

Geschäftsbericht 2004

Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Sehr geehrte Damen und Herren!

einige wesentliche Themen beherrschten die gewerbepolitische Diskussion des vergangenen Jahres: für die Gütertransportunternehmer die bevorstehende Mauteinführung auf deutschen Autobahnen, für die Busunternehmer die anhaltende Auseinandersetzung um die Einführung eines Gütesiegels zur Verbesserung der Bussicherheit und die Änderung der ÖPNV-Rahmenbedingungen und für die privaten Krankentransportunternehmen die Auswirkungen des Gesetzes zur Modernisierung der Gesetzlichen Krankenversicherung und des novellierten Rettungsdienstgesetzes in Berlin.

Diese Problembereiche sowie zahlreiche weitere Themen bis hin zu den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bestimmten das verbandliche Handeln der Fuhrgewerbe-Innung, wie dem nachstehenden Geschäftsbericht für das Jahr 2004 zu entnehmen ist. Daneben galt es, die Unternehmen über zahlreiche Neuerungen rechtlicher Natur zu informieren, so dass auch das Informations- und Betreuungsspektrum unseres Verbandes entsprechend ausgerichtet wurde.

Dennoch bleibt festzuhalten, dass sich die Situation in allen Marktsegmenten des regionalen Güter- und Personenverkehrs insgesamt bislang nicht verbessert hat. Allerdings sind in verschiedenen Marktsegmenten wie den Bauverkehren und dem Omnibusgelegenheitsverkehr Stabilisierungstendenzen erkennbar. Ob dieses allerdings zu einer dauerhaften Entwicklung werden können, bleibt angesichts der noch immer nur als zaghaft bezeichnbaren Reformen in Deutschland fraglich.

Die Erweiterung der Europäischen Union nach Osten und Südosten sowie die immer stärkere Präsenz Brüsseler Rechtsetzung erschweren hierbei zunehmend regionale Einflussnahme. Insofern kommt der politischen Arbeit gegenüber den Bundestags- und Europaabgeordneten der Region Berlin-Brandenburg zunehmende Bedeutung zu. Die Innung hat begonnen, ihr politisches Engagement diesen Veränderungen anzupassen und artikuliert ihre Forderungen und Vorstellungen verstärkt gegenüber diesem Adressatenkreis.

Dies zu festigen und – wenn nötig – weiter auszubauen, wird Aufgabe für die kommenden Jahre sein, um den Herausforderungen eines erweiterten Europas auch künftig gewachsen zu sein. Daß dabei das regionale Handeln vor Ort auch nicht zu kurz kommt, ist dabei selbstverständlich.

Berlin, Sommer 2004

Michael Eichen
Vorsitzender

Lothar Kastner
stellv. Vorsitzender

Ulrich Schulz
Vorstandsmitglied

Lieselotte Raunhardt
Ehrenvorsitzende

Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2004

1.1. Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft

Die Konjunktur im Euro-Raum, die im zweiten Halbjahr 2003 in Gang gekommen war, hat sich in der ersten Hälfte von 2004 zunächst weiter belebt. Nach der Jahresmitte ist das Expansionstempo jedoch

deutlich geringer geworden. Im Jahresdurchschnitt 2004 nahm das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 2% zu; damit wurde der stärkste Produktionsanstieg seit dem Boomjahr 2000 erzielt. Zugleich hat sich das Wirtschaftswachstum wieder deutlich der Potenzialrate angenähert, die nach Schätzung der Europäischen Zentralbank bei gut 2% angesiedelt ist. Die Unterauslastung der Produktionskapazitäten nahm deshalb – anders als in den beiden Vorjahren – nur noch wenig zu.

Die Anstöße zu der Verstärkung des Expansionstempos im Jahr 2004 kamen ganz überwiegend von der Auslandsnachfrage, die schon im zweiten Halbjahr 2003 auf einen steilen Wachstumskurs eingeschwenkt war. Die realen Exporte – die in der Abgrenzung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen auch die Ausfuhren innerhalb der EWU enthalten – nahmen 2004 um 6% zu und lieferten einen Beitrag zum BIP-Wachstum von 2,25 Prozentpunkten. Die realen Importe zogen seit dem Frühjahr ebenfalls kräftig an. Über das ganze Jahr gesehen wuchsen sie annähernd im Gleichschritt mit den Exporten, so dass sich der reale Außenbeitrag kaum veränderte. Mit dem kräftigen Exportwachstum ging auch eine Belebung der Binnenwirtschaft einher. Die Inlandsnachfrage wuchs im Jahresdurchschnitt um 2% (nach 1,25% im Jahr 2003). Dazu trugen der Lageraufbau drei viertel Prozentpunkte und die inländische Endnachfrage 1,25 Prozentpunkte bei. Unter den Komponenten der Endnachfrage nahmen die realen Konsumausgaben des Staates mit gut 1,5% am stärksten zu. Die Brutto-Anlageinvestitionen zogen nach einem Rückgang um insgesamt 3,5% in den Jahren 2001 bis 2003 erstmals wieder an, und zwar um 1,25%. Der reale Private Verbrauch wuchs ebenfalls um 1,25% und damit nur wenig stärker als ein Jahr zuvor. Die verhaltene Kaufbereitschaft der Konsumenten war vor allem auf die insgesamt schwierige Arbeitsmarktlage und die geringen Einkommenszuwächse zurückzuführen. Im Herbst kamen die Belastungen durch den Ölpreisanstieg noch hinzu, der die Kaufkraft der privaten Haushalte schmälerte.

1.2. Region Berlin-Brandenburg

Die Gesamttendenz der Berliner Wirtschaft hat sich im vergangenen Jahr leicht verbessert. Erstmals seit vier Jahren wuchs das Bruttoinlandsprodukt wieder (real um 0,5%). Die Expansion der Wirtschaftsleistung wurde vor allem durch kräftige Nachfrageimpulse aus dem Ausland und durch die positive Entwicklung des Tourismus gestützt. Die Binnennachfrage blieb dagegen verhalten.

Ein Existenzgründungsboom erhöhte die Selbständigenquote deutlich. Sie betrug 2004 genau 13 Prozent (Deutschland: 11,2%). Der Saldo der Gewerbeanmeldungen und -abmeldungen betrug im vergangenen Jahr 16.800 (2003: 7.700). Erstmals seit dem Jahr 2000 wuchs auch die Gesamtbeschäftigung an. Insgesamt waren 2004 rund 1,534 Millionen Personen erwerbstätig. Der Anstieg um 19.400 bzw. 1,3 Prozent fiel stärker aus als im Bundesdurchschnitt (plus 0,3%). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sank dagegen weiter.

Die Zahl der registrierten Arbeitslosen in Berlin betrug im Jahresdurchschnitt 298.000. Das waren 2,8 Prozent weniger als noch 2003. Allerdings stieg die Arbeitslosenzahl nach Inkrafttreten des Gesetzespaketes im Jahr 2005 Hartz IV wieder deutlich an, weil nunmehr auch arbeitsfähige Sozialhilfeempfangende neu in die Statistik aufgenommen wurden. Der Wirtschafts- und Arbeitsmarktbericht vollzieht nach, wie die Gesetzesänderungen nach Hartz IV in Berlin umgesetzt wurden und stellt die Neuausrichtung der Berliner Arbeitsmarktpolitik dar. So wurde zum Beispiel ein Landesprogramm „Zusatzjobs und Bildung“ aufgelegt, das zusätzliche Qualifikation für Langzeitarbeitslose finanziert.

Gemäß den Ergebnissen des Arbeitskreises "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen" der Länder lag das Bruttoinlandsprodukt des Landes Brandenburg im 1. Halbjahr 2004 preisbereinigt um 0,8% über dem Vorjahresergebnis. Die neuen Länder (einschließlich Berlin) erreichten ein Wachstum von 1,3%. Im Verarbeitenden Gewerbe Brandenburgs nahm die Bruttowertschöpfung im ersten Halbjahr 2004 um +6,5% zu. Sie lag damit über dem Bundestrend von +4,9% und der Entwicklung in den alten Ländern (+4,5%). Im Vergleich mit den ostdeutschen Bundesländern (+9,6%) wurde jedoch ein unterdurchschnittliches Ergebnis erzielt. Auch nach den Ergebnissen der ersten Schnellschätzung des Arbeitskreises Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder vom Februar 2005 haben sich die konjunkturellen Erwartungen einer breiten wirtschaftlichen Erholung für Brandenburg im Jahr 2004 weitgehend erfüllt. Die dreijährige Stagnationsphase im Land konnte überwunden werden.

Nach einem Rückgang der Wirtschaftsleistung in den Jahren 2001 bis 2003 ist das BIP in Brandenburg 2004 um real 0,9% gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Das Ergebnis des ersten Halbjahres 2004 von +0,8% konnte damit im zweiten Halbjahr noch ausgebaut werden. Brandenburg

liegt im Wachstum vor Berlin (+0,4%) und auch vor Mecklenburg-Vorpommern (+0,8%). Die Zuwachsrate liegt gleichauf mit der Sachsen-Anhalts.

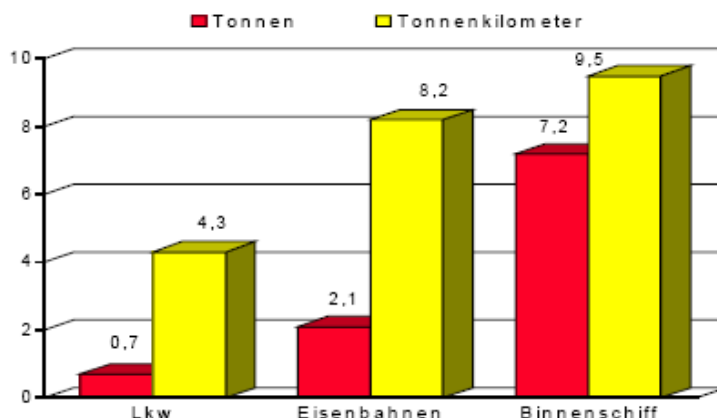
Real erreicht die Brandenburger Wirtschaft im Jahr 2004 ein BIP von 41,7 Mrd. € und liegt damit an dritter Stelle nach Sachsen (74,1 Mrd. €) und Sachsen-Anhalt (42,2 Mrd. €). Unter Einschluss der Preisbewegung (nominal) legte das Brandenburger Inlandsprodukt im Jahr 2004 um 1,6% auf 45,0 Mrd. € zu. Zugpferd der Entwicklung war auch im Gesamtjahr 2004 das Verarbeitende Gewerbe Brandenburgs. Der Zuwachs der Bruttowertschöpfung lag hier bei +5,5% und damit leicht über dem entsprechenden Bundesdurchschnitt von +5,1% (alte Länder +4,7%). Die Industrie Ostdeutschlands (einschl. Berlin) konnte mit einem Plus von 8,3% deutlich stärker zulegen, als dies für Westdeutschland zutrifft.

Auch bei der Arbeitsproduktivität (BIP je Erwerbstätigen) konnte die Brandenburger Wirtschaft 2004 ihr Ergebnis des Vorjahres nochmals steigern. Mit +0,9% und 41.017 € je Erwerbstätigen erreicht Brandenburg 78% des bundesdeutschen Durchschnitts von 52.500 €. Brandenburg liegt damit nach wie vor über dem Durchschnitt Ostdeutschlands einschließlich Berlin (40.845 €) sowie der neuen Bundesländer (39.431). Bezogen auf die Wirtschaftsleistung (BIP je Einwohner) erreicht Brandenburg mit 16.243 € jedoch erst 66% des gesamtdeutschen Durchschnitts.

1.3. Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe

Die verkehrswirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat sich im Jahr 2004 verbessert. Die Zunahme der Verkehrsnachfrage führte gegenüber dem Vorjahr bei der Gütermenge und insbesondere bei den erbrachten Verkehrsleistungen zu deutlichen Zuwächsen. So stieg im Jahr 2004 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 1,3 % auf 3,30 Mrd. t. Im Jahr zuvor hatte der Aufkommenszuwachs 0,7 % betragen. Die von den drei Verkehrsträgern im Jahr 2004 insgesamt erbrachte Beförderungsleistung lag mit 417,0 Mrd. tkm um 5,9 % über derjenigen des Jahres 2003.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003 in %



Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 und 4.

1.3.1. Beförderungsmengen und -leistungen im Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr setzte sich im Jahr 2004 das Wachstum der Beförderungen weiterhin fort. Dabei steht einem schwachen Zuwachs bei den Gütermengen ein starkes Wachstum der Verkehrsleistungen gegenüber.

Im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 0,7 % (2003: + 0,9 %) auf 2,755 Mrd. t. Damit kam es im Jahr 2004 zum zweiten Mal in Folge zu einem - wenn auch

geringen - Aufkommenszuwachs im Straßengüterverkehr, nachdem die Gütermengen in den Jahren 2000 bis 2003 zu-rückgegangen waren.

Eine deutlichere Zunahme verzeichneten die Verkehrsleistungen. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Jahr 2003 in Höhe von 1,6 % stiegen die Leistungen im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahr um 4,3 % auf 266,9 Mrd. tkm an. Damit setzt sich der seit etwa Mitte der neunziger Jahre anhaltende Trend überproportional anwachsender Verkehrsleistungen im Vergleich zur beförderten Gütermenge weiter fort.

Die Mengen- und Leistungszuwächse im Straßengüterverkehr wurden vor allem von der beachtlichen Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie durch Zuwächse in den oberen Entfernungsbereichen im Binnenverkehr getragen.

So wuchsen im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs die Mengen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003 um 12,1 %. Aufgrund der weiterhin zunehmenden Beförderungsweiten stieg die Beförderungsleistung um deutliche 20,7 %. Dabei kam es in der ersten und zweiten Jahreshälfte zu einem nahezu gleich hohen Wachstum. Die Zuwächse sind vor allem auf den positiven Verlauf der deutschen Aus- und Einfuhren zurückzuführen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im deutschen Außenhandel die hier hergestellten Waren zu rund 74 % in andere europäische Länder exportiert und die Einfuhrgüter zu 72 % aus Europa nach Deutschland importiert werden. Das Wachstum zeigte sich somit bei Beförderungen innerhalb Europas, wo der Straßengüterverkehr eine herausragende Position einnimmt.

Im Binnenverkehr fiel im Betrachtungszeitraum das Aufkommenswachstum mit + 0,2 % auf 2,625 Mrd. t erneut gering aus. Allerdings kam es bei den Beförderungsleistungen auch hier zu einer deutlicheren Aufwärtsentwicklung in Höhe von 2,2 % auf 232,1 Mrd. tkm. Das Wachstum zeigte sich - wie auch in den Vorjahren - im Regional- und Fernbereich des Binnenverkehrs.

Die anhaltend ungünstige Situation im Baugewerbe, der aufkommensstärksten Branche im Nahbereich, führte zu einem weiteren Mengenrückgang in diesem Entfernungsbereich, von dem insbesondere der Werkverkehr betroffen war. Bei den Beförderungsleistungen kam es dagegen nach einem lang anhaltenden Rückgang und einem erstmaligen Zuwachs im Jahr 2003 im Jahr 2004 erneut zu einem Wachstum.

Die unterschiedliche Entwicklung zwischen den beförderten Gütermengen und den erbrachten Verkehrsleistungen im Nahbereich ist nach wie vor auf den Rückgang des gewichtsmäßig hohen Aufkommens an „Steinen und Erden“ zurückzuführen, das regelmäßig über geringe Entfernungen befördert wird.

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

Im Verlauf des Jahres 2004 setzten sich die seit einiger Zeit beobachteten Verlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Güterverkehr weiter fort. Dies zeigt die entgegengesetzte Entwicklung bei den Verkehrsarten: Während der gewerbliche Güterverkehr im Nah-, Regional- und Fernbereich wiederum deutlich zunahm, waren im Werkverkehr im Nah- und Regionalbereich Rückgänge zu verzeichnen.

Der Werkverkehr wird von einem zunehmenden Anteil der Industrie- und Handelsunternehmen insbesondere im Hinblick auf die eingeführte Lkw-Maut einer wirtschaftlichen Analyse unterzogen, da durch den Eigentransport eine direkte Weitergabe der Lkw-Maut vielfach ausscheidet. So ist eine Umlegung der erhöhten Transportkosten auf den Warenpreis regelmäßig nur schwer durchsetzbar. Allerdings stehen viele Werkverkehrsunternehmen der Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen noch abwartend gegenüber. Überlegt wird in diesem Zusammenhang eine Ausweitung der Transportvergabe an den gewerblichen Güterverkehr, die Gründung einer eigenen Spedition sowie der Aufbau von Kooperationen im möglichst gleichen Branchensegment.

Das überdurchschnittliche Wachstum von Güterbeförderungen über größere Entfernungen sowie die Mengenrückgänge in den unteren Entfernungsstufen setzten sich auch im Jahr 2004 fort. So wurden im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr) rund 79 % der Gütermenge im Nah- und Regionalbereich befördert. Im Jahr 1999 hatte dieser Anteil noch bei 84 % gelegen. An der Verkehrsleistung erreichte der Nah- und Regionalbereich wegen der geringen Beförderungsweiten im

Jahr 2004 einen Anteil in Höhe von 28 % (1999: 32 %); im Fernbereich wurde ein Anteil in Höhe von 72 % (1999: 68 %) erbracht:

Schaubild 2: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Gütermenge in %

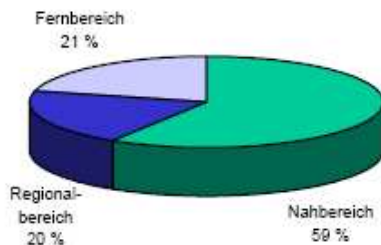


Schaubild 3: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Verkehrsleistung in %



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Im Nahbereich (gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr bis zu 50 km) setzte sich der seit Mitte der neunziger Jahre anhaltende Aufkommensrückgang auch im Jahr 2004 fort. Allerdings schwächen sich die Rückgänge seit Jahren ab. Bei der Beförderungsleistung kam es sogar erstmals seit vielen Jahren zu einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Während sich die Gütermenge im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003 um 0,8 % (- 12,9 Mio. t) auf 1,623 Mrd. t verringerte, stieg die Beförderungsleistung um 0,7 % auf 26,0 Mrd. tkm an.

Die Mengenrückgänge sind erneut auf die schwache Entwicklung im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen, der bereits das zehnte Jahr in Folge deutliche Rückgänge bei Aufträgen und Umsatz verzeichnet. Die Bedeutung der Bauwirtschaft für die Auftragslage und die Kapazitätsnutzung der deutschen Transportunternehmen im Güternahverkehr wird daran deutlich, dass vom gesamten Transportaufkommen der deutschen Lastkraftfahrzeuge in diesem untersten Entfernungsbereich ein Anteil in Höhe von über 65 % auf „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ entfällt. Ein Wachstum zeigte sich innerhalb der unteren Entfernungsstufe vor allem bei den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie bei anderen Nahrungs- und Futtermitteln in Höhe von 8,5 % (+ 4,1 Mio. t) bzw. 3,5 % (+ 3,0 Mio. t).

Der Werkverkehr verzeichnete im Nahbereich mit - 2,1 % wiederum einen Mengenrückgang (- 18,4 Mio. t.), während der gewerbliche Güterverkehr erneut um 0,7 % (+ 5,5 Mio. t) zunahm. Trotz der in den vergangenen Jahren eingetretenen Rückgänge ist das Aufkommen des Werkverkehrs im Nahbereich beachtlich. Es lag im Jahr 2004 mit rund 850 Mio. t weiterhin über den Mengen, die im gewerblichen Güterverkehr befördert wurden (773 Mio. t).

Nachdem die Gütermengen und Beförderungsleistungen im Regionalbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr 51-150 km) im Vorjahr erstmals seit Jahren gestiegen waren, setzte sich das Wachstum im Jahr 2004 erneut fort. Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen gegenüber dem Jahr 2003 um 2,0 % auf 542,8 Mio. t bzw. um 1,7 % auf 48,5 Mrd. tkm.

Hierbei zeigten sich trotz der Baukrise Mengenzuwächse in der Güterabteilung „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“. Darüber hinaus kam es zu einem Wachstum in der Abteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ sowie bei den Güterarten „Gewerbliche Fertigwaren“.

Im Regionalbereich kam es zwischen dem gewerblichen Güterverkehr und dem Werkverkehr ebenfalls zu einer entgegengesetzten Entwicklung: Während die Gütermenge im gewerblichen Verkehr um 5,6 % zunahm, ging das Aufkommen im Werkverkehr um 3,0 % gegenüber dem Vorjahr zurück.

Die Zunahme der Verkehrsnachfrage zeigte sich vor allem im Fernbereich (151 km und mehr). Im Jahr 2004 stieg das Güteraufkommen gegenüber dem Jahr 2003 um 4,0 % auf 589,4 Mio. t. Der Zuwachs der Beförderungsleistung betrug 5,5 %. Sie lag damit bei 192,4 Mrd. tkm.

Das zu verzeichnende Wachstum im Fernbereich ist insbesondere auf die Zunahme der Beförderungen von Halb- und Fertigwaren um 5,1 % (+ 10,1 Mio. t) sowie von Eisen, Stahl und NE-Metallen um 10,8 % (+ 3,7 Mio. t) zurückzuführen, wobei nahezu alle Güterabteilungen Mengenzuwächse verzeichneten. In diesem Entfernungsbereich erzielten im Jahr 2004 sowohl der gewerbliche Güterverkehr als auch der Werkverkehr Zuwächse. Während die Gütermenge im gewerblichen Güterverkehr um 4,6 % (+ 21,0 Mio. t) zunahm, erhöhte sich das Aufkommen im Werkverkehr um 1,5 % (+ 1,6 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr.

Die getrennte Betrachtung der Entwicklung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zeigt für das Jahr 2004 eine Mengensteigerung um 12,1 % auf 130,1 Mio. t und eine Leistungssteigerung um 20,7 % auf 34,8 Mrd. tkm (Inland). Damit verzeichnete das Wachstum in diesem Segment des Straßengüterverkehrs entsprechend der verstärkten Entwicklung der deutschen Außenhandelstätigkeit eine neue Dynamik.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2004 rund 5 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (im In- und Ausland) rund 23 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Differenzierung nach den Verkehrsbeziehungen hinsichtlich der beförderten Gütermenge im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs zeigt, dass im vergangenen Jahr sowohl der Versand (+ 14,1%) als auch der Empfang (+ 10,1 %) und der Dreiländerverkehr (+ 7,9 %) mit deutschen Lastkraftfahrzeugen zugenommen haben.

Die statistisch ausgewiesenen Mengenrückgänge im Güterverkehr mit den Drittstaaten sind nahezu vollständig auf die Beförderungen mit den neuen EU-Mitgliedstaaten zurückzuführen, die ab Mai 2004 unter „EU-Mitgliedstaaten“ mit erfasst werden. Die Analyse der Daten zeigt, dass sich die Beförderungen mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach und aus den EU-Beitrittsländern von Mai bis Dezember 2004 gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Jahres 2003 kaum verändert haben. Das bedeutet, dass die deutschen Fahrzeuge an dem Zuwachs des Straßengüterverkehrs mit den neuen EU-Mitgliedstaaten in Höhe von 30 bis 40 % kaum beteiligt waren.

Im Zeitraum Mai bis Dezember 2004 stieg die mit deutschen Lastkraftfahrzeugen zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten beförderte Gütermenge gegenüber Mai bis Dezember 2003 um 1,9 % (+ 63.000 t) auf 3,4 Mio. t an. Hierbei stieg der Versand um 10,9 % auf 1,65 Mio. t, und der Empfang verringerte sich um 5,3 % auf 1,74 Mio. t. Aufgrund der nahezu gleich hohen Mengenanteile beim Versand und Empfang kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei den Beförderungen unter Einsatz deutscher Lastkraftfahrzeuge vorrangig um beladene Hin- und Rückfahrten handelt. Diese Entwicklung zeigte sich erst im Verlauf des vergangenen Jahres. Zu Beginn der EU-Erweiterung waren die Anteile noch recht ungleich.

Bei der Betrachtung des gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs ist zu berücksichtigen, dass etwa drei Viertel der erzielten Beförderungsleistungen durch ausländische Transportunternehmen erbracht wurden. Im Verkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten lag der Marktanteil der ausländischen Unternehmen bereits vor der EU-Erweiterung bei etwa 90 %. Ursächlich dafür sind vor allem die unterschiedlichen Kostenstrukturen der in- und ausländischen Unternehmen. Vor allem ausländische Transportunternehmen partizipieren daher an der wachstumsorientierten Entwicklung.

1.3.3. Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Entwicklung der Beförderungsentgelte im 2. Halbjahr 2004 war auf dem deutschen Binnenmarkt vorrangig durch die bevorstehende Einführung der Lkw-Maut geprägt. Der Großteil der Transportunternehmen wurde - trotz der seit August 2004 wieder gestiegenen Dieselpreise - von Ihren Auftraggebern auf die Mautverhandlungen Ende des Jahres verwiesen. Daher konnte nur ein kleiner Teil der Unternehmen Entgelterhöhungen in Form von Dieselmzuschlägen vereinbaren, vor allem bei anspruchsvollen Teilpartien mit engen Zeitfenstern oder bei Neuverträgen.

Bereits seit Mitte des Jahres 2004 war ein hoher Preisdruck durch vermehrte Ausschreibungen zu beobachten. Im Rahmen der BAG-Marktbeobachtung befragte Unternehmen gingen davon aus, dass

die vermehrten Ausschreibungen auf das Bestreben zahlreicher Verlager zurückzuführen seien, den eigenen Spielraum bei anstehenden Verhandlungen über die Kosten der Maut zu vergrößern.

Ein zusätzlicher Preisdruck auf dem nationalen Markt wurde durch Transportunternehmen verursacht, die vor der EU-Osterweiterung ihre Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt hatten: Seit der EU-Erweiterung am 1. Mai 2004 zeigt sich im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr ein erheblicher Preisdruck in verschiedenen Marktsegmenten. Dies wurde insbesondere im wettbewerbsintensiven Bereich der Komplettladungsverkehre deutlich. Dieser Preisdruck wird nach Aussagen vieler befragter Unternehmen mit Standort in Deutschland - neben Transportunternehmen aus den neuen EU-Staaten - auch von deutschen und westeuropäischen Unternehmen ausgelöst, die bereits auf dem Verkehrsmarkt der Beitrittsstaaten tätig sind bzw. dort Niederlassungen betreiben.

Wegen der unter Druck geratenen Entgelte auf dem grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrsmarkt zogen sich einige dieser Unternehmen auf den nationalen Markt zurück. Zudem wurde häufiger berichtet, dass sie mit Hinweis auf günstigere Wettbewerber aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten auch im normalen Komplettladungsverkehr auf dem westeuropäischen Markt gezwungen gewesen seien, spürbare prozentuale Nachlässe zu akzeptieren, wenn sie ihre Aufträge nicht verlieren wollten. Analog dazu berichtete eine steigende Anzahl der Unternehmen, dass sie Aufträge im Westeuropaverkehr an Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten verloren hätten. Ein besonders ausgeprägter Wettbewerbsdruck war dabei bei Verkehren von und nach Spanien zu verzeichnen.

Weniger von diesem Preisdruck betroffen waren Spezialtransporte oder kompliziertere grenzüberschreitende Terminverkehre (z. B. Beförderungen mit mehreren Entladestationen, Begegnungsverkehre).

Verschiedene auftraggebende Speditionen berichteten, dass sie in den letzten Monaten bei Spezialtransporten wieder stärker auf deutsche oder westeuropäische Transportunternehmen zurückgreifen mussten - auch zu höheren Beförderungsentgelten - da Kunden die Vergabe der Beförderungen an osteuropäische Transportunternehmen untersagt hätten oder wegen Qualitätsmängeln verärgert gewesen seien.

1.3.4. Entwicklung der Kosten und Erträge

Im 2. Halbjahr 2004 wies ein Großteil der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs, mit denen seitens des BAG Marktbeobachtungsgespräche geführt wurden, auf höhere Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hin. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war, dass die Preise für Dieselmotorkraftstoff nicht nur durchweg höher lagen als in den entsprechenden Vorjahresquartalen, sondern überdies im Oktober 2004 auf einen neuen Höchststand anstiegen.

Daneben trugen bei den in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen höhere Versicherungsprämien zu einem Anstieg ihrer Gesamtkosten bei. Dem versucht ein wachsender Anteil der Transportunternehmen u. a. durch Investitionen in verbesserte Ladungssicherungssysteme entgegenzuwirken, um neben der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen die Schadensquote zu senken und damit wieder zu geringeren Versicherungsbeiträgen zu kommen.

Transportunternehmen registrieren nach wie vor unangemessene Stand- und Wartezeiten als einen ärgerlichen - weil aus ihrer Sicht eigentlich noch am ehesten vermeidbaren - Kostensteigerungsfaktor. Daher versuchen sie, Beförderungen von oder nach neuralgischen Be- oder Entladestellen mit bekanntermaßen zu hohen Stand- und Wartezeiten an Unterfrachtführer zu vergeben oder auf solche Beförderungen ganz zu verzichten, soweit die Bindung eines wichtigen Auftraggebers dem nicht entgegensteht.

Der hohe Wettbewerbsdruck zwingt die Unternehmen zu permanenten Effizienzsteigerungen. So änderten Unternehmen u. a. ihr Tankverhalten, indem sie ihre Lastkraftfahrzeuge günstiger im Ausland betanken. Auch reduzierten sie ihre Fuhrparkkapazitäten und verlagerten Beförderungen, die sie im Selbsteintritt nicht mehr rentabel durchführen konnten, an Unterfrachtführer oder überließen derartige Beförderungen den Wettbewerbern. Daneben hat die Optimierung des Fuhrparkeinsatzes sowie die Einsatzkostenanalyse mittels Fuhrparkmanagementsystemen - die sich jedoch erst ab einer bestimmten Fuhrparkgröße rechnen - mit dazu beigetragen, Kostensenkungspotenziale zu lokalisieren und zu nutzen.

Ferner senkten Unternehmen ihre Fahrpersonalkosten durch die Reduzierung von Urlaubstagen, Kürzung oder Streichung von Jahressonderzahlungen und Spesen bis hin zu Änderungs- / Kündigungen.

Vor dem Hintergrund gestiegener Kosten und des nationalen und internationalen Wettbewerbsdrucks war im zweiten Halbjahr 2004 bei einem Großteil aller Transportunternehmen eine angespannte Ertragslage zu verzeichnen. Dabei traf es zunächst die im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Transportunternehmen besonders hart: Bei diesen stieg der Anteil, der neben den ohnehin gestiegenen Kosten nach der EU-Osterweiterung zugleich gesunkene Beförderungsentgelte verkraften musste, an. Im 4. Quartal 2004 wiesen Transportunternehmen aller Verkehrsarten auf Kostensteigerungen bei gleichgebliebenen Beförderungsentgelten und damit auf eine Verschlechterung ihrer Ertragslage hin.

Verstärkt versuchen Speditionskonzerne, den mittelgroßen Transportunternehmen nunmehr auch kleinere Direktkunden - die bisher weniger im Interesse der Akquisiteure standen - abzuwerben, um die Auslastung ihrer europaweiten Transportnetzwerke zu optimieren. So verwundert es nicht, dass die Unternehmen im 4. Quartal 2004 allgemein die Verbesserung der Bindung ihrer Stammkunden als zweithäufigste Maßnahme zur Ertragssicherung in Marktgesprächen nannten. Konkret nahm dabei die Verbesserung des Kundendienstes und -services, der Kundenpflege sowie die Anpassung des Fuhrparks an spezielle Kundenwünsche einen hohen Stellenwert ein. Um sich dem Konkurrenzdruck, der durch die EU-Osterweiterung noch forciert wurde, zu entziehen, versuchen Transportunternehmen, sich von Wettbewerbern zu differenzieren, indem sie auf die Kunden individuell zugeschnittene logistische Dienstleistungen anbieten.

Weiterhin unterstreichen die z. T. verzweifelten Bemühungen, die Kosten- und Ertragsschwierigkeiten noch immer durch innerbetriebliche Rationalisierungen zu beheben, die ernste wirtschaftliche Situation von immer mehr kleinen und mittelständischen Transportunternehmen. Dies gilt besonders dann, wenn sie ihre Kernaktivitäten nicht nennenswert hin zu Logistikdienstleistungen verlagert haben und noch mit leicht austauschbaren Leistungen agieren. Selbst alt eingesessene und über Jahre hinweg im Markt fest etablierte Transportunternehmen kämpfen um ihre Existenz, da sie steigende Kosten nicht mehr kompensieren und somit auch immer seltener Rücklagen für Investitionen bilden können.

1.3.5. Entwicklung der Investitionen

Die vorstehend dargelegten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen spiegeln sich auch in der Entwicklung des Investitionsklimas wider. Im Verlauf des Jahres 2004 hatten sich die Fuhrparkinvestitionen in allen Bereichen des gewerblichen Güterverkehrs verstärkt fortgesetzt und im 3. Quartal 2004 ihren Höhepunkt erreicht. Dabei erfolgten sie bei steigendem Güteraufkommen eher ebenso zwangsläufig, wie lange zurückgestellte und nicht mehr aufschiebbare Ersatzinvestitionen.

Das Bestreben zur Erschließung von Marktnischen und zur Durchführung von Spezialverkehren bildete sich auch bei den Fahrzeuginvestitionen ab: Bei Unternehmen des Güterfernverkehrs und des grenzüberschreitenden Güterverkehrs standen Autotransporter, Silo- und Tankfahrzeuge bis hin zu Kombiauflegern für Schüttgut und flüssige Güter sowie Kühlfahrzeuge auf den Orderlisten; Regionalverkehrsunternehmen trugen den Kundenwünschen durch Kühlfahrzeuge und Lkw mit Ladebordwand Rechnung. Daneben setzt sich der Trend zu Investitionen, die eine Flexibilisierung des Fuhrparks bei möglichst großer Ladefläche und Nutzlast zum Ziel haben, weiter fort.

Unternehmen, die im zweiten Halbjahr 2004 investierten, orderten zumeist noch Euro 3-Fahrzeuge, teilweise wegen ihrer Zielsetzung, diese mit dem kostengünstigeren Biodieselmotorkraftstoff zu betreiben. Bei den emissions-reduzierten Fahrzeugklassen Euro 4 und Euro 5 wurde oft noch abgewartet, wie diese sich im Markt etablieren und bewähren.

Ferner ist in Marktbeobachtungsgesprächen des Bundesamtes verstärkt der Trend hin zu Leasing und zur Langzeitmiete oder zur Mischfinanzierung des Fuhrparks zu beobachten. Diesen Trend bestätigen nicht nur die Leasing- und Vermietgesellschaften, die sich anhand ihrer Geschäftsergebnisse als Wachstumsbranche präsentieren, sondern auch Nutzfahrzeughersteller, die ihr Engagement in diesem Vertriebskanal forcieren. In die Überlegungen der Unternehmen fließt darüber hinaus zunehmend ein, ob die eigene Werkstatt noch rentabel betrieben werden kann oder ob man diese ggf. auflöst und auf Vollserviceverträge setzt.

Gegen Jahresende – nicht zuletzt im Hinblick auf Unwägbarkeiten bei der Weitergabe der zu erwartenden Mautkosten - nahm der Anteil der Unternehmen, der Fuhrparkinvestitionen vornahm, spürbar ab.

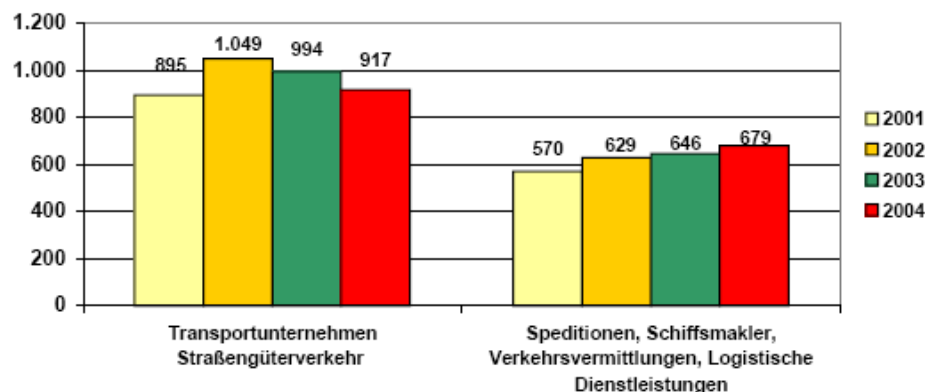
1.3.6. Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen

Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2004 mit 917 Insolvenzverfahren um 7,7 % unter dem Wert des Vorjahres. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark (inklusive Schiffsmaklerbüros, logistische Dienstleister und sonstige Verkehrsvermittlung) stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren gegenüber dem Jahr 2003 um 5,1 % auf 679 Insolvenzverfahren.

Der Rückgang der Insolvenzzahlen bei Transportunternehmen im Vergleich zum Jahr 2003 sollte nach Einschätzung des BAG jedoch nicht als eine Entspannung der wirtschaftlichen Lage deutscher Transportunternehmen gewertet werden. Mit Beantragung eines Insolvenzverfahrens bei ca. jedem 50. Transportunternehmen lag der Anteil im Jahr 2004 weiterhin über dem Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche in Deutschland. Neben dem Straßengüterverkehrsgewerbe erreichten nur noch das Baugewerbe, das Kredit- und Versicherungsgewerbe, Unternehmen des Maschinenbaus und Hersteller von Kunststoffwaren ähnlich hohe Insolvenzzahlen.

Insgesamt waren im Jahr 2004 bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs und bei Speditionsunternehmen 6.500 Beschäftigte von den eingeleiteten Insolvenzverfahren betroffen.

Schaubild 4: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren in den Jahren 2001 - 2004 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes



Quelle: Angaben des Statistischen Bundesamtes

Im Baubereich tätige Transportunternehmen und Speditionen waren auch im Jahr 2004 durch die hohe Insolvenzrate und die schlechte Zahlungsmoral ihrer Auftraggeber besonders belastet.

Ein Grund für die hohen Insolvenzzahlen bei Transport- und Speditionsunternehmen ist der zunehmende Trend zu Ausschreibungen durch auftraggebende Unternehmen. Da die überwiegende Anzahl der mittelständischen Transport- und Speditionsunternehmen von wenigen Großkunden abhängig ist, sind diese Unternehmen bei Verlust eines oder zweier ihrer Großkunden bereits häufig von Insolvenz bedroht.

Neben den Unternehmen, die im Jahr 2004 Insolvenz anmelden mussten, waren nach Angaben der vom BAG befragten Unternehmen zum Jahresende 2004 vermehrt Betriebsaufgaben zu beobachten. Dies stehe nach Ansicht interviewter Unternehmen insbesondere mit den erhöhten kaufmännischen Anforderungen und finanziellen Belastungen durch die Mauteinführung Anfang 2005 in Zusammenhang. Aufgrund schlechter Zukunftsperspektiven sind darüber hinaus in vielen Fällen gerade bei kleineren Unternehmen potentielle Nachfolger für die Unternehmensführung nicht bereit, das Unternehmen zu übernehmen. Bei Eintritt des derzeitigen Unternehmers in den Ruhestand erfolgt aus diesem Grund eine Betriebsaufgabe.

1.3.7. Bus kämpft gegen Dumpingwettbewerb von Bahn und Billigfliegern

Dumpingpreisstrategien im Flug- und Bahnverkehr, einseitige Steuervorteile für Flugzeug und Bahn sowie die Kostenentwicklung beim Treibstoff zehren an der Substanz der deutschen Busunternehmen. Allein jährlich mehr als 150 Millionen Euro Umsatz verlieren die Unternehmen gegenüber dem Flugverkehr. Zudem ist seit der Einführung der Ökosteuer 1999 der Dieselpreis um 110 Prozent gestiegen. Die vom Staat gewährte Kerosinsteuerbefreiung sowie die Mehrwertsteuerbefreiung auf Auslands-Flügen nutzen insbesondere Billigfluggesellschaften für Tiefstpreisangebote, die der Busbranche im Ferientourismusverkehr, bei Städte- und Kurzreisen sowie bei Ausflugsverkehren enorme wirtschaftliche Verluste bescheren.

Unfairer Wettbewerb ist auch auf der Schiene zu verzeichnen. 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.

Inzwischen beurteilen Busunternehmen ihre wirtschaftliche Lage mehrheitlich negativ. Im vergangenen Jahr sank der Anteil des Omnibusses als Reiseverkehrsmittel um 0,8 Prozent auf 9,5 Prozent. Auch wenn der Bustouristik durch Experten langfristig ein positiver Entwicklungstrend vorausgesagt wird, so ist die aktuelle Lage der Unternehmen angespannt. Schätzungen zufolge waren 2004 Buchungsrückgänge von 12 bis 15 Prozent im Rundreise- und Ferientourismusverkehr zu beklagen. Damit direkt in Verbindung stehen neben den Dumpingangeboten von Flugzeug und Bahn auch die Kaufzurückhaltung des Verbrauchers, die sich – wie in anderen Feldern - auch in der Bustouristik bemerkbar macht.

Insgesamt setzt sich damit bereits im dritten Jahr eine negative Entwicklung fort, die zunehmend die wirtschaftliche Existenz der Bustouristikbranche gefährdet. Die überwiegend durch kleine und mittlere Unternehmen geprägte Branche, verzeichnet dabei immer mehr Betriebsaufgaben und Insolvenzen.

1.3.8. Bussicherheit steht weiterhin im Fokus

Für Deutschlands Busunternehmer ist Sicherheit nach wie vor das wichtigste Kapital. Über viele Jahre hinweg haben Unternehmen und Gesetzgeber zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um die Verkehrssicherheit stetig zu erhöhen. Nicht ohne Grund ist daher der Omnibus seit Jahren das sicherste Verkehrsmittel, auch gegenüber Bahn und Flugzeug. Immer wieder bestätigen dies die unabhängigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Danach ist das Tötungsrisiko beim Bus 44mal geringer als beim motorisierten Individualverkehr, 15mal geringer als beim Flugzeug und 4mal geringer als bei der Bahn.

Das katastrophale Zugunglück 1998 in Eschede (101 Tote), im Jahr 2000 der Flugzeugabsturz der Concorde in Paris (109 Tote) und 2003 die tragischen Busunfälle in Siofok (33 Tote) und Lyon (28 Tote) zeigen aber, dass trotz aller Sicherheitsanstrengungen 100prozentige Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden kann.

Nach den Busunfällen im Jahr 2003 hat die Branche eine weitere Sicherheitsoffensive angestoßen. Seither wurden annähernd 15.000 Fahrer/innen freiwillig geschult. Mehrere Millionen Euro zusätzlich investierten dabei Deutschlands Busunternehmer. Neu eingeführt wurden 2004 Bordinformationen und Bordvideos für Reisegäste, die Hinweise zum Verhalten in Notfällen zeigen. Mehr als 3.000 Reisebusse wurden damit bereits ausgerüstet.

Allerdings klang 2004 die infolge der tragischen Busunfälle des Vorjahres aufgekommene Hysterie in der Berichterstattung gegenüber dem Busgewerbe merklich ab. Wenngleich im ADAC-Bustest des Berichtsjahres ein zweites Mal versucht wurde, Qualität und Sicherheit allein von einem Bussiegel abhängig zu machen, bestätigten die Testergebnisse, dass der vom Gewerbe selbst gewählte Weg der zielführende ist. Bürokratische Instrumentarien, die lediglich zu formalem Handeln sowie zu erheblichen Kosten für die Busunternehmen führen und die zu einem guten Teil wirtschaftlichen Interessen der Zertifizierungsgesellschaften geschuldet sind, bewirken nach Einschätzung der Branche kein Mehr an Sicherheit. Das Busgewerbe hielt deshalb an seinem Kurs fest, eigene Initiativen zur Erhaltung der Bussicherheit zu entwickeln und auszubauen.

1. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe

2.1. Europäisches Recht

Mit der Erweiterung der Europäischen Union zum 01.05.2004 auf 25 Mitgliedstaaten wurde auch der Wirkungsradius der EU-Rechtssetzung erweitert. Allerdings entfalten eine Reihe von Übergangsregelungen zwischen den bisherigen und den Erweiterungsstaaten mittelbar oder unmittelbar auch Wirkungen auf Deutschland und das deutsche Verkehrsgewerbe. So erfahren der Kabotageverkehr auf dem Gütertransportsektor und die Arbeitnehmerfreizügigkeit für einige Jahre Einschränkungen sowohl für Anbieter aus den Erweiterungsländern auf dem bisherigen EU-Markt als auch umgekehrt. Auch die grenzüberschreitende Abfallverbringung bleibt über viele Jahre nur eingeschränkt zulässig. Keinen Beschränkungen unterliegen hingegen seit dem 01.05.2004 Kabotageverkehre in der gewerblichen Personenbeförderung, sofern keine anderen rechtlichen Bestimmungen wie beispielsweise im ÖPNV Anwendung finden.

Ende des Berichtsjahres hat die Europäische Kommission in einer Mitteilung den Versuch unternommen, den Begriff der „Zeitweiligkeit“ bei Kabotage zu erläutern. Allerdings kommt darin lediglich zum Ausdruck, dass die Kommission Beschränkungen von Kabotagebeförderungen auf Zeiträume zwischen einem und zwei Monaten tolerieren werde. Andere, zum Teil von der Kommission selbst als zweifelhaft eingestufte nationale Regelungen verschiedener Mitgliedstaaten bleiben in der Mitteilung unerwähnt.

Am 11.06.2004 einigten sich die EU-Verkehrsminister auf gemeinsame Positionen im Hinblick auf die beabsichtigten Änderungen der Lenk- und Ruhezeitvorschriften. Als problematisch wurde vom Transportgewerbe die Begrenzung der wöchentlich zulässigen Lenkzeit auf 56 Stunden beurteilt, auch wenn die bisher schon zulässige Lenkzeit in der Doppelwoche mit 90 Stunden beibehalten werden soll. Positiv bewertet wurde vom Gewerbe die Entscheidung, die tägliche Ruhezeit nicht auf 12 Stunden zu verlängern. Allerdings fanden die Arbeiten zu den Änderungen der Lenk- und Ruhezeitregelungen im Berichtsjahr noch keinen Abschluß.

Die für Anfang August 2004 vorgesehene verbindliche Einführung des digitalen Kontrollgeräts wurde infolge mangelnder Verfügbarkeit zunächst um ein Jahr verschoben. Auslöser der Verzögerungen war die ebenfalls lange verzögerte Veröffentlichung des Anhangs zur entsprechenden EU-Verordnung, in dem die verbindlichen technischen Parameter für die entsprechenden Geräte enthalten sind. Bereits gegen Ende des Jahres 2004 wurde erkennbar, dass auch die einjährige Verschiebung nicht ausreicht, in allen EU-Staaten zum 05.08.2005 die notwendigen Voraussetzungen für die Einführung des neuen Kontrollgeräts zu schaffen.

Im Berichtsjahr hat die EU-Kommission ferner den Entwurf der dritten Führerscheinrichtlinie vorgelegt. Mit der Novelle verfolgt die Kommission das Ziel, die Verkehrssicherheit in der EU zu verbessern, Betrugsmöglichkeiten einzudämmen und die bislang gesammelten Erfahrungen in präziserte Führerscheinklassen und geänderten Klassenzuschnitten einzubringen. Ferner sollen die Regelungen der Führerscheinrichtlinie mit den Bestimmungen der EU-Richtlinie zur obligatorischen Kraftfahrerausbildung in Übereinklang gebracht werden.

Weitere Änderungen des EU-Rechts betrafen den Lebens- und Futtermitteltransportsektor. Im Juni wurden zwei Lebensmittelhygieneverordnungen erlassen, in denen die Bestimmungen der Lebensmittelhygienerichtlinie 93/43 und einer Reihe von Produktrichtlinien zusammengefaßt wurden. Zwar lehnen sich die Verordnungen im wesentlichen an die bereits geltenden Bestimmungen an, doch resultieren für Transportunternehmen aus den Verordnungen auch die Registrierungspflicht für Lebensmittelunternehmen und die Dokumentations- und Nachweispflichten bei betrieblichen Eigenkontrollen nach HACCP. Die Verordnungen treten allerdings erst zum 01.01.2006 in Kraft. In ähnlicher Weise wie für Lebensmittelhygiene wurde auch eine Futtermittel-Hygieneverordnung verabschiedet, die ebenfalls 2006 in Kraft tritt. Neben Hygienevorschriften, HACCP-Bestimmungen und Registrierungspflicht für Futtermittelunternehmen – und dabei auch Futtermitteltransporteuren – soll offenbar die Finanzgarantie für den Fall einer Marktrücknahme von Futtermitteln auch auf Transport- und Logistikunternehmen ausgeweitet werden. Allerdings soll durch die EU-Kommission hierzu erst eine Machbarkeitsstudie erstellt werden.

Straßenverkehrsrechtlichen Änderungen betrafen den Bereich der Fahrzeugrückspiegel. In der im Januar 2004 in Kraft getretenen neuen „Rückspiegelrichtlinie“ wurden verschiedene Änderungen zur

Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit zusätzlichen Spiegeln, zur Vergrößerung des indirekten Sichtfeldes und zum Ersatz von Spiegeln durch Kamera-Monitor-Systeme verankert. Eine Nachrüstverpflichtung für bereits in Verkehr befindliche Fahrzeuge sieht die Richtlinie allerdings nicht vor.

2.2. Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Im August des vergangenen Jahres veröffentlichte der Deutsche Bundestag einen Bericht über die Situation des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes im europäischen Wettbewerb. Der Bericht wurde nach Anforderung des Bundestags im Jahr 2001 durch die Bundesregierung erstellt und beleuchtete neben der Situationsbeschreibung und deren Ursachendarstellung die von der Bundesregierung unternommenen Schritte zur Verringerung der Harmonisierungsdefizite und die Lokalisierung der Harmonisierungswiderstände. Für das Gewerbe selbst erbrachte der Bericht erwartungsgemäß keine neuen Erkenntnisse, sondern bestätigte im wesentlichen die seit vielen Jahren erhobenen Forderungen nach Wettbewerbs- und Abgabeharmonisierung.

Mit einer im September 2004 in Kraft getretenen Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes wurde das häufig anzutreffende Einschweißen von Erlaubnisausfertigungen, Lizenzabschriften oder anderer Fahrzeugpapiere als bußgeldbewehrter Ordnungswidrigkeitstatbestand eingestuft. Dies war zuvor bereits in der Rechtsprechung als Verstoß bestätigt worden, jedoch nicht mit Bußgeldern zu bestrafen.

Erstmals musste sich im Berichtsjahr ein deutsches Gericht damit auseinandersetzen, ob eine nicht in Deutschland ansässige Gesellschaft in Deutschland eine Berechtigung nach Güterkraftverkehrserlaubnis erhalten kann. Hintergrund ist das verstärkte Auftreten britischer Limited, einer der GmbH ähnliche Rechtsform nach britischem Recht, in Deutschland. Das Verwaltungsgericht Sigmaringen hatte mit Urteil vom 27.04.2004 die Ablehnung eines Antrags auf Erteilung einer Güterkraftverkehrserlaubnis an die deutsche Zweigniederlassung einer solchen Gesellschaft für rechtswidrig erklärt und die zuständige Behörde dazu verurteilt, den Antrag neu zu bescheiden.

Im vorliegenden Fall ist die Limited zwar – wie in vielen vergleichbaren Fällen – in Großbritannien registriert, übt dort jedoch keine Geschäftstätigkeit aus. Das Gericht stützte sich allerdings in seiner Entscheidung auf eine umfangreiche Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, die die Gründung einer Zweigniederlassung in Deutschland unter den geschilderten Bedingungen gestattet.

Die zuständigen Behörden aller Bundesländer streben in dieser Fragestellung eine obergerichtliche Klärung an und haben das Land Baden-Württemberg gebeten, gegen die Gerichtsentscheidung Berufung einzulegen.

Nach dem Debakel um die Einführung der LKW-Maut im Jahr 2003 war im Hinblick auf den schließlich festgelegten endgültigen Beginn der Erhebung der LKW-Maut in Deutschland am 01.01.2005 eine Änderung des Mautgesetzes erforderlich. Diese beschloß der Bundestag zum Ende des Berichtsjahres. Weiterhin wurde mit der Änderung eine Regelung ins Mautgesetz aufgenommen, dass der Betreiber des Mautsystems die Mauterhebung auf zivilrechtlicher Basis vornehmen kann. Der Bundesrat hatte in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Änderungsgesetzes im September 2004 nochmals an die noch ausstehende, von der Bundesregierung allerdings zugesagte Harmonisierung durch Anrechnung von Teilen der Mineralölsteuer auf die LKW-Maut.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Im Hinblick auf die ursprünglich ab dem 05.08.2004 vorgesehene verbindliche Einführung von digitalen Kontrollgeräten in neu zugelassenen LKW und Bussen hat der Bundestag am 12.03.2004 das Gesetz über Begleitregelungen zur Einführung des digitalen Kontrollgeräts verabschiedet. Das Gesetz definiert die Pflichten von Unternehmern und Fahrpersonal beim Umgang mit dem digitalen Fahrtenschreiber hinsichtlich der Einhaltung der zulässigen Lenk- und Ruhezeiten sowie zur Speicherung und Archivierung der aufgezeichneten Daten. Zudem wurden die Bußgelder für die Ahndung von Verstößen gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr gegenüber den bisher möglichen Bußgeldern von bis zu EUR 5.000,- drastisch auf bis zu EUR 15.000,- erhöht. Der Bundestagsausschuß für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, auf dessen Initiative die – gegenüber dem vorherigen Entwurf wieder – vorgenommene Bußgeldanhebung zurückgeht, begründete seine Entscheidung mit der Angleichung an die möglichen Höchstbeträge im Arbeitsschutzrecht.

Zum 01.04.2004 wurden für zahlreiche Verkehrsverstöße die Bußgelder angehoben. Betroffen waren u. a. Verstöße gegen die Bestimmungen zur Ladungssicherung und Geschwindigkeitsbegrenzer, Geschwindigkeitsverstöße und das Überholen mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit sowie für Verstöße gegen rechtzeitige Vorführung von LKW und Bussen zur Sicherheitsprüfung und Hauptuntersuchung. Dadurch, dass einige zuvor lediglich mit Verwarnungsgeldern belegte Verstöße bußgeldbewehrt wurden, können diese zusätzlich noch mit Punkten im Bundesverkehrsregister geahndet werden.

Als weitere straßenverkehrsrechtliche Vorschriften, die im Berichtsjahr 2004 Änderungen unterworfen waren, sind die Fahrerlaubnisverordnung, die HU- und SP- sowie die HU-Bremsenrichtlinie zu nennen.

Einen Vorstoß zur Änderung zulassungsrechtlicher Vorschriften unternahm im Jahr 2004 der Bundesverband Groß- und Außenhandel (BGA). Der Verband forderte eine Erweiterung des zulässigen Gesamtgewichts von Fahrzeugkombinationen auf bis zu 60 t und der zulässigen Gesamtlänge auf bis zu 25,25 m. Begründet wurden die Forderungen mit besserer Ausnutzung der Straßeninfrastruktur und des Laderaums sowie mit erzielbaren Verminderungen der Umweltbelastungen beim Einsatz derartiger Kombinationen. Ausgelöst wurden die Diskussionen nach Erfahrungen aus skandinavischen Ländern, in denen solche LKW-Kombinationen zulässig und aufgrund der Infrastrukturbeschaffenheit auch einsetzbar sind. Ferner hatte das niederländische Verkehrsministerium Interesse an derartigen Kombinationen geäußert und mit einer Erprobung begonnen.

Im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe beurteilt man die beabsichtigten Änderungen aus Gründen der Beschaffenheit des engmaschigen Straßennetzes, der Verkehrssicherheit und der unzureichenden Parkmöglichkeiten auf den meisten Autobahnparkplätzen skeptisch. Hinzu kommen mögliche Probleme bei der Tragfähigkeit von Brücken, der Beschaffenheit von Stadtstraßen und Einfahrten. Bislang stehen auch die deutschen Behörden der Forderung ablehnend gegenüber.

2.4. Arbeits- und Sozialrecht

Im Arbeits- und Sozialrecht wurden im Berichtsjahr 2004 eine Reihe von Änderungen wirksam, die unter den Bezeichnungen Arbeitsmarkt- oder Hartz-Reformen (benannt nach dem Arbeitsdirektor des VW-Konzerns Peter Hartz, auf dessen Initiative zahlreiche Änderungen zurückgehen) bekannt gemacht wurden.

So wurde der betriebliche Kündigungsschutz auf Betriebe mit mehr als 10 Mitarbeitern beschränkt, wobei dies zunächst nur für nach dem 31.12.2003 eingestellte Mitarbeiter galt. Mitarbeiter, die zuvor bereits dem Kündigungsschutz unterlagen, behielten Bestandsschutz. Auch die seitens der Arbeitgeber immer wieder beklagten Regeln der Sozialauswahl bei Kündigungen wurden dahingehend gelockert, dass nicht mehr in jedem Fall die leistungsfähigsten Arbeitnehmer – meist die jüngeren Mitarbeiter mit geringer Beschäftigungsdauer – als erste den Betrieb in wirtschaftlich schwierigen Situation verlassen müssen.

Änderungen erfuhren auch die Regelungen über befristete Arbeitsverhältnisse, um insbesondere Existenzgründern die Einstellung von Arbeitnehmern zu erleichtern. Ferner wurden mit den Änderungen auch ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs umgesetzt, wonach Bereitschaftszeiten wie z. B. bei der Feuerwehr, in Krankenhäusern o. ä. als Arbeitszeit zu bewerten sind.

Für erhebliche Diskussionen sorgte im Berichtsjahr der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf eines Antidiskriminierungsgesetzes. Die ursächlich zugrundeliegenden EU-Richtlinien an sich sind bereits ein prägnantes Beispiel für bürokratische, die Grundsätze unterschiedlicher Rechtskulturen und den Subsidiaritätsgrundsatz verletzende Rechtssetzung aus Brüssel. Der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf indes ging darüber hinaus und Regelungen vor, die erhebliche Lasten und Risiken für Arbeitgeber zur Folge hätten. Infolge des massiven Widerstands aus dem Arbeitgeberlager wurde der Gesetzentwurf im Berichtsjahr nicht abschließend behandelt.

2.6. Umwelt- und Abfallrecht

Hauptthema im Hinblick auf abfallrechtliche Rahmenbedingungen im Jahr 2004 war die Überarbeitung der behördlichen Vollzugshilfen zur Umsetzung der Rechtsvorschriften zum Entsorgungsfachbetrieb. Eine Aktualisierung der LAGA-Vollzugshilfe „Zustimmung zum Einzelüberwachungs-

vertrag/Anerkennung von Entsorgungsgemeinschaften“ wurde dabei von Seiten der deutschen Entsorgungsgemeinschaften grundsätzlich begrüßt, sofern Qualitätsverbesserungen bei der Zertifizierung damit erreicht werden und/oder weitere Vollzugserleichterungen für die Entsorgungsbetriebe bzw. die Entsorgungsgemeinschaften damit verbunden sind. Ausgehend von diesem Grundsatz sind eine Reihe von Punkte bedeutsam, zu denen sich die Gemeinschaften in einer gemeinsamen Stellungnahme ausführlich geäußert haben.

Für Entsorgungsunternehmen von Bedeutung war auch das am 01.08.2004 in Kraft getretene „Gesetz zur Intensivierung der Bekämpfung von Schwarzarbeit und damit zusammenhängender Steuerhinterziehung“ (SchwarzArbG). Ziel des Gesetzes ist es, den Verfolgungsdruck in Sachen Schwarzarbeit zu erhöhen und das Unrechtsbewusstsein in der Bevölkerung zu verschärfen. Es wurden erstmals die unterschiedlichen Erscheinungsformen der Schwarzarbeit definiert, die Prüfungs- und Ermittlungsrechte der Zollverwaltung komprimiert geregelt sowie der Strafenkatalog erweitert. Daneben werden insbesondere Pflichten von Privatpersonen erweitert, die bestimmte Rechnungen bis zu 2 Jahre aufbewahren müssen.

Eine weitere Rechtsänderung galt der Elektronikschrottsorgung. Das Bundeskabinett hat am 01.09.2004 den Entwurf des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes beschlossen. Viele Forderungen der gewerblichen Wirtschaft wurden in den Entwurf übernommen. Leider fehlte immer noch eine mittelstandsfreundliche Kleinmengen-Regelung insbesondere für den Registrierungs- und Nachweisaufwand.

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

3.1. Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe

Die anhaltend kritische wirtschaftliche Situation in der Region Berlin und Brandenburg erstreckte sich im Berichtsjahr 2004 auch weiterhin auf die Transportunternehmen. Allerdings schlug das leichte Wachstum im produzierenden Gewerbe kaum auf die Transportbranche durch, da nennenswerte Aufkommenszuwächse damit nicht einhergehen. 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 beiden anderen Hauptauftraggeberbranchen der Güterverkehrsunternehmen, Bauwirtschaft und Handel, sind aufgrund ihrer eigenen problematischen Situation voraussichtlich auch dauerhaft nicht in der Lage, Aufkommensrückgänge des industriellen Sektors auszugleichen. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, insbesondere in Brandenburg, ist vielmehr zu befürchten, dass Aufkommensrückgänge die Transportunternehmen zu weiteren Fuhrparkreduzierungen zwingen. Infolge der Arbeitsmarktsituation und der Vielzahl kleiner und kleinster Unternehmen, die dem Preisdruck der verladenden Wirtschaft besonders stark ausgesetzt sind, konnten zudem im Berichtsjahr – trotz gestiegener Kosten – kaum Entgelterhöhungen am Markt durchgesetzt werden.

Eine andere Entwicklung haben einzelne Segmente im Omnibusgelegenheitsverkehr genommen. Zwar stagniert der Reiseverkehr aufgrund schrumpfender Kaufkraft großer Teile der Berliner Bevölkerung, der Anmietverkehr hat jedoch mit wachsender Bedeutung Berlins als Kongreß- und Veranstaltungsmetropole an Bedeutung gewonnen. Allerdings verhindert der nach wie vor starke Wettbewerbsdruck im Gelegenheitsverkehr, dass sich auch die Entgeltsituation nachhaltig stabilisiert.

3.2. Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement

Zu einem Gespräch mit dem Brandenburgischen Bau- und Verkehrsminister Frank Szymanski trafen am 26.02.2004 der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider zusammen. Dieses erste Treffen nach der Amtsübernahme des Ministers im Jahr zuvor diente dem gegenseitigen Kennenlernen und der Erörterung einiger wichtiger, das Transportgewerbe betreffender Themenfelder.

So wurde durch die Innungsrepräsentanten zunächst die allgemeine wirtschaftliche Situation der Unternehmen der Region erläutert, Fragen der bevorstehenden EU-Osterweiterung und damit verbundener Erwartungen der Transportunternehmen angeschnitten und mit der zukünftigen LKW-Maut verbundene Aspekte beschrieben.

Ein weiteres, Szymanski besonders interessierendes Thema bildete die Verkehrssicherheit, insbesondere im Bereich der Kleintransporter und Kurierdienstfahrzeuge. Eichen und Bretschneider informierten hierzu zunächst über das generelle Engagement der Innung und begründeten die hohe zahlenmäßige Fluktuation im Bereich der Kurierdienste, insbesondere bei Kleinstunternehmen. Sie machten allerdings auch darauf aufmerksam, daß ein nicht unbeträchtlicher Anteil dieser Fahrzeuge nicht von Transportunternehmen eingesetzt wird, sondern aus anderen Dienstleistungs- und Gewerbebezügen herrührt. Dies müsse bei der Auswahl geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit berücksichtigt werden.

Abschließend wurde das Thema Bauabfallentsorgung sowie damit zusammenhängende Fragen der Qualitätssicherung durch zertifizierte Entsorgungsfachbetriebe erörtert. Die Gesprächsteilnehmer einigten sich auf eine Fortsetzung des Dialogs in den das Gewerbe betreffenden Sachfragen.

Zu einem Gespräch mit Berlins neuer Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer, trafen am 30. Juni die Innungsvorstände Michael Eichen und Lothar Kastner zusammen. Im Mittelpunkt eines Gesprächs mit Berlins neuer Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer, am 30.06.2004 standen neben der Diskussion der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen des Güter- und Personenverkehrs auch zahlreiche gewerbepolitische Themen. Dazu zählten Fragen der Stadt- und Verkehrsplanung, der Fahrzeug- und Verkehrssicherheit sowie möglicher Maßnahmen des Landes Berlin nach Inkrafttreten der ab 2005 geltenden neuen Schadstoffgrenzwerte. Auch Fragen der Einbindung privater Busunternehmen in den Öffentlichen Personennahverkehr Berlins sowie Probleme im Mietwagensektor wurden erörtert.

Der Innungsvorsitzende Michael Eichen informierte insbesondere über die bisherigen Initiativen der Innung zur Eindämmung unerlaubten Güter- und Personenverkehrs sowie der illegalen Beschäftigung im Güterkraftverkehr. Junge-Reyer sagte in dieser Thematik anhaltende Unterstützung ihres Hauses zu und forderte die Innung auf, sie auch künftig über Markterkenntnisse bezüglich dieses Problems zu informieren. Dies gelte nicht nur für die Schwarzarbeit im Güterverkehr sondern auch für bestimmte Marktentwicklungen im Mietwagengeschäft.

Hinsichtlich des Themenkomplexes Verkehrssicherheit stand die Diskussion der verschiedenen Initiativen zur Eindämmung der Gefahren des Toten Winkels bei rechtsabbiegenden LKW im Mittelpunkt. Hier erläuterten die Innungsvertreter die Haltung des Verbandes zu Nachrüstungsmöglichkeiten im Verkehr befindlicher LKW und die damit verbundenen zulassungserrechtlichen Fragestellungen, die partiell noch nicht endgültig geklärt seien.

Zu einem Informationsgespräch mit Stefan Fanselow, Gruppenleiter Öffentlichkeitsarbeit beim Mautkonsortium Toll Collect, kamen der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und die Innungsjustitiarin RA Christiane Leonard am 11. März 2004 im Innungshaus zusammen. Gegenstand der Erörterungen waren die von Toll Collect geplanten weiteren Schritte zur Mauteinführung im Jahre 2005 sowie damit im Zusammenhang stehende praktische Fragestellungen. Dazu zählten Fragen zur Fahrzeugausstattung mit On-Board-Units (OBU) bzw. deren Austausch sowie den dabei entstehenden Kosten ebenso wie zum Ersatz der Aufwendungen, die den Unternehmen infolge der Probleme beim Einbau im vergangenen Jahr entstanden sind. Auch zu den weiteren Testschritten im Verlauf des Jahres 2004 nahm Fanselow Stellung. Über die konkreten Gesprächsinhalte erhalten die Innungsmitglieder in Kürze Informationen im Rundschreibendienst.

Die zum 01.09.2004 wirksam gewordene Verlagerung der Zuständigkeit für die Erteilung straßenverkehrsrechtlicher Ausnahmegenehmigungen auf die Bezirksämter in Berlin stellte nach Einschätzung der Fuhrgewerbe-Innung zunächst stellenweise eine deutliche Verschlechterung gegenüber der vorherigen Verfahrensweise dar. So wurden von verschiedenen Bezirken deutlich längere Bearbeitungszeiten bei der Beantragung zeitweiliger Halteverbotszonen gefordert als in der Vergangenheit. Dies ist für Umzugsunternehmen, die häufig kurzfristig Umzüge, Wohnräumungen oder sogenannte Umsetzungen bei der Sanierung von Wohnhäusern abzuwickeln haben, häufig nicht möglich. Eine Verlängerung der Bearbeitungszeit von früher ca. 3-4

Tagen auf nunmehr häufig 14 Tage war für die Innung und ihre Betriebe nicht hinnehmbar. Gleiches gilt für die Genehmigung zur Aufstellung von Schuttcontainern im öffentlichen Straßenland.

Abgesehen von Umstellungsschwierigkeiten nach der Zuständigkeitsänderung, für die die Innung selbstverständlich Verständnis hatte, dürfen Neuregelungen nicht zu Verschlechterungen für die Unternehmen führen. In einem Schreiben an die Verkehrslenkung Berlin (VLB) und in einem ersten Gespräch mit dem Leiter der neuen Behörde hatte die Innung die beschriebenen Probleme nochmals thematisiert. Seitens der VLB werden die Bezirksämter angehalten, die Antragsverfahren für zeitweilige Halteverbotszonen auf einen angemessenen Zeitraum zu verkürzen. Insbesondere im Benehmensverfahren mit den zuständigen Polizeiabschnitten wurde eine Veränderung vorgenommen, wonach Zustimmung zum Antrag als angenommen gilt, wenn nicht innerhalb einer vom jeweiligen Bezirksamt bestimmten Frist eine anderslautende Stellungnahme vorliegt.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider konnte Anfang Oktober 2004 eine Delegation des slowakischen Umweltministeriums in der Innung begrüßen. Im Rahmen einer Studienreise interessierten sich die Gäste aus der Slowakischen Republik für die rechtlichen Rahmenbedingungen, unter denen private Transportunternehmen in Deutschland als Abfallbeförderer tätig sind. Ferner standen die Regeln für die Zertifizierung solcher Betriebe als Entsorgungsfachbetriebe im Mittelpunkt des Interesses.

Neben Bretschneider, der umfassend zu diesen Themen vortrug, gab die Geschäftsführerein der oecontrol Technische Überwachungsorganisation GmbH einen Überblick über weitere Qualitätssicherungssysteme, insbesondere für größere Unternehmen. Die oecontrol ist die von der Innung betreute Entsorgungsgemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. (ESA) bestellte Sachverständigenorganisation, die im Auftrag der ESA Aufnahme- und Regelprüfungen künftiger bzw. bereits zertifizierter Entsorgungsfachbetriebe durchführt.

Detaillierte Antworten auf Fragestellungen der Delegation rundeten die Veranstaltung ab. Dabei ging es um Verantwortlichkeiten in den zertifizierten Betrieben ebenso wie um die Struktur einer Entsorgungsgemeinschaft und die Funktion des Überwachungsausschusses sowie den für die Betriebe wirksamen Kostenrahmen der Zertifizierungssysteme.

Zu einem Gespräch mit Repräsentanten der Berliner Polizei und der Messe Berlin kamen am 03. August 2004 Busunternehmer und Innungsgeschäftsführung sowie Vertreter der Berliner IHK zusammen. Anlaß der Zusammenkunft waren Klagen verschiedener Busunternehmen über Probleme bei der Vorfahrt von Bussen anlässlich von Großveranstaltungen im ICC. Seitens der Unternehmen werden diese Probleme, besonders bei Abholung der Reisegäste nach Veranstaltungsende, zunächst nochmals detailliert geschildert, seitens der Innung werden anhand einer Powerpoint-Präsentation die örtlichen Gegebenheiten in Erinnerung gerufen.

Als problematisch kristallisiert sich heraus, dass der direkt am ICC verfügbare Platz für eine größere Anzahl von Bussen nicht ausgelegt ist und der ZOB als einzige sinnvolle Alternative in Frage kommt. Die ICC-Vorfahrt ist nur im Ausnahmefall für einige wenige Fahrzeuge nutzbar und nur, wenn dieses seitens des Veranstalters ausdrücklich gewünscht wird.

Sogenanntes „wildes Entladen“ einzelner Busse direkt am ICC fördert bei den Reisegästen anderer Fahrzeuge die Erwartung, dort ebenfalls aussteigen zu können bzw. dort wieder abgeholt zu werden. Die Unternehmer bitten die Polizei deshalb um ein energischeres Unterbinden des Haltens im Verbotsbereich bzw. des Parkens im Bereich Messedamm im eingeschränkten Halteverbot, um für alle die Nutzung des ZOB durchzusetzen. Um künftig eine reibungslose Abwicklung der Busverkehre zu ermöglichen, wurden zwischen den Beteiligten verschiedene Vereinbarungen getroffen.

Bereits die zum Jahresanfang 2004 wirksam gewordenen Änderungen im Gesundheitswesen haben den privaten Berliner Krankentransportunternehmen Beförderungsrückgänge in zum Teil erheblichem Umfang gebracht. Daneben drohten weitere Einschnitte, wenn der Entwurf des Berliner Rettungsdienstgesetzes (RDG), der im vorangegangenen Jahr vorgelegt wurde, in wesentlichen Punkten nicht geändert würde.

Zu Beginn des Berichtsjahrs befand sich der Entwurf einer Novellierung des RDG in der parlamentarischen Diskussion. Als Verband der privaten Berliner Krankentransportunternehmen hatte die Innung am 12.02.2004 Gelegenheit, ihre Positionen im Rahmen einer öffentlichen Anhörung des

Ausschusses für Gesundheit, Soziales, Migration und Verbraucherschutz im Abgeordnetenhaus von Berlin zu erläutern.

Anliegen der vorgesehenen Novellierung des RDG war es u. a., eine schärfere Abgrenzung und Bestimmung der staatlichen Kernaufgaben zu erreichen sowie Leistungsfähigkeit, Qualität und Wirtschaftlichkeit zu einem interessengerechten Ausgleich zu verbinden.

Genau diesem Anliegen wurde der vorliegende Entwurf nach Einschätzung der Innung in einigen wesentlichen Punkten jedoch gerade nicht gerecht. Es waren im Gegenteil dazu einige Regelungen beabsichtigt, die die Leistungsfähigkeit und Struktur des seit Mitte der fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts in bewährter Weise mit dem Krankentransport betrauten privaten Krankentransportgewerbes massiv gefährden und z. T. die Erweiterung staatlichen Handelns begünstigen.

Unter diesen Gesichtspunkten kritisiert die Fuhrgewerbe-Innung eine Reihe beabsichtigter Änderungen. Die Innung forderte die Änderung des Gesetzentwurfs im Sinne von ihr auch in einer ausführlichen schriftlichen Stellungnahme erläuterten Punkte.

In mehreren Schreiben an die Senatoren bzw. Staatssekretäre für Wirtschaft, Inneres und Soziales kritisierte die Innung im vergangenen Jahr ferner die Benachteiligung der privaten Berliner Krankentransportunternehmen durch die Krankenkassenverbände. Hintergrund ist eine nach Erkenntnissen der Innung exklusive Beauftragung einer gemeinnützigen GmbH zur Krankenförderung mit sogenannten Tragestuhlwagen zu Konditionen, zu denen kaufmännisch seriös geführte, private Krankentransportunternehmen nicht in der Lage wären, kostendeckend zu arbeiten. Neben der zu beklagenden Wettbewerbsverzerrung stieß die Exklusivität der Beauftragung auf die Kritik der Innung.

Die privaten Krankentransportunternehmen, die infolge des zu Jahresbeginn in Kraft getretenen Gesetzes zur Modernisierung der gesetzlichen Krankenversicherung bereits Beförderungsrückgänge von bis zu 50 % verkraften mussten, wurden mit derartigen Praktiken weiter in Mitleidenschaft gezogen, da die Tragestuhlwagen-Beförderungen nach einer der Innung vorliegenden Anweisung des Verbandes der Krankenkassen im wesentlichen die bisher mit DIN-gerechten Krankentransportfahrzeugen durchgeführten Beförderungen von Patienten ersetzen sollten.

3.3. Gebündelte Interessenvertretung mit anderen Organisationen

Auf Initiative des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) traf am 20. Januar 2004 eine polnische Unternehmerdelegation des Verbandes ZMPD mit Deutschen Busunternehmern und Verbandsrepräsentanten des bdo und seiner Landesverbände zusammen. Für die Innung nahmen der stellvertretende Vorsitzende Lothar Kastner, Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und die Justitiarin der Innung, Christiane Leonard, an der Zusammenkunft teil.

Gesprächsgegenstand waren in erster Linie die beiderseitigen Erwartungen nach Wirksamwerden der EU-Erweiterung in diesem Jahr. Den Auftakt des Gesprächs bildete in diesem Zusammenhang ein Informationsaustausch über die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Gewerbestruktur im Busgewerbe des jeweiligen Landes. Die deutschen Busunternehmer äußerten dabei die Besorgnis, daß die Kostenvorteile polnischer Busunternehmer in verschiedenen Marktsegmenten zu Wettbewerbsnachteilen deutscher Unternehmen bis hin zu Verdrängungseffekten führen könnten. Gelten doch im Straßenpersonenverkehr – im Gegensatz zum Güterverkehr – keine Übergangsfristen im Hinblick auf die Zulässigkeit von Kobotagebeförderungen. Die polnischen Delegationsteilnehmer ihrerseits befürchteten Nachteile durch kapitalkräftige ausländische Wettbewerber, die gegenüber den vergleichsweise kapitalschwachen polnischen Busunternehmen Marktanteile übernehmen könnten.

Weitere Themen betrafen die Umsatzbesteuerung bei grenzüberschreitenden Verkehren und Entwicklungstendenzen im internationalen Linienverkehr.

Wie bereits in den Vorjahren wurden verbands- und spartenübergreifende Themen der regionalen Verkehrspolitik im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg aufgegriffen und die Haltung der dort gemeinsam agierenden Verbände im quartalsweise erscheinenden Parlamentarierbrief an die Mitglieder der Ausschüsse für Verkehr und

Wirtschaft in den Berliner und Brandenburger Landesparlamenten sowie die im Bundestag und im Europäischen Parlament tätigen Abgeordneten aus beiden Ländern herangetragen.

Schlechte Straßen, Engpässe, Staus oder die unzureichende Rücksichtnahme auf den Wirtschaftsverkehr waren Anlaß für eine weitere Initiative. Die IHK Berlin hat am 15. Januar 2004 das unter Mitwirkung verschiedener Verbände und Interessenvertretungen erarbeitete Memorandum „Plädoyer für eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur“ vorgelegt, in dem die bestehenden Defizite im Berliner Straßenverkehr aus Sicht der Wirtschaft zusammengefasst und Vorschläge für ihre Lösung gemacht werden.

Als Repräsentanten der Innung wirkten Karsten Schulze (HARU Reisen oHG) in seiner Funktion als Präsidiumsmitglied der IHK Berlin und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider an der Erstellung des Memorandums mit.

Angesichts leererer Kassen des Landes setzt sich das Papier auch für intelligente Konzepte ein, wie Ampelphasen, die besser an die Verkehrsströme angepasst werden, eine bessere Baustellenkoordinierung oder flexiblere Verkehrsregelungen bei Demonstrationen. Die Wirtschaft will mit dem Memorandum einen Beitrag zur Diskussion über den Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr leisten.

In den vergangenen zehn Jahren wurden in Berlin in einer Reihe Einkaufsstraßen erfolgreich so genannte Plattformen Wirtschaftsverkehr eingerichtet, um die immer wieder beklagten Probleme zwischen Gewerbetreibenden, Transport- und Speditionsunternehmen sowie Polizei- und bezirklichen Verwaltungen zu lösen. Beteiligte dieser Plattformen Wirtschaftsverkehr waren der Senat, die IHK, die Fuhrgewerbe-Innung und andere Gewerbeorganisationen sowie Polizei und Bezirksbehörden. In Auswertung der bislang gesammelten Erfahrungen wurde von der Firma Dornier Consulting, die die Plattformen einzelnen moderierte, gemeinsam mit den anderen beteiligten Akteuren nunmehr ein Leitfaden zu diesem Instrumentarium erstellt.

Am 17.06.2004 wurde durch die Berliner Staatssekretärin für Verkehr und Umwelt, Maria Krautzberger, den stv. Hauptgeschäftsführer der IHK Berlin, Christian Wiesenhütter, und den Berliner Niederlassungsleiter der Dornier Consulting GmbH, Boto Voigt, der „Leitfaden Wirtschaftsverkehr zur Unterstützung des innerstädtischen Straßengüterverkehrs“ vorgestellt. Der Leitfaden soll als Hilfsmittel für Verwaltungen und Gewerbetreibende auch die Einrichtung weiterer Plattformen Wirtschaftsverkehr in anderen Berliner Quartieren unterstützen, wenn dort die Notwendigkeit einer solchen Institution erkannt wird. Aber auch Interessierte aus anderen Kommunen Deutschlands können den Leitfaden nutzen, wenn es gilt, ähnliche Probleme wie in Berlin zu lösen.

3.4. Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen

Im Bericht des Vorstandes anlässlich der Jahresmitgliederversammlung am 23.10.2005 kritisierte der Innungsvorsitzende die politischen und technischen Unzulänglichkeiten im Zusammenhang mit dem Mautdebakel des vergangenen Jahres. Gleichzeitig widersprach er pauschalen Vorwürfen des Maut-Betreiberkonsortiums Toll Collect, die Betriebe würden den OBU-Einbau verweigern. Die Fernverkehrsbetriebe der Innung bemühten sich seit Monaten, ihre LKW mit den Mautgeräten auszustatten. Man dürfe aber nicht übersehen, so Eichen, dass vielen Unternehmen aus Gründen mangelnder Liquidität die OBU-Nutzung einfach versagt ist. Gerade im Regionalverkehr hielten sich deshalb viele Unternehmen mit der Ausrüstung ihrer Fahrzeuge zurück.

Heftige Kritik übte der Innungsvorsitzende an den Reformen im Gesundheitswesen im Hinblick auf die Konsequenzen für die privaten Krankentransportunternehmen der Hauptstadt. Das kurzfristige Inkraftsetzen des Gesetzes zur Modernisierung der gesetzlichen Krankenversicherung am 01.01.2004 hat die Krankentransportunternehmen in existentielle Schwierigkeiten gebracht. Er bezeichnete diese Rechtssetzung als markantes Beispiel für das mangelnde Vermögen der Politik, die Rechtsfolgen der aktuellen Gesetzgebung abseits des vordergründigen politischen Interesses angemessen zu berücksichtigen.

In der ebenfalls zur Versammlung anstehenden Vorstandswahl sprachen die Innungsmitglieder den bisherigen Amtsinhabern mit überwältigender Mehrheit ihr Vertrauen aus. Neben Michael Eichen als Vorsitzendem wurden der Busunternehmer Lothar Kastner als stellvertretender Vorsitzender und der

Containerdienstunternehmer Ulrich Schulz als weiteres Vorstandsmitglied in ihren Ämtern bestätigt. Auch die beiden Rechnungsprüfer Michael Bauer und Günter Heinze erhielten erneut das einstimmige Votum der Mitgliederversammlung und bleiben somit weiterhin in dieser Funktion tätig.

Mit der silbernen Ehrennadel für langjähriges ehrenamtliches Engagement geehrt wurden die Güterkraftverkehrsunternehmerinnen Marlies Lange und Christel Schreiber sowie der Busbetriebsleiter Richard Ohrner.

Hat die Bundesregierung mit Ihrer AGENDA 2010 den großen Wurf gelandet oder müsste man eher sagen, lange gezielt aber zu früh abgeworfen? Welche Wirkungen hat das größte Reformpaket aller Zeiten nun tatsächlich auf die Praxis eines kleinen oder mittelständischen Transportunternehmens in Berlin und Brandenburg? Ist es dem Gesetzgeber gelungen, Flexibilität in das verkrustete Arbeitsrecht zu bringen? Welche arbeitsrechtlichen Chancen oder auch Risiken bringt die Reform mit ihren gesetzlichen Neuerungen für kleine und mittelständische Unternehmen? Diese und andere Fragen standen im Mittelpunkt der Veranstaltungsreihe „Winterwerkstatt 2004“. Als Referentin zu dieser ersten Veranstaltung begrüßte die Innung Rechtsanwältin Patricia Rudek, Fachanwältin für Arbeitsrecht.

Rudek machte keinen Hehl daraus, dass es sich nach ihrer Meinung bei der Agenda 2010 eher um ein „Reförmchen“ als um eine wirkliche Reform handele. Dies wurde den Teilnehmern der Veranstaltung spätestens in dem Moment deutlich, als sie auf bestehende Risiken für Arbeitgeber im Hinblick auf die neue gesetzliche Abfindungsregelung hinwies. So war bis zum Veranstaltungstag nicht geklärt, ob es sich bei der neuen Regelung um einen vertraglichen oder gesetzlichen Anspruch handelt. Dieser Umstand kann jedoch rechtliche Konsequenzen für den Unternehmer haben, sollte er von der Regelung Gebrauch machen und es hierbei zu Missverständnissen kommen. Oder für den Fall, der Arbeitnehmer nehme zunächst das Angebot an und entscheidet sich später doch zu einem Gang vor das Arbeitsgericht.

Anhand praktischer Beispiele erläuterte die Rechtsanwältin die kündigungsrechtlichen Auswirkungen der Anhebung des sog. Schwellenwertes von 5 auf 10 Mitarbeiter. Schnell wurde den Teilnehmern der Veranstaltung klar, dass die Reform auch an dieser Stelle keine wirkliche Erleichterung für den Arbeitgeber bewirkt. Was der Arbeitgeber bei der Sozialauswahl im Zusammenhang mit einer betriebsbedingten Kündigung beachten muss und welche Neuerungen sich für Existenzgründer im Hinblick auf die befristete Einstellung von Mitarbeitern ergeben – diese Fragen brannten den Teilnehmern ebenfalls auf den Nägeln und wurden gemeinsam mit der Referentin diskutiert.

Welche konkreten Aufgaben hat die Fachkraft für Arbeitssicherheit und wie kann sie den Unternehmer bei der Erfüllung seiner Pflichten zur Unfallprävention konkret unterstützen? Auf diese und viele andere Fragen gab die am 13. April 2004 durchgeführte zweite Veranstaltung der „Winterwerkstatt 2004“ unter dem Titel „Arbeitssicherheit im Betrieb“ Antwort. Die anwesenden Referenten, Henry Binder (BTU Ingenieurgemeinschaft für Sicherheits-, Umwelt- und Verfahrenstechnik) und Thomas Bier (Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen) informierten dabei über unterschiedlichste Facetten der Arbeitssicherheit.

Binder, einer der Kooperationspartner der Innung im Bereich Arbeitssicherheit, erläuterte dabei zunächst nochmals die geltenden Rechtsvorschriften und die daraus resultierenden Unternehmerpflichten. Er zeigte dabei anschaulich die für den Unternehmer nutzbaren Möglichkeiten auf, die gemeinsam mit der bestellten Fachkraft für Arbeitssicherheit in Anspruch genommen werden sollten, um die gesetzlichen Verpflichtungen umfassend zu erfüllen. Bier informierte über wesentliche Gefahrenquellen im Transportgewerbe und stellte im einzelnen die BGF-Kampagne „Sicherer Auftritt“ vor.

In der anschließenden Diskussion wurden neben sicherheitsrelevanten Fragestellungen auch generelle Aspekte der Aufgaben der Berufsgenossenschaften erörtert. Sowohl Bier als auch die anwesenden Repräsentanten der Innung informierten dabei über allgemeine Fragen der Unfallprävention, der Beitragsgestaltung und der rechtlichen Rahmenbedingungen der Tätigkeit der Berufsgenossenschaften. Dabei konnte auf die zahlreichen Serviceangebote der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen verwiesen werden, die vielen Unternehmen im Detail bislang nicht bekannt waren.

Welche Abfälle dürfen ab Mitte 2005 noch deponiert werden, welche Deponien in der Region werden auch nach 2005 weiter betrieben? Die Antworten auf diese und weitere, mit den ab Mitte 2005

wirksam werdenden abfallrechtlichen Änderungen zusammenhängende Fragen standen im Mittelpunkt der Versammlung der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau am 17. Februar. Einleitend gaben Horst Fehrendt und Ulf Berger, Mitarbeiter der Berliner Umweltbehörde einen Überblick über die wesentlichen rechtlichen Änderungen, die zur Jahresmitte 2005 in Kraft treten. Fehrendt, bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zuständig für Bauabfallentsorgung und Abfalldeponien, erläuterte dabei die rechtlichen Bestimmungen der Ablagerungsverordnung und der gegenwärtig und künftig zur Verfügung stehenden Deponiekapazitäten in Berlin und Brandenburg. Berger informierte zu Fragen der Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle, insbesondere Asbest- und Mineralfaserabfälle. Deutlich wurde sowohl im Vortrag als auch in der Diskussion mit den anwesenden Unternehmern, daß zwar in wesentlichen Punkten bereits eine Orientierung möglich ist, gegenwärtig aber noch nicht auf alle Fragestellungen befriedigende Antworten gefunden werden können. Das Thema bleibt für die Entsorgungsunternehmer der Region also in den nächsten Monaten spannend.

Im zweiten Teil der Zusammenkunft informierte Dr. Hans-Ulrich Kittelmann, bei den Berliner Stadtreinigungsbetrieben verantwortlich für die Verbrennung von Teerpappe in der Müllverbrennungsanlage Berlin-Ruhleben, über die Entsorgung dieser Abfälle und damit verbundene Probleme. Er vermittelte in anschaulicher Weise einen Einblick in die Verbrennung dieser Abfallstoffe und begründete die zum 01. April wirksam werdende Erhöhung des Annahmeentgelts für nicht vorbehandelte Teerpappe in der MVA.

Als nächster Tagesordnung standen Informationen zum Sachstand der LKW-Maut in Deutschland auf der Tagesordnung. Hier informierte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider über den aktuellen Stand der Vertragsverhandlungen zwischen der Bundesregierung und dem Konsortium Toll Collect sowie über generelle Funktionsweisen von Mautsystemen in Europa.

Abschließend galt es noch, einen neuen Sprecher der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau zu wählen. Einstimmig bei zwei Enthaltungen sprachen sich die Fachgruppenmitglieder für Bernhard Lemmé, Handlungsbevollmächtigter des Containerdienstes Nenn Entsorgung GmbH & Co. KG aus. Lemmé, der bereits als Vorsitzender des Überwachungsausschusses der von der Innung gewerbepolitisch betreuten Entsorgungsgemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e.V. ehrenamtlich tätig ist, hatte sich auf Vorschlag der Kollegen zur Übernahme des neuen Ehrenamtes bereit erklärt.

Das Interesse war groß, die Teilnehmerzahl überraschte insofern nicht, als Fachgruppensprecherin Marlies Lange am 04.03.2004 die Innungsmitglieder der Fachgruppe Umzugsverkehre/Neumöbelbeförderungen zur Fachgruppenversammlung begrüßte. Als Gast und Referenten begrüßte sie RA Hans H. Scheel, ausgewiesener Experte in Sachen Umzugsrecht. Dieser hatte sich bereit erklärt, den Hauptpart der Versammlung zu übernehmen und wesentliche Erfahrungen des seit 1998 geltenden Umzugsrechts zu reflektieren.

Scheel erinnert zunächst an die Zusammenkunft im Jahr 1998, bei der über die seinerzeit bevorstehenden Änderungen des Handels- und Transportrechts informiert wurde. Zwischenzeitlich läge eine ganze Reihe von Gerichtsentscheidungen vor zu einzelnen Themen des Umzugsrechts. Die bislang gesammelten Erfahrungen allerdings – so seine Einschätzung – haben die meisten Befürchtungen hinsichtlich des neuen Umzugsrechts nicht bestätigt.

An Beispielen erläutert er verschiedene Aspekte, wobei die Themen Vertragsschluß, Fälligkeit der Vergütung, Aufrechnungsverbot mit Haftungsansprüchen, Ersatzpflicht des Unternehmers, Höhe des Schadensersatzes, Wirksamkeit Allgemeiner Geschäftsbedingungen, Versicherungsumfang u. a. im Mittelpunkt standen. In der eingestreuten und anschließenden Diskussion werden zahlreiche Fragen der Unternehmer beantwortet.

Im zweiten Teil der Zusammenkunft informiert Frank König, Handelsvertreter für die Firma Heinrich König & Co., über Möglichkeiten der Beseitigung kleinerer Schäden an Umzugsgut, Parkett, Laminat oder Treppenhäusern. Er stellt ein entsprechendes Materialset vor, das Innungsbetrieben zu Sonderkonditionen angeboten wird. Gemeinsam mit Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider macht er darauf aufmerksam, daß das Tochterunternehmen der Innung, die FGIBB Service GmbH, in Kürze ein Praktikerseminar zu diesem Thema anbieten wird. Einzelheiten erfahren die Innungsmitglieder im Rundschreibendienst.

Anschließend stehen Informationen zum Sachstand der LKW-Maut in Deutschland auf der Tagesordnung. Hier informiert Bretschneider kurz über den aktuellen Stand der Vertragsverhandlungen zwischen der Bundesregierung und dem Konsortium Toll Collect sowie über generelle Funktionsweisen von Mautsystemen in Europa.

Zum Abschluß werden noch verschiedene Aspekte der Bekämpfung illegaler Gewerbeausübung und Beschäftigung an konkreten, von Innungsbetrieben angezeigten Fällen erörtert, ehe Lange gegen 20.30 Uhr die Zusammenkunft schließt. Bei einem gemeinsamen Abendimbiss und angeregten Gesprächen klingt die Versammlung traditionell aus.

3.5. Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Bei seiner 2. Sitzung diskutierte das Forum Verkehrssicherheit Berlin am 21. September 2004 den Entwurf für ein neues Verkehrssicherheits-Programm für die Stadt. Das Forum Verkehrssicherheit Berlin wurde ins Leben gerufen, um den Senat bei der Aufstellung eines neuen Verkehrssicherheits-Programms zu beraten.

Beteiligt am Forum Verkehrssicherheit Berlin sind neben den Behörden, die auf Bezirks- und Hauptverwaltungsebene für die Verkehrssicherheit arbeiten, auch die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und andere private und öffentliche Einrichtungen oder Verbände, die die Verkehrssicherheitsarbeit tragen oder unterstützen. Anlässlich des 2. Verkehrssicherheits-Forums wird eine „Berliner Charta für Verkehrssicherheit“ veröffentlicht, die von 20 öffentlichen und freien Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit unterzeichnet wurde. Die Träger verpflichten sich in der Charta durch eine Vielzahl von Aktivitäten auf das gemeinsame Ziel einer deutlich erhöhten Verkehrssicherheit in Berlin hinzuarbeiten.

Der Entwurf des neuen Sicherheitsprogramms enthält verkehrssicherheitspolitische Leitlinien und Ziele. So wird angestrebt, bis 2010 die Anzahl der durch Verkehrsunfälle getöteten und schwerverletzten Menschen gegenüber heute um mindestens 30 % zu senken. Um dies zu erreichen, werden eine ganze Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, die über die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit hinausgehen.

Dazu gehören sowohl kurzfristig umzusetzende Maßnahmen, zum Beispiel zur Entschärfung von räumlichen Unfallschwerpunkten als auch langfristige Maßnahmen, wie z.B. eine verbesserte Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Das Forum wird mit dem Erfahrungsschatz der Mitglieder die vorgeschlagenen Maßnahmen diskutieren und bewerten.

„Brummi und Bus zum Anfassen.“ So könnte man auch im Jahr 2004 den Inhalt der zum zehnten Mal in Folge stattfindenden Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“ in einfachen Worten zusammenfassen. Ziel der vom 22. – 26. März in Berliner Schulen stattfindenden Aktion war es, Wissensdurst, Spieltrieb und natürliches Interesse an „Brummi“ und Bus von Kindern positiv zu nutzen, um ihnen die leider nach wie vor bestehenden Gefahren des Toten Winkels aufzuzeigen. Zahlreiche Güterkraftverkehrs- und Omnibusunternehmen der Fuhrgewerbe-Innung ermöglichen durch die ehrenamtliche Gestellung ihrer Fahrzeuge in allen Berliner Stadtbezirken die Demonstration der Tücken des toten Winkels, der bestimmte Fahrzeugbereiche für den Kraftfahrer nicht einsehbar macht.

Überschattet wurde die Aktion in diesem Jahr durch zwei tragische Unfälle infolge der Gefahren des toten Winkels in Berlin, die am Tag nach der Auftaktveranstaltung zu beklagen waren und bei denen ein Kind und ein Erwachsener tödlich verletzt wurden. Die Medienresonanz auf diese Unfälle ließ das Engagement der Innungsbetriebe und der anderen Partner der Sicherheitsaktion ein wenig in den Hintergrund treten. Stattdessen wurden Forderungen nach vorfristigen und freiwilligen Nachrüstungen der Fahrzeuge mit Zusatzspiegeln laut.

In den Reaktionen auf diese Forderungen erläuterte die Innung die geltende Rechtslage und – in Abstimmung mit den Fahrzeugherstellern - die tatsächlichen Nachrüstungsmöglichkeiten. Bereits im April 2004 begannen erste Abstimmungen zwischen der Politik, dem Gewerbe und der Industrie, welche Maßnahmen kurzfristig geeignet sind, die Gefahren des toten Winkels weiter zu verringern. Ende Mai führten der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, Innungsgeschäftsführer Gerd

Bretschneider und die Verbandsjustitiarin RA Christiane Leonard ein Gespräch mit der Parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Iris Gleicke, in dieser Angelegenheit. Erörtert wurden dabei rechtliche Rahmenbedingungen, die dem Gewerbe auch bei freiwilligen Nachrüstungen Rechtssicherheit bieten.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) präsentierte am 16. Juni in Berlin vor Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe, Staatssekretärin Iris Gleicke, zahlreichen Abgeordneten des Deutschen Bundestages, Vertretern des Güterkraftverkehrs sowie der Presse ein neues Spiegelsystem, das auch den Bereich des bisherigen "toten Winkels" bei abbiegenden Lastkraftwagen vollständig erfassen und damit Unfälle verhindern kann.

Die im VDA organisierten LKW-Hersteller haben gegenüber der Politik die freiwillige Selbstverpflichtung abgegeben, bereits ab September 2004 bei LKW ab 7,5 t die neuen Spiegelsysteme serienmäßig einzusetzen. Die Umrüstung wird bis Ende März 2005 abgeschlossen sein. Die Automobilindustrie wird die Spiegel nicht nur für Neufahrzeuge, sondern auch zur Nachrüstung anbieten. Ebenso wird an Lösungen für Lkw ab 3,5 t intensiv gearbeitet. Bereits 1999 hatten die deutschen Hersteller die Initiative für eine Verbesserung der Rückspiegelvorschriften ergriffen und einen Vorschlag zur Novellierung der EU-Richtlinie "Indirekte Sicht" erarbeitet. Über das Bundesverkehrsministerium wurde dieser Vorschlag bei der EU in Brüssel eingereicht und Anfang 2004 als Richtlinie 2003/97 veröffentlicht.

Sowohl die vorzeitige Einführung der Spiegel als auch deren Nachrüstung benötigten noch die behördliche Genehmigung mit Blick auf die Betriebserlaubnis der Fahrzeuge. Auf diese Problematik hatte auch die Innung in den Diskussionen in Berlin immer wieder verwiesen und entsprechende Rechtssicherheit gefordert.

Mit einer Informationsbroschüre über die Ursachen und Gefahren des sogenannten Toten Winkels an LKW und Bussen startete die Innung am 23. Oktober schließlich eine Initiative zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Anlässlich der an diesem Tag stattfindenden Jahresmitgliederversammlung forderte der Vorsitzende der Innung die Innungsmitglieder im Beisein der Staatssekretärin in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Berlin, Hella Dunger-Löper, und des Staatssekretärs im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Reinhold Dellmann, die Innungsbetriebe zum Austausch der Spiegelgläser an den LKW gegen die nach der erst ab 2006 verbindlich vorgeschriebenen neuen Spiegelgläser mit besserem Sichtradius aus. Das Bundesverkehrsministerium hatte erst kurz zuvor in einer Bekanntmachung die bestehenden rechtlichen Vorbehalte hinsichtlich des Erlöschens der Betriebserlaubnis beim Ersatz der bisherigen Spiegel ausgeräumt.

Im April 2004 wurden bundesweit 1.500 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.

Auch mehrere Innungsbetriebe haben sich in diesem Jahr an der Aktion beteiligt und 21 Fahrer aus Berliner Busunternehmen zur Auszeichnung vorgeschlagen. Alle beteiligten Unternehmen betonten, daß sie diesem Auftakt folgend auch in den kommenden Jahren Fahrer auszeichnen werden. Verstehen sie doch in der Fahrerauszeichnung nicht nur eine Würdigung der bisherigen Tätigkeit, sondern auch einen Ansporn für künftiges umsichtiges Handeln.

Im Jahr zuvor entschloss sich der bdo, die Ehrung fortan zu steuern und direkt über die Landesverbände auszeichnen zu lassen. Bis dahin zeichnete bundesweit allein der Landesverband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) im Europapark Rust aus.

Bereits in den vergangenen Jahren hatten die Berliner Omnibusbetriebe zahlreiche Fahrer schulen lassen. So war die Innung nicht überrascht, dass die Planung ihrer Sicherheitsaktion „Omnibusfahrer 2004“ im Frühjahr auf großes Interesse bei ihren Mitgliedern stieß. Hintergrund der Organisation von Fahrersicherheitstrainings durch die Innung war es unter anderem auch den kleineren Betrieben z.B. durch die Gestellung von Fahrzeugen die Möglichkeit der Schulung auch einzelner Fahrer zu ermöglichen.

Unterstützt wurde die Aktion durch die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, die ihren Zuschuss für Fahrsicherheitstrainings noch einmal aufgefüllt hatte und gerade den kleineren Betrieben damit die Teilnahme ihrer Fahrer an den Trainings ermöglichte.

So konnte Moderator Gert Bergmann vom Omnibus-Verkehrs-Sicherheit e.V. Anfang April an drei Tagen auf dem ehemaligen Flughafengelände in Groß Dölln über 45 Fahrer schulen. Die Trainings erfolgten nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR). Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erlebten Situationen auf dem Übungsplatz, bei denen die Kontrolle des Fahrzeugs nicht mehr möglich ist. Hierbei lernten sie Folgen kennen, die aus falschen Einschätzungen von Verkehrssituationen resultieren können und diskutierten gemeinsam Einstellungs- und Verhaltensalternativen. Abgrenzend von anderen Programmen handelte es sich bei den Trainings unter der Schirmherrschaft der Fuhrgewerbe-Innung nicht um das Antrainieren von Fahrfertigkeit zur Bewältigung von brenzligen Situationen. Ziel war vielmehr das Erkennen der Teilnehmer, dass solche Situationen schneller als vermutet entstehen können und im Realverkehr kaum beherrschbar und daher unbedingt zu vermeiden sind.

Fazit der Lehrgangsteilnehmer war, dass dieses Training jedem Fahrer einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn bringt, auch dem Profi mit langer Fahrpraxis.