Das regionale Verkehrsgewerbe in der Corona-Krise

Interview der „Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg“ (VN) mit dem Vorsitzenden und dem stellvertretenden Vorsitzenden der Fuhrgewerbe-Innung, Ulrich Schulz und Claudio Kastner, zu den aktuellen Entwicklungen.

VN: Die erste Frage liegt natürlich nahe, wie haben Sie mit Ihren Unternehmen die vergangenen Wochen erlebt?

Ulrich Schulz: Na zunächst hatte ich den Eindruck, meine Kunden müssten ganz schnell noch die Container leeren. Nach einigen Tagen normalisierte sich das alles aber wieder, jetzt ist es am Bau etwas ruhiger, aber es gibt zu tun.

Claudio Kastner: Ganz anders bei uns! Hier brach über Nacht der gesamte Gelegenheitsverkehr weg, Busreisen wurden verboten, später auch Ausflugsfahrten und Stadtrundfahrten. Mit den ÖPNV-Leistungen für die BVG halten wir den Betrieb notdürftig aufrecht und verteilen die Arbeit so gut es geht auf unser gesamtes Fahrpersonal.

Ulrich Schulz: Und den dort engagierten Betrieben sollten wir auch ausdrücklich einmal danken. Neben Krankenhaus- und Pflegepersonal sowie den Mitarbeitern im Einzelhandel waren es unsere Güterverkehrsbetriebe und die Flotten des Einzelhandels, die die Bürger zuverlässig ver- und entsorgt haben. Darauf sollten wir ohnehin noch einmal zu sprechen kommen.

VN: Wie bewerten Sie die Maßnahmen der Politik und der Behörden?

Ulrich Schulz: Auf Bundesebene hat man nach anfänglichem Zögern relativ schnell und vernünftig reagiert. Zum Föderalismus kann man verschiedene Auffassungen haben. Sicher sind da einzelne Bundesländer immer wieder vorgeprescht, aber letztlich sind mehr oder weniger alle die gleichen Wege gegangen.

Claudio Kastner: Im Busgewerbe haben wir ja verschiedene Problemfelder. Das waren zunächst alle abgesagten Reisen, die Klassenfahrten wurden storniert, dann kamen für die Touristiker die Diskussionen um die Gutscheinlösungen dazu. Während die Busunternehmen Anzahlungen ihrer Reisegäste erstattet haben, sollten sie sich selbst mit Gutscheinen der Veranstalter zufrieden geben. Da keine Touristen hier sind, würde auch niemand Stadtrundfahrten buchen, selbst wenn es kein Verbot gäbe. Und auch im ÖPNV ist es schwierig, Leistungen werden ausgedünnt, den Kollegen – wir müssen hier nur nach Brandenburg schauen – brechen die Fahrgeldeinnahmen weg.

VN: Greifen die Hilfsprogramme des Bundes und der Länder nicht?

Ulrich Schulz: Zunächst einmal war ich schon überrascht, wie schnell hier reagiert wurde. Die Flexibilisierung der Regelungen zur Kurzarbeit und die Soforthilfen für die Kleinbetriebe sind sicherlich die richtigen Instrumente.

Claudio Kastner: Wenn mir jetzt die Leistungen wegbrechen und ich allenfalls irgendwann mit einer schrittweisen Erholung des Reiseverkehrs rechnen kann, habe ich dann vielleicht wieder einigermaßen vernünftige Umsätze. Die erwirtschafte ich dann aber mit dem gleichen Personal und dem gleichen Fuhrpark, der jetzt steht. Und vermutlich wird kein Fahrgast sein Reisebuchungsverhalten verdoppeln. Zusätzliche Kredite helfen uns hier nicht weiter. Eine abgesagte Klassenfahrt im Frühjahr 2020 wird sicher nicht im Herbst 2020 nachgeholt. Die fällt dann leider aus und somit auch der Umsatz und die Beschäftigung für unsere Mitgliedsbetriebe.

Ulrich Schulz: Und dann wollen wir das auch mal auf Landesebene herunterbrechen. Bayern, das sein Hilfsprogramm zuerst stehen hatte, bedenkt auch größere Mittelständler mit Zuschüssen, hat diese sogar noch einmal aufgestockt. Viele andere Bundesländer haben erkannt, dass diese Betriebsgröße die wesentliche Säule des Mittelstands abbildet. Über alle Branchen betrachtet ist das auch in Berlin so. Hier müssen wir die Politik einfach auch mal beim Wort nehmen: bei allen Sonntagsreden wird der Mittelstand gepriesen, die mittelständischen Unternehmer und die bei ihnen Beschäftigten schultern einen Großteil des Steueraufkommens. viele Unternehmer engagieren sich gesellschaftlich, unterstützen Sport und Kultur. Das wird in normalen Zeiten gern genommen, da erwarten wir in Zeiten wie diesen aber echte Unterstützung und keine Mogelpackungen.

Claudio Kastner: Man muss zusätzlich in Erinnerung rufen, was unser Gewerbe in den vergangenen Jahren auch an Investitionen getätigt hat. Wir haben massiv in moderne EURO VI-Flotten investiert, kleine Unternehmen ebenso wie die größeren. Wenn also ohnehin Kredite zu bedienen sind, machen zusätzliche Kredite die Sache nicht besser. Ich bin froh, dass wir mit unseren Finanzierungspartnern bislang vernünftige Ideen entwickeln konnten. Diese werden aber nicht ewig tragen.

VN: Haben Kammern und Verbände hier nicht genug Druck aufgebaut?

Ulrich Schulz: Hier können wir erst einmal konstatieren, dass es zwischen den Kammern und Verbänden eine breite Abstimmung und die schnelle Einigung auf gemeinsame Positionen gab und gibt. Dieses Netzwerk funktioniert und zeigt auch Erfolge. Ich finde es auch gut, dass hier auf Profilierung Einzelner verzichtet wird und alle an einem Strang ziehen.

Claudio Kastner: Überhaupt sollte man das Engagement der Verbände und der Geschäftsstellen würdigen. Auf Bundes- wie auf Landesebene haben sie Handlungsfähigkeit bewiesen und nicht nur in die Politik und Verwaltungen kommuniziert, sondern auch die Unternehmen mit schnellen und effizienten Informationen versorgt.

Ulrich Schulz: Ich möchte hier auch das Innungsteam besonders hervorheben. Was unsere kleine Geschäftsstelle in den ersten Tagen und Wochen für unsere Betriebe geleistet hat, verdient Dank und Anerkennung. Ich habe viele der Mails gelesen, die an Herrn Bretschneider, Frau Elsanowski, Frau Quast, Frau Szyska und unsere Auszubildende gerichtet waren. Ich kann nur sagen: noch persönlicher zwischen Innung und Mitgliedern war selten.

VN: Heißt das, die Innungsbetriebe haben die Situation gemeistert?

Claudio Kastner: Das wird sich wohl erst noch zeigen. In die Zukunft schauen kann keiner und die Prognosen, wie es weitergeht, lassen viele Deutungen zu. Vorsichtig optimistisch stimmt mich, dass lediglich einige Mitglieder die vom Vorstand eingeräumte Möglichkeit, für April und Mai die Beitragszahlung auszusetzen, in Anspruch nehmen.

Ulrich Schulz: Natürlich kommt es darauf an, wie die gesamtwirtschaftliche Entwicklung weiter verläuft. Schafft es die Industrie, wieder Tritt zu fassen, profitieren sicher auch die Dienstleister.

Claudio Kastner: Um die Busbetriebe und die Veranstaltungslogistiker mache ich mir aber schon einige Sorgen. Gerade wir hier in Berlin, die wir stark auf den Tourismus sowie das Messe- und Kongreßgeschäft fokussiert sind, benötigen sicher einen längeren Atem, bis sich das wieder normalisiert. Und da ja verschiedene Beschränkungen weiter gelten sollen, müssen wir auch in dieser Hinsicht mit weiteren Nachteilen rechnen.

VN: Welche Herausforderungen erwarten Sie noch?

Ulrich Schulz: Vieles wird von der europäischen und nationalen Finanzpolitik abhängen. Die massiven Hilfspakete, die europaweit geschnürt wurden, führen zu einer drastischen Neuverschuldung. Andererseits blicken wir gerade in der Infrastruktur auf einen massiven Erhaltungs- und Investitionsrückstau.

Uns stehen in Berlin in den zwanziger Jahren erhebliche Erhaltungsinvestitionen ins Haus. Ich nenne mal nur das Autobahndreieck Funkturm und die Rudolf-Wissell-Brücke. Werden diese jetzt nicht energisch in Angriff genommen, drohen uns erhebliche Probleme. Niemand möchte sich vorstellen, dass das Dreieck Funkturm gesperrt werden muss, weil es zu baufällig geworden ist. Das hätte dramatische Folgen, das wäre der Kollaps für den Westteil der Stadt.

Claudio Kastner: Auch das ÖPNV-System wird ertüchtigt werden müssen. Die Entwicklung der Region wird jetzt vielleicht eine Atempause einlegen, mittelfristig ist aber wohl mit weiterem Bevölkerungswachstum zu rechnen. Sicher werden manche jetzt in der Krise praktizierten Verfahren beibehalten. Homeoffice, Videokonferenzen und andere Formate haben sich bewährt und sind in einer Dienstleistungsgesellschaft wie in Berlin noch lange nicht ausgereizt. Das verringert die Anforderungen an den ÖPNV aber nicht, der zurück gegangene PKW-Verkehr hat auch dazu beigetragen, dass der Wirtschaftsverkehr reibungsloser fließt. Daraus folgt: den ÖPNV attraktiver und leistungsfähiger machen, damit der LKW-Verkehr rollt!

Ulrich Schulz: Das ist übrigens ein gutes Stichwort. Ich hätte von unserer Verkehrssenatorin durchaus auch einmal ein Lob und einen Dank ans Gewerbe erwartet für das, was unsere Unternehmer, Disponenten und vor allem die Fahrer besonders in den ersten drei Wochen der Krise geleistet haben. Stattdessen feiert sie die Einweihung von zusätzlichen Radstreifen und das Pflanzen von Straßenbäumen.

Das kann man zu normalen Zeiten ja machen, in der gegenwärtigen Situation ist es jedoch einfach taktlos, ganz besonders, wenn die Radstreifen auch noch mit Corona begründet werden. Viele unserer Mitglieder haben dazu telefonisch und per Mail ihrem Ärger Luft gemacht! Nebenbei bemerkt ganz anders unser Nachbarland: dort hat der Staatssekretär im Potsdamer Infrastrukturministerium mit den Verkehrsverbänden eine Initiative ins Leben gerufen, die Unternehmen und andere Einrichtungen für partnerschaftliches Verhalten gegenüber dem Fahrpersonal würdigt.

VN: Sollten politische Positionen denn generell neu gewichtet werden?

Ulrich Schulz: Wenn es nach uns gehen würde, schon lange. Die Stadt arbeitet sich an einem Mobilitätsgesetz ab, in dem der Wirtschaftsverkehr bislang eine Randerscheinung ist. Ich muss es nochmals in aller Deutlichkeit formulieren: unsere nahezu ausschließlich dieselbetriebenen Fuhrparks haben die Stadt während der Krise am Leben gehalten, niemand sonst! Das befreit uns nicht von der Verantwortung, perspektivisch auch nachhaltigeren Antriebsformen Raum zu geben. Wir können für uns in Anspruch nehmen, unsere Betriebe hier schon seit langem orientierend zu begleiten. Aber da müssen die Rahmenbedingungen passen, die bislang weithin fehlen. Und mir würden noch einige andere Felder einfallen.

Claudio Kastner: Und da ziehe ich den Kreis auch gern wieder zum Mittelstand. Die Politik hat es in der Hand, dem Mittelstand die Chance zur Revitalisierung zu öffnen. In vielen Sektoren sind Verstaatlichungen, wie sie manchen vorschweben, keine Alternative. Viele unserer Betriebe schauen auf mehrere Jahrzehnte Unternehmenstradition zurück. Das bewältigt man nicht im Vorbeigehen. Und machen wir uns nichts vor: man kann eine Gesellschaft sicher noch stärker digitalisieren, da sehe ich schon noch Potential, z. B. in der Verwaltung. Aber ganz ohne noch etwas analoge Branchen wird es nicht gehen. Und da haben die Mittelständler schon das richtige Gespür.

VN: Vielen Dank für das Gespräch!

Zur Person: Ulrich Schulz

Ulrich Schulz ist geschäftsführender Gesellschafter der 1991 gegründeten Richter & Schulz oHG in Berlin-Charlottenburg. Das seit 1999 als Entsorgungsfachbetrieb zertifizierte Unternehmen ist im Containerdienst und der Entsorgung von Bauabfällen tätig. Seit 2001 ist Schulz Vorstandsmitglied und seit nunmehr acht Jahren Vorsitzender der Fuhrgewerbe-Innung.

Zudem ist er Vorsitzender der 1995 auf Initiative der Innung gegründeten und noch heute von ihr gewerbepolitisch betreuten Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V.

Zur Person: Claudio Kastner

Claudio Kastner ist Geschäftsführer der Bus-Verkehr Berlin KG Omnibus Betriebs- und Verwaltungsgesellschaft mbH, einem 1969 aus dem Zusammenschluss mehrerer familiengeführter Bus- und Reiseunternehmen entstandenen Unternehmen. Das Unternehmen erbringt Gelegenheitsverkehre, ist seit 1992 als Auftragsunternehmer im ÖPNV für die BVG tätig und veranstaltet als Partner der Citycyrcle-Kooperation Stadtrundfahrten. Kastner ist seit 2019 stellvertretender Vorsitzender der Fuhrgewerbe-Innung und ebenfalls seit 2019 Rechnungsprüfer im Dachverband, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V.

LPR Berlin e.V.
Landesverband Private Rettungsdienste Berlin e.V.

Die Corona-Krise aus der Perspektive des privaten Berliner Krankentransportgewerbes

In der öffentlichen und medialen Wahrnehmung erscheinen die Unternehmen des privaten Berliner Krankentransportgewerbes, von denen viele auch der Fuhrgewerbe-Innung angehören und dessen Fachverband LPR im Haus der Innung seine Geschäftsstelle unterhält, im Regelfall nicht. Wer meint, das müsse sich in der gegenwärtigen Krisensituation geändert haben, irrt. Wir möchten auch diesem Gewerbezweig eine Stimme geben.

In einem Anfang April an die Mitglieder des Innen- und Gesundheitsausschusses des Berliner Abgeordnetenhauses heißt es: „Der Krankentransport in Berlin trotzt den widrigen Bedingungen!

Voraussetzung für die medizinische Versorgung der Patienten, die in Berlin ohne fremde Hilfe weder zu ihren Ärzten noch zu einer notwendigen Aufnahme in den Krankenhäusern kommen können, ist ein leistungsfähiger Krankentransport. Die Durchführung von etwa einer Million Einsatzfahrten für zum Teil schwer kranke Patienten ist überwiegend Aufgabe von ca. 85 privaten Unternehmen. Sie führen als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge mit speziellen Krankentransportwagen (KTW) und qualifiziertem Personal (Rettungssanitäter) diese Aufgabe, auf Grundlage des Berliner Rettungsdienstgesetzes, durch.

Die Mitarbeiter der Unternehmen werden oftmals allein auf Anruf von Pflegeheimen, Arztpraxen oder Krankenhäusern tätig und kommen mit Patienten in unmittelbare Berührung, deren Krankheitsgeschichte sie nicht kennen. Schutzausrüstungen zur Bewältigung von Krisen und Katastrophen stehen ihnen zunächst regelmäßig nicht zur Verfügung. Erst bei bestätigter Infektion oder von anderen vermutetem und dem Unternehmen mitgeteiltem Kontakt zu infizierten Personen werden die knappen Reserven an Schutzmasken oder –kittel in Anspruch genommen.

Bemühungen der Krankentransportunternehmen seit ca. drei Wochen, von der Senatsverwaltung oder von der Kassenärztlichen Bundesvereinigung Unterstützung zu bekommen, blieben bisher ohne Ergebnis. Eine Bitte der Krankentransportunternehmen an die Krankenkassen um Unterstützung zum Ausgleich des Mehraufwandes und des Einnahmeausfalls blieb unbeantwortet.

Die Einsatzzahlen sind infolge von Praxisschließungen und Umstellung von Krankenhausabteilungen auf Wartestellung, in einigen Unternehmen auf nur noch dreißig Prozent ihrer üblicherweise ausgeführten Einsätze zurückgegangen. Entsprechend fehlen Einnahmen, um die Betriebskosten zu decken, was wiederum – wie bei anderen Wirtschaftsbetrieben auch – zum Antrag auf Kurzarbeit und zur Stilllegung von Einsatzwagen geführt hat.

Vor diesem Hintergrund haben einige Krankentransportunternehmen in Berlin bei der zuständigen Aufsichtsbehörde, dem Landesamt für Bürger und Ordnungsangelegenheit die Einschränkung ihrer Betriebsbereitschaft angezeigt und beantragt, von den mit der Konzession für die nicht mehr besetzten Einsatzwagen verbundenen Betriebspflichten befreit zu werden. Diese Anträge werden gestellt, um die Genehmigungsbehörde entsprechend den gesetzlichen Vorgaben über die verminderte Leistungsfähigkeit des Krankentransports in Berlin zu informieren.

Erste Reaktionen hierauf lassen erkennen, das den Unternehmen unterstellt wird, aus Gewinnsucht ihre Betriebe still zu legen und dass ihnen dann auch keine Schutzausrüstung überlassen werden müsste. Diese Äußerungen lassen erkennen, dass die Bedingungen, unter denen Krankentransport geleistet wird, vielen Akteuren im Gesundheitswesen nicht bekannt sind.

So wird aus der Senatsverwaltung für Gesundheit durch eine telefonische Umfrage bei Krankentransportunternehmen nachgefragt, ob die Unternehmen imstande sind, Gruppenfahrten zur Versorgung von Patienten durchzuführen. Eine Frage, die jegliche Kenntnis über die rechtlichen Bedingungen des Krankentransports auf der Basis des Rettungsdienstgesetzes vermissen lässt und in Zeiten, in denen alles unternommen werden muss, um Menschen, die besonders gefährdet sind, vor jeglichem Kontakt mit anderen zu schützen, nur Entsetzen verbreiten kann.

Sobald die Hindernisse beseitigt sind, können die Krankentransportwagen wieder besetzt und die Transporte wieder ausgeführt werden. Solange jedoch weder eine bessere Versorgung der Mitarbeiter mit Schutzausrüstungen noch eine adäquate wirtschaftliche Vergütung ihrer Leistungen sichergestellt ist, besteht die Gefahr, dass Transporte selbst dann, wenn die Arztpraxen und Krankenhäuser wieder ihren gewohnten Betrieb aufnehmen, nicht mehr in der zuvor gewohnten Menge und Qualität ausgeführt werden können.

Sowohl die Senatsverwaltungen wie auch die Kostenträger und die Aufsichtsbehörden tun gut daran, alles zu unternehmen, um einen leistungsfähigen Krankentransport zu unterstützen. Weder können die Mitarbeiter der Krankenkassen, noch können die Beamten der Senatsverwaltungen die Beförderung der Patienten selbst

leisten. Auch die Berliner Feuerwehr, die subsidiär für die Sicherstellung des Krankentransportes zuständig ist, kann die Aufgaben privater Unternehmen nicht übernehmen, ohne ihre eigene Aufgabe, die Notfallrettung zu beeinträchtigen.

Die Unternehmer und Mitarbeiter im Krankentransport stellen fest, dass die AOK Nordost zwar die Beeinträchtigungen in der pflegerischen Versorgung nach dem COVID-19-Krankenhausentlastungsgesetz mithilfe von Fragebogen feststellt und die Folgen der Epidemie für die Pflegeeinrichtungen ausgleichen will, warum jedoch der Bereich des Krankentransportes weder durch das Gesetz noch durch die Kostenträger hierbei berücksichtigt wurde, ist nicht nachvollziehbar.

Dass der Krankentransport hieran nicht beteiligt wird, lässt vermuten, dass nicht jedem im System der Gesundheitsfürsorge hinreichend deutlich ist, welche Rolle dieser in der Versorgungskette der Patienten spielt.

Diese Einstellung kann weder von den Unternehmen noch von ihren Mitarbeitern durch selbstlose Aufopferung ausgeglichen werden.

Alle Beteiligten sind aufgerufen, diesen Bereich der Patientenversorgung gleichermaßen zu beachten und genauso unter den „Rettungsschirm“ zu nehmen, wie andere Bereiche der Gesundheitsversorgung auch.“

Der Landesverband private Rettungsdienste Berlin (LPR) zog bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe der Zeitschrift (20.04.2020) eine gemischte Bilanz seiner Bemühungen.

Positiv konnte vermerkt werden:

- am 11. und 12.04.2020 haben die Unternehmen über die Berliner Feuerwehr dringend benötigte Schutzkittel und OP-Masken zur Verfügung gestellt bekommen.
- BKL-Berliner Krankentransportleitstelle hilft der Taxi-Innung bei der Beschaffung von Mundschutz für Taxifahrer
- BKL-Berliner Krankentransportleitstelle hilft Seniorenheimen in ganz Berlin bei der Beschaffung von Mundschutz, Schutzmasken, Desinfektionsmitteln und Schutzkitteln

Negativ zu bewerten waren:

- FFP2 und FFP3 Masken sind immer noch nicht erhältlich – oder zu Preisen, die dem 8-10 fachen des Normalpreises 2019 entsprechen
- die Krankenkassen in Berlin antworten nicht auf die Hilfeersuchen der Krankentransportfirmen, mit einem Corona-Zuschuss die höheren Einkaufspreise für Schutzmaterial und Desinfektion auszugleichen
- zahlreiche Krankentransporte geraten in finanzielle Schieflage und gehen in Kurzarbeit oder stellen den Betrieb ganz ein. Die Politik reagiert darauf nicht.
- Der Krisenstab der Senatsgesundheitsverwaltung arbeitet nicht mit dem Landesverband der Krankentransporteure zusammen und reagiert nicht auf Vorschläge der Krankentransporteure.
- Das LABO als Aufsichtsbehörde hat keinen Draht zu den Krankentransporteuren – Wichtigstes Thema für die Behörde in der Corona-Krise ist die Vervollständigung der Transportstatistik des Jahres 2019.

Kritische Infrastrukturen

Infrastrukturen sind bedeutsame Versorgungssysteme unserer Gesellschaft. Sie sind nicht nur alltäglichen Störungen und Gefahren, sondern auch Extremereignissen zum Beispiel durch Naturgefahren, technischem oder menschlichem Versagen oder vorsätzlichen Handlungen ausgesetzt. Infrastrukturen sind komplexe Systeme, von denen eine Vielzahl von Versorgungsfunktionen abhängen. Häufig sind Infrastrukturen voneinander abhängig: z.B. ist bei einem Ausfall der Stromversorgung auch die Informations- und Telekommunikationstechnologie betroffen und umgekehrt. Ziel des BBK ist ein proaktives Risikomanagement, um die Funktionsfähigkeit von Infrastrukturen zu erhalten.

Definition: Kritische Infrastrukturen (KRITIS) sind Organisationen oder Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden.

Auf diese Definition haben sich 2003 die Ressorts auf Bundesebene geeinigt und gleichzeitig eine Einteilung dieser zentralen Versorgungssysteme in acht Sektoren und 30 Branchen vorgenommen.

Angesichts einer immer engeren Zusammenarbeit von Bund und Ländern wurde eine Überarbeitung der Sektoren- und Brancheneinteilung als sinnvoll angesehen. Erste Ansätze finden sich bereits in der Nationale Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen, die am 17. Juni 2009 auf Vorschlag des Bundesministers des Innern durch die Bundesregierung beschlossen wurde. Damit wurde ein konzeptioneller Rahmen zum Schutz von den für die Versorgung von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft zentralen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen vorgelegt.

Sie enthält zwar keine Sektorenliste, aber eine Unterscheidung verschiedener Infrastrukturbereiche in technische Basisinfrastrukturen und sozioökonomische Dienstleistungsinfrastrukturen.

Auf der Grundlage ausführlicher Diskussionen im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe und eines intensiven Abstimmungsprozesses auf Bundesebene haben sich Bund und Länder nun auf eine einheitliche Sektoreneinteilung verständigt; darüber hinaus einigten sich die Bundesressorts auf eine für die Bundesebene einheitliche Branchenstruktur. Auffälligste Änderung ist die Auflösung des bisherigen Sektors ‚Versorgung' - auf Grund ihrer Bedeutung wurden die ehemaligen Branchen Gesundheit, Wasserversorgung und Ernährung in eigenständige Sektoren überführt. Darüber hinaus weist ein neuer Sektor „Medien und Kultur" neben dem Rundfunk und der Presse auch Kulturgut und symbolträchtige Bauwerke als Kritische Infrastruktur.

Über die neue Sektoreneinteilung hinaus einigten sich die Bundesressorts auf eine für die Bundesebene gültige Untergliederung der Sektoren in Branchen. Mit der Einteilung Kritischer Infrastrukturen in nunmehr neun Sektoren und in 29 Branchen liegt nun erstmals eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Grundlage für die Kooperation von Staat und Wirtschaft beim Schutz Kritischer Infrastrukturen vor.

Sektoren Kritischer Infrastrukturen	
Energie	Transport und Verkehr
Informationstechnik und Telekommunikation	Finanz- und Versicherungswesen
Gesundheit	Staat und Verwaltung
Wasser	Medien und Kultur
Ernährung	

Transport und Verkehr

Grundvoraussetzung für moderne arbeitsteilige Volkswirtschaften, die auf die Mobilität von Gütern und Personen angewiesen sind, ist ein funktionsfähiges und leistungsfähiges Transport- und Verkehrssystem. Die Globalisierung von Produktion und Absatz von Gütern sowie die Entwicklung im internationalen Personenverkehr haben in den vergangenen Jahren einen rasanten Zuwachs erfahren.

Hierdurch hat sich die Infrastruktur Transportwesen zu einem zentralen Faktor für die Versorgung von Staat und Gesellschaft mit Gütern und Dienstleistungen entwickelt. Diese Bedeutung lässt sich unmittelbar aus den Beförderungszahlen (4,1 Milliarden t Güter und über 70 Milliarden Personen im Jahr 2014) und mittelbar aus der engen Abhängigkeit anderer Sektoren vom Transportsektor ableiten. Störungen oder Ausfälle im Transportwesen wirken sich auf nahezu alle Lebensbereiche aus. Insbesondere wäre die Wirtschaft durch Verzögerungen bei der Produktion und der Auslieferung von Waren sowie der Verfügbarkeit von Personal besonders stark betroffen.

Ebenso beeinträchtigen länger anhaltende Störungen auch Verwaltung und Gesellschaft nachhaltig.

Die Folgen wären eine unzureichende Versorgung mit lebenswichtigen Gütern, negative Auswirkungen auf das Rettungs- und Gesundheitswesen sowie unter anderem eine fehlende Mobilität im Arbeits- und Freizeitbereich. Gleichzeitig ist der Transportsektor aber auch auf die Funktionsfähigkeit anderer Sektoren zwingend angewiesen.

Herausforderungen und Krisen in 133 Jahren Verbandsgeschichte

Arm an Ereignissen waren die 133 Jahre, auf die die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. im März dieses Jahres zurückblicken konnte, wahrlich nicht. Die früher ausschließlich Berliner, heute Berliner und Brandenburger Unternehmer des Gütertransportgewerbes, des Omnibus-, Mietwagen- und Krankentransportgewerbes standen oft vor ungewöhnlichen Herausforderungen – eine kleine Rückschau.

1893 – 1907 wirtschaftliche Herausforderungen

Aufgaben der später so genannten Daseinsfürsorge übernehmen in der zunehmenden Massengesellschaft in immer stärkerem Maße statt privater Unternehmer öffentliche Einrichtungen. Das betrifft vor allem den Verkehr sowie die Ver- und Entsorgung der Städte, also bisher typische Aufgaben privater Fuhrherren. Die jetzt erforderlichen Größenordnungen übersteigen die Möglichkeiten Einzelner bei weitem. Große kapitalkräftige Gesellschaften, wie beispielsweise die "Große Berliner Pferde-Eisenbahn", bestimmen das Bild schließlich so gut wie allein. Für das Fuhrgewerbe ein mächtiger Aderlass, den längst nicht alle Unternehmer überleben.

Anfang des 20. Jahrhunderts – der Siegeszug des Verbrennungsmotors beginnt

Seit 1903 stellte Heinrich Büssing in Braunschweig Kraftfahrzeuge für den Gütertransport her, im Wesentlichen für die preußische Armee. Sonst gibt es noch keinen Markt dafür. 1907 fahren beispielsweise im gesamten Reichsgebiet nur 303 Lkw mit einer Nutzlast von mehr als einer Tonne.

Fünf Jahre nach Büssings Start in Braunschweig, gründet er in Berlin die erste Lkw-Spedition. Damit will er vor allem die Leistungsfähigkeit dieses neuen Transportmittels demonstrieren. Er will die Vorurteile der Fuhrherren abbauen. Zu viele von ihnen sind wahre Pferdenarren und schwören trotz zunehmender Unfälle wegen immer zahlreicherer glatter Asphaltstraßen und Straßenbahnschienen auf diese doch so bewährte und preiswerte hergebrachte Transportform. Zu den ersten LKW-Kunden gehören die Berliner Brauereien, der Kohlen- und der Getreidehandel. Nachts fährt Büssing die "Berliner Morgenpost" für deren Versand ins Reich zu den Fernbahnhöfen.

Aber die Innung verschließt sich dieser Entwicklung nicht: Die technische Revolution im Fuhrgewerbe erforderte die Umschulung von der vertrauten Zügelführung und Pferdepflege auf die Beherrschung der neuen Technik. Schon 1911 beteiligte sich die Innung an der vom Magistrat geschaffenen Fahr- und Fachschule für Kutscher und betreute deren Entwicklung.

1914 – 1918 Erster Weltkrieg

Die Fuhrunternehmen werden mit Kriegsbeginn menschlich und materiell ausgedünnt. Fuhrherren, Kutscher, Pferde und Wagen werden eingezogen. Besonders begehrt sind die vorhandenen Lastkraftwagen. "Gold gab ich für Eisen"-Kampagne: Die schwere Amtskette des Obermeisters verschwindet in der kaiserlichen Schmelze. Es bleiben die Frauen allein zurück. Mit klapprigen Wagen und bald unterernährten alten Mähren halten sie, so gut es eben geht, den Fuhrbetrieb aufrecht. Nur wenige Fuhrgeschäfte überleben den Krieg. Selbst die größeren sind verarmt und verschuldet. Die Innung unterstützt nach Kräften den Wiederaufbau. Aus den Beständen der demobilisierten Armee werden Pferde an zurückkehrende Fuhrleute vermittelt. Manchem gelingt es so, ganz klein wieder von vorn anzufangen.

1919 – 1924 Wirtschaftskrise und Inflation

Schwer lasten die Reparationsforderungen auf Deutschland. Zudem müssen wirtschaftlich wichtige Gebiete, wie beispielsweise große Teile Oberschlesiens, abgetreten werden. So erholt sich die durch die Kriegslasten heruntergewirtschaftete Industrie nur sehr langsam. Die unausbleibliche Wirtschaftskrise führt in eine gewaltige Inflation - eine bis dahin unbekannte Erscheinung, der Wissenschaft und Praxis zunächst vollkommen hilflos gegenüberstehen. Das Tempo der Entwertung wird schließlich so hoch, dass man nur noch sofortige Barzahlung akzeptiert und bis mittags eingenommenes Geld spätestens bis zum Abend ausgeben muss, wenn es noch halbwegs denselben Wert wie am Mittag haben soll!

Abb.: Geldauflieferungsstelle der Reichsbank (Quelle Bundesarchiv)

20er Jahre Übernahme von Fuhraufgaben durch die Kommune

Freude und Euphorie der Mitglieder der Innung nach der Bildung Groß Berlins 1920 währten nur kurz. Mehr und mehr gingen nämlich die angestammten Arbeitsgebiete des Fuhrgewerbes an magistratseigene Betriebe über. Die Großkommune vergrößerte laufend ihren Fuhrpark. Es begann mit der Müllabfuhr und setzte sich fort über die Straßenreinigung und den Kohlentransport bis hin zur Schneeabfuhr. Selbst die Reichswehr tauchte auf und leistet Vorspanndienste im Kohlenhandel. Diese Jahre waren geprägt von einem zähen Kampf um die Freiheit des Gewerbes. Immer wieder versuchte die Innung, die städtischen Fuhrbetriebe zurückzudrängen, um dem Gewerbe die Existenzgrundlage zu sichern.

In dieser Zeit müssen viele Betriebe verschuldet schließen, bei den Überlebenden wuchs die Verbitterung.

1929/1930 Weltwirtschaftskrise

Weltwirtschaftskrise, Konkurrenz der Lkw-Speditionen und der städtischen Fuhrparks führten Ende der 20er Jahre zu einem nicht mehr verkraftbaren Auftragsmangel im Berliner Fuhrgewerbe. Viele Fuhrunternehmer melden Konkurs an. Versteigerungen von Pferden und Wagen waren an der Tagesordnung. Erst um 1931 herum konsolidiert sich der Markt, das Fuhrgewerbe gewinnt Ansehen und Einfluss. Die Innung erhält Sitz und Stimme im Schlichtungsausschuss, im Fachausschuss der Industrie- und Handelskammer, bei Arbeitsgericht und Arbeitsamt, stellt auch gerichtliche Gutachter und wird bei Ausschreibungen großer Bauvorhaben gutachterlich hinzugezogen. Der Magistrat untersagt den städtischen Fuhrparks die Neuanschaffung von Fahrzeugen.

1939 – 1945 Zweiter Weltkrieg

Die kriegsbedingten Maßnahmen treffen das Gewerbe ähnlich wie zu Beginn des Ersten Weltkrieges, sie sind aber durchgreifender und umfassender. Bei der Mobilmachung zieht die Wehrmacht 1939 sofort den weitaus größten Teil der Lkw ein. Den Unternehmen verbleibt nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl kleiner und alter Fahrzeuge, die im weiteren Verlauf des Krieges nur noch nach den Anordnungen der “Nahverkehrsbevollmächtigten” im Orts- und Nachbarortsverkehr eingesetzt werden darf, soweit nicht Pferdewagen zur Verfügung stehen. Dazu sind ausgebildete Lastwagenfahrer gesuchte Leute und werden daher häufig bei der Ablieferung der Lkw gleich mit einbehalten. Wieder bleiben die Frauen allein zurück.

Immer wieder erscheinen Inspektoren der Wehrmacht und requirieren Fahrzeuge, die gerade mit viel Geschick aus Schrott und Erfindergeist zusammengebastelt wurden. Findige Fuhrherren und -frauen gehen dazu über, schwer beschaffbare Teile des Motors gegen defekte auszutauschen – solange das Fahrzeug auf dem Fuhrhof steht.

In den letzten Kriegsjahren reduziert der Bombenhagel den verbliebenen Fuhrpark. Alles was noch fährt und nicht gut versteckt ist, beschlagnahmen 1944/45 die Organisation Todt, Speer, die Hitlerjugend, der Arbeitsdienst, der Luftschutz, **der und der und der…**

1948/49 Berlin-Blockade und Luftbrücke

Die Währungsreform in den Westzonen wird für den Westsektor Berlins übernommen. Dies führt zum offenen Bruch zwischen der Sowjetunion und den Westmächten: Die Sowjetunion sperrt die Landverbindungen zwischen Westsektor und Westzonen, die Blockade beginnt.

Beide Ereignisse fordern das Fuhrgewerbe bis an seine Grenzen: das erste, weil die Unternehmer - anders als die Wirtschaft - ihr Betriebskapital nicht 1:1 in DM tauschen dürfen, sondern nur 1:10, was für viele kleinere Unternehmen praktisch einen Neuanfang bedeutet; das zweite, weil es eine grundlegende Neuorientierung der Leistungen fordert.

Als Antwort auf die sowjetische Blockade entschließen sich die Westmächte zu einer in ihrer politischen Wirkung nachhaltigen und technischen Dimension beeindruckenden Maßnahme - der Luftbrücke. 2 Millionen Tonnen Güter aller Art werden zwischen dem 26. Juni 1948 und dem 30. September 1949 mit der Luftbrücke nach Berlin geflogen – und hier vom Berliner Fuhrgewerbe mit immer noch abenteuerlichen Fahrzeugen verteilt.

In Tag- und Nachtsitzungen erarbeiten die Fuhrleute zwischen dem 25. und 28. Juni 1948 Organisations- und Transportpläne; Fahrzeugkolonnen für Lebensmitteltransporte, Kohlen und Baustoffe, für den Stückgutverkehr werden zusammengestellt.

Über Nacht entsteht auch die Arbeitsgemeinschaft „Flugplatz Tegel“, die die Baufuhr für die wichtigste Baustelle der Stadt organisiert.

1951 Weitgehendes Ende des freien Fuhrgewerbes im Ostteil Berlins

Im Juni erscheint in Berlin (Ost) eine “Verordnung über die Errichtung der Vereinigung volkseigener Betriebe”. Deren Aufgabe ist “die rationelle und planmäßige Lösung von Kraftverkehrs- und Transportaufgaben für Groß-Berlin”.

Sie übernimmt ab Juli den Güternahverkehr im Ostsektor unter ihre Aufsicht. Ende September beginnen mit teilweise sofortigen Zwangsmaßnahmen in größerem Umfang Enteignungen der Fuhrbetriebe.

Bald darauf wird die nach der Trennung 1947 eingerichtete Fuhrgewerbe-Innung Ost nach Beschlagnahme ihres Vermögens aufgelöst.

1961 Mauerbau und deutsche Teilung

Der Mauerbau hat für das Berliner Verkehrsgewerbe vor allem zwei Folgen: Zum einen fallen vom einen Tag auf den anderen zahlreiche im Ostsektor oder dem Umland wohnende Mitarbeiter weg, zum anderen fordert der fast totale S-Bahn-Boykott der Berliner eine sofortige Reaktion. BVG-West, Verkehrsbetriebe des übrigen Bundesgebietes und nicht zuletzt die Busbetriebe der Fuhrgewerbe-Innung leisten nahezu Unmögliches: Innerhalb weniger Tage ersetzen sie mit zusätzlichen Bussen und neuen Buslinien erfolgreich die S-Bahn.

1990 – 1998 Boom und Krise nach der Wiedervereinigung

Machte sich am Güterkraftverkehrsmarkt bereits kurze Zeit nach der Wiedervereinigung in Berlin ein deutlich gewachsener Wettbewerbsdruck bemerkbar, beschleunigte sich diese Entwicklung ab Mitte der neunziger Jahre nochmals dramatisch.

Zunächst lagen der Ursachen in vielfach festzustellender kaufmännischer Unerfahrenheit, mangelndem Verständnis betriebswirtschaftlicher Zusammenhänge und fehlender Kalkulation, gerade bei im Ostteil Berlins und in Brandenburg neu gegründeten Unternehmen. Brachen dann – nicht zuletzt infolge der Umbrüche in der Berliner Industrie - noch die Auftraggeber weg, folgte oftmals nur noch die Insolvenz. Hinzu kam ab 1995 mit der Aufhebung der Frachttarife und 1998 mit Wegfall der Genehmigungskontingentierung im Güterfernverkehr die Marktliberalisierung.

Zahlreiche alteingesessene Berliner Güterfernverkehrsunternehmen waren auf diese Veränderungen nicht oder nur unzureichend vorbereitet, viele der in der Zeit der Teilung entstandenen Westberliner Niederlassungen der westdeutschen Transport- und Speditionsunternehmen wurden geschlossen. Viele Speditionen lösten den eigenen Fuhrpark auf und bedienten sich der ebenso zahlreicher werdenden Subunternehmer.

Das Gros der Berliner Unternehmen konnte mit dem Marktdruck nur schwer Schritt halten; die Margen wurden geringer, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nahm ab. Zeitlich verzögert galt das für alle Beförderungssegmente. Zunächst waren die industrienahen Transporteure betroffen, mit Abklingen des Baubooms Ende der neunziger Jahre wurde auch für die Bautransporteure die Situation schwieriger. Der soziale Wandel mit vergleichsweise geringerer Kaufkraft schwächte den Handel, was auf die in diesem Segment tätigen Transportunternehmen ebenfalls durchschlug.

2003 – 2020 EU-Osterweiterung

Seit Beginn der Marktliberalisierung im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den EU-Mitgliedsstaaten in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts war der Anteil deutscher Transportunternehmen in diesem Marktsegment stetig geringer geworden. Das Erstarken der Volkswirtschaften in Mittel- und Südosteuropa nach Fall des Eisernen Vorhangs und die damit einhergehende Zunahme der Warenströme in und aus diese(n) Länder(n) stärkte infolge deutlich geringerer Kostenstrukturen zudem in erster Linie die dort ansässigen Transport- und Logistikfirmen.

Nach dem Beitritt der ost- und südosteuropäischen Staaten zur EU in den Jahren 2004 und 2007 wurde der Anteil der Transportdienstleister aus diesen Ländern im internationalen Verkehr immer höher, die Kabotagebeförderungen nahmen zulasten deutscher Frachtführer zu, auf den Frachtentgelten der Berliner und Brandenburger Transportunternehmer lastete massiver Druck – ein Druck, der bis heute anhält.

Schlussbemerkungen

Es konnte hier nur ein kurzer Streifzug abgebildet werden, das letzte Kapitel bildet auch nicht die letzte Herausforderung vor der Corona-Krise. Doch auch diese Krise wird nicht die letzte bleiben, der sich das Gewerbe stellen muss.

Auch wenn das Gewerbe als Branche fortbesteht, so muss immer daran erinnert werden, wie viele betriebliche und persönliche Existenzen solche Entwicklungen kosten. Das sollte auch nicht mit Formulierungen wie „… gestärkt aus der Krise hervorgehen“ oder „eine Krise bietet auch Chancen“ abgetan werden. Unternehmern, deren Lebenswerk – häufig nicht selbst verschuldet – in solchen Zeiten zerstört wird, hilft das nicht weiter.

(Quelle: die Beiträge wurden – leicht überarbeitet – der 2012 veröffentlichten Chronik der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. aus Anlass des 125jährigen Gründungsjubiläums entnommen.)