks auf Biodieselskraftstoff in den Vordergrund stellten, gefolgt von der Schulung des Fahrpersonals.

Nach diesen Maßnahmen zur Eindämmung der steigenden Kosten, die nachhaltig weiterverfolgt werden, wurden im Jahresverlauf verstärkt Strategien zur Spezialisierung und der Suche nach Marktnischen, aber vor allem zur Bindung der Stammkundschaft getroffen. Auffallend verstärkt hat sich zudem der Anteil der Transporteure, die ihre Fahrpersonalkosten senken.

Insgesamt ist die wirtschaftliche Situation vieler kleiner und mittelständischer Transportunternehmen angespannt bis existenzbedrohend, was sich regelmäßig anhand der Insolvenzstatistik bestätigt. Immer mehr Transportunternehmen bieten ihren Kunden auf sie zugeschnittene logistische Leistungspakete an, die zusehends Voraussetzung für eine weitere Bindung der bestehenden Kundschaft sind.

### 1.3.5. Entwicklung der Investitionen

In Folge der Mauteinführung war zu Beginn des Jahres 2005 die Investitionstätigkeit der befragten Unternehmen in ihren Fuhrpark zunächst spürbar eingebrochen. Ebenso waren vermehrt Fahrzeugabmeldungen/-stilllegungen zu beobachten. Ab dem 2. Quartal 2005 erholte sich die Investitionstätigkeit nach und nach, zunächst überwiegend aufgrund zusätzlicher Aufträge der Stammkundschaft. Seit dem 4. Quartal 2005 ist vor allem bei den Unternehmen des gewerblichen Güterfernverkehrs eine Belebung der Fuhrparkinvestitionen festzustellen, die im 1. Quartal 2006 noch an Dynamik gewann und zwar bei zugleich kontinuierlichem Rückgang des Anteils der Unternehmen, die Fuhrparkkapazitäten abbauen. Selbst bei den in Marktgespräche eingebundenen Unternehmen, die überwiegend grenzüberschreitenden Güterverkehr betreiben, ist seit Beginn des Jahres 2006 der investierende Anteil gestiegen, auch wenn diesem nach wie vor ein nicht unerheblicher Anteil gegenübersteht, der seine Laderaumkapazität reduziert hat.

Die Gründe für die zunehmende Investitionstätigkeit sind vielschichtig. Maßgeblich waren insbesondere konjunkturell getragene deut-



lich verbesserte Auftragsvolumina seitens der Stammkundschaft und immer fast gleichwertig die Akquisition neuer Kunden. Bei den im Regelfall stets bedarfsgerecht vorgehaltenen Fuhrparkkapazitäten hat dies insbesondere im 4. Quartal 2005 fast automatisch Fuhrparkerweiterungen ausgelöst. Aus betriebswirtschaftlichen und steuerlichen Gründen nutzen die Transportunternehmen hierbei zunehmend die Angebote der Leasinggesellschaften und Fahrzeugvermieter. Es ist zu beobachten, dass Lkw-Hersteller ihr Engagement auf dem Leasing- und Mietmarkt verstärkt haben und die Leasinggesellschaften sowohl das technische Angebot, als auch die Servicepakete immer mehr den spezifischen Bedürfnisse ihrer Kunden anpassen.

Wie aus BAG-Marktbeobachtungsgesprächen geschlossen werden kann, bestand zudem ein wesentlich unterstützender Sondereffekt für - nicht selten vorgezogene - Investitionsentscheidungen darin, neue Lastkraftfahrzeuge vor Inkrafttreten der Einbaupflicht für digitale Kontrollgeräte anzumelden.

Bei den Fahrzeugarten wurden oftmals Spezialfahrzeuge geordert, um spezielle Transportbedürfnisse der Kundschaft zu erfüllen und diese an sich zu binden. Bei Ersatzbeschaffungen hält der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks bei möglichst großer Ladefläche und Nutzlast weiter an, der zu Lasten klassischer Plane- und Spriegel-Lkw sowie Gliederzügen älterer Bauart geht.

Im Jahr 2005 beschafften Unternehmen, die Fuhrparkinvestitionen vornahmen, zumeist noch Euro 3-Fahrzeuge, da sich deren Technik für den Betrieb mit dem kostengünstigeren Biodieselmotorkraftstoff bewährt hat und diese Lkws zu deutlich günstigeren Konditionen angeboten wurden als Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge. Kritisiert haben viele Transporteure, dass Biodieselmotorkraftstoff entsprechend der Koalitionsvereinbarung der im Herbst 2005 neu gebildeten Bundesregierung besteuert werden soll und damit für sie die Subventionierung - wesentlich früher als ursprünglich vom deutschen Gesetzgeber geplant und von den Transportunternehmen entsprechend

einkalkuliert - entfielen. Wenn diese Besteuerung voll auf die Abgabepreise durchschlage, lohne sich betriebswirtschaftlich der Einsatz von Biodiesel gegenüber normalem Diesel nicht mehr. Unternehmen hingegen, die bisher noch keinen Biodiesel tankten, aber auf Biodiesel umstellen wollten, erklärten, davon Abstand zu nehmen.

Daneben verstärken sich seit dem 2. Halbjahr 2005 Tendenzen, bei Ersatz- und Neuinvestitionen in Fahrzeuge mit Einsatzschwerpunkt Güterfernverkehr aus Gründen der künftigen Mautersparnis verstärkt auf Euro 5- und weniger auf Euro 4-Fahrzeuge zu setzen.

### **1.3.6. Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen**

Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2005 mit 928 Insolvenzverfahren um 1,2 % über dem Wert des Vorjahres. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark (inklusive Schiffsmaklerbüros, logistische Dienstleister und sonstige Verkehrsvermittlung) stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren gegenüber dem Jahr 2004 um 3,4 % auf 702 Insolvenzverfahren an. Demnach lag die Anzahl der Insolvenzen im Transport- und Verkehrsgewerbe im zweiten Halbjahr 2005 weiterhin auf hohem Niveau.

### **1.3.7. Busgewerbe mit anhaltenden Wettbewerbsnachteilen gegenüber Bahn und Billigfliegern**

Dumpingpreisstrategien im Flug- und Bahnverkehr, einseitige Steuervorteile für Flugzeug und Bahn sowie die Kostenexplosion beim Treibstoff zehrten auch 2005 weiter an der Substanz der deutschen Busunternehmen. Mehr als 150 Millionen Euro Umsatz jährlich verlieren die Busunternehmen gegenüber dem Flugverkehr.

Verschiedene Erhebungen im Berichtsjahr zeichneten eine differenzierte Zukunft für die private Busbranche. Danach beurteilten Busunternehmen ihre wirtschaftliche Lage mehrheitlich negativ. Viele Unternehmen verzeichneten trotz verhältnismäßiger Aufkommenskonstanz auch 2005 rückläufige Einnahmen. Den Reisebus nutzen auch 2005 rund 120 Millionen Bürger für Kurzreisen, Tagesfahrten und Urlaubsreisen. Bei den Urlaubsreisen mit einer Dauer von mehr als fünf Tagen erreichte der Reisebus einen Reiseanteil von 10 Prozent. Beliebtestes Urlaubsland der deutschen Busreisenden war anhaltend das eigene Land mit einem Anteil von rund 30 Prozent. Dabei lagen Bayern, Baden-Württemberg, aber auch die Feriengebiete der deutschen Ostsee, Schleswig-Holstein und Niedersachsen voll im Trend. Beliebteste Ziele im Ausland blieben Italien, Österreich, Tschechien und Polen.

Dennoch gibt die Entwicklung Anlass zur Sorge. Die überwiegend durch kleine und mittlere Unternehmen geprägte Branche des privaten Busgewerbes verzeichnet immer mehr Betriebsaufgaben und Insolvenzen.

Die Ursachen liegen häufig nicht in selbstverschuldeten Problemen, die die Branche selbst lösen kann, sondern in der ungezügelter Expansion von Low-Cost-Carriern im Flugverkehr, in den Dumpingpreisaktionen der Bahn, den explodierenden Energiekosten sowie in den Wettbewerbsnachteilen für den Reisebus gegenüber Flugzeug und Bahn. Die vom Staat gewährte Kerosinsteuerbefreiung sowie die Mehrwertsteuerbefreiung auf Auslands-Flügen nutzen insbesondere Billigfluggesellschaften für Tiefstpreisangebote, die der Busbranche im Ferienzielreiseverkehr, bei Städte- und Kurzreisen sowie bei Ausflugsverkehren enorme wirtschaftliche Verluste beschern. Würde auch beim Flugverkehr Mineralölsteuer anfallen, so wären Flugtickets 30 bis 40 Prozent teurer. Auch der exorbitant gestiegene Treibstoffpreis setzt die Busunternehmen unter Druck.

Unfairer Wettbewerb ist auch im Schienenverkehr zu beklagen. Die Dumpingangebote der

Bahn im Fern- und Regionalverkehr liegen deutlich unter den Preisen vergleichbarer, besonders preisgünstiger Busreiseangebote. Diese Bahn-Billigstpreise kannibalisieren darüber hinaus die Regeltarife der Deutschen Bahn AG. D.h. für kurzfristige Liquiditätseffekte werden nachhaltige betriebswirtschaftliche Schäden in Kauf genommen. Kein privates Busunternehmen, das dem vollen Konkursrisiko unterliegt, kann so kalkulieren.

Das private Busgewerbe fordert deshalb endlich Wettbewerbsgleichheit aus Berlin und Brüssel für die Busbranche. Dazu zählt die Entlastung des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels Bus von der Mineralöl- und Umsatzsteuer analog der Kerosin- und Mehrwertsteuerbefreiung für den umweltschädlichsten Verkehrsträger Flugzeug. Ferner soll die zu 100 Prozent dem Bund gehörende Deutsche Bahn endlich Transparenz in ihr Zahlenwerk bringen. Insbesondere muss deutlich werden, ob für Billigstpreisangebote der Steuerzahler letztlich die Zeche bezahlt, beispielsweise durch die milliardenschweren Regionalisierungsmittel-Zahlungen des Bundes an die Deutsche Bahn AG.

Auch die einseitige massive Unterstützung von Angeboten der Deutschen Bahn durch die Länder, insbesondere bei den „Ländertickets“, gehört auf den Prüfstand, weil dies zu Lasten von ortsansässigen steuerzahlenden mittelständischen Busunternehmen geht.

## **2. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe**

---

### **2.1. Europäisches Recht**

Auf europäischer Ebene standen im Berichtsjahr die Diskussionen um die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Harmonisierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung der LKW-Maut im Güterverkehr, eines Entwurfs einer Nachfolge-Verordnung der Verordnung 1191/69 im Personenverkehr sowie zur Einfüh-

rung des digitalen Kontrollgeräts im Mittelpunkt der gewerbepolitischen Aufmerksamkeit.

Entgegen den Ankündigungen aus dem Bundesverkehrsministerium, wonach die Bemühungen der Bundesregierung bezüglich des **Maut-Harmonisierungsmodells** um ein positives Votum der EU-Kommission auf einem guten Wege seien, blieben in Brüssel offenbar doch noch einige Hürden zu nehmen. Nach einem Treffen des Bundesverkehrsministers Stolpe mit den EU-Kommissaren für Industrie, Günter Verheugen, und Steuern, Laszlo Kovacs, hieß es, dass angebliche wettbewerbsrechtliche Probleme noch immer nicht vollständig ausgeräumt seien.



„Seit 01.01.2005 wird in Deutschland Maut erhoben - die zugesagte Harmonisierung steht noch aus (Quelle: Toll Collect)“

Für das Gewerbe und seine Verbände bedeutete dies, im Druck auf die – längst überfällige - Einlösung der Zusage, die Mauteinführung mit einer Harmonisierung der Mineralölsteuerbelastung zu verbinden, nicht nachzulassen. Die zunächst praktizierte Mautabsenkung auf durchschnittlich 12,4 Cent je km ist nicht geeignet, die Wettbewerbssituation des deutschen Gewerbes zu verbessern, da alle Autobahnnutzer in den Genuß dieser Absenkung kommen, unabhängig davon, ob sie den Kraftstoff (mit deutscher Mineralölsteuer) in Deutschland beziehen oder preiswert in Nachbarländern tanken.

Das EU-Parlament hat sich am 13. April 2005 für eine Verschiebung der **Einführung des digitalen Fahrtenschreibers** um ein weiteres

Jahr ausgesprochen. Damit würde die EU-weite Einführung erst am 05.08.2006 verbindlich vorgeschrieben. Das Parlament folgt mit dieser Entscheidung dem Votum seines Verkehrsausschusses, der bereits einige Wochen zuvor angesichts mangelhafter Vorbereitungen auf die Einführung des neuen Gerätes in einer Vielzahl von EU-Mitgliedstaaten votiert hatte. Ab 05.08.2006 müßten demnach alle neu produzierten LKW und Busse mit dem digitalen Tachographen und ab 05.08.2007 auch alle Restbestände an Neufahrzeugen damit ausgestattet sein.

Abgelehnt wurde die Empfehlung des Verkehrsausschusses, Kleintransporter unter 3,5 t zul. GG in die Ausrüstungsverpflichtung einzubeziehen, wenn ihr Aktionsradius 60 km um den Betriebsstandort überschreitet.

Hinsichtlich der Fahrerruhezeiten sprach sich das Parlament für eine tägliche Mindestruhezeit von 12 Stunden bei einer möglichen Aufteilung in mindestens einmal neun und einmal drei Stunden aus. Die Wochenlenkzeit soll auf 56 Stunden bei maximal 90 Stunden in der Doppelwoche gegenüber den derzeit zulässigen 74 Stunden reduziert werden.

Infolge der unterschiedlichen Entscheidungen zwischen Ministerrat und EU-Parlament musste ein Vermittlungsverfahren zur Kompromissfindung eingeleitet werden. Letztendlich einigte man sich auf eine im Berichtsjahr nicht mehr umgesetzte Regelung, die Einführung des digitalen Kontrollgeräts auf einen Zeitpunkt 28 Tage nach Veröffentlichung der Entscheidung des Parlaments im Amtsblatt der EU verbindlich festzuschreiben.

Erwartungsgemäß hat die Europäische Kommission im Jahr 2005 den Vorschlag für eine **Neuordnung der Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr angenommen (Nachfolge-Verordnung zur VO 1191/69)**. Noch unklar war, ob es im Rahmen der Annahmeverhandlungen noch geringfügige Änderungen zu dem, uns vorliegenden Entwurf gegeben hat.



„Der ÖPNV soll neuen Regelungen unterworfen werden (Quelle: SETRA/bdo)“

Dieser war Grundlage der Kommissionsentscheidung und wies zum Entwurfs-Stand von Mitte des Jahres einige Veränderungen auf. Nach einer ersten Prüfung war festzustellen, dass der neue Entwurf vor allem „Aufweichungen“ bei der Direktvergabe an interne Betreiber (In-House-Vergabe) aufwies. Durch die „geschickte“ Gruppierung öffentlicher Stellen oder mit derartigen Befugnissen ausgestatteten Einrichtungen wäre die In-House-Vergabe an eigene Verkehrsunternehmen (bei Erfüllung der sonstigen Voraussetzungen) quasi „flächendeckend“ möglich. Die Verpflichtung zur Ausschreibung trafe damit ausschließlich private Unternehmen. Die Bemühungen des privaten Busgewerbes und seiner Verbände in Deutschland waren deshalb darauf gerichtet, auf Rahmenbedingungen hinzuwirken, die eine Benachteiligung privater Betriebe gegenüber kommunalen Wettbewerbern nicht ermöglichen. Es zeigte sich allerdings bereits im Berichtsjahr, dass der deutsche ÖPNV-Rahmen mit seinen Besonderheiten in den Diskussionen auf europäischer Ebene nur schwer die nötige Würdigung fand, um dieses Ziel vollständig zu erreichen.

Einem weitem Vorhaben des europäischen Verkehrsministerrats hingegen wurde von deutscher Seite erfolgreich eine Absage erteilt. Bundesverkehrsminister Stolpe hat am 27. Juni in Luxemburg die EU-Pläne zum **Zwangsumtausch für nationale Führerscheine** gestoppt. Der europäische Verkehrsministerrat wollte eine Entscheidung zur Führerscheinrichtlinie treffen, die für Deutschland große Nachteile mit sich gebracht hätte.

Das Europäische Parlament hatte sich im Februar 2005 mit großer Mehrheit für den Umtausch aller Papierführerscheine binnen zehn Jahren ausgesprochen. Innerhalb weiterer zehn Jahre sollten auch die Plastikführerscheine gegen neue Modelle im Scheckkartenformat eingetauscht werden. Für Deutschland war diese Lösung nicht akzeptabel. Allein in Deutschland hätten 32 Millionen Fahrerlaubnisse zwangsweise umgetauscht werden müssen. Den Staat hätte die beabsichtigte unnötige und bürokratische Umtauschaktion nach Schätzungen etwa 800 Millionen Euro gekostet. Jeder Bürger hätte außerdem für den neuen Europa-Führerschein etwa 30 Euro zahlen müssen.

Neben diesen überflüssigen Kosten für ein mehr an Bürokratie hätten die deutschen Kraftfahrer einen Führerschein erhalten, den sie alle zehn Jahre gegen einen neuen hätten tauschen müssen. Auch erste Überlegungen zu Gesundheitsprüfungen für ältere Fahrer wurden bereits diskutiert.

### 2.2. Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Zum 01. Januar 2005 wurden die gesetzlichen Regelungen zur Erhebung einer streckenabhängigen **LKW-Maut** für LKW und Fahrzeugkombinationen zur Güterbeförderung ab 12 t zGG eingeführt. Vorausgegangen war eine zweimalige Verschiebung des Beginns der Mauterhebung infolge massiver technischer Mängel des Systems. Abgesehen von einigen kleineren Problemen funktionierte das System ab Januar 2005 jedoch reibungslos. Kritisch bewertet wird allerdings aus dem Transportgewerbe heraus die Qualität der Überwachung. Hier wurden wiederholt Befürchtungen laut, dass die zwischen Bund und dem Betreiberkonsortium Toll Collect vereinbarte Kontrollquote nicht erfüllt und auch behördenseitig nicht energisch genug auf Einhaltung der Mautpflicht gedrungen würde. Seit März 2005 führt das BAG neben Unterwegskontrollen auch Betriebskontrollen in diesem Zusammenhang durch.



Seit Mitte des Jahres 2005 stand auch die erforderliche Software für die zweite Stufe der Mauterhebung im automatischen Verfahren zur Verfügung, deren Installation Voraussetzung war, auch nach dem 01.01.2006 noch am automatischen Verfahren der Mauterhebung teilnehmen zu können. Mit der Software OBU 2.0 wird das Lkw-Mautsystem flexibler: mit ihr können neue Autobahn-Anschlussstellen, zusätzliche mautpflichtige Strecken oder veränderte Mautsätze automatisch per Mobilfunk auf die eingebauten Fahrzeuggeräte überspielt werden.

### 2.3. Straßenverkehrsrecht

Im Jahr 2005 wurden mit der 28. Verordnung zur Änderung der StVZO die neuen **EU-Richtlinien für Rückspiegel an LKW und Bussen** in deutsches Recht eingeführt. Wie von der Bundesregierung im Jahr zuvor nach einer Reihe tragischer Unfälle infolge des sogenannten Toten Winkels auf der rechten Fahrzeugseite angekündigt, kam Deutschland der verpflichtenden Einführung etwa ein Jahr zuvor. Zudem gilt die Ausrüstungsverpflichtung für LKW-Neufahrzeuge bereits ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t.

Den Vorschriften zufolge sind Neufahrzeuge ab dem 26. Januar 2007 mit den neuen Spiegeln, die ein größeres Sichtfeld einsehbar machen, verpflichtend auszurüsten. Fahrzeuge, die vor diesem Tag erstmals in Verkehr kommen, können ebenfalls mit derartigen Spiegeln nachgerüstet werden.

Ebenfalls 2005 sind die Vorschriften über die mit der **Einführung des digitalen Kontrollgerätes** zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten erforderlichen Begleitregelungen in Kraft getreten. Im Wesentlichen regelt die diesbezügliche Verordnung die technischen und rechtlichen Voraussetzungen für die Beantragung und Ausgabe von Fahrer-, Unternehmer-, und Werkstattkarten sowie die Aufgaben des Kraftfahrtbundesamtes.



Einbaupflicht für Neufahrzeuge ab Mai 2006 - der digitale Tachograph  
(Quelle: Siemens-vdo)

Intensiv diskutiert wurde im Berichtsjahr ein vom Bundesumweltministerium vorgelegter Entwurf einer **Verordnung zur Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge**. Der Entwurf wurde nach einer Forderung der Länderverkehrsministerkonferenz gefertigt. Da die Verordnung sämtliche Kfz (Lkw, Omnibusse, leichte Nutzfahrzeuge und Pkw) betrifft, war eine Anhörung der Interessenverbände nicht vorgesehen. Demzufolge bestehen kaum Möglichkeiten, auf das weitere Verfahren wesentlichen Einfluss zu nehmen. Allerdings wurde bereits anlässlich der Mitgliederversammlung der Innung deutlich gemacht, dass ein erster Entwurf nach Einwendungen der Länder bereits überarbeitet wurde.

Mit der Verordnung soll die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit vergleichsweise sauberen Dieselmotoren bundesweit einheitlich geregelt werden. Als Zielsetzung sieht die Verordnung vor, auch die Nachrüstung von Fahrzeugen mit Partikelfiltern zu fördern.

LKW und Omnibusse (schwere Nutzfahrzeuge >3,5 t zul. GG) werden gemäß § 2 der Verordnung unter Berücksichtigung des Maßes der Partikelemissionen den Emissionsklassen A und B zugeordnet. Danach orientiert sich bei schweren Nutzfahrzeugen die Gruppe A an den von der EU vorbereiteten künftigen Anforderungen der Grenzwertstufen Euro IV, Euro V (gleicher Partikelgrenzwert). Die Einteilung in die Gruppe B orientiert sich an den Anforderungen der z.Z. verbindlichen Grenzwertstufen der Europäischen Union (Euro III). Die Partikelgrenzwerte können auch durch Nachrüstung erreicht werden.

Tritt die Verordnung in Kraft, bietet sie eine Grundlage für die mögliche Verhängung von Fahrverboten durch die örtlichen Behörden. Je nach lokaler Ausgestaltung können gekennzeichnete Fahrzeuge von Verkehrsbeschränkungen bzw. -verboten ganz oder teilweise ausgenommen werden. Fahrzeuge der Grenzwertstufen Euro 0, I und II sollen von der Kennzeichnungsverordnung nicht erfasst werden, d.h. sie werden von dieser als „vergleichsweise schmutzig“ betrachtet. Es ist daher zu befürchten, dass Fahrzeuge dieser Grenzwertstufen in Zukunft von Fahrverboten in unterschiedlichsten Regionen Deutschlands betroffen sein könnten.

Kommt es in Berlin zur Umsetzung des sogenannten Umweltzonen-Konzepts im Rahmen der Luftreinhalteplanung, wäre für ältere Fahrzeuge ebenfalls mit Einschränkungen zu rechnen. Bei einer Anhörung zum Luftreinhalteplan am 23.06.2005 im Berliner Abgeordnetenhaus wurde aber seitens der Senatsumweltverwaltung nochmals deutlich gemacht, dass die Umsetzung bei LKW und Bussen in zeitlicher Hinsicht von einigen noch nicht abschließend geklärten Faktoren (wie z. B. die zeitliche und/oder generelle Verfügbarkeit von Aus- und Nachrüstmöglichkeiten mit Dieselrußfiltern) abhängt.

Vom **Feiertagsfahrverbot für LKW** mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und für Anhänger hinter LKW am **31. Oktober** (Reformationstag) der Jahre 2005-2009 gelten auf bestimmten Autobahnstrecken in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wieder generelle Ausnahmegenehmigungen. Wie bereits für die Jahre 2000-2003 konnte es auch für die Folgejahre 2005-2009 möglich gemacht werden, Fahrten von und nach Berlin von dem in den umliegenden Bundesländern an diesem Tag geltenden Fahrverbot nach § 30 Abs. 3 StVO freizustellen.

Im Benehmen mit den zuständigen Ministerien der Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wurde gemäß § 46 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung – StVO – ausnahmsweise genehmigt,

dass Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und Anhänger hinter Lastkraftwagen entgegen § 30 Abs. 3 und 4 StVO am 31. Oktober der Jahre 2005 bis 2009 von 0:00 bis 22:00 Uhr die durch die einzelnen Länder verlaufenden Strecken der Bundesautobahnen bei Fahrten von und nach Berlin befahren dürfen.

Seit 01.09.2004 liegt die Verantwortung für die Genehmigungserteilung für die **Gestellung von Abfallcontainern im öffentlichen Straßenland** Berlins bei den damals neu geschaffenen Straßenverkehrsämtern der Bezirke. Dies hat in den ersten Wochen nach Wechsel der Zuständigkeit zu teilweise erheblichen Problemen geführt. Dabei wurde wiederholt beklagt, dass die Bestätigung der angemeldeten Containergestellung erst einige Tage nach Anmeldung erhältlich war und auf Nachfrage im jeweiligen Ordnungsamt mitgeteilt wurde, erst noch die Benehmenserstellung mit dem jeweils zuständigen Polizeiabschnitt abschließen zu müssen.

Da erfahrungsgemäß nur in einem geringen Bruchteil aller Fälle seitens der Polizeiabschnitte Einwendungen gegen den Aufstellort erhoben werden, hat die Verkehrslenkung Berlin (VLB) ein Verfahren zur Erprobung veranlasst, dass zu einer deutlichen Verkürzung der Genehmigungsverfahren führt.

Danach wird davon ausgegangen, dass der angezeigten Aufstellung des Containers nichts widerspricht, so dass die Genehmigung unverzüglich erfolgen kann. Da allerdings das Benehmensverfahren mit dem Polizeiabschnitt trotzdem nicht entfallen kann, wird – für den sicher unwahrscheinlichen – Fall, dass seitens des Abschnitts Einwendungen erfolgen, die Genehmigung unter Vorbehalt erteilt. Kommt es wegen des Vorbehalts dann zum Widerruf der Genehmigung, ist der Containerdienst allerdings verpflichtet, den Container unverzüglich wieder zu entfernen.

Immer wieder ist es erforderlich, in **für Umzüge** eingerichteten **zeitweiligen Halteverbotszonen** widerrechtlich parkende PKW abschlep-

pen lassen zu müssen. Dabei kommt es in der Folge häufig zu gerichtlichen Auseinandersetzungen, bei denen die Umzugsunternehmen dokumentieren müssen, dass die rechtlich vorgeschriebenen Schritte, die das Abschleppen der Fahrzeuge begründen, auch tatsächlich eingehalten werden.

Dies führte dazu, dass sich verschiedene Mitarbeiter des Unternehmens zu dem gleichen Sachverhalt äußern müssen, da das Aufstellen der Halteverbotschilder und die Durchführung des Umzugs nicht selten von unterschiedlichen Mitarbeitern erledigt werden. Zudem wird die Genehmigung der Halteverbotszone meist vom Unternehmer oder Mitarbeitern im Büro beantragt, so dass auch dieser Personenkreis angehört werden muss.

Die Folgen waren langwierig, auch für die Betriebe zeitraubende, bürokratische Ermittlungen, so dass seitens der Innung vorgeschlagen wurde, hier eine praxisgerechtere Verfahrensweise zu wählen. Nach einem Gespräch beim Polizeipräsidenten von Berlin, das seitens der Innung geführt wurde, hat die Innung den Entwurf eines entsprechenden Anhörbogens beim Polizeipräsidenten eingereicht. Diesem Vorschlag wurde im November 2005 stattgegeben, so dass sich jetzt in einem Anhörverfahren bis zu drei Beteiligte in einer Anfrage pro Verfahren äußern können. Zudem kann der Anhörbogen auch per e-Mail an die Bußgeldstelle, die mit dem Verfahren betraut ist, gesandt werden.

Eine weitere Neuregelung aus dem vergangenen Jahr betraf die **Ausrüstung von Omnibussen mit Feuerlöschern**. In Fahrzeugen, die ab dem 13.05.2005 erstmals für den Verkehr zugelassen werden, muss mindestens 1 Feuerlöscher, in Doppeldeckfahrzeugen müssen mindestens 2 Feuerlöscher mitgeführt werden (§ 35 g Abs. 1 StVZO). Für alle Busse, die vor dem 13.02.2005 zugelassen wurden gilt nach wie vor die alte Regel, wonach das Fahrzeug mit mindestens ein Feuerlöscher ausgestattet sein muss.

### 2.4. Arbeits- und Sozialrecht

Aufgrund der Umsetzung mehrerer so genannter Antidiskriminierungsrichtlinien der EU standen im Berichtsjahr verschiedene Gesetzgebungsvorhaben im Bereich des Arbeitsrechts in der Diskussion. Den Schwerpunkt bildete dabei der Entwurf eines sogenannten **Antidiskriminierungsgesetzes**. Es geht dabei um die Umsetzung von vier EU-Richtlinien. Zum Teil sind die Umsetzungsfristen für diese Richtlinien bereits im Jahr 2003 abgelaufen. Die EU-Kommission hatte deshalb Deutschland bereits gedroht, aufgrund der bisher nicht erfolgten Umsetzung vor dem Europäischen Gerichtshof Klage einzureichen.

Die genannten Richtlinien verpflichten die einzelnen Mitgliedsstaaten, den Schutz vor Diskriminierungen im Bereich Beschäftigung und Beruf hinsichtlich der Merkmale Rasse, ethnische Herkunft, Religion und Weltanschauung, Behinderung, Alter, sexuelle Identität und Geschlecht einfachgesetzlich zu normieren. Im deutschen Recht bestehen jedoch schon jetzt einzelne Schutzvorschriften gegen Diskriminierungen. Die neuen Regelungen werden hierüber deutlich hinausgehen.

Der noch von der rot-grünen Regierung vorgelegte Entwurf verfolgt das Ziel, Benachteiligungen aus Gründen der Rasse, der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen.

Aus Arbeitgebersicht war einmal mehr erschütternd, mit welcher überzogenen Vorstellungen und Zielen die rot-grüne Bundesregierung die arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen verändern wollte und dabei weit über die Vorgaben des EU-Rechts hinausgeht. Zum Beispiel waren die mit dem Gesetz geplanten Ersatzansprüche gegen Arbeitgeber völlig systemfremd und überzogen. Danach sollen immaterielle Schäden vom Arbeitgeber verschuldensunabhängig als Entschädigung ersetzt werden. Eine Haftung unabhängig vom Verschulden ist mit

der Systematik des deutschen Zivilrechts jedoch nur bei Vorliegen erheblicher und schwer kontrollierbarer Gefahren in Ausnahmefällen vereinbar. Dies ist beispielsweise beim Betreiben eines Atomkraftwerks oder im Straßenverkehr der Fall. Wer Arbeitsplätze schafft, darf nicht mit einer Haftung überzogen werden, die für solche schwer kontrollierbaren Risiken gilt.

Die geplante Befugnis des Betriebsrats oder der im Betrieb vertretenen Gewerkschaft, mit einer Art Verbandsklagerecht vermeintliche Diskriminierungen zu bekämpfen, würde den wesentlichen Grundsätzen der Betriebsverfassung widersprechen. Der Betriebsrat soll künftig den Arbeitgeber durch die Gerichte verpflichten können, Maßnahmen zu unterlassen, die er für diskriminierend hält. Dies kann auf Antrag des Betriebsrats mit einem Zwangsgeld verbunden werden. Die Arbeit des Betriebsrats wird so mit weiteren allgemeinpolitischen Aufgaben überfrachtet und der Betriebsrat wird zum Wächter politisch korrekten Verhaltens.

In die völlig falsche Richtung ging auch die geplante Pflicht des Arbeitgebers, Maßnahmen gegen Benachteiligungen durch Dritte wie beispielsweise Kunden zu treffen. Der Arbeitgeber kann nicht für Fehlverhalten seiner Lieferanten und Kunden haftbar gemacht werden, weil er dieses nicht beeinflussen kann.

Der Bundesrat hat das umstrittene Antidiskriminierungsgesetz 2005 jedoch gestoppt und den Vermittlungsausschuss mit dem Ziel der grundlegenden Überarbeitung angerufen. Das Gesetz ist zwar nicht zustimmungspflichtig, doch ist es wegen der Neuwahlen des Bundestages wurde ungewiss, wann und in welcher Form die europäische Antidiskriminierungsrichtlinie umgesetzt wird.

Der Bundesrat kritisierte insbesondere, dass das Gesetz ohne Grund weit über die Vorgaben der europäischen Antidiskriminierungsrichtlinie hinausgehe. Das Gesetz wirke sich nach Ansicht des Bundesrates schädlich auf den Arbeitsmarkt aus und führe zu einem unnötigen bürokratischen Mehraufwand.

Der Bundesrat forderte eine Umsetzung in Anlehnung an die europäische Richtlinie und fordert darüber hinaus, verschiedene Klarstellungen im Text vorzunehmen. Der Bundesrat wand sich außerdem gegen ein selbständiges Klagerecht des Betriebsrates oder der im Betrieb vertretenen Gewerkschaften und trat für eine Änderung der Bestimmungen zur Beweislast ein. Schließlich kritisiert der Bundesrat eine Regelung als rechtspolitisch verfehlt, die regelt, dass Schadensersatzansprüche an die Antidiskriminierungsverbände abgetreten werden können.

Inwiefern es über die Arbeitgeber-Spitzenorganisationen gelingt, am Gesetzentwurf noch Änderungen durchzusetzen, war im Berichtsjahr infolge der Regierungsneubildung der Großen Koalition nicht absehbar.

Mit dem Verzicht auf die Einberufung eines Vermittlungsverfahrens passierte im Juli das **Gesetz zur Änderung des Vierten und Sechsten Buches Sozialgesetzbuch den Bundesrat**. Danach müssen die auf am Monatsende gezahlte Löhne und Gehälter entfallenden Sozialbeiträge ab 2006 nicht mehr erst zur Mitte des Folgemonats, sondern noch im laufenden Monat abgeführt werden. Durch die einmalig anfallenden zusätzlichen Beitragseinnahmen soll das Jahresergebnis 2006 der Bundesagentur für Arbeit sowie der gesetzlichen Rentenversicherung in finanzstatistischer Abgrenzung deutlich günstiger ausfallen.

Bei den Arbeitgeberverbänden und in der privaten Wirtschaft stieß die Gesetzesinitiative auf massive Kritik, da die Liquidität eines Großteils der Unternehmen ohnehin als problematisch einzuschätzen ist und die vorgesehenen Regelungen eine weitere Verschärfung der Situation befürchten lassen.

### 2.5. Umwelt- und Abfallrecht

Zwei Themenkomplexe standen im Berichtsjahr im Mittelpunkt der abfallrechtlichen Diskussion: die Änderungen im Ablagerungsrecht sowie



das Elektroaltgerätegesetz und seine künftige Umsetzung.

Zu erheblichen Problemen in der Entsorgungswirtschaft haben die rechtlichen **Änderungen im Ablagerungsrecht** zum 01.06.2005 geführt. Da seit diesem Tag unvorbehandelte Abfälle nicht mehr deponiert werden dürfen, mussten vielfach neue Verwertungswege gesucht werden. Schnell stellte sich heraus, dass die zur Verfügung stehenden Behandlungs-, insbesondere Verbrennungskapazitäten unzureichend waren. Neben erheblichen Preissprüngen, die zudem sehr kurzfristig wirksam wurden, führte das dazu, dass Sortieranlagenbetreiber ihr Outputmaterial nicht entsorgen konnten und in der Folge die Annahme unsortierter Abfälle stark eingeschränkt haben. Dies bekamen vor allem die Containerdienste und Gewerbeabfallsammler zu spüren. Entsorgungspflichtige Körperschaften und von ihnen Beauftragte, darunter auch im Land Brandenburg, gingen teilweise dazu über, Zwischenlager zu errichten, um die Entsorgungssituation zu entschärfen. Dies gelang allerdings nur bedingt.

Für Abfalltransporteure kam erschwerend hinzu, dass die – z. T. bis Jahresende 2005 mehrfach – kurzfristig stark gestiegenen Entsorgungsentgelte bei Behandlungsanlagen nur unter großen Schwierigkeiten an die Abfallerzeuger weiter gegeben werden konnten. Bei Abfallentsorgungen von Bauvorhaben, die vor dem 01.06.2005 bereits begonnen hatten, war dies teilweise gar nicht möglich!

Die Probleme infolge der rechtlichen Änderungen verlagerten sich bis ins Folgejahr, wenngleich sie – zumindest die Bauabfälle betreffend – zum Jahresende aufgrund des einsetzenden Winters und des damit einhergehenden Rückgangs der Bautätigkeit etwas gemildert wurden.

Nach langen Diskussionen wurde im Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 17 vom 23.03.2005 das Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Elektro- und Elektronikgeräten (**Elektro- und Elektronikgerätegesetz**) veröffentlicht, in dem

u. a. die Rücknahmeverpflichtung der Hersteller und verschiedene Fragen der Entsorgung von Elektronikschrott geregelt ist.

Die Produktionsverbote des Gesetzes gelten ab 01.07.2006, die Verwertungsanforderungen ab 31.12.2006. Vom 13.08.2005 an müssen elektrische und elektronische Geräte EU-weit gekennzeichnet sein, die Hersteller sind verpflichtet, Altgeräte aus privaten Haushaltungen zu entsorgen.

Ab 01.03.2006 müssen Altgeräte aus privaten Haushaltungen oder von Händlern zurück genommene Altgeräte durch die Kommunen über ein Bringsystem des Erzeugers kostenfrei zurück genommen werden. Dieses Verfahren gilt auch für Geräte aus dem gewerblichen Bereich, die nach dem 13.08.2005 in Umlauf kommen.

Ein dritter Themenbereich aus dem Umweltrecht mit Ausstrahlung auf das Transportgewerbe war der Immissionsschutz. Am 24. November 2005 verabschiedete das Abgeordnetenhaus von Berlin das **Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin**. Das neue Gesetz löste die bisher geltende Verordnung zur Bekämpfung des Lärms (LärmVO) ab.

Für baustellenbedingte Immissionen, insbesondere Lärmimmissionen, ergeben sich durch das Gesetz einige Änderungen gegenüber der bisherigen Rechtslage. Auch für Transportunternehmen ergaben sich einige Änderungen: Die bisher geltenden Ruhezeiten an Werktagen von 6.00 bis 7.00 und 20.00 bis 22.00 Uhr entfallen durch das neue Gesetz. Hinsichtlich der Geltung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung ergeben sich durch das Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin folgende Änderungen: Für Landesstraßen und nicht bundeseigene Schienenwege gilt die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung nur für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr. Die weitergehenden Einschränkungen bezüglich der Schutzregelung für Sonn- und Feiertage bleiben jedoch bestehen.

Als ein Problem für als Entsorgungsfachbetrieb zertifizierte Transportunternehmer zeichnete

sich im Berichtsjahr die **Zertifizierung asbesthaltiger Abfälle** ab. Infolge des Ausschlusses des Versicherungsschutzes für mögliche Schäden aus dem Umgang mit Asbestabfällen aus der Umwelthaftpflichtversicherung durch die Versicherer war nach Auffassung des Bundesumweltministeriums eine Zertifizierung dieser Abfallarten bei Entsorgungsfachbetrieben nicht mehr möglich. Stattdessen sollen die betreffenden Unternehmen – wenn sie asbesthaltige Abfälle einsammeln und befördern – die Transportgenehmigung einholen.

Hintergrund war der Umstand, dass die Haftpflichtversicherer alle Deckungszusagen aus Schäden infolge des Umgangs mit Asbest – auch asbesthaltigen Abfällen – schrittweise aus den Versicherungsverträgen herauslösen und auch bestehende Versicherungsverträge in diesem Sinne ändern. Nach Auffassungen aus der Entsorgungswirtschaft durfte das aber nicht dazu führen, den zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben zusätzlich die Transportgenehmigungspflicht aufzuzwingen.

Unter dem Gesichtspunkt der Akzeptanz des Instruments Entsorgungsfachbetrieb wurde die vom Umweltministerium präferierte Verfahrensweise als völlig kontraproduktiv bewertet. Für reine Transporteure ist die Möglichkeit des Verzichts auf die Transportgenehmigung das einzige nennenswerte Privileg gegenüber nicht zertifizierten Wettbewerbern. Diesen Vorteil dadurch auszuhebeln, dass für asbesthaltige Abfälle zusätzlich die Transportgenehmigung notwendig würde, sei nicht vermittelbar und schadet der Akzeptanz des Entsorgungsfachbetriebs im Markt!

Nach langen Diskussionen mit den Umweltbehörden, wobei seitens der Abfalltransporteure auch auf die geltenden inhaltsgleichen Bestimmungen zum Versicherungsschutz in Transportgenehmigungs- und Entsorgungsfachbetriebeverordnung verwiesen wurde, bestätigten die Berliner und Brandenburger Umweltbehörden die Sichtweise der Wirtschaft und die bisherige Verfahrensweise, auch asbesthaltige Abfälle zu zertifizieren.

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

---

#### **3.1. Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe**

Die fortgesetzt problematische wirtschaftliche Situation in der Region Berlin und Brandenburg erstreckte sich im Berichtsjahr 2005 auch weiterhin auf die **Güterverkehrsunternehmen**. Vor allem im Bereich der Schüttgutbeförderungen für die Bauwirtschaft und im Sammel- und Verteilerverkehr war ein anhaltend hoher Preis- und Wettbewerbsdruck prägend. Zudem ist es im Segment des überregionalen Verkehrs für in der Region ansässige Unternehmen nach wie vor schwierig, zu akzeptablen Konditionen Ladung in andere Regionen zu akquirieren. Hintergrund ist, dass infolge des höheren Anteils eingehender Verkehre gegenüber den ausgehenden Verkehren die nicht in Berlin und Brandenburg ansässigen Unternehmen, deren Einganstransporte in der Region enden, zu günstigeren Bedingungen Rückladungen gewinnen wollen. Die Einführung der LKW-Maut verschärfte die Problematik. Während es jedoch den Fernverkehrsunternehmen gelang, zumindest die LKW-Maut für kundenbezogenen Lastkilometer durch entsprechende Entgelterhöhungen auszugleichen, waren Preisanpassungen im Nah- und Regionalverkehr nur in sehr eingeschränktem Umfang erzielbar. Gleichwohl verharrten die Insolvenzen und Betriebsaufgaben unter den Innungsbetrieben aufgrund der Mautbelastungen zum Jahresanfang auf einem niedrigen Niveau. Problematischer waren die Dieselpreiserhöhungen. Diese schlugen deutlicher auf die wirtschaftliche Situation der Betriebe durch und verstärkten gewisse Tendenzen, wonach gerade Kleinstbetriebe im Fernverkehr nach gewisser Zeit den Güterkraftverkehr wieder aufgeben. Das galt auch vereinzelt für Innungsbetriebe.

Als stabiler erwies sich die Entwicklung im **Omnibusgewerbe**. Zwar verändert sich der Busreiseverkehr aufgrund schrumpfender Kauf-

kraft großer Teile der Berliner und Bevölkerung kaum noch zum Positiven, der Anmietverkehr hat jedoch mit anhaltend zunehmender Bedeutung Berlins als Kongreß- und Veranstaltungsmetropole weiter zulegen können. Dennoch verhindert der nach wie vor starke Wettbewerbsdruck im Gelegenheitsverkehr, dass sich auch die Entgeltsituation nachhaltig stabilisiert. Auch hier waren Preisanpassungen infolge der gestiegenen Kraftstoffkosten kaum möglich. Letzteres erschwert auch den privaten Busunternehmen, die im Auftrag der BVG Linienverkehrsleistungen in Berlin erbringen, das Agieren.

Nach wie vor schwierig war auch das Marktsegment der **Mietwagenverkehre**. Die gestiegene Attraktivität Berlins für Veranstaltungen, besonders im Film- und Show-Geschäft, hat dazu geführt, dass Mietwagenverkehre verstärkt durch Veranstaltungsagenturen abgewickelt werden, wobei nicht selten die personenbeförderungsrechtlichen Bestimmungen umgangen oder missachtet werden. In der Folge verlieren die gesetzestreuen Mietwagenunternehmen, die Großveranstaltungen zudem nur in bestimmten Maße sicherstellen können, Auftragsvolumen. Ihr Fokus ist deshalb verstärkt auf Nischen wie z. B. Aufträge für Incoming-Agenturen oder Transfers für Mitarbeiter von Fluggesellschaften gerichtet.

Besorgniserregend verlief die Entwicklung im Bereich der **privaten Krankentransportunternehmen**. Nach den Aufkommenseinbrüchen infolge des Inkrafttretens des Gesetzes zur Modernisierung der gesetzlichen Krankenversicherung im Jahr 2004 kam erschwerend hinzu, dass auch hier die gestiegenen Kosten nicht durch höhere Entgelte ausgeglichen werden konnten. Vielmehr hat die Politik der Krankenkassen, die Vertragspartner der Transportunternehmen sind, in den zurückliegenden Jahren dazu geführt, dass die Entgelte seit Mitte der 90-er Jahre nicht nur nicht erhöht werden konnten, sondern sogar noch abgesenkt wurden. Das Inkrafttreten des novellierten Rettungsdienstgesetzes im Jahr 2004 läßt erstmals ein Schiedsstellenverfahren zur Festsetzung von Entgelten für den Krankentransport zu. Die hierfür notwendige Rechtsverordnung wurde 2005 als Entwurf vorgelegt, kam

jedoch erst im Folgejahr zur Wirkung.

### 3.2. Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement

Im Mittelpunkt der gewerbepolitischen Anstrengungen der Innung im Güterverkehr im vergangenen Jahr standen die Begleitung der Erstellung eines Konzepts zum stadtverträglichen Wirtschafts- und Güterverkehr für Berlin sowie einzelne Fragestellungen im Zusammenhang mit der Mauterhebung.

Mit dem **Wirtschaftsverkehrskonzept** verfolgt der Senat das Ziel, die steigenden Anforderungen an Funktionalität und Flexibilität des Güterverkehrs mit den Erfordernissen des Erhalts und der Verbesserung innerstädtischer Lebensqualität besser in Übereinklang zu bringen. Grundlage ist der sogenannte Stadtentwicklungsplan Verkehr. Für die Innung, die im begleitenden Arbeitskreis mitwirkte, war das Ziel, die Interessen der Transportunternehmen der Region angemessen einfließen zu lassen, um den Betrieben auch künftig Rahmenbedingungen zu setzen, die eine Erfüllung der Ver- und Versorgungsfunktion des Gewerbes möglich machen.

Im Hinblick auf die **Mauterhebung** konnte die Innung auf eine Lücke im automatischen Mauterhebungsverfahren im Bereich der nördlichen A 100 (Beusselstraße/Seestraße) aufmerksam machen, infolge der für ein Teilstück der Strecke, das nicht als Autobahn gewidmet ist, unberechtigt Maut erhoben wurde. Die betroffenen Transportunternehmen, die ihre Mautrechnungen entsprechend beanstandet hatten, erhielten vom Betreiberkonsortium Toll Collect diesbezügliche Gutschriften.

Auch die Rüge nachträglicher Festsetzung von Gebühren in bestimmten Fällen durch die DVB Logpay GmbH für Unternehmen, die den Zahlungsverkehr der Mautzahlungen über dieses Unternehmen abwickelten, führte zum Erfolg. Nach Beschwerden beim Bundesverkehrsministerium, dem BAG und bei Toll Collect wurde von der Gebührenerhebung für 2005 abgesehen.

Im Personenverkehr der Sparte Omnibus standen in enger Abstimmung mit dem Spitzenverband bdo Fragestellungen der künftigen **Rahmenbedingungen für den ÖPNV** im Fokus. Ferner gelang es, in Abstimmung mit dem Evangelischen Kirchentag, der 2005 in Hannover stattfand, eine Kooperation von Busunternehmen zu begründen, die das Buchen von Fahrten durch Gruppen und Einzelreisende zu dieser Veranstaltung von Berlin aus erleichterte.

Im Bereich des Mietwagen- und Krankenwagenverkehrs wurden Anstrengungen unternommen, um das unberechtigte Vordringen sogenannter Tragesuhlwagenbeförderungen in den qualifizierten Krankentransport zurückzudrängen.

Im Rahmen dieser Schwerpunkte sowie darüber hinaus wurden wieder zahlreiche Einzelgespräche mit maßgeblichen Personen aus Politik, Verwaltung und anderen Organisationen der Wirtschaft geführt, von denen nachstehend beispielhaft auf einige eingegangen wird.

So kam es auch im Berichtsjahr, konkret am 05.07.2005, zu einem intensiven verkehrspolitischen **Meinungsaustausch mit der Staatssekretärin für Verkehr und Umwelt in Berlin, Maria Krautzberger**, und dem Leiter der Abteilung Verkehr der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Dr. Ural Kalender. Im Mittelpunkt des Gesprächs standen der Luftreinhalteplan des Landes Berlin und die seit Beginn des Jahres geführte Feinstaubdebatte, Erfahrungen aus dem Wechsel straßenverkehrsrechtlicher Zuständigkeiten bei Containergestellung und Einrichtung zeitweiliger Halteverbotszonen und Auswirkungen der Änderungen im Abfallrecht auf private Entsorgungsunternehmen. Für den Bereich Personenverkehr wurden Fragestellungen zur künftigen Organisation des ÖPNV und der Einbindung privater Busunternehmen sowie rechtliche und Wettbewerbsaspekte im Omnibusgelegenhets- und im Mietwagenverkehr sowie im freigestellten Schülerverkehr erörtert. Gesprächsgegenstand war auch das Thema Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept, in dessen Erarbeitung die Innung projektbegleitend eingebunden ist.

Die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen in Europa und ihre Auswirkungen auf mittelständische Unternehmen waren Gegenstand eines Gesprächs des Innungsvorsitzenden Michael Eichen und von Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider mit dem brandenburgischen **Europaparlamentarier Dr. Christian Ehler** am 22. August im Innungshaus. Die Innungsrepräsentanten verdeutlichten an verschiedenen Beispielen die Auswirkungen europäischer Rechtssetzung auf das klein- und mittelständisch geprägte Gewerbe, insbesondere im Hinblick auf die Besonderheiten in Brandenburg und die Nähe zur deutsch-polnischen Grenze mit ihren Folgewirkungen nach der EU-Erweiterung 2004.

Dr. Ehler seinerseits zeigte verschiedene Aspekte auf, unter denen insbesondere mittelständisch geprägte Branchen in Brüssel und Straßburg Interessenvertretung betreiben. Ausführlich wurden dabei die häufig feststellbaren Defizite seitens der mittelständischen deutschen Wirtschaft, aber auch mögliche Schritte zu einer besseren und durchsetzungsfähigeren Interessenbündelung erörtert. Dr. Ehler sagte den Innungsvertretern die in Rahmen seiner Möglichkeiten vorstellbare Unterstützung zu.

Zu einem verkehrspolitischen Meinungsaustausch mit der verkehrspolitischen Sprecherin der Linken.PDS im Berliner Abgeordnetenhaus, **Jutta Matuschek**, trafen der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider am 18. August zusammen. Erörtert wurden dabei u. a. die Themen Feinstaub und Luftreinhalteplan in Berlin, LKW-Maut und Mautausweichverkehre sowie die zukünftige Gestaltung des ÖPNV und die damit verknüpfte Einbindung privater Busunternehmen. Eichen und Bretschneider informierten ferner über die gegenwärtige wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen in der Region sowie die Auswirkungen der Dieselpreisentwicklung auf das Gewerbe.

Weitere Gespräche wurden mit Verkehrspolitikern des deutschen Bundestages, des Abgeord-



netenhauses von Berlin, der Berliner Senatsverwaltungen und Brandenburgischen Ministerien für Verkehr, Wirtschaft und Umwelt sowie des BAG und der Zollverwaltung geführt.

### 3.3. Gebündelte Interessenvertretung gemeinsam mit anderen Organisationen

Gemeinsam mit anderen Organisationen der Verkehrswirtschaft hat die Innung auch 2005 ihr gewerbepolitische Tätigkeit abgerundet. Neben der Mitwirkung von Repräsentanten der Innung im Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen bdo, den Arbeitgeberverbänden, den Verkehrs- und Umweltausschüssen des DIHK und der regionalen IHK`en wurde auch das Engagement mit anderen Verbänden verstärkt. So engagiert sich die von der Innung gewerbepolitisch betreute Entsorgungsgemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. in der europäischen Dachorganisation, der Europäische Vereinigung der Gemeinschaften zur Zertifizierung von Entsorgungsfachbetrieben e. V.

Unter Mitwirkung der Innung forderten die **Güterverkehrsverbände der ostdeutschen Bundesländer** 2005 in einem offenen Brief, endlich wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen zu schaffen, die es dem deutschen Verkehrsgewerbe ermöglichen, auch im gesamteuropäischen Wettbewerb zu bestehen. Dazu zählen u. a. die Abschaffung der Ökosteuer für das Transportgewerbe und Absenkung des Mineralölsteuersatzes auf europäisches Durchschnittsniveau sowie die Durchsetzung der dem deutschen Transportgewerbe im Zusammenhang mit der Mauteinführung zugesicherten Harmonisierungsmaßnahmen in Höhe von 600 Mio. EUR.

Im Rahmen der **Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg** ergänzen die regionalen Verbände des Güter- und Personenverkehrs mittels eines Parlamentarierbriefs, der vierteljährlich für Parlamentarier der Länder Berlin und Brandenburg auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene versandt wird, ihre Informationstätigkeit

zu gewerbepolitischen Aktivitäten und Forderungen.

Im Berichtsjahr wurde ferner die Grundlage für eine Kooperation mit dem Verband Private-Rettungsdienste-Berlin e. V. erarbeitet, dem mehr als 30 private Berliner Krankentransportunternehmen angehören. Ab 01.01.2006 wird dieser seine Geschäftsstelle ins Haus der Fuhrgewerbe-Innung verlegen. Dies beschlossen die Mitglieder des LPV Mitte Dezember anlässlich ihrer Mitgliederversammlung. Gleichzeitig stimmten die Unternehmer dem Vorschlag des Vorstandes zu, eine Kooperation mit der Innung einzugehen. Bereits in der Vergangenheit hatte die Innung eng mit der Vorläuferorganisation, der Arbeitsgemeinschaft Krankentransport und Rettungsdienst, zusammengearbeitet.

### 3.4. Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen

#### **Versachlichung in der Feinstaubdiskussion angemahnt - Jahresmitgliederversammlung der Fuhrgewerbe-Innung**

Ein differenzierteres Herangehen an die Ursachen und Einflussmöglichkeiten in der Diskussion um das Thema Feinstaub forderte der Vorsitzende der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. am 05.06.2005 anlässlich der Mitgliederversammlung. In seinem Vortrag erläuterte der Vortragsgast der Innung, der Leiter der Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Dr. Manfred Breitenkamp, Eckpunkte des Luftreinhalteplans der Metropole.

Im Bericht des Vorstandes galt die Kritik des Verbandes den sozialpolitischen und –rechtlichen Rahmenbedingungen, unter denen insbesondere die Güterkraftverkehrsunternehmen um Marktbehauptung ringen. Illegale Beschäftigung – besonders im Umzugsverkehr – und verschiedene Erscheinungsformen der Scheinselbstständigkeit erschweren den seriösen Betrieben nach wie vor die Tätigkeit. Auch dem Thema LKW-

Maut galten kritische Worte, insbesondere was die Ahndung von Verstößen betrifft, da deutsche Unternehmen gegenüber gebietsfremden Transporteuren hier benachteiligt sind.

Im Bericht der Geschäftsführung erläuterte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider Schwerpunkte der Verbandsarbeit des Jahres 2004, Innungsjustitiarin RA Christiane Leonard rief nochmals die wesentlichen arbeits- und sozialrechtlichen Neuregelungen des Jahres 2004 in Erinnerung.

Im Rahmen der Mitgliederversammlung gab Eichen auch den Beschluss des Vorstandes über die Verleihung von Ehrennadeln der Innung bekannt. Mit der goldenen Ehrennadel des Verbandes für langjähriges ehrenamtliches Engagement geehrt wurde der Unternehmer Horst Fröhlich, der sich über mehrere Jahrzehnte für die Innung in verschiedenen Funktionen tätig war. Die silberne Ehrennadel erhielt der Unternehmer Dieter Schittko, die Ehrennadel in Bronze wurde vom Vorstand an die Unternehmer Sabine Schönbeck, Günter Heinze und Hans-Joachim Rudek verliehen.

### Vortragsveranstaltung zur Zukunft der Sozialen Sicherungssysteme in Deutschland

Zu einer Vortrags- und Diskussionsveranstaltung mit dem Generalsekretär der F.D.P., Dirk Niebel, und dem früheren Vorstandsvorsitzenden der Innungskrankenkasse Brandenburg und Berlin, Gerhard Kroll, hatte die Innung am 05.09.2005 eingeladen.

Vor zahlreichen Mitgliedern und Gästen skizzierte Niebel die Probleme der Arbeitslosenversicherung und der Bundesagentur für Arbeit in Deutschland und erläuterte die Positionen und Vorstellungen seiner Partei zur Reform dieses sozialen Sicherungselements. Im zweiten Teil der Veranstaltung erläuterte Gerhard Kroll die Aufgaben der gesetzlichen Krankenkassen und die historische Entwicklung der immer stärker gewachsenen Aufgaben der Krankenversiche-

rung. Einprägsam und übersichtlich stellte er die verschiedenen Modelle zur Reform dieses Sicherungsinstruments vor und machte dabei deutlich, wo die Schwachstellen der einzelnen Vorschläge liegen.



F.D.P.-Generalsekretär  
Dirk Niebel



Der frühere  
IKK-Vorstands-  
vorsitzende  
Gerhard Kroll

### Winterwerkstatt 2005

Erstmals standen 2005 nicht nur Fachthemen im Mittelpunkt der schon traditionellen „Winterwerkstatt“, sondern es wurde auch einmal etwas Abseitiges geboten, wohl aber noch mit Bezug zum Verkehrsgewerbe. Die Resonanz übertraf alle Erwartungen.

### Besichtigung des Flughafens Tempelhof

Die Legenden um die Geschichte der Entstehung und Nutzung des Flughafens Tempelhof waren Anlass, Innungsmitglieder zu einer Besichtigung des denkwürdigen Bauwerks einzuladen.



Blick vom Dach des Flughafengebäudes Berlin-Tempelhof

Was es tatsächlich mit der Geschichte des Flugplatzes auf sich hat, das konnten die über 120 Teilnehmer aus Innungsbetrieben an den sechs Besichtigungen Anfang März selbst in Erfahrung bringen.

### Besuch der Autostadt Wolfsburg

Dass das Thema Auto von vielen Seiten aus erlebbar ist, davon vermittelt die Autostadt Wolfsburg ein beredtes Zeugnis.



Besucherguppe der Innung in Wolfsburg

Der Einladung der Innung zum Besuch der Autostadt folgten Anfang April 2005 über 30 Teilnehmer, die sich begeistert zeigten von dem was ihnen geboten wurde. Neben einer Führung, bei der die Philosophie der Autostadt erläutert wurde, hatten alle die Möglichkeit, die Markenpavillons – jeder der zum VW-Konzern gehörenden Automarken ist ein eigener Pavillon gewidmet - selbst auf sich wirken zu lassen. Die jüngsten Besucher konnten in der Kinderwelt die Autostadt erleben, die Älteren hatten bei einem Sicherheitstraining mit dem VW Golf oder beim Geländeparcours mit dem VW Touareg Gelegenheit, die Möglichkeiten und Grenzen von PKW's kennen zu lernen.

### Informationsveranstaltung zum gerichtlichen Mahnverfahren

Die in den vergangenen Jahren branchenübergreifend beklagte nachlassende Zahlungsmoral war Anlass, sich im Rahmen einer Informations-

veranstaltung am 22. März intensiver mit den Möglichkeiten des gerichtlichen Mahnverfahrens auseinanderzusetzen. Rechtsanwalt Robert Gütlinger erläuterte dabei rechtliche Grundlagen und formale Abläufe des gerichtlichen Mahnverfahrens. Für die Teilnehmer von besonderem Interesse war dabei, dass es nicht nur bei theoretischen Erläuterungen blieb, sondern dass beispielhaft ein Mahnverfahren durchgearbeitet wurde. Wertvolle Hinweise zu formalen Details, die in der Praxis häufig zu Monierungen führen, rundeten die Veranstaltung ab. Zudem hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, individuell Fragen an den Referenten zu richten, die dieser kompetent zu beantworten wusste.

### Der Digitale Tachograf – Informationsveranstaltung zum Auftakt der Winterwerkstatt 2005/06

Der Sitzungssaal im Innungshaus platzte fast aus allen Nähten, als die Innung am 01. November zur Informationsveranstaltung über das digitale Kontrollgerät eingeladen hatte. Nach der Begrüßung durch den Innungsvorsitzenden Michael Eichen erläuterte zunächst RA Christiane Leonard die „Entstehungsgeschichte“ der Rechtsvorschriften zur Einführung und künftigen Nutzung des digitalen Kontrollgeräts. Anschaulich vermittelte sie die Zusammenhänge im Hinblick auf die mehrfache Verschiebung eines verbindlichen Einföhrungstermins und deren Ursachen.

Anschließend informierte Uwe Schäfer, Repräsentant des Anbieters Siemens/VDO, über die technischen Parameter und die Nutzung des künftigen Kontrollgeräts. Detailliert erläuterte er die Handhabung des Geräts durch Kraftfahrer sowie die Datenübertragung durch Kraftfahrer und Unternehmer. Kompetent ging er dabei auf die zahlreichen Fragestellungen der Unternehmer ein. Dabei wurde die Komplexität der Gerätenutzung anschaulich vermittelt, sowohl im Hinblick auf die Pflichten von Fahrer und Unternehmer als auch hinsichtlich der Kontrollmöglichkeiten durch die zuständigen Behörden.

Auf Kritik stießen allerdings die mit der Gerätenutzung verbundenen Kosten für zusätzlich notwendige Hard- und Software. Schäfer machte allerdings deutlich, dass sich gerade in diesen Bereichen seiner Auffassung nach recht schnell ein Anbietermarkt formieren wird, der auch zu entsprechend Preiskorrekturen führen werde.

### Asbest und KMF – wohin damit?

Branchenspezifische Veranstaltungen rundeten im Berichtsjahr die Veranstaltungsreihe ab. Die erheblichen rechtlichen Änderungen im Ablagerungsrecht zum 01.06.2005 erforderten von den Abfallbeförderern, sich zu verschiedenen Fragestellungen neu zu orientieren. Zwei Gemeinschaftsveranstaltungen der Innung mit der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH boten Gelegenheit, sich über Möglichkeiten der Entsorgung bestimmter besonders überwachungsbedürftiger Abfälle sowie anderer Reststoffe nach Inkrafttreten der rechtlichen Änderungen im Ablagerungsrecht ab dem 01. Juni 2005 zu informieren.

Das Betreuungsspektrum der Innung wurde im vergangenen Jahr weiter verbessert. Nachdem im Jahr 2004 der Rundschreibendienst neu strukturiert wurde und ein überarbeitetes Layout erhielt, erhalten Innungsmitglieder seit Januar 2005 eine neue, zweimonatlich erscheinende Mitgliederzeitschrift. Unter dem Titel „Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg“ wird die gesamte Themenpalette mit für Güter- und Personenverkehrsunternehmer wichtigen Informationen abgedeckt. Rundschreibendienst und Zeitschrift ergänzen sich inhaltlich.

Ferner wurden die bislang schon in der Innung erhältlichen **Informationsbroschüren, Leitfäden und Merkblätter** sind um weitere Veröffentlichungen ergänzt. Im einzelnen handelt es sich bei den neu aufgelegten Broschüren um:

- „Mitzuführende Dokumente im Güterkraftverkehr“ – überarbeitetes Merkblatt mit Erläuterungen

- „Arbeitsstättenverordnung“ – Übersicht der Bestimmungen der Vergangenheit und der seit 24.08.2004 geltenden Regelungen
- „Ladungssicherung“ – Leitfaden mit Informationen über die Grundlagen der Ladungssicherung, Sicherungsverfahren, Ladehilfen, Sicherungsmittel uvm., geeignet für die betriebliche Praxis und die betriebsinterne Mitarbeiterschulung
- „Abfallrecht“ – Leitfaden zum Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz und dem für Abfalltransporteure maßgeblichen untergesetzlichen Regelwerk

### 3.5. Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Wie bereits in den zurückliegenden Jahren engagierte sich die Innung auch 2005 in verschiedenen Initiativen, um zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beizutragen.

#### Aktion „Toter Winkel“ 2005

Dazu zählte erneut die Teilnahme der Innung und zahlreicher Mitgliedsbetriebe an der Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“ im Zeitraum vom 14. – 18. März in Berliner Schulen. Selbst einmal vom Fahrersitz eines LKW oder Omnibusses aus die Sichtmöglichkeiten im Straßenverkehr zu erleben, erleichtert den Schülern das Verständnis für richtiges Verhalten, um der Gefahr des toten Winkels zu begegnen.

Auch an die erwachsenen Verkehrsteilnehmer appellierte die Veranstaltung, sich der Gefahren des Toten Winkels bewusst zu sein. Zwar werde durch Ausstattung von Neufahrzeugen und schrittweise Umrüstung im Verkehr befindlicher LKW mit verbesserten Spiegeln auf der rechten Fahrzeugseite die Gefahr weiter vermindert, aber eine 100 %-ige Sicherheit gebe es in dieser Angelegenheit aus technischen Gründen nicht.





Auftakt der Aktion „Toter Winkel“ 2005 auf dem Flughafen Tempelhof

### bdo und Fuhrgewerbe-Innung vergeben Auszeichnung für Busfahrer

Auch 2005 wurden bundesweit wieder 1.000 Busfahrer mit der Auszeichnung „Sicher & Unfallfrei“ durch den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), seine Landesverbände und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen geehrt. Die hauptberuflichen Fahrer können die Auszeichnung erhalten, wenn sie in den letzten fünf Jahren unfallfrei blieben, während dieser Zeit ununterbrochen für ein und dasselbe Busunternehmen fuhren, im Alltag umsichtiges Handeln zeigten sowie in den letzten beiden Jahren mindestens einmal an einer freiwilligen Fahrerschulung teilnahmen.



Fahrerauszeichnungen beim Unternehmen Magasch

Wie bereits im vorherigen Jahr, als die ursprünglich nur auf Baden-Württemberg beschränkte Ehrung erstmals bundesweit erfolgte, haben sich auch 2005 mehrere Innungsbetriebe an der Aktion beteiligt und 21 Fahrer aus Berliner Bus-

unternehmen zur Auszeichnung vorgeschlagen. Verstehen sie doch in der Fahrerauszeichnung nicht nur eine Würdigung der bisherigen Tätigkeit, sondern auch einen Ansporn für künftiges umsichtiges Handeln.

Im Berichtsjahr wurden Fahrer aus den Innungsbetrieben HARU-Reisen Omnibus-Verkehrsges. m.b.H, Magasch GmbH & Co. KG, Dr. Richard Herrmann und Luzifer Reisen GmbH geehrt.

### Verkehrssicherheitstag Berlin – Innung informiert über Verkehrssicherheitsarbeit des Verbandes

Mit einem Informationsstand und zwei LKW bot die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. interessierten Berlinern und ihren Gästen anlässlich des Berliner Verkehrssicherheitstages am 20. August in der Wilmersdorfer Straße in Berlin-Charlottenburg die Möglichkeit, sich zu verschiedenen Themen der Verkehrssicherheitsarbeit des Gewerbes zu informieren.

Im Mittelpunkt standen dabei die Initiativen des Verbands zur Information von Kindern und Erwachsenen über die Gefahren des Toten Winkels an Nutzfahrzeugen sowie über die technischen Möglichkeiten, diese Gefahr zu mindern. Zahlreiche Besucher nutzten die Gelegenheit, selbst auf dem Fahrersitz eines LKW Platz zu nehmen und sich vom Sichtfeld eines Kraftfahrers in überzeugender Weise ein Bild zu machen.



Infostand der Innung am Verkehrssicherheitstag in Berlin

Weitere Fragen betrafen die Sicherheit von Bussen und Busreisen, zu denen die Innungsvertreter kompetent Antwort gaben und anschauliches Informationsmaterial zur Verfügung stellen konnten.

### **Verkehrssicherheitsaktion in Potsdam**

Gemeinsam mit dem Nutzfahrzeughersteller MAN, Niederlassung Berlin-Spandau, unterstützte die Fuhrgewerbe-Innung das Rahmenprogramm zum Landeswettbewerb „Bester Radfahrer“ am 24. September in Potsdam-Bornstedt.

Am Beispiel einer Sattelzugmaschine konnten die Gefahren des Toten Winkels an LKW für Fußgänger und Radfahrer, die Sichtmöglichkeiten eines LKW-Fahrers und die verbesserten Sichtfelder der Spiegel moderner LKW anschaulich erläutert werden. Das vor Ort befindliche Fahrzeug war mit den seit diesem Jahr zulässigen Außenspiegeln entsprechend der neuesten EU-Spiegelrichtlinie ausgestattet, mit denen der tote Winkel auf der rechten Fahrzeugseite deutlich vermindert werden konnte.

Zahlreiche Teilnehmer der Veranstaltung – Kinder, Eltern und Lehrer – sowie Repräsentanten der Veranstalter nutzten die Gelegenheit zur Information und verschafften sich selbst einen Eindruck von den Sichtmöglichkeiten eines LKW-Fahrers.

### **Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg**

Am 2. Dezember tagte erneut das Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg in Potsdam. Die vier Lenkungsgruppen „Mensch“, „Umwelt“, „Verkehrswege“ und „Technik“ stellten ihre Ideen und Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor. Verkehrsstaatssekretär Manfred Dellmann gab im Rahmen der Veranstaltung den offiziellen Startschuß für die vom Ministerium für Infrastruktur unterstützte

Homepage des Forums Verkehrssicherheit ([www.forum-verkehrssicherheit.org](http://www.forum-verkehrssicherheit.org)) mit einer integrierten Datenbank zu Akteuren, Projekten, Informationen und Medien der Verkehrssicherheitsarbeit.

Im Rahmen der Vorstellung der Arbeitsergebnisse der Lenkungsgruppe Technik, in der die Fuhrgewerbe-Innung mitwirkt, wurde das Engagement der Innung zur Thematik „Toter Winkel“ an LKW und die Mitwirkung am Rahmenprogramm der Veranstaltung „Bester Radfahrer“ im September 2005 besonders gewürdigt.

#### Quellen:

1. Deutsche Bundesbank, Geschäftsbericht 2005
2. Wirtschafts- und Arbeitsmarktbericht Berlin 2006
3. Jahreswirtschaftsbericht Brandenburg 2005
4. Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung, Jahresbericht 2005