Geschäftsbericht für das Jahr 2015

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

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

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

über 125 Jahre

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

G E D E N K T A F E L

2015 verließen uns unsere Mitglieder

Peter Johann Bauer

Erika Behrendt

Horst Fröhlich

Martin Helmut Klinkmüller

Fritz Kussin

Wir werden das Andenken der Verstorbenen in Ehren bewahren.

Inhaltsverzeichnis

	Vorbemerkungen	5
1.	Wirtschaftliche Entwicklung 2015	6
1.1	Konjunkturelles Umfeld, Entwicklung der Weltwirtschaft und in Europa	6
1.2	Wirtschaftsentwicklung in Deutschland	6
1.3	Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg	7
1.4	Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt	11
1.4.1	Entwicklung im Güterverkehr	11
1.4.2	Enwicklung im Omnibusverkehr	14
2.	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer	17
2.1	Europäische Politik und EU-Recht	17
2.2	Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	20
2.2.1	Güterkraftverkehrsrecht	20
2.2.2	Personenbeförderungsrecht	21
2.3	Straßenverkehrsrecht	22
2.4	Umwelt- und Abfallrecht	22
2.5	Arbeits- und Sozialrecht	27
2.6	Handels-, Steuer- und Abgabenrecht	30
3.	Tätigkeit der Innung 2015	31
3.1	Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region	31
3.2	Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung 2015	36

Vorbemerkungen

über 125 Jahre

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

das vergangene Jahr ließ erkennen, dass die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten vor ungeheuren Herausforderungen stehen. Die infolge der politischen Instabilität im Nahen und Mittleren Osten sowie in Nord- und Ostafrika ausgelöste Flüchtlingskrise führte den Europäern, insbesondere Deutschland, vor Augen, welche Leistungen der modernen Gesellschaft abverlangt werden, aber auch, wo strukturelle und politische Grenzen liegen. Gerade in Berlin wurde deutlich, dass der hiesige Rechtsrahmen und die Organisationsstrukturen in den Behörden bei Bund, Ländern und Kommunen völlig unzureichend auf diese Entwicklung vorbereitet waren. In den nächsten Jahren wird sich zeigen, ob die Gesellschaft es vermag, die aus ihrer Heimat zeitweilig oder dauerhaft Geflüchteten hier zu integrieren. Dabei wird sich auch erweisen, ob die auf europäischer Ebene eingeschlagene Richtung zur Bewältigung der Probleme zum Erfolg führt.

In Deutschland standen neben dem Thema der Flüchtlinge zwei weitere Schwerpunkte im Fokus: Zum einen gilt seit 01.01.2015 erstmals bundesweit ein einheitlicher gesetzlicher Mindestlohn, dessen Anwendung und behördliche Überwachung aufgrund mangelhafter Rechtsetzung insbesondere im Verkehrsgewerbe zu erheblichen Unsicherheiten geführt hat. Zum anderen werden die Auswirkungen des demografischen Wandels immer spürbarer. Besonders beim Fahrpersonal im Güter- und Omnibusverkehr sowie bei Umzugsunternehmen wird es zunehmend schwieriger, Stellen zu besetzen. Dies dürfte sich in den kommenden Jahren noch verschärfen, da allein das Potential von Führerscheinbesitzern als Basis für den Kraftfahrerberuf immer kleiner wird.

Stellt allein dies die Unternehmen der Verkehrswirtschaft vor große Herausforderungen, so ist dennoch mit weiteren finanziellen und strukturellen Veränderungen zu rechnen. Die ab 2018 vorgesehene Erweiterung der LKW-Maut auf das gesamte Bundesstraßennetz wird für die Transportunternehmen zu deutlich höheren wirtschaftlichen Belastungen führen, die durch höhere Frachtentgelte auszugleichen sind. Darüber hinaus schreitet die Digitalisierung mit enormem Tempo voran. Sowohl in der Fahrzeugtechnik – Stichworte sind hier Assistenzsysteme und autonomes Fahren – als auch in der Auftragserfassung und –abwicklung werden die IT-Lösungen umfangreicher und komplexer. Themen wie Datensicherheit und –verfügbarkeit werden in den Betrieben deutlich stärkere Beachtung finden müssen. Die Innung wird ihre Mitglieder bei all diesen Aufgaben aktiv begleiten und im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen.

Für die Unterstützung und Mitwirkung in der Verbandsarbeit durch viele ehrenamtlich engagierte Mitglieder sind wir deshalb ebenso dankbar, wie allen Akteuren anderer Organisationen, die gemeinsam mit uns für die Interessen des Gewerbes aktiv sind.

Berlin im Sommer 2016

Ulrich Schulz Vorsitzender	Lothar Kastner stellv. Vorsitzender	Karl-Heinz Deubel Vorstandsmitglied	Michael Eichen Ehrenvorsitzender

1 Wirtschaftliche Entwicklung 2015

1.1. Konjunkturelles Umfeld, Entwicklung der Weltwirtschaft und in Europa

Geringe Inflationsraten und die Aussichten auf eine länger anhaltende Periode niedriger Preissteigerungsraten haben im letzten Jahr dazu geführt, dass gerade zu Jahresbeginn und zum Jahresende eine intensive geldpolitische Diskussion im Rat der Europäischen Zentralbank (EZB-Rat) geführt wurde. Damit sich die Inflationsrate im Euro-Raum schneller der vom EZB-Rat festgelegten Definition von Preisstabilität, sprich einem Niveau von unter, aber nahe 2 % annähert, beschloss der EZB-Rat im Januar 2015 ein erweitertes Programm für den Ankauf von Vermögenswerten. Im Rahmen dieses Programms werden nun seit März 2015 private, aber vor allem staatliche Anleihen im Umfang von monatlich 60 Mrd. € gekauft.

Fraglos stellt eine länger anhaltende Phase niedriger Inflationsraten eine besondere geldpolitische Herausforderung dar, zumal die Abwärtsrisiken für die Preisentwicklung im Euro-Raum zuletzt gestiegen sind. Zweifel sind insbesondere darüber aufgekommen, ob vom internationalen Umfeld noch die Impulse für das Wirtschaftswachstum im Euro-Raum ausgehen, die in die Dezember-Prognose des Eurosystems eingeflossen waren. Diese sagen für die Jahre 2016 und 2017 ein Wachstum von 1,7 % und 1,9 % im Euro-Raum voraus.

Darüber hinaus könnte die Aufwertung des US-Dollar Zweifel nähren an der Robustheit des Aufschwungs in den USA. Und der anhaltende Öl- und Rohstoffpreisverfall belastet mittlerweile sogar die Weltwirtschaft. Denn viele Länder, die Öl und Rohstoffe exportieren, wie etwa Saudi-Arabien oder Russland, stehen am Rande einer Rezession oder befinden sich bereits darin, sodass ihre Staatshaushalte substanzielle Einnahmeausfälle hinnehmen müssen. Deshalb treten sie bei den privaten und öffentlichen Ausgaben kürzer, was auch die Exporteure im Euro-Raum zu spüren bekommen.

Für den Euro-Raum ist die Wirkung fallender Energiekosten für sich genommen indes eindeutig positiv. Der Rückgang der Energiepreise gegenüber dem Niveau, das in die Dezember-Prognose des Eurosystem-Stabes eingegangen war, bringt den Verbrauchern und Unternehmen in diesem Jahr voraussichtlich Einsparungen in Höhe von gut ½ Prozentpunkt des Bruttoinlandsprodukts (BIP) – und das sowohl in Deutschland als auch im Euro-Raum insgesamt.

Alles in allem sind die Wirtschaftsperspektiven des Euro-Raums also gar nicht so schlecht, wie sie gelegentlich dargestellt werden. Der Ölpreisrückgang löst aber nicht nur konjunkturellen Rückenwind aus, sondern bedeutet leider auch Gegenwind für das Preisstabilitätsziel. Denn die nochmals gefallenen Energiepreise dürften den ohnehin nur allmählichen Anstieg der Inflationsrate in Richtung Preisstabilitätsziel weiter verzögern.

1.2. Wirtschaftsentwicklung in Deutschland

Die deutsche Wirtschaft ist weiterhin in guter Verfassung. Die Beschäftigung hat im vergangenen Jahr abermals einen neuen Höchststand erreicht, die Arbeitslosigkeit ist weiter zurückgegangen. Merklich gestiegenen Arbeitseinkommen standen zudem nur geringe Preissteigerungen gegenüber, sodass sich das reale verfügbare Einkommen spürbar um 2,2 % erhöhte. All diese Faktoren haben den privaten Verbrauch im vergangenen Jahr gestützt, und auch 2016 dürfte die wirtschaftliche Entwicklung getragen von einer lebhaften Binnennachfrage klar aufwärtsgerichtet sein.

Impulse für eine weiterhin positive Wirtschaftsentwicklung liefern nicht nur die niedrigen Energiepreise, sondern auch die Ausgaben für Unterbringung und Versorgung von Flüchtlin-

gen. Diese Ausgaben könnten 2016 und 2017 0,5 % beziehungsweise 0,2 % des BIP ausmachen. Während zunächst die staatlichen Konsumausgaben dominieren, werden später die monetären Transfers an private Haushalte an Gewicht gewinnen. Im Ergebnis könnte der bis zum Jahr 2017 kumulierte expansive Nachfrageimpuls der Flüchtlingsausgaben dann bei etwa 0,75 % des BIP liegen. Was den deutschen Staatshaushalt betrifft, ist für dieses und das nächste Jahr gleichwohl ein mehr oder weniger ausgeglichenes Ergebnis zu erwarten.

Wirtschafts- und Währungswissenschaftler gehen ferner aktuell davon aus, dass die Wachstumsmöglichkeiten, gemessen am Produktionspotenzial, durch die Flüchtlingsmigration in den Jahren 2016 und 2017 um gut 0,25 % steigen, wenn die Zuwanderer dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen. Allerdings wäre es eine Illusion zu glauben, dass die Flüchtlingszuwanderung das Demographieproblem in Deutschland langfristig lösen wird. Für die Integration der Flüchtlinge in die Gesellschaft und insbesondere die längerfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen der Zuwanderung kommt der schnellen und passgenauen Eingliederung der Zuwanderer in den Arbeitsmarkt eine zentrale Bedeutung zu. Hier wird die deutsche Gesellschaft aber einen langen Atem brauchen. Denn für die weit überwiegende Mehrheit der Flüchtlinge muss wohl nicht nur von Sprach-, sondern auch von Qualifikationsdefiziten ausgegangen werden.

1.3. Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg

Berlin

Berlin konnte 2015 den Positivtrend der letzten Jahre bestätigen und hatte mit einem realen Wirtschaftswachstum von 3,0 % nach Baden-Württemberg das zweitstärkste Wachstum unter den Bundesländern. In Deutschland insgesamt entstand ein Plus von 1,7 %. Wichtige Beiträge für den Anstieg des Bruttoinlandsprodukts, das in der Hauptstadt 2015 insgesamt 124,2 Mrd. Euro betrug, erbringt der stetig expandierende Dienstleistungssektor. Aber auch die produzierenden Branchen tragen zum wirtschaftlichen Wachstum bei. Gute Nachrichten für den Produktionsstandort Berlin sind die im letzten Jahr in der Industrie und im Baugewerbe leicht gestiegenen Wertschöpfungszahlen, die mit einem höheren Umsatzniveau einhergingen.

In der Berliner Industrie hat zum Umsatzanstieg im vergangenen Jahr neben dem Inlandsgeschäft auch das Ausland beigetragen. Damit konnte sich die Industrie in einem unsicheren geopolitischen Umfeld insgesamt gut behaupten. Auch die gesamten Ausfuhren Berlins befanden sich dadurch im Plus. Die Exporte stiegen 2015 um 6,3 % auf 14,1 Mrd. Euro, u. a. gab es Zuwächse auch auf klassischen Exportmärkten wie den USA und Frankreich. Die Zahl der Beschäftigten lag 2015 in der Berliner Industrie über dem Vorjahresniveau. Dies gilt auch für das Bauhauptgewerbe, das insbesondere durch den zunehmenden Wohnungsbau den Umsatz gesteigert hat.

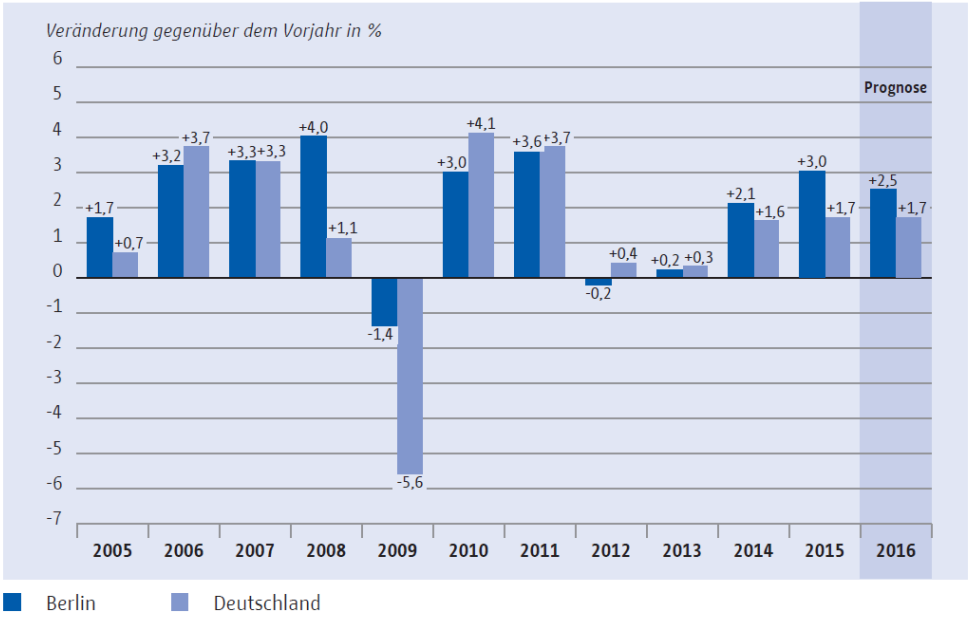
Die Dienstleistungen haben sich in Berlin auch 2015 als starker Wachstumstreiber erwiesen und die Wertschöpfung gesteigert. Zuwächse gab es bei den unternehmensnahen Branchen, die zudem bei den Umsätzen und der Beschäftigtenzahl deutlich gewachsen sind. Expandiert sind weitere Wachstumsbranchen wie Information und Kommunikation, aber auch die öffentlichen und sonstigen Dienstleistungen, Erziehung und Gesundheit. Deutlich im Plus waren 2015 zudem die konsumnahen Wirtschaftszweige Einzelhandel und Gastgewerbe, wo die Umsätze spürbar zunahmen. Hier gab es Impulse durch den Berlin-Tourismus, der mit 12,4 Mio. Gästen und 30,3 Mio. Übernachtungen neue Bestmarken aufstellte. Im Zuge der günstigen konjunkturellen Entwicklung hat sich die Erwerbstätigenzahl 2015 um 36.000 auf 1,846 Mio. erhöht, dem höchsten Stand im wieder vereinten Berlin. Dies entsprach einer Zuwachsrate von 2,0 %, womit sich die Zahl der Arbeitsplätze wie schon seit 2012 stärker als in allen anderen Bundesländern erhöht hat. Ba-

sis hierfür ist insbesondere die starke Zunahme an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Die Arbeitslosenquote ist in Berlin zwar noch überdurchschnittlich hoch, hat sich in den letzten Jahren aber stetig abgebaut und lag 2015 bei 10,7 %, gegenüber 11,1 % ein Jahr zuvor. Obwohl Stellenbesetzungen oft mit Zuzügen von außerhalb verbunden sind, nutzt die gute Entwicklung am Arbeitsmarkt somit auch den Berlinerinnen und Berlinern. Wichtige Impulse gehen auch von der Gründungstätigkeit aus, bei der Berlin im Vergleich der Bundesländer an der Spitze liegt. 2015 entstanden in der Hauptstadt insgesamt rund 39.000 neue Unternehmen.

Bruttoinlandsprodukt (BIP) – real

BERLIN im Vergleich mit Deutschland

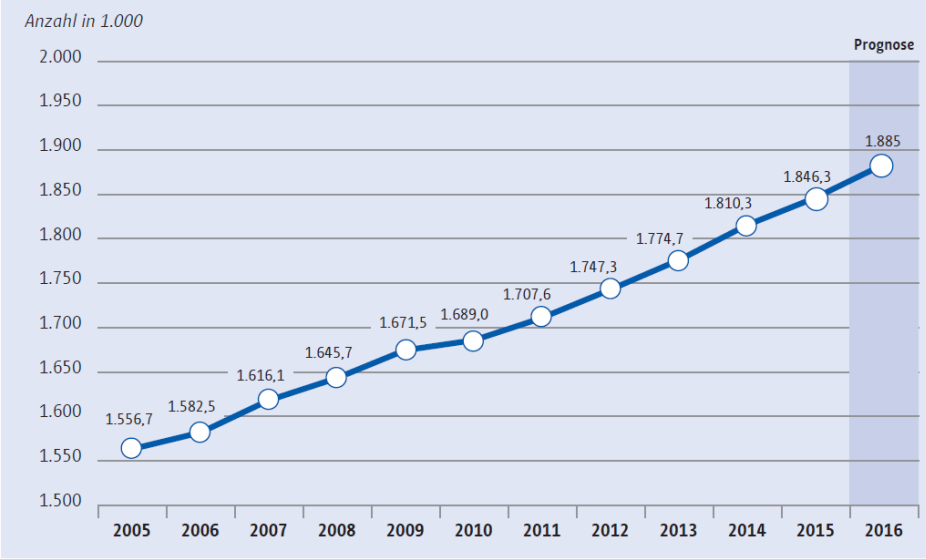


Quellen: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder", Statistisches Bundesamt, Bundesregierung (Deutschland-Prognose 2016 Stand Januar), eigene Berechnungen

WiTechForsch 2016

Erwerbstätige[1]

BERLIN



[1] Erwerbstätige im Inland.

Quellen: Arbeitskreis „Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder"; eigene Berechnungen

WiTechForsch 2016

Brandenburg

Nach dem wachstumsstarken Jahr 2010 (+2,8 %) blieb das Wirtschaftswachstum im Land Brandenburg in den folgenden 3 Jahren moderat (2011: +0,8 %; 2012: +0,5 %; 2013: +0,9 %). Im Jahr 2014 zog das Wirtschaftswachstum wieder spürbar an (+1,6 %) und beschleunigte sich 2015 weiter. Mit einem Anstieg um +2,7 % lag das Land Brandenburg deutlich über dem Durchschnitt der ostdeutschen Flächenländer (+1,5 %) und verzeichnete eine bessere Wachstumsentwicklung als die westdeutschen Bundesländer (ohne Berlin) (+1,7 %).

Im Vergleich zur bundesweiten Entwicklung war die Wirtschaftsdynamik in allen Wirtschaftsbereichen stärker - ausgenommen des Bereichs Land- und Forstwirtschaft/Fischerei mit einem Rückgang der realen Bruttowertschöpfung (BWS) um -2,5 % (D: -1,8 %). Die BWS im Verarbeitenden Gewerbe wurde für die Vorjahre kräftig nach oben korrigiert. 2015 lag der Anstieg bei +2,9 % (D: +1,7 %). Im Baugewerbe stieg die BWS nach dem bereits starken Vorjahr weiter an. Der Zuwachs von +3,8 % lag weit über dem bundesdeutschen Wert von +0,3 %. Eine positive Entwicklung mit einem Plus von +2,0 % (D: +1,5 %) verzeichneten auch die Dienstleistungsbereiche insgesamt.

Abgesehen von den sonstigen Dienstleistungen wuchs die BWS in allen Dienstleistungsbereichen, am stärksten im Bereich Unternehmensdienstleistungen mit +3,2 %, im Bereich „Handel, Verkehr, Gastgewerbe“ mit +2,9 % und in den Bereichen „Information und Kommunikation“ und „Grundstücks- und Wohnungswesen“ mit jeweils +1,7 %.

Im Land Brandenburg wurden 2015 zum Absatz bestimmte Produkte im Verarbeitenden Gewerbe sowie im Bereich Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden (Industrie) im Wert von 21,5 Mrd. € hergestellt, was einer Veränderung zum Vorjahr von -2,3 % entsprach. Die Entwicklung der zum Absatz bestimmten Produktion wies dabei in den ersten drei Quartalen 2015 deutliche Rückgänge auf (I. Q.:-5,5 %, II. Q.: -3,7 %, III. Q.: -3,9 %). Erst im vierten Quartal zog die Produktion wieder an (+3,8 %). Bei der Entwicklung der Produktion gibt es große branchenspezifische Unterschiede.

Die Spanne reicht bei den umsatzstarken Branchen von durchschnittlichen Rückgängen p.a. von –2,9 % im Bereich „Herstellung von Metallerzeugnissen“ bis hin zu Zuwächsen im Bereich „Reparatur, Instandhaltung und Installation von Maschinen und Ausrüstungen (einschl. Wartung)“ in Höhe von +7,5 %.

Nach einem schwachen ersten Halbjahr zog die Umsatzentwicklung im letzten Quartal 2015 wieder spürbar an, so dass ein Umsatzzuwachs für das Gesamtjahr 2015 von +0,7 % realisiert werden konnte. Das Umsatzwachstum beruhte allein auf einem florierenden Auslandsgeschäft. Der Auslandsumsatz wuchs um +8,2 %. Die Exportquote stieg damit leicht auf rund 32,3 %, liegt aber nach wie vor deutlich unter dem bundesweiten Wert von 49,4 %. Der Inlandsumsatz sank hingegen um -2,6 %.

In den ersten vier Monaten 2016 erwirtschafteten die Industriebetriebe ein Umsatzplus von +3,4 %. Die Beschäftigungsdynamik in der Industrie blieb auch 2015 schwach. Die Beschäftigung stieg um +0,2 %. Damit waren 78.895 Beschäftigte in den 434 Industriebetrieben mit mehr als 50 Beschäftigten tätig.

Die baugewerblichen Umsätze des Bauhauptgewerbes sind 2015 zum dritten Mal in Folge gestiegen. Der Zuwachs lag bei +1,5 % und war damit ähnlich hoch wie in Deutschland (+1,3 %). Differenziert betrachtet sind die Umsätze insbesondere im Hochbau gestiegen (+4,3 %) und hier vor allem im Wohnungsbau (+8,5 %) und im öffentlichen Hochbau (+16,2 %). Im Tiefbau sind hingegen wegen der Umsatzrückgänge im Straßenbau (-7,0%) weniger Umsätze erzielt worden (-1,3 %).

Im Ausbaugewerbe verlief die Umsatzentwicklung 2015 ebenfalls sehr dynamisch. Die erfassten Betriebe des Ausbaugewerbes erzielten +6,8 % mehr Umsätze. Im er-

sten Quartal 2016 verringerte sich der Umsatz im Ausbaugewerbe hingegen um -1,9 %.

Die Beschäftigung im Bauhauptgewerbe sank 2015 um -2,6 %. Im Ausbaugewerbe wurden 2015 nach bereits starker Beschäftigungsdynamik im Jahr 2014 (+3,1 %) erneut mehr Personen beschäftigt (+5,7 %). Diese Tendenz setzte sich auch im ersten Quartal 2016 fort (+4,1 %).

Der Auftragseingang im Bauhauptgewerbe zog nach zwei schwachen Jahren 2015 spürbar an. Der Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr lag bei +14,1 %. Die Zahl der Genehmigungen von Bauvorhaben im Wohn- und Nichtwohnbau sind 2015 um +5,1 % gestiegen. Bei differenzierter Betrachtung zeigt sich nach dem starken Zuwachs 2014 auch 2015 insbesondere eine Zunahme der Baugenehmigungen im Wohnungsbau. Sowohl die Wohnungsneubauten als auch Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden sorgten für einen höheren Wohnungsbestand von +12.409 Wohnungen (+3,5 %).

2015 erwirtschaftete der brandenburgische Einzelhandel (ohne Kraftfahrzeughandel) ein – im Vergleich zum Vorjahr nochmals gestiegenes - reales Umsatzplus von +3,6 %. Im Bundesdurchschnitt betrug der Umsatzzuwachs +2,9 %. Die Beschäftigung wurde um +1,8 % ausgeweitet und damit etwas stärker als im Bundesdurchschnitt (+1,0 %). Dabei erhöhte sich die Zahl der Vollzeitbeschäftigten um +2,2 %, die der Teilzeitbeschäftigten um +1,5 %.

2015 konnte das Beherbergungsgewerbe einen erneuten Anstieg der Gäste im Land Brandenburg verzeichnen. Die Zahl der Gäste erhöhte sich um +5,9 % im Vergleich zum Vorjahr auf 4,66 Mio. Im Zusammenhang damit stieg die Zahl der Übernachtungen auf 12,52 Mio. (+4,9 %). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer blieb konstant bei 2,7 Tagen. Der Anteil ausländischer Gäste betrug 9,0 %. Die durchschnittliche Bettenauslastung lag bei 32,5 %.

Dank der positiven Entwicklung der Gästezahlen verzeichnete das Beherbergungsgewerbe 2015 einen Anstieg des realen Umsatzes von +1,5 %.

In der Gastronomie verringerten sich hingegen die realen Umsätze um -0,8 %, was auf Umsatzeinbußen im Bereich „Caterer und Erbringung sonstiger Verpflegungsleistungen“ zurückzuführen war (-0,6 %). Insgesamt realisierte das Gastgewerbe einen realen Umsatzgewinn von +0,1 %.

Die Beschäftigung im Gastgewerbe verringerte sich 2015 um -2,0 %, wobei die Zahl der Vollzeitbeschäftigten um -2,5 % und die Zahl der Teilzeitbeschäftigten um -0,7 % sank. Im Beherbergungsgewerbe ging die Zahl der Beschäftigten um -1,7 % und in der Gastronomie um -1,5 % zurück.

Die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt im Land Brandenburg verlief in den vergangenen Jahren positiv. Seit 2003 sinkt die Zahl der registrierten Arbeitslosen. 2015 waren im Jahresdurchschnitt 114.878 Personen arbeitslos gemeldet. Die monatlichen Arbeitslosenquoten waren auch 2015 niedriger als in den Vorjahresmonaten. Die Arbeitslosenquote betrug 2015 im Jahresdurchschnitt 8,7% (2014: 9,4 %) und lag damit weiterhin unter dem Durchschnittswert der neuen Bundesländer inkl. Berlin von 9,2 %.

Die Zahl der Erwerbstätigen betrug 2015 im Land Brandenburg rund 1,0804 Mio. Personen und hat sich damit nur marginal verringert (-0,1 %). Nach Wirtschaftszweigen differenziert stieg die Erwerbstätigkeit am stärksten im Bereich Finanz-, Versicherungs- und Unternehmensdienstleister, Grundstücks- und Wohnungswesen (+0,6 %). Die Bauwirtschaft verzeichnete einen Verlust an Erwerbstätigen von -1,3 %. Im Verarbeitenden Gewerbe fiel die Zahl der Erwerbstätigen um -0,8 %.

Die Ausfuhr von Waren stieg 2015 um +7,2 % auf einen Wert von rund 14,2 Mrd. €. Die wichtigsten Exportgüter im Land Brandenburg waren Luftfahrzeuge, pharmazeutische Erzeugnisse, Lastkraftwagen und Spezialfahrzeuge, Bleche aus Eisen und Stahl sowie Kunststoffe und Waren aus Kunststoffen. Die bedeutendsten Exportländer für Brandenburg waren die USA, Polen, Frankreich, Kanada und die Niederlande.

Die Einfuhren gingen 2015 um -11,0 % zurück, was größtenteils mit den gesunkenen Einfuhrwerten an Erdöl und Erdgas zusammenhängen dürfte. Ferner wurden deutlich weniger Waren der Ernährungswirtschaft importiert. Regional betrachtet, sanken insbesondere die Einfuhren aus Russland. Brandenburg führte hauptsächlich Erdöl und Erdgas (-37,3 %) und Luftfahrzeuge (+15,1 %) ein. Der größte Teil der Einfuhren kam aus Russland (-34,8 %) und Polen (-12,6 %).

1.4. Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt

1.4.1. Entwicklung im Güterverkehr

Das positive gesamtwirtschaftliche Umfeld in Deutschland spiegelte sich im Jahr 2015 in einem moderaten Verkehrswachstum wider. Nach vorläufigen Angaben erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2014 insgesamt um 1,0 % auf knapp 3,7 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland legte um 1,1 % auf rund 462,5 Mrd. tkm zu (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Mit Pluswerten von 1,3 % bzw. 1,6 % verzeichnete im Berichtszeitraum der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse.

Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2015 insgesamt um 6,1 % auf rund 29,73 Mrd. km. Die stark angestiegenen Fahrleistungen erklären sich zu einem Teil durch die Ausweitung der Mautpflicht. Einerseits wurde die Lkw-Maut zum 1. Juli 2015 auf weitere 1.100 Kilometer autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen ausgeweitet. Andererseits wurde am 1. Oktober 2015 die Tonnagegrenze der Mautpflicht von 12 Tonnen auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht herabgesenkt. Die höchsten Fahrleistungen wurden im Jahr 2015 dementsprechend in den Monaten Oktober (rund 2,8 Mrd. km) und November (rund 2,7 Mrd. km) gemessen. Die Fahrleistungen deutscher Lkw stiegen im Jahr 2015 um 4,4 % auf rund 17,78 Mrd. km, während die Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge um 8,5 % auf rund 11,92 Mrd. km wuchsen. Damit übertraf der Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen gebietsfremder Lkw erneut das Wachstum der mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge.

Trotz der Ausweitung der Mautpflicht und steigender Fahrleistungen sanken die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 % auf rund 4,37 Mrd. Euro. Einerseits ist dies durch den vermehrten Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge, für die niedrigere Mautsätze entrichtet werden müssen, zu erklären. Andererseits wurden die durchschnittlichen Mautsätze zum 01.01.2015 sowie zum 01.10.2015 gesenkt. Die Mauteinnahmen bei den Inländern sanken im Jahr 2015 um 4,0 % auf rund 2,58 Mrd. Euro. Bei den Gebietsfremden stiegen die Mauteinnahmen im Jahr 2015 hingegen um 1,1 % auf rund 1,79 Mrd. Euro. Damit überkompensierte der starke Anstieg der Fahrleistungen bei den Gebietsfremden die einnahmesenkenden Effekte.

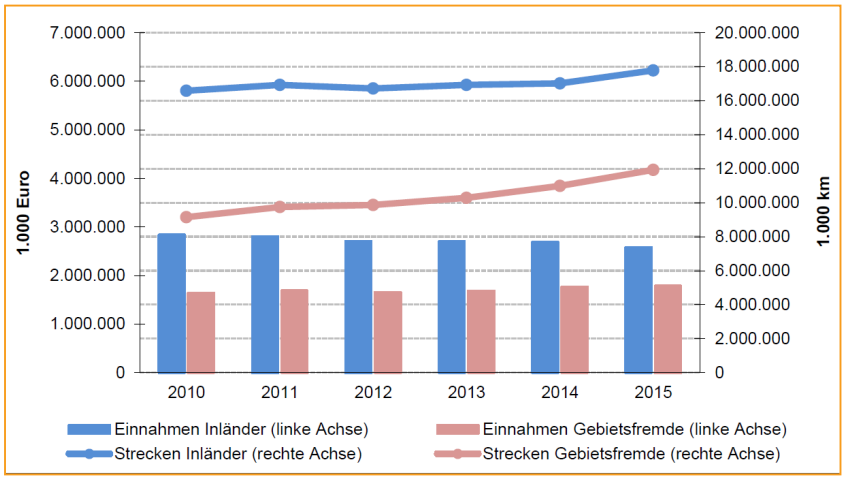


Abb.: Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen nach inländischen und gebietsfremden Fahrzeugen im Zeitraum von 2009 bis 2015 (Quelle: BAG)

Kostenentwicklung

Ein großer Teil der im Rahmen der Marktgespräche des BAG befragten Unternehmen im gewerblichen Straßengüterverkehr berichtete von leicht gesunkenen Gesamtkosten im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr. Getrieben wurde diese Entwicklung durch die stark gesunkenen Preise für Dieselkraftstoffe. Im Jahr 2015 sanken die durchschnittlichen Preise für Dieselkraftstoffe gegenüber dem Vorjahr um 14,0 %. Im Jahresverlauf sank der Erzeugerpreis für Dieselkraftstoffe nach einer leichten Erholung im Frühjahr in der zweiten Jahreshälfte nahezu kontinuierlich, den Tiefpunkt bildete der Dezember.

Die Unternehmen des Straßengüterverkehrs konnten jedoch nicht in gleichem Maße Kostenentlastungen durch den Rückgang der Preise für Dieselkraftstoffe realisieren. Einerseits sind die Preise für Dieselkraftstoffe abhängig von Bezugszeitpunkten, -mengen und Einkaufsmodalitäten. Andererseits gab ein Teil der vom BAG befragten Transportunternehmen an, dass ihre Verträge Dieselpreisgleitklauseln enthielten, die die Kostenersparnisse an die Auftraggeber weiterreichten.

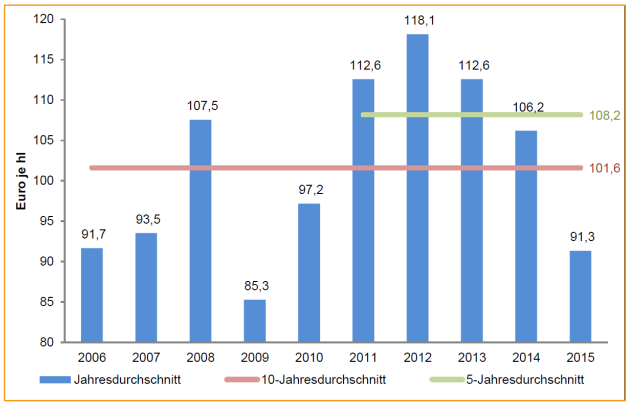


Abb.: Durchschnittliche Erzeugerpreise für Dieselkraftstoff bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher für die Jahre 2006 bis 2015 (Inlandsabsatz; Euro je hl) (Quellen: Statistisches Bundesamt, BAG)

Der kostensenkende Effekt sinkender Kraftstoffpreise wurde im Jahr 2015 durch steigende Personalkosten im gewerblichen Straßengüterverkehr gedämpft. Einige befragte Transportunternehmen gaben an, dass dies zu einer konstanten Entwicklung der Gesamtkosten geführt habe. In seltenen Fällen berichten einzelne Unternehmen von gestiegenen Gesamtkosten infolge gestiegener Personalkosten. Der in Folge des MiLoG zum 1. Januar 2015 in Deutschland eingeführte flächendeckende Mindestlohn von 8,50 Euro brutto je Stunde hatte vergleichsweise geringfügige direkte Auswirkungen auf das Lohnniveau im Straßengüterverkehr. Lohnerhöhungen bei Transportunternehmen wurden in den Marktgesprächen des BAG überwiegend in den neuen Bundesländern festgestellt, in denen branchenübergreifend das Lohnniveau niedriger ausfällt als in den alten Bundesländern. Indirekte Auswirkungen des MiLoG auf die Kosten der Transportunternehmen entstanden den Marktteilnehmern durch die Verpflichtung zur Dokumentation der Arbeitszeiten sowie Maßnahmen im Zusammenhang mit der Auftraggeberhaftung. Darüber hinaus erhöhte ein Gutteil der befragten Transportunternehmen die Löhne ihrer Kraftfahrer mit dem Zweck der Mitarbeiterbindung bzw. -rekrutierung. In diesem Zusammenhang berichtete ein Teil der befragten Marktteilnehmer von Schwierigkeiten, vakante Stellen zu besetzen.

Weitere für den Straßengüterverkehr relevante Kostenarten entwickelten sich im Jahr 2015 vergleichsweise moderat.

Beförderungsentgelte

Insgesamt stagnierten die Beförderungsentgelte im gewerblichen Straßengüterverkehr im Jahr 2015. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes wies im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr über alle Segmente der Güterbeförderung im Straßenverkehr eine Veränderungsrate von 0,0 % auf. Während die Preise für den gesamten Straßengüterverkehr im Jahr 2015 im 2. Quartal gegenüber dem Vorquartal noch leicht anstiegen (0,4 %), sanken die Preise im 4. Quartal (-0,3 %). Das 1. Quartal (-0,1 %) und das 3. Quartal (0,0 %) des Jahres 2015 waren hingegen von Stagnation geprägt. Befragte Marktteilnehmer gaben an, dass Erhöhungen der Beförderungsentgelte aufgrund der stark gesunkenen Kraftstoffpreise selten durchsetzbar seien.

Aufgrund der Verbreitung von Dieselpreisgleitklauseln mussten einige Transportunternehmen automatische Preisabschläge hinnehmen. Über Erhöhungen der Beförderungsentgelte, die mit dem Anstieg der Lohnkosten begründet wurden, berichteten die befragten Marktteilnehmer vergleichsweise selten. Unterschiede konnten bei den verschiedenen Segmenten des Straßengüterverkehrs festgestellt werden. Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Beförderungsentgelte im Jahr 2015 im Nah- und Regionalverkehr leicht um 0,8 bzw. 0,6 %. Nach Informationen des BAG konnten vorwiegend Transportunternehmen, die im Bausektor aktiv sind, von den leicht gestiegenen Preisen im Nah- und Regionalverkehr profitieren. Darüber hinaus gaben befragte Transportunternehmen, die logistische Dienstleistungen anbieten oder Fahrzeuge mit Sonderaufbauten einsetzen, in Teilen höhere Beförderungsentgelte an. Die Preise im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr sanken hingegen leicht um 0,1 % bzw. 0,6 %. Befragte Marktteilnehmer begründeten die Preisentwicklung im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr überwiegend mit dem anhaltend hohen Wettbewerbsdruck durch Transportunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa. Darüber hinaus beeinflusse der Wettbewerb zwischen Konzernspeditionen und Stückgutkooperationen die Entwicklung der Beförderungsentgelte negativ. Preissenkungen würden nach Angaben der Marktteilnehmer insbesondere bei Neuausschreibungen von Transportaufträgen auftreten. Darüber hinaus stieg der Erzeugerpreisindex im Wirtschaftszweig Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 0,9 %. Die gestiegenen Beförderungsentgelte bei den KEP-Verkehren begründeten befragte Marktteilnehmer mit einer erhöhten Nachfrage in diesem Segment.

Ertragslage

Die Unternehmen des deutschen gewerblichen Straßengüterverkehrs verzeichneten im Jahr 2015 eine stagnierende Umsatzentwicklung. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes und Erkenntnissen der BAG-Marktbeobachtung verharrten die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr und Umzugstransporte“ im Jahr 2015 nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (-0,2 %). Zwar konnten die deutschen Transportunternehmen in Teilen von der guten Konjunktur in Deutschland profitieren und leichte Aufkommenszuwächse verbuchen, allerdings schlägt sich dies aufgrund der überwiegend stagnierenden Beförderungsentgelte sowie der in Teilen an die Auftraggeber weitergereichten Rückgänge der Kraftstoffpreise nicht in den Umsatzzahlen wider. Aussagen von befragten Marktteilnehmern deuten darauf hin, dass Unternehmen, die Beförderungen für das Baugewerbe durchführten, leichte Umsatzsteigerungen verbuchten. Gemäß den Erhebungen des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste“ im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr hingegen um rund 2,1 %. Nach Informationen des Bundesamtes führte die weiter wachsende Bedeutung des Online-Handels sowohl zu Aufkommens- als auch Preissteigerungen im KEP-Bereich.

Investitionen

Die Entwicklung der Investitionen bei den Unternehmen des Straßengüterverkehrs war im Jahr 2015 ambivalent. Einerseits hielt die Mehrheit der befragten Marktteilnehmer ihre Fuhrparkgröße konstant. Andererseits nutzte ein Gutteil der befragten Transportunternehmen die vergleichsweise positive Entwicklung der Ertragslage, um die Modernisierung ihres Fuhrparks voranzutreiben bzw. in den letzten Jahren ausgebliebene Investitionen nachzuholen. Bei den getätigten Ersatzinvestitionen handelte es sich überwiegend um Anschaffungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI.

Erweiterungsinvestitionen oder Verkleinerungen des Fuhrparks seitens des deutschen Transportgewerbes wurden im Beobachtungszeitraum vergleichsweise selten berichtet. Des Weiteren deuteten die Statistiken der Neuzulassungen des Kraftfahrt-Bundesamtes auf Umstrukturierungen bei den Fuhrparks der deut-

schen Verkehrsunternehmen hin. Während in der Haltergruppe Verkehr und Lagerei im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr weniger Neuzulassungen von Lkw (20.362; -25,4 %) registriert wurden, stieg die Zahl der Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen um 6,6 % auf 19.586. Schließlich gaben einige befragte Transportunternehmen an, vermehrt Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge mit Sonderaufbauten einzusetzen.

Die zögerliche Bereitschaft der befragten Transportunternehmen, Erweiterungsinvestitionen zu tätigen, wird von den Marktteilnehmern unterschiedlich begründet. Ein häufig angesprochenes Hemmnis, um expansiv tätig zu werden, stellt die Schwierigkeit dar, geeignetes Fahrpersonal zu finden. Ein weiterer Teil der befragten Unternehmen begründet die vorwiegend konservative Expansionsstrategie mit den Erwartungen an die Entwicklung der Umsatzrenditen. Der anhaltend hohe Wettbewerbsdruck durch Transportunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa ließe die Beförderungsentgelte mittelfristig nicht steigen, während in den künftigen Jahren mit einer Erholung der Kraftstoffpreise gerechnet werde. Aus Flexibilitätsgründen sei zudem die Fremdvergabe an Subunternehmen oder die kurzfristige Anmietung von Lkw sinnvoller als eine Erweiterung des Fuhrparks.

Unternehmensinsolvenzen, -neugründungen und -aufgaben

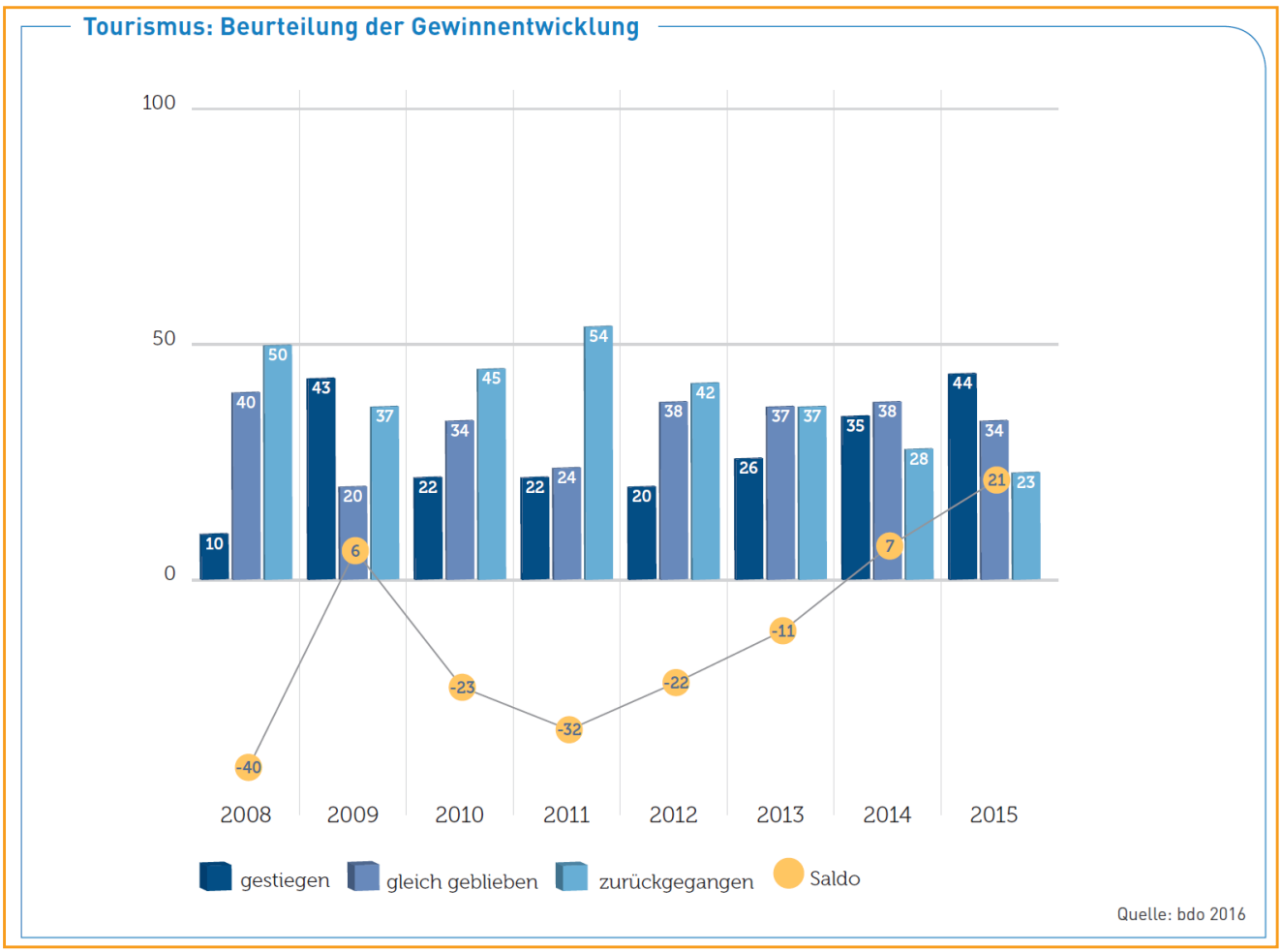
Vor dem Hintergrund eines stabilen Konjunkturverlaufs und günstiger Finanzierungsbedingungen aufgrund des weiterhin sehr niedrigen Zinsniveaus sanken die Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im Jahr 2015 erneut. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die Zahl der Insolvenzverfahren branchenübergreifend in Deutschland im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 4,0 % auf 23.123. Im Zuge gesunkener Kraftstoffpreise spiegelte sich diese positive Entwicklung im deutschen Transportgewerbe überverhältnismäßig stark wider.

Die Insolvenzen bei den Straßengüterverkehrsunternehmen nahmen im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr überproportional um 15,6 % auf 551 ab. Bei den Speditionen sank die Zahl der Insolvenzen ebenfalls überproportional um 11,2 % auf 223. Die Zahl der Unternehmensinsolvenzen im deutschen Transportgewerbe folgte demnach dem abnehmenden Trend nach dem Krisenjahr 2009 und lag im Jahr 2015 weit unterhalb des Vorkrisenniveaus aus dem Jahr 2008. Bei Unternehmen aus dem KEP-Bereich sanken die Insolvenzzahlen hingegen weniger stark (-2,2 %). Die mit dem Transportgewerbe verzahnten Wirtschaftsbereiche Verarbeitendes Gewerbe (-2,8 %), Baugewerbe (-2,7 %) und Handel (-5,9 %) verbuchten im Jahr 2015 ebenfalls Rückgänge bei den Unternehmensinsolvenzen. Zwar näherten sich die Insolvenzzahlen im Transportgewerbe im Jahr 2015 anderen Wirtschaftszweigen weiter an, allerdings lag die Zahl der Insolvenzen in Relation zu der Zahl der Unternehmen im Transportgewerbe weiter oberhalb des gesamtwirtschaftlichen Durchschnitts.

1.4.2. Entwicklung im Omnibusverkehr

Die Angaben zur Entwicklung im Omnibusverkehr basieren auf der im Frühjahr 2016 vorgelegten bdo-Konjunkturumfrage.

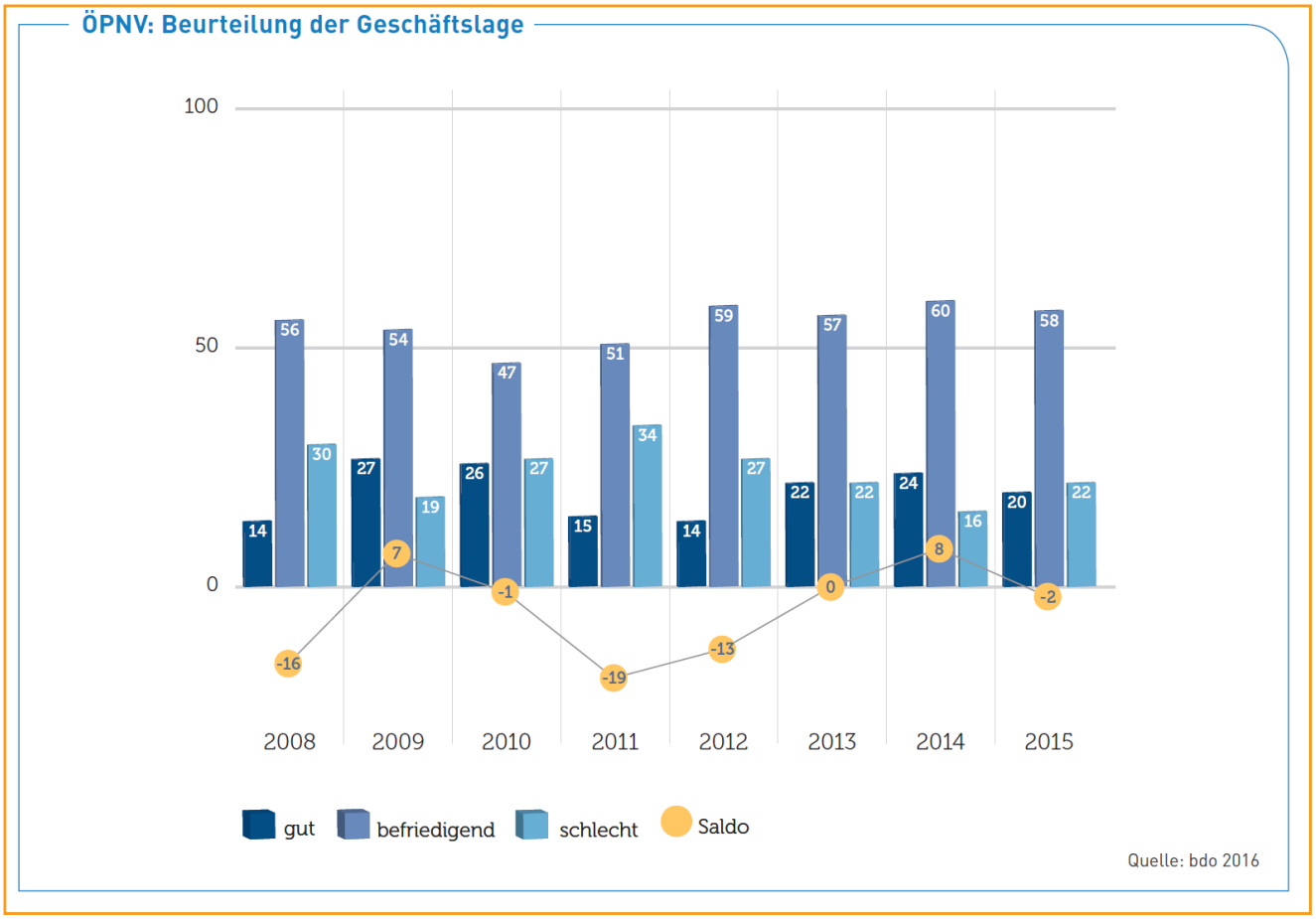
Im Gelegenheitsverkehr spiegelt sich die anhaltend gute konjunkturelle Entwicklung Deutschlands wider. Wie in der gesamten Touristik beurteilen die Unternehmen die allgemeine Geschäftslage positiv. Seit 2011 steigt jährlich die gute Einschätzung bei den Bustouristikern, seit 2012 sogar mit einem positiven Saldo. 84 % beurteilen die Lage gut. Der Saldo erreicht 2015 mit 21 Punkten einen neuen Höchststand. Neben der allgemeinen konjunkturellen Stimmung dürften die anhaltend niedrigen Treibstoffpreise in den Einschätzungen eine Rolle gespielt haben. Dabei rückt, wie weiter unten dargestellt, die eigens veranstaltete Reise immer weiter in den Hintergrund.



Positive Entwicklungen sind hingegen beim Mietomnibusverkehr und Ausflugsverkehr zu verzeichnen. Der Mietomnibusverkehr entwickelt sich wie in den Vorjahren und bleibt damit das Zugpferd der Branche. 88 % der Unternehmen berichten von gestiegenen oder gleichbleibenden Buchungszahlen. Lediglich 23 % der Unternehmen gehen von einer rückläufigen Entwicklung für 2015 aus.

Ebenso wie im gesamten touristischen Sektor steigt auch die Einschätzung zur Umsatzentwicklung im Gelegenheitsverkehr. Damit stabilisieren sich die Geschäftszahlen in der Busreisebranche nach schwierigen Entwicklungen in den vorigen Jahren. 49 % der befragten bdo-Mitgliedsunternehmen beurteilen die Umsatzentwicklung im Bustourismus für 2015 als gestiegen gegenüber dem Vorjahr, 37 % betrachten sie als gleichbleibend. Damit schraubt sich der positive Saldo auf 35. Lediglich 14 % der Reisebusunternehmen mussten Umsatzeinbußen hinnehmen.

Die Beurteilung der allgemeinen Geschäftslage der privaten Busunternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs fällt für das Jahr 2015 negativ aus. Zum ersten Mal, seitdem das neue Personenbeförderungsgesetz gültig ist, gibt es damit einen negativen Saldo. Die Querelen um eigenwirtschaftliche Verkehre und Allgemeine Vorschriften dürften hier ihre ersten Auswirkungen zeigen. Dementsprechend ist auch die Zahl der privaten ÖPNV-Unternehmen, die über eine eigene Konzession verfügten, von 49 auf 46 % (von 2014 auf 2015) zurückgegangen. 53 % der Unternehmen, die an der Konjunkturumfrage teilgenommen haben, sind jetzt Subunternehmer. Zudem sind die privaten Busunternehmer vor allem im ländlichen Raum aktiv, wo es im Gegensatz zu den urbanen Zentren einen spürbaren Abwärtstrend bei den Fahrgastzahlen gibt.



Trotz der negativen Wertung der allgemeinen Geschäftslage können bei den Umsätzen im Busliniennahverkehr noch positive Werte verbucht werden. Insgesamt melden die Unternehmer mit 85 % gestiegenen oder gleich gebliebenen Umsätzen eine positive Entwicklung. Der Saldo lag bei 18. Lediglich 16 % der Unternehmen verzeichneten eine negative Entwicklung. Für die aktuell am Markt tätigen Unternehmen hat sich nun auch beim Gewinn eine ansteigende Entwicklung ergeben, die allerdings lediglich bei einem Saldo von plus/minus Null landet. Immerhin geben 27 % der Unternehmen an, dass ihre Gewinne gesunken sind. Von einer insgesamt positiven bzw. gleichbleibenden Entwicklung sprechen 73 % der Unternehmen. Die schwierige Lage bei Busförderung, 45a-Mitteln bzw. Allgemeinen Vorschriften dürfte für diese Diskrepanz zwischen Umsatz und Gewinn sorgen.

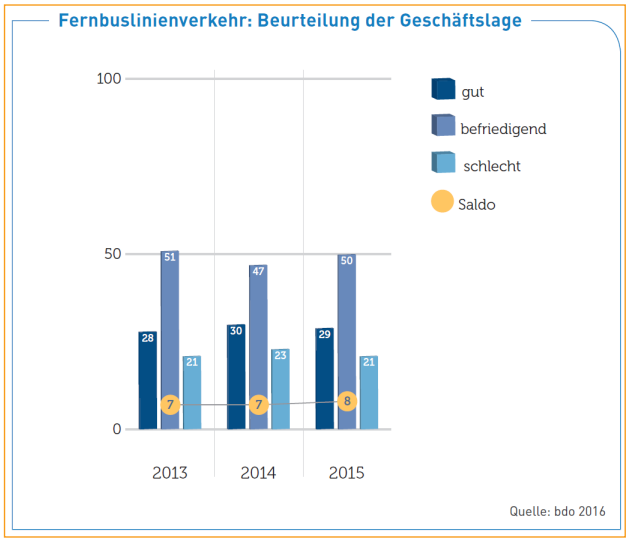
Die für den gesamten Nahverkehr positive Entwicklung bei den Passagierzahlen lässt sich auch an den Fahrgastzahlen im privaten ÖPNV ablesen. 84 % der Unternehmen beurteilen die Entwicklung positiv. Der Saldo liegt bei plus 8 und damit so gut, wie seit 2010 nicht mehr. Lediglich 16 % gaben an, 2015 gesunkene Fahrgastzahlen beobachtet zu haben. Nicht ausgewiesen werden in der bdo-Konjunkturumfrage die Unterschiede zwischen dem urbanen und dem ländlichen Raum.

Die im Fernlinienverkehr tätigen Mittelständler sind mit der allgemeinen Geschäftslage zufrieden. Im dritten Jahr des Bestehens des Marktes steigt der Saldo sogar um einen Punkt gegenüber den Vorjahren auf 8. Der Fokus im Jahr 2015 lag mit 50 % auf einer gleichbleibenden allgemeinen Geschäftslage, 29 % waren zufriedener als im Vorjahr. Damit hat sich der Markt fest etabliert und bietet allem Anschein nach ein solides Betätigungsfeld für die mittelständische private Busbranche. In den Umsätzen spiegelt sich der Anstieg der Fahrgastzahlen im dritten Jahr nach der Liberalisierung des nationalen Fernbusverkehrs wieder. Der positive Saldo

von 30 Punkten spricht dabei eine klare Sprache. Drei Mal in Folge haben die Unternehmer steigende Umsätze verbucht. 46 % gaben an, dass sich die Umsatzentwicklung 2015 verbessert hat, bei 38 % war sie gleichgeblieben.

Nach einem Gewinnsprung 2014 verschlechtert sich die Situation für die Fernbusunternehmen wieder, sie erreicht aber nicht die negativen Werte aus dem ersten Jahr der Liberalisierung, das von Anschubfinanzierungen geprägt war. Der Saldo bei der Gewinnlage liegt bei minus 10. Trotzdem berichten 68 % der Unternehmer von gleichbleibenden oder günstigeren Gewinnen. Der Rückgang beim Profit dürfte durchaus mit Neuinvestitionen in Busse erklärt werden.

Auch die im bdo organisierten Fernbusunternehmer verzeichneten 2015 wieder ein klares Plus bei den Fahrgastzahlen. Hatten sich die Zahlen von 2013 auf 2014 verdoppelt, ging der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer von einem starken, aber verlangsamten Wachstum 2015 aus. Das bestätigen die Zahlen, denn mit 43 % verbuchten weniger Unternehmen einen Anstieg als 2014 (45 %), auf steigendem Niveau sahen dafür die Unternehmen die gleichgebliebenen Fahrgastzahlen 2015 mit 40 %. 2014 waren es 36 %.



2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer

2.1. Europäische Politik und EU-Recht

Der sich in den vergangenen Jahren verstärkende Trend zu immer intensiveren Rechtsetzungen auf Europäischer Ebene mit direkten Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten hat sich auch 2015 fortgesetzt. Zahlreiche Verordnungen und Richtlinien aus Brüssel wirken unmittelbar oder nach Umsetzung ins nationale Recht. Hinzu kommen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs, die – besonders im Arbeitsrecht – direkte Auswirkungen entfalten.

EU-Entscheidung über Änderungen der Maße und Gewichte

Das Europäische Parlament hat am 10.03.2015 die Neuregelung der Richtlinie über die maximal zugelassenen Abmessungen und Gewichte bestimmter Straßenfahrzeuge (Neuregelung der RL 96/53/EG) beschlossen. Bereits im April 2013 hatte die Europäische Kommission eine Neuregelung initiiert, in der sie die Zulassung von LKW mit einer Gesamtlänge bis zu 25 Metern vorgeschlagen hatte. Dies wurde vom Parlament allerdings abgelehnt.

Jedoch dürfen LKWs künftig eine Tonne mehr wiegen, sofern diese von einem elektrischen Motor oder Hybridmotor angetrieben werden. In der Begründung heißt es, das zusätzliche Gewicht,

vor allem der Batterie, würde bei einer Gleichstellung alternativ und konventionell angetriebener LKWs zulasten der möglichen Zuladungskapazität der alternativ angetrieben LKWs gehen. Durch die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts dieser LKWs werde dieser Wettbewerbsnachteil ausgeglichen. Darüber hinaus wurde der Vorschlag bestätigt, das maximal zugelassene Gewicht von Bussen um eine Tonne zu erhöhen.

Bezüglich der Dimensionen der Fahrzeuge sind nun 15 Zentimeter längere Fahrzeuge erlaubt, wenn diese im kombinierten Verkehr verwendet werden. Dass die Verlängerung nur im kombinierten Verkehr zugelassen ist, geht auf eine Forderung des Europäischen Parlaments zurück. Weiterhin ist eine Verlängerung der Fahrzeuge um bis zu 50 cm aus Gründen der Verbesserung der Aerodynamik möglich. Zur Verbesserung der Aerodynamik und zur Verbesserung der Sicherheit werden künftig auch veränderte Fahrerkabinen zugelassen. Das veränderte Kabinendesign soll zum Beispiel die Rundumsicht des Fahrers verbessern (tote Winkel) und die Absorption der wirkenden Kräfte bei Unfällen mit anderen Fahrzeugen und Fußgängern verbessern.

Ein strittiger Punkt im Trilogverfahren war der Zeitpunkt der Einführung der Neuregelung. Einige LKW-Hersteller hatten sich für eine spätere Einführung ausgesprochen, weil sie erst kürzlich ihre Fahrerkabinen neu designt hatten. Sie argumentierten, dass eine schnelle Einführung der Neuregelung zu Mehrkosten und damit Wettbewerbsnachteilen für sie führe. Als Kompromiss soll die EU-Kommission nun bis 2016 die endgültige Regelung ausarbeiten, die dann bis 2018 vereinbart und etwa drei bis vier Jahre später eingeführt werden könnte.

Gleichfalls wurde beschlossen, dass für zweiachsige Kraftomnibusse zukünftig europaweit einheitlich ein zulässiges Gesamtgewicht von 19,5 Tonnen gelten soll. Bisher sind die Regelungen zum zulässigen Gesamtgewicht in Europa uneinheitlich. In Deutschland liegt das Gesamtgewicht für Zweiachser bekanntlich bei 18 Tonnen, in einigen anderen EU-Mitgliedstaaten teilweise deutlich darüber. Die Anhebung auf 19,5 Tonnen stellt eine jahrelange Forderung des bdo und seiner Landesverbände dar, für die sich der bdo in den zurückliegenden Monaten gemeinsam mit der IRU massiv eingesetzt hat. Die umfangreiche technische Fortentwicklung von Kraftomnibussen, besonders in puncto Umweltfreundlichkeit, aktiver und passiver Sicherheit sowie gemäß der Anforderungen an die Barrierefreiheit, hat das Gewicht der Busse deutlich ansteigen lassen. Daher war die Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts dringend geboten, um nicht an Beförderungskapazität einzubüßen.

EU-Kommission leitet Verfahren gegen Deutschland wegen Mindestlohngesetz ein

Die EU-Kommission hat offiziell ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen bestimmter Regelungen des Mindestlohngesetzes (MiLoG – s. Punkt Arbeits- und Sozialrecht) eingeleitet. Sollte es zu keiner Einigung der beiden Seiten kommen, kann die EU-Kommission die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof verklagen.

Die Kommission hält die Anwendung der deutschen Mindestlohnregelungen auf ausländische Berufskraftfahrer bei Transitfahrten durch Deutschland für nicht mit EU-Recht vereinbar. Die Kommission hat dazu verlauten lassen, dass sie zwar die Einführung eines Mindestlohns unterstütze, die Anwendung der MiLoG-Vorschriften auf den Transitverkehr und bestimmte grenzüberschreitende Beförderungsleistungen jedoch eine unverhältnismäßige Einschränkung der Dienstleistungsfreiheit und des freien Warenverkehrs bedeute. Zudem sei der Verwaltungsaufwand unangemessen und würde das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes behindern.

Die Bundesregierung hatte nach Protesten einiger Nachbarländer, vor allem Polen und Tschechien, schon Ende Januar 2015 die Anwendung des MiLoG bei Transitfahrten durch Deutschland bis zur weiteren Klärung europarechtlicher Fragen ausgesetzt, zugleich aber betont, dass man die Regelungen weiterhin für rechtmäßig halte.

Neue Definition für gefährliche Abfälle seit 01. Juni 2015

Die Eigenschaften, die gefährlichen Abfällen zugeordnet werden, basieren im Wesentlichen auf chemikalienrechtlichen Gefährlichkeitskriterien. Mit Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 wurden die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen auf europäischer Ebene grundlegend geändert. Die dort für Gemische festgelegte Übergangsbestimmung lief zum 01. Juni 2015 aus.

Zur Änderung abfallrechtlicher Bestimmungen hat die europäische Kommission die Verordnung (EU) Nr. 1357/2014 und den Beschluss 2014/955/EU, jeweils vom 18. Dezember 2014, erlassen. Die Verordnung enthält einen Anhang, in dem die gefahrenrelevanten Eigenschaften von Abfällen, angelehnt an die Verordnung Nr. 1272/2008, aufführt sind. Er wird ab 01. Juni 2015 den Anhang III der „Richtlinie über Abfälle“ ersetzen.

Mit Beschluss 2014/955/EU hat die europäische Kommission die Entscheidung 2000/532/EG geändert. Im Anhang zum Beschluss befindet sich ein neues europäisches Abfallverzeichnis. Der Beschluss gilt ebenfalls ab 1. Juni 2015. Der Vorläufer, die Entscheidung mit dem derzeit noch geltenden europäischen Abfallverzeichnis, hat die Bundesregierung mit der Abfallverzeichnis-Verordnung in Bundesrecht umgesetzt. Daher sind auch Änderungen im Bundesrecht zu erwarten.

Verordnung (EU) Nr. 361/2014 - Anpassung der EU-Kontrolldokumente

Durch Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 361/2014 der Kommission vom 9. April 2014 bedurfte es unter anderem der Überarbeitung des EU-Fahrtenblattes. Die Verordnung mit Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen hebt die Verordnung (EG) Nr. 2121/98 auf.

Unter anderem wurde das Deckblatt des EU-Fahrtenheftes geändert. Der Druck der aktualisierten Fahrtenbücher erfolgt seit April 2015. Jedoch behielten „alte Exemplare“ noch bis Ende 2015 Gültigkeit. Danach sind ausschließlich die neuen Fahrtenbücher zu verwenden! Verstöße führen zu unnötig hohen Bußgeldern. Im Ausland sind diese oft wesentlicher höher als in Deutschland. Aber auch hier werden für falsches Ausfüllen oder das Mitführen eines inkorrekten Fahrtenblattes Bußgelder bis zu 2000 Euro verhängt.

Die Fahrtenblätter sind in Heften zu jeweils 25 abtrennbaren Exemplaren in doppelter Ausfertigung zusammengefasst. Jedes Heft ist nummeriert. Die Fahrtenblätter sind zusätzlich von 1 bis 25 durchnummeriert. Das Original des Fahrtenblattes muss während der gesamten Fahrt mitgeführt werden. Das Fahrtenbuch wiederum muss nicht mitgeführt werden.

EU-Parlament und Rat einigen sich auf Kompromiss bei der Pauschalreiserichtlinie

Der Rat und das Parlament der Europäischen Union haben sich 2015 auf einen Kompromiss bei der Überarbeitung der sogenannten Pauschalreiserichtlinie 90/314/EWG geeinigt. Eine Revision dieser Richtlinie wurde notwendig, um die seit 1990 geänderten Marktbedingungen, insbesondere durch Online-Angebote, zu berücksichtigen.

Der bdo konnte gemeinsam mit anderen Verbänden der Reisebranche erreichen, dass Informationspflichten und Haftungsrisiken für Reiseveranstalter verglichen mit früheren Entwürfen im Umfang klar abgeschwächt wurden. Auch wurde bei den Rücktrittsrechten nachgebessert.

Erfreulich ist auch, dass die Entwicklungen im Online-Bereich nach einiger Zeit bewertet werden sollen und somit Raum für eine mögliche Nachbesserung der Regelungen zu „Durchklick-Angeboten“ besteht. Denn gerade bei den sogenannten „Click-Through“-Angeboten zeigt sich eine der Schwachstellen des Kompromisses. Diese Online-Angebote sollen zwar vom Grundsatz her von der Richtlinie erfasst werden, diese Einbeziehung dürfte jedoch aufgrund enger Definitionen in der Praxis kaum

Wirkung entfalten. Somit geht eines der zentralen Ziele der Überarbeitung der Richtlinie fehl, nämlich Wettbewerbsnachteile von Reisebüros gegenüber Online-Angeboten zu beseitigen.

Auch darüber hinaus bietet der Kompromiss Anlass zur Kritik. So halten die Branchenverbände die zusätzlichen Belastungen von Reiseveranstaltern teilweise für unsachgemäß und unverhältnismäßig. Reiseveranstalter sollen künftig beispielsweise die Mehrkosten wie zusätzliche Übernachtungen oder Beförderungsalternativen aufgrund unvorhergesehener Ereignisse weitestgehend allein übernehmen. Hier besteht eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung bei der Risikoverteilung der Vertragsparteien.

Lenk- und Ruhezeiten: Kontrollpraxis seit 02. März 2015

Am 02. März 2015 ist die erste Stufe der neuen EU-Verordnung über digitale Kontrollgeräte VO(EU) 165/2014, die schrittweise die VO 3821/85 aufhebt, in Kraft getreten.

Einige EU-Mitgliedsstaaten hatten angekündigt, das bekannte EU-Formblatt für berücksichtiungsfreie Tage (attestation of activities) mit Wirksamwerden der neuen Verordnung nicht mehr als gültigen Nachweis akzeptieren zu wollen, sondern stattdessen den Nachtrag auf der Fahrerkarte zu kontrollieren und bei Fehlen des manuellen Nachtrags Bußgelder zu verhängen. Problematisch ist dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass bei manchen Kontrollgeräten manuelle Nachträge der letzten 28 Tage technisch gar nicht möglich sind.

Aufgrund der zu befürchtenden Probleme bei Kontrollen im Ausland haben die Verkehrsunternehmerverbände bei der EU-Kommission auf Klärung dieser Situation gedrungen. Daraufhin hat die Kommission eine „vorläufige Leitlinie “ mit einer Übergangslösung erstellt, die wie folgt aussieht:

1. Die Fahrer sollen Zeiträume, die sie nicht im Fahrzeug verbracht haben, vor Fahrtantritt manuell nachtragen.
2. Wenn dies aus bestimmten technischen Gründen (z.B. ältere Gerätegeneration) nicht möglich war oder weil der Nachtrag einer längeren Abwesenheit (z.B. drei Wochen „andere Arbeit“) übermäßig aufwändig wäre, dürfen Fahrer das EU-Formblatt benutzen und die Kontrollbehörden sind angewiesen, bei fehlendem Nachtrag dieses Formblatt zu akzeptieren.

2.2. Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

2.2.1. Güterkraftverkehrsrecht

Keine BAG-Förderung für Berufskraftfahrerweiterbildungen mehr!

Anfang Januar 2015 wurde bekannt, dass die EU-Kommission gegenüber dem Bundesverkehrsministerium in einem Schreiben ihre Haltung bestätigt hat, wonach für gesetzlich verbindliche Weiterbildungsmaßnahmen keine Beilhilfen gewährt werden dürfen. Demzufolge sind Weiterbildungsmaßnahmen gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz und ADR-Fahrerschulungen im Rahmen der Fördermittelverfahren des BAG seit 2015 nicht mehr förderfähig. Zudem hat die EU-Kommission bestätigt, dass eine Förderung gesetzlich verpflichtender Weiterbildungsmaßnahmen nicht nur gegenüber den unmittelbar betroffenen Weiterbildungsteilnehmern ausgeschlossen ist, sondern auch gegenüber Unternehmen, die diese Schulungsmaßnahmen ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern freiwillig anbieten.

Zum Hintergrund

Mit der am 1. Juli 2014 in Kraft getretenen Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) wurde neu geregelt, dass für Aus-

bildungsmaßnahmen von Unternehmen zur Einhaltung verbindlicher Ausbildungsnormen der Mitgliedstaaten keine Beihilfen gewährt werden dürfen. Im Gegensatz zur bisherigen Praxis der BAG-Fördermittelvergabe waren aus Sicht des BMVI Weiterbildungsmaßnahmen nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) sowie ADR-Fahrerschulungen somit nicht mehr förderfähig.

Auf Drängen der Verbände der Verkehrswirtschaft hat das BMVI im Dezember 2014 schriftlich bei der Europäischen Kommission um Bestätigung gebeten, dass die AGVO staatlichen Fördermaßnahmen dann nicht entgegensteht, wenn sich die verbindlichen Ausbildungsnormen an das Fahrpersonal richten, und die Unternehmen die Kosten dieser Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen lediglich freiwillig übernehmen.

Die Europäische Kommission geht jedoch in ihrer Rechtsauffassung davon aus, dass es keinen Unterschied macht, ob eine Ausbildung für die Transportunternehmen oder für die Fahrer verpflichtend ist. Denn die Transportunternehmen könnten die betreffenden Maßnahmen ihren Fahrern nur dann anbieten, wenn sie entweder qualifiziertes Personal einstellen oder ihr Personal an den entsprechenden Ausbildungen teilnehmen lassen würden.

Änderungen mautpflichtiger Bundesstraßen und Erweiterung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht

Im Berichtsjahr wurden drei wesentliche Änderungen bei der LKW-Maut wirksam: ab 01. Juli 2015 wurde das Netz der mautpflichtigen Bundesstraßen und Abschnitte von Bundesstraßen erweitert und zum 01. Oktober 2015 die Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ausgeweitet. Ebenfalls zum 01. Oktober wurden die Mauttarife geändert. Hierzu ist am 19. Juni 2015 das Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes veröffentlicht worden. Am 23. Juni 2015 wurde im Bundesanzeiger die Liste der ab 1. Juli 2015 mautpflichtigen Bundesstraßen und Abschnitte von Bundesstraßen bekannt gegeben.

Höhere Buß- und Verwarngelder bei GüKG-Verstößen

Zuwiderhandlungen gegen die Genehmigungs- und Mitführungspflichten aus dem Güterkraftverkehrsgesetz werden seit dem 1. August 2015 mit bis zu 25 % höheren Bußgeldern geahndet. Der Bund/Länder-Fachausschusses GüKG hat zum 1. August 2015 den Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) geändert. Die neue Fassung ersetzt die bis 31. Juli 2015 gültige Version aus dem Jahr 2011. Die Regelsätze des neuen Buß- und Verwarnungsgeldkatalogs liegen um 20 bis 25 % über denen des bisherigen Katalogs. Die Bußgeldtatbestände selbst haben sich durch das Inkrafttreten des neuen Katalogs nicht geändert.

2.2.2. Personenbeförderungsrecht

BAG-Bericht zum liberalisierten Fernbusmarkt

Das BAG (Bundesamt für Güterverkehr) hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur den liberalisierten nationalen Fernbuslinienmarkt analysiert. Die Anfang Februar 2015 vorgelegte Marktanalyse beleuchtet das vorhandene Fernbusangebot und skizziert die Nachfrageseite hinsichtlich der Kundenstruktur sowie der zugrundeliegenden Fahrtzwecke. In einem zweiten Teil geht die Studie auf den Arbeitsmarkt, die Arbeitsbedingungen der Fernbusfahrer und die Kontrollergebnisse des Bundesamtes ein.

Die Studie zeigt, dass alle Versuche, mit unsachgemäßer und interessengeleiteter Kritik den Fernbus in ein schlechtes Licht zu rücken, widerlegt sind. Die Fahrgäste haben die hervorragende Qualität des Busses schon lange erkannt. In dem BAG-Bericht wurde auch von den durch-

geführten Straßenkontrollen berichtet. Die Beanstandungsquote bei den vom BAG im ersten Halbjahr 2014 durchgeführten Kontrollen der Fahrpersonalvorschriften lag bei 8,79 %. Die Beanstandungsquote zeigte sich dabei geringer als beim gesamten Personenverkehr (11,47 %). Betrachtet nach der Herkunft der Fahrzeuge wurden im Fernbussegment 7,59 % der deutschen Fahrzeuge beanstandet.

Das Strecken- bzw. Verbindungswachstum werde in etwa ein bis zwei Jahren eine Art Endausbaustadium erreichen. Bei langfristigen Prognosen werde von einem Beförderungsaufkommen in Höhe von 25 Mio. Personenfahrten im Jahr 2030 ausgegangen.

Das schnelle Wachstum des Fernbussegments verdanke die Branche zu einem wesentlichen Anteil den neuen Möglichkeiten, die sich heute für eine schnelle Vermarktung über die sozialen Medien bzw. Netzwerke bieten.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Bundestag verabschiedet Gesetze zur PKW-Maut

Gemeinsam mit der Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes bezüglich der Änderungen der LKW-Maut ist Ende März 2015 auch das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) vom Bundestag verabschiedet worden. Zu beiden Gesetzen beschloss das Parlament auch Entschließungsanträge der Koalitionsfraktionen mit Festlegungen zu Monitoring, Weiterentwicklung und anderen verkehrspolitischen Themen.

Bei der Infrastrukturabgabe haben die Koalitionsfraktionen noch größere Änderungen vorgenommen. Diese betreffen neben Fragen der Verwaltungsabläufe vor allem die Mautsätze für Kurzzeitvignetten. Diese sollen nun in Abhängigkeit von der Höhe einer Jahresvignette für das jeweilige Fahrzeug in jeweils drei Preisstufen für 10-Tages- bzw. Zwei-Monats-Vignetten differenziert werden. Hierdurch wird einerseits ein wesentlicher Kritikpunkt der EU-Kommission aufgegriffen, auf der anderen Seite allerdings der administrative Aufwand beim Vertrieb der Vignetten deutlich gesteigert. Überlegungen zu Sonderregeln für grenznahe Bereiche (z.B. bis zu 30 km mautfreie Strecke) wurde in den Beratungen verworfen. In der Bundestagsdebatte verwies der Bundesverkehrsminister hierzu darauf, dass Bundesstraßen für ausländische Kfz mautfrei blieben und somit die Möglichkeit zur mautfreien Mobilität in den Grenzregionen gegeben sei.

Da die EU-Kommission wegen einzelner, ihrer Auffassung nach europarechtswidriger Regelungen zur Infrastrukturabgabe ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik eingeleitet hat, wurde die Umsetzung des beschlossenen Gesetzes Mitte 2015 zunächst gestoppt. Der zeitliche Horizont der Umsetzung ist bislang ungewiss.

2.4. Umwelt- und Abfallrecht

Änderung der 4. BImSchV

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 06.03.2015 den Regierungsentwurf zur Änderung der 4. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) gebilligt und damit die Vorschriften für genehmigungsbedürftige Abfallbehandlungsanlagen erheblich verschärft.

Die Änderung betrifft die Einstufung von Anlagen zur Verwertung und Beseitigung von Abfällen und sonstigen Stoffen nach Punkt 8 der 4. BImSchV als IED-Anlagen und die Festlegung der Verfahrensarten für die Genehmigung.

Nach der Neuregelung werden sonstige Abfallbehandlungsanlagen für gefährliche Abfälle mit einer Durchsatzkapazität von 10 Tonnen oder mehr pro Tag des Auffangtatbestandes der Nr. 8.11.2.1 als IED-Anlage geführt und dem förmlichen Genehmigungsverfahren unterzogen. Abfallanlagen zur Behandlung nicht gefährlicher

Abfälle, soweit sie Abfälle für die Verbrennung oder Mitverbrennung vorbehandeln oder es sich um die Behandlung von Schlacken oder Aschen handelt und die eine Durchsatzkapazität von 50 Tonnen oder mehr pro Tag haben (8.11.2.3), unterliegen nunmehr ebenfalls als IED-Anlagen dem förmlichen Genehmigungsverfahren.

Die Behandlung sonstiger nicht gefährlicher Abfälle mit einer Durchsatzkapazität von 10 Tonnen oder mehr pro Tag unterliegt weiterhin dem vereinfachten Genehmigungsverfahren (Punkt 8.11.2.4).

Durch die Änderung sollen die Regelungen der 4. BImSchV an europarechtliche Vorgaben durch die Richtlinie 2012/27/EU zur Energieeffizienz angepasst werden. Dabei gehen die tatsächlich beschlossenen Änderungen jedoch ohne sachlichen Grund über die Vorgaben dieser Richtlinie hinaus. Die Bundesregierung hat damit zum wiederholten Male schlechtere Bedingungen für deutsche Entsorgungsunternehmen geschaffen, als für Unternehmen in anderen europäischen Ländern und die Wettbewerbsgleichheit erneut erschwert.

ElektroG durch Bundestag angenommen

Am 02. Juli 2015 hat der Bundestag der Novelle des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes zugestimmt. Dabei wurden auch wesentliche Änderungsanträge des Umweltausschusses angenommen: Bei der Abgrenzung gewerblich genutzter Altgeräte (B2C) zu denen aus privaten Haushalten (B2B) wird es bei der aktuellen Rechtslage und bestehenden Praxis bleiben. Das heißt, dass für alle Altgeräte, die im Gewerbe anfallen, auch Dual-Use Geräte, sofern diese in Beschaffenheit und Menge nicht mit Geräten aus privaten Haushalten vergleichbar sind, entweder die Hersteller für die Entsorgung verantwortlich sind oder der Letztbesitzer. Diese Geräte unterliegen also weiterhin keiner Andienungspflicht.

Bei der Erfassung von Altgeräten die Lithium-Batterien oder –Akkus enthalten (Batteriebetriebene Altgeräte) folgten die Parlamentarier dem Vorschlag, wonach die zukünftige Sammelgruppe 5 aus zwei Einheiten bestehen. In einer Transporteinheit (Mindestabholmenge 30m³) sollen alle Geräte erfasst werden, die nur mit Kabel funktionieren. Daneben müssen batteriebetriebene Altgeräte separiert in ADR-konformen Behältnissen erfasst und nach den gefahrgutrechtlichen Transportvorschriften transportiert werden. Für diese Transporteinheit soll eine Mindestabholmenge von 5m³ gelten.

Bei der Separierung von Nachtspeicherheizgeräten hat der Bundestag leider eine Einschränkung vorgenommen. Diese Pflicht soll nur für diejenigen Geräte gelten, die Asbest oder sechswertiges Chrom enthalten. Kann nachgewiesen werden, dass dies nicht so ist, sollen die Geräte direkt in der SG 1 gesammelt werden können.

Des Weiteren hat sich der Bundestag dafür ausgesprochen, dass der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger bei Optierung nun monatlich die an eine Erstbehandlungsanlage abgegebenen Mengen melden muss. Der ursprüngliche Entwurf hatte eine unverzügliche Meldung vorgesehen.

Nicht gefolgt ist der Bundestag, dem Vorschlag des Bundesrates, den Begriff „Erstbehandlung“ durch „Behandlung“ zu ersetzen. Denn damit wird der feststehende Begriff der Erstbehandlung nicht durch den allgemeinen abfallwirtschaftlichen Begriff der Behandlung aufgeweicht.

Abb.: Gehört in Deutschland zum gewohnten Straßenbild: die gelbe Tonne zur Erfassung von Verpackungsabfällen

Bundesumweltministerium legt Entwurf eines Wertstoffgesetzes vor

Das Bundesumweltministerium strebt deutlich höhere Recyclingquoten an. Mit einem neuen Wertstoffgesetz will das Ministerium unter anderem dafür sorgen, dass mindestens 72 % der Kunststoffabfälle, die bei privaten Haushalten anfallen, als Rohstoff weiterverwendet werden. Die Sammlung und das Recycling von Wertstoffen sollen deshalb noch effizienter und einfacher werden.

Der im Oktober 2015 vorgelegte Entwurf eines Wertstoffgesetzes sieht vor, die bisherige gelbe Tonne in eine Wertstofftonne umzuwandeln und den Einsatz recyclingfähiger Materialien zu fördern. In der Wertstofftonne können nicht nur Verpackungen, sondern auch andere Haushaltsabfälle aus Kunststoff und Metall gesammelt werden, zum Beispiel Kleiderbügel und kaputte Bratpfannen. Damit lassen sich zusätzlich bis zu 5 kg Wertstoffe pro Einwohner und Jahr hochwertig recyceln.

Um die Recyclingquoten insgesamt deutlich zu erhöhen, wird unter anderem die bestehende Produktverantwortung erweitert – also die Verantwortung der Hersteller und des Handels für die Entsorgung eines Produktes.

Zukünftig gilt sie nicht nur für Verpackungen sondern auch für weitere Produkte aus Kunststoff und Metall.

Die dualen Systeme sollen laut Entwurf wie bisher die Wertstoffe einsammeln, sortieren und verwerten. Dafür werden sie vom Handel und der Industrie über Lizenzentgelte für die Produkte und Verpackungen finanziert. Gleichzeitig wird die Rolle der Kommunen gestärkt: Sie entscheiden zum Beispiel darüber, wie die Abfälle vor Ort gesammelt werden: in einer Tonne oder in Säcken. Außerdem legen sie fest, wann und wie oft die Abfälle abgeholt werden.

Der Gesetzgebungsprozess wurde im Berichtsjahr allerdings nicht abgeschlossen, im Gegenteil: infolge starker Differenzen zwischen den privaten Entsorgern und der kommunalen Seite sowie damit zusammenhängender Fragen kam das Vorhaben ins Stocken. Zurzeit bestehen erhebliche Zweifel, ob eine Verabschiedung in der laufenden Legislaturperiode überhaupt noch realistisch ist.

Gewerbeabfallverordnung: BMUB legt Arbeitsentwurf vor

Das Bundesumweltministerium hat im Februar 2015 einen Arbeitsentwurf sowie im September einen 2. Arbeitsentwurf zu einer neuen Gewerbeabfallverordung veröffentlicht.

Die Verordnung gilt für die Bewirtschaftung, insbesondere die Erfassung, die Vorbehandlung, die Vorbereitung zur Wiederverwendung, das Recycling und die sonstige Verwertung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von Bau- und Abbruchabfällen und sonstiger beim Rückbau, bei der Sanierung oder der Reparatur technischer Bauwerke anfallender Abfälle.

Neben der grundsätzlichen Getrennthaltungspflicht wird für dennoch anfallende Abfallgemische ein Vorbehandlungsgebot geregelt. Für die technische Ausstattung dieser Anlagen sollen zukünftig Mindestanforderungen vorgeschrieben werden. Bei der Vorbehandlung müssen mindestens 85 Masseprozent der werthaltigen Abfälle aussortiert werden. Davon sollen 50% einem Recyclingverfahren zugeführt werden.

Auch bei Bau- und Abbruchabfällen schreibt der Arbeitsentwurf eine grundsätzliche Pflicht zur getrennten Erfassung von verschiedenen aufgelisteten Abfällen fest (z.B. Glas, Kunststoff, Metallen, Verpackungen aus Papier und Pappe, Holz, Dämmmaterial, Bitumengemische, Gipsbaustoffe, Beton usw.) fest. Erstmalig werden Pflichten zur grundsätzlich getrennten Erfassung von sonstigen Abfällen (z.B. Schlacken und Aschen), die beim Rückbau, bei der Sanierung oder der Reparatur technischer Bauwerke anfallen und deren Zuführung zur Aufbereitung, festgelegt.

Der Verordnungsentwurf schreibt schließlich Eigenkontrollen der Betreiber von Vorbehandlungsanlagen bei Abfallan- und Abfallauslieferung vor, die Angaben zum An- und Auslieferer sowie zu Art und Menge der Abfälle und der Daten zur Bestätigung der weiteren Entsorgung umfassen. Ferner wird eine halbjährliche Fremdüberwachung zur Überprüfung der Anlage und der Ergebnisse der Eigenkontrollen festgelegt. Die wesentlichen Betriebsdaten, Sortierquoten und Recyclingmengen sind im Betriebstagebuch festzuhalten und mindestens 5 Jahre aufzubewahren.

Auch hier ist wegen teils stark differierenden Auffassungen der beteiligten Kreise zweifelhaft, ob und wann der Verordnungsentwurf beschlossen wird. Insbesondere die vorgesehenen Regelungen zur Bauabfallentsorgung stoßen – trotz einiger Veränderungen des zweiten gegenüber dem ersten Arbeitsentwurf - auf erhebliche Kritik, ebenso wie die in der Anlage zum Entwurf definierten technischen Mindestanforderungen an Vorbehandlungsanlagen.

Novellierung der EfbV - Bundesumweltministerium legt Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Fortentwicklung der abfallrechtlichen Überwachung vor

Ende Juli hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Fortentwicklung der abfallrechtlichen Überwachung vorgelegt. Kernpunkte sind die Entwürfe der novellierten Entsorgungsfachbetriebeverordnung und der Abfallbeauftragtenverordnung. Darüber hinaus sind Änderungen in weiteren abfallrechtlichen Verordnungen vorgesehen. Die betroffenen Wirtschaftsverbände hatten bis Anfang September die Möglichkeit, zu den Entwürfen Stellung zu nehmen. Der zunächst für das Jahresende avisierte Referentenentwurf wurde allerdings 2015 nicht mehr veröffentlicht.

OVG Bautzen und VG Schleswig: Gewerbliche Sammlung von Sperrmüll zulässig!

Seit Inkrafttreten des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) Mitte 2012 gab es heftige Auseinandersetzung bezüglich sogenannter gewerblicher Sammlungen bestimmter Abfallstoffe aus privaten Haushaltungen. Da für die Durchführung – auch bereits sein vielen Jahren bestehender – Sammlungen dieser Art eine Anzeigepflicht gegenüber der zuständigen Behörde besteht, folgten deutschlandweit auf der derartige Anzeigen oftmals eine behördliche Untersagung oder Befristung der angezeigten Betätigung. Das betraf oftmals Alttextilien, aber auch Sperrmüll, Schrotte, Grünschnitt und teils auch Baumischabfall. Gerade die Sammlung von Sperrmüll ist dabei heftig umstritten. Allerdings neigt die Rechtsprechung inzwischen beim Sperrmüll eher zu einer für private Entsorger positiven Auffassung: Mit Beschluss vom 18.02.2015 (4 B 52/14) hat das Sächsische Oberverwaltungsgericht (OVG) Bautzen klargestellt, dass Sperrmüll kein „gemischter Abfall“ im Sinne des §17 Abs. 2 Satz 2 KrWG ist und damit grundsätzlich auch im Rahmen gewerblicher Sammlungen eingesammelt und verwertet werden darf.

Wie schon in der ersten Instanz das Verwaltungsgericht Dresden verweist auch das OVG Bautzen darauf, dass sich schon nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut ergebe, dass lediglich „gemischte Siedlungsabfälle“ der AVV 20 03 01, nicht aber auch Sperrabfälle der AVV 20 03 07 einer gewerblichen Sammlung nicht zugänglich sein sollen. Zudem bestätigten dies auch entsprechende europarechtliche Vorgaben, namentlich der Abfallrahmenrichtlinie, und die Gesetzesmaterialien des KrWG. Insbesondere zeige die Gesetzgebungsgeschichte, so das OVG, dass der Gesetzgeber tatsächlich nur Abfälle der AVV 20 03 01 vom Zugriff gewerblicher Sammler habe ausschließen wollen. Denn vor dem Hintergrund, dass dieser im Gesetzgebungsverfahren ausdrücklich klargestellt habe, dass er die gemeinnützige und gewerbliche Sammlung von „Wertstoffgemischen“ zulassen wolle, sei davon auszugehen, dass er es ebenfalls ausdrücklich geregelt hätte, wenn er ge-

rade Sperrmüll in die Rückausnahme des § 17 Abs. 2 Satz 2 KrWG hätte einbeziehen wollen.

Nach der Entscheidung des OVG Bautzen hat das Verwaltungsgericht Schleswig im März 2015 eine vergleichbare Entscheidung getroffen. Danach handelt es sich bei Sperrmüll nicht um gemischten Abfall aus privaten Haushalten, somit bestehe auch keine Überlassungspflicht an den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger. Der Abfall kann insofern im Rahmen gewerblicher Sammlungen erfasst werden. Diese Entscheidung fällte das VG Schleswig im Rechtsstreit zwischen der Remondis GmbH & Co. KG und dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (Az.: 6 A 127/13 vom 05.03.2015).

Beide Gerichte positionierten sich mit ihren Entscheidungen in erfreulicher Deutlichkeit gegen die zwischenzeitlich in mehreren Bundesländern (u. a. NRW) ergangenen Verwaltungsanweisungen und Vollzugshilfen, welche die Sammlung von Sperrmüll (und ebenso von gemischten Bau- und Abbruchabfällen) für generell unzulässig ansehen. Es bleibt zu hoffen, dass auch die übrigen Gerichte, die aktuell mit der Frage der Zulässigkeit gewerblicher Sperrmüllsammlungen befasst sind – allen voran das OVG Münster –, zeitnah in gleicher Weise entscheiden werden, so dass sich hier möglichst bald eine belastbare Rechtsprechungspraxis zu Gunsten der gewerblichen Sammler herausbildet.

Praktische Umsetzung neues Eich- und Messwesen - Speicherung der Taragewichte seit dem 01.01.2015 nicht mehr zulässig!

Im Gegensatz zur vorher durchaus gängigen Praxis ist es seit dem 01.01.2015 gem. § 26 Absatz 2 Satz 2 Mess- und Eichverordnung nicht mehr zulässig, das Taragewicht für Kraftfahrzeuge pauschal zu speichern. Es muss vielmehr stets in unmittelbarem Zusammenhang mit dem beladenen Zustand festgestellt werden.

Sofern es sich um Vorgänge handelt, bei denen eine Zuladung ermittelt werden soll, ist daher zunächst das leere Fahrzeug zu wiegen. Bei Entladevorgängen ist das Fahrzeug unmittelbar nach der Entladung zur Bestimmung der Taragewichte zu wiegen.

Das Mess- und Eichgesetz muss von allen Verwendern von Messgeräten beachtet werden, die Messgeräte im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit - oder im amtlichen Verkehr oder Messgeräte im öffentlichen Interesse verwenden. Dasselbe gilt auch für die Verwendung von Messwerten, wie beispielsweise Wiegescheinen. Typische Beispiele für Verwendungsbereiche von Messgeräten, auf die die Vorschriften des Mess- und Eichgesetzes anzuwenden sind, sind unter anderem Fahrzeugwaagen, Annahmewaagen in Abfallsammelfahrzeugen oder Metallwaagen bzw. Waagen mit denen Verwiegungen bei der Annahme/Abgabe von Waren vorgenommen werden.

Aus § 23 der Mess- und Eichverordnung ergibt sich außerdem, dass das Messgerät über die erforderliche Genauigkeit verfügt, für die vorgesehenen Umgebungsbedingungen geeignet ist und innerhalb des zulässigen Messbereichs eingesetzt wird. Das bedeutet, dass die Waage dem Zweck beziehungsweise der zu wiegenden Ware angemessen sein muss.

Offenbar verlief die praktische Umsetzung dieser Neuregelung nicht ganz unproblematisch. Darüber hinaus entsteht den betroffenen Transportunternehmen durch die Mehrverwiegungen teilweise ein erheblicher zusätzlicher Aufwand infolge der an den Waagen entstehenden Wartezeiten. Auf Bundesebene haben sich einzelne Verbände betroffener Branchen (Entsorgung, mineralische Baustoffe/Schüttgüter) untereinander zur Umsetzung der neuen Vorschriften ausgetauscht.

So wurde auch bekannt, dass das Bayerische Landesamt für Maß und Gewicht den Verwendern von Fahrzeugwaagen in Bayern eine Frist bis zum 31.12.2016 eingeräumt, die Prozesse entsprechend anzupassen.

2.5. Arbeits- und Sozialrecht

Mindestlohngesetz

Mit dem zum 01.01.2015 wirksam gewordenen Mindestlohngesetz (MiLoG) ist erstmals in Deutschland ein flächendeckender gesetzlicher Mindestlohn in Höhe von EUR 8,50 brutto je Stunde wirksam geworden. Abgesehen von der aus Arbeitgebersicht generellen Kritik an diesem Rechtsinstrument waren bei Inkrafttreten des Gesetzes zahlreiche Fragestellungen ungeklärt, die auf unbestimmte Rechtsbegriffe und unscharfe Formulierungen sowie offenkundige Lücken im Gesetzestext zurückzuführen waren. So fehlten klare Abgrenzungsfestlegungen zwischen Arbeits- und Bereitschaftszeit, was sich aufgrund der Sonderregelungen des § 21 a Arbeitszeitgesetz für das Verkehrsgewerbe als besonders problematisch erwies. Erschwerend kam hinzu, dass das in der Gesetzesentwicklung federführende Bundesarbeitsministerium zu einzelnen Regelungen andere Auffassungen vertrat als die mit der Überwachung der Vorschriften betraute Zollverwaltung. Die sehr kurze Vorlauffrist der Durchführungsverordnungen zum MiLoG ließ den Unternehmen keine Zeit, fristgerecht die oft notwendigen Anpassungen der arbeitsvertraglichen Regelungen in den Betrieben zu veranlassen. Mit dem neuen Gesetz einher gingen zudem strenge Aufzeichnungspflichten, die in den Unternehmen teils erheblichen Mehraufwand zur Folge hatten.

Auf Druck der EU-Kommission wurde die Überwachung der Einhaltung der Mindestlohnvorschriften im für das Verkehrsgewerbe bedeutsamen Marktsegment des grenzüberschreitenden und des Kabotageverkehrs bis auf weiteres ausgesetzt. Gerade dort, wenngleich überwiegend beschränkt auf den Güterverkehr, sind seit Jahren Dumpinglohnpraktiken zu beklagen, die deutschen und anderen westeuropäischen Unternehmen erhebliche Wettbewerbsnachteile bescheren. Das Aussetzen der Überwachung ausgerechnet auf diesem Marktfeld führte im Verkehrsgewerbe weithin zu Unverständnis.

Als weiterhin sehr problematisch beurteilt wird die Auftraggeberhaftung, sowohl was die Arbeitnehmeransprüche auf Mindestlohn als auch was öffentlich-rechtliche Verpflichtungen betrifft.

Im Rahmen einer Bilanz des MiLoG nach sechs Monaten erkennt das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) Nachbesserungsbedarf bei den Dokumentationspflichten.

Folgende Änderungen – von wirklichen Erleichterungen kann sicher nicht gesprochen werden - gelten seit 01.08.2015:

- Der Schwellenwert des verstetigten Monatsentgelts zur Dokumentationspflicht wird von 2.958,01 € auf 2.000,01 € brutto abgesenkt, wenn der Arbeitgeber dieses verstetigte Entgelt für die letzten zwölf Monate nachweislich gezahlt hat. Bei Neueinstellungen gilt im Prinzip für die ersten 12 Monate die Dokumentationspflicht. Bei kurzfristigen Beschäftigungsverhältnissen muss der Arbeitgeber 2.985,01 € im Monat nachweisen, damit keine Aufzeichnungspflicht entsteht.

- Bei der Beschäftigung von nahen Familienangehörigen (Ehegatte, eingetragene Lebenspartnerschaft, Kinder und Eltern) kann auf die Aufzeichnungspflicht verzichtet werden. Vorrausetzung ist jedoch ein bestehender Arbeitsvertrag.

Auch das Bundesverfassungsgericht musste sich mit dem MiLoG beschäftigen. Mit Beschlüssen vom 25.06.2015 hat die 3. Kammer des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts drei Verfassungsbeschwerden gegen das Mindestlohngesetz nicht zur Entscheidung angenommen, da sie sich als unzulässig erwiesen haben. Eine Verfassungsbeschwerde von 14 ausländischen, auch im Inland tätigen Transportunternehmen genügt nicht dem Grundsatz der Subsidiarität, denn die Unternehmen sind gehalten, sich zunächst an die Fachgerichte zu wenden (1 BvR 555/15). Gleiches gilt für einen 17-jährigen Arbeitnehmer in der Systemgastronomie, der eine Verletzung von Art. 3 Abs. 1 GG rügt, weil Volljährige für dieselbe Tätig-

keit den gesetzlichen Mindestlohn erhalten (1 BvR 37/15); auch darüber müssen zunächst die Fachgerichte entscheiden. Eine Verfassungsbeschwerde gegen die zeitlich verzögerte Einführung des Mindestlohnes für Zeitungszustellerinnen und Zeitungszusteller ist mangels hinreichender Angaben zur tatsächlichen Situation nicht hinreichend substantiiert und deswegen ebenfalls unzulässig (1 BvR 20/15).

In Anbetracht der vielfältigen Kritikpunkte an diesem Gesetz war es nicht überraschend, dass sich alsbald die Arbeitsgerichte mit verschiedenen Fragestellungen beschäftigen mussten, relativ schnell wurden erste Urteile gefällt. Mit weiteren Entscheidungen in den nächsten Jahren ist zu rechnen.

Zeitgrenze für „kurzfristige Beschäftigung“ ab dem 01.01.2015 geändert

Mit der Einführung des Mindestlohns wurden auch die Höchstgrenzen für die kurzfristige Beschäftigung auf 3 Monate (statt bisher 2 Monate) oder 70 Arbeitstage (statt bisher 50 Arbeitstage) ausgeweitet. Die Regelung ist zunächst auf 4 Jahre – bis zum 31.12.2018 – begrenzt.

Die kurzfristige Beschäftigung ist wie zuvor sozialversicherungsfrei. Eine kurzfristige Beschäftigung liegt allerdings nicht mehr vor, wenn zwar die maßgebliche Zeitdauer im Laufe eines Kalenderjahres nicht überschritten wird, jedoch die Beschäftigung im Rahmen eines Dauerarbeitsverhältnisses oder eines regelmäßig wiederkehrenden Arbeitsverhältnisses ausgeübt wird.

Neue Betriebssicherheitsverordnung in Kraft

Die Betriebssicherheitsverordnung regelt die wichtigsten Anforderungen. Sie wurde reformiert, die neue Fassung gilt seit dem 1. Juni 2015.

Die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) gilt für jede Tätigkeit, die mit Werkzeugen, Maschinen, Fahrzeugen, Geräten oder Anlagen durchgeführt wird. Neben allgemeinen Bestimmungen enthält die Betriebssicherheitsverordnung eine Vielzahl konkreter Anforderungen: Die Prüfung von Kranen und von Druckbehältern ist zum Beispiel genau geregelt. Auch für den Betrieb von Fahrzeugen gelten besondere Vorschriften: Sie gehören wie Baumaschinen zu den mobilen, selbstfahrenden Arbeitsmitteln, auf die der Anhang 1 der Verordnung eingeht.

Gesetz zur Stärkung der Gesundheitsförderung und Prävention – Präventionsgesetz (PrävG)

Das „Gesetz zur Stärkung der Gesundheitsförderung und der Prävention“ (Präventionsgesetz – PrävG) ist – nach drei vergeblichen parlamentarischen Anläufen in den letzten zehn Jahren – im vergangenen Jahr vom Bundestag beschlossen und vom Bundesrat gebilligt worden.

Das PrävG bezweckt die Schaffung struktureller Voraussetzungen für Gesundheitsförderung und Prävention „ in jedem Lebensalter und in allen Lebensbereichen“ (sog. „Lebenswelten“) insbesondere durch stärkere Kooperation der Sozialversicherungsträger. Es beinhaltet auch Auswirkungen auf die betriebliche Gesundheitsförderung zu motivieren und eine stärkere Verflechtung mit dem Arbeitsschutz herbeizuführen. Auch sollen beruflich oder familiär besonders Belastete wie etwa Schichtarbeiter oder pflegende Angehörige bestimmte Präventionsangebote leichter in Anspruch nehmen können.

Mit seiner Veröffentlichung Ende Juli 2015 im Bundesgesetzblatt sind wesentliche Teile des PrävG in Kraft getreten. Diese betreffen u.a. die Entwicklung einer Nationalen Präventionsstrategie durch die Sozialversicherungsträger sowie deren Umsetzung und Fortschreibung im Rahmen der Nationalen Präventionskonferenz, der kommunalen Spitzenverbände und Sozialpartner auf Ziele und Vorgehen verständigen sollen oder auch die stärkere Einbindung der Betriebsärzte bei der betrieblichen Gesundheitsförderung.

Am 1. Januar 2016 treten sodann diejenigen Artikel des PrävG in Kraft, die eine Erhöhung der Ausgaben für Prävention und Gesundheitsförde-

rung de Krankenkassen von 3,09 Euro auf sieben Euro jährlich für jeden Versicherten sowie neue Leistungen der Pflegekassen für Prävention in stationären Pflegeeinrichtungen betreffen.

Von Seiten der Wirtschaft wurde das PrävG für einen verfehlten Ansatz kritisiert. So ist zu befürchten, dass die geplanten Maßnahmen die gefährdeten Zielgruppen nicht oder nicht ausreichend erreichen, sondern vor allem diejenigen, die sich schon jetzt um ihre individuelle Gesunderhaltung kümmern. Auch sind die durch das PrävG entstehenden Kosten ausschließlich von den Sozialversicherungsträgern aufzubringen, und damit aus Beitrags- und nicht aus Steuermitteln, obwohl Prävention eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist. Zudem bleibt abzuwarten, auf welche Weise die untereinander im Wettbewerb stehenden gesetzlichen Krankenkassen ihre Verpflichtung zu stärkerer Kooperation umsetzen werden.

Änderung der Fahrpersonalverordnung

Mit Wirkung zum 10.03.2015 ist die Fahrpersonalverordnung geändert worden. Die alle Gewerbezweige (Güter- und Personenverkehr) treffende wesentlichste Änderung betrifft die Auftraggeberpflichten. In § 20a Absatz 2 der geänderten Fahrpersonalverordnung heißt es nach einer Ergänzung des Verordnungsentwurfs durch die Bundesländer im Bundesrat nun ergänzend: „Die an der Beförderungskette beteiligten Unternehmen haben mit dem Ziel, die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, zusammenzuarbeiten und sich abzustimmen. Der jeweilige Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen die Vorschriften einhält. Er hat sich vor dem Vertragsabschluss mit einem Verkehrsunternehmen und während der Vertragslaufzeit in angemessenen Zeitabständen darüber zu vergewissern und darauf hinzuwirken, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen aufgrund seiner personellen und sachlichen Ausstattung sowie seiner betrieblichen Organisation in der Lage ist, die vorgesehenen Transportaufträge unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen.“

Die Unternehmen hatten nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums auch schon zuvor Maßnahmen zu ergreifen, um dieser Verantwortung nachzukommen. Nach Auffassung der Länder bedurfte diese Vorschrift aber einer Konkretisierung dahingehend, dass sich der Auftraggeber darüber zu vergewissern habe, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen aufgrund seiner personellen und sachlichen Ausstattung sowie seiner betrieblichen Organisation in der Lage sei, die vorgesehenen Transportaufträge unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen.

Mit der erfolgten Konkretisierung der Mitverantwortung des Hauptauftragnehmers ändert sich nicht, dass die primäre Verantwortung für die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr bei dem unmittelbaren Arbeitgeber liegt, der das eingesetzte Fahrpersonal beschäftigt. Von den Unternehmen wird lediglich verlangt, dass sie sich bei der Auftragsvergabe (und bei Dauerschuldverhältnissen auch im späteren Verlauf) davon überzeugen, dass das beauftragte Unternehmen aufgrund seiner personellen und sachlichen Ressourcen in der Lage ist, einen Auftrag der entsprechenden Größenordnung auszuführen, ohne gegen gesetzliche Vorschriften verstoßen zu müssen. Dies kann nach unserer Auffassung in allererster Linie durch entsprechende vertragliche Regelungen sichergestellt werden.

Der Vollzug der neuen Vorschrift erfolgt ausschließlich durch die Behörden der Länder, die – soweit erforderlich – die Einzelheiten des Vollzuges durch die Gewerbeaufsichtsämter/Ämter für Arbeitsschutz festlegen. Das Bundesverkehrsministerium ging nicht davon aus, dass dem Auftraggeber die konkrete Überprüfung der Lenk- und Ruhezeiten in dem beauftragten Unternehmen möglich ist bzw. dies von ihm verlangt werden kann. Die Hauptverantwortung liegt nach wie vor bei dem Unternehmen der angestellten Fahrer selbst.

Anwendbarkeit des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts bei Leerfahrten

Gemäß einem Erlass des Bundesverkehrsministeriums zur Anwendbarkeit des Berufskraft-

fahrerqualifikationsrechts bei Leerfahrten sollen Fahrten unbeladener Fahrzeuge ohne Güter oder Fahrgäste von den Aus- und Fortbildungspflichten des BKrFQG seit 2015 ausgenommen sein.

Der Erlass des BMVI steht in Einklang mit einer schon vorher existierenden Rechtsauffassung der EU-Kommission zu dieser Frage. Allerdings haben Rechtsauffassungen der EU-Kommission keinerlei Verbindlichkeit für die Verwaltungspraxis der Mitgliedsstaaten. Die Auslegung des Rechts obliegt allein den Gerichten; bei europäischem Recht dem Europäischen Gerichtshof (EuGH).

Das BMVI hat mit einem Schreiben vom 7. April 2015, nochmals klargestellt, dass die neue Verwaltungspraxis nur für Leerfahrten in Anwendung kommt. Das Ministerium konkretisierte wie folgt: „… *Unter Berücksichtigung dieser neuen Erkenntnisse hat Herr Minister Dobrindt daher entschieden, dass Leerfahrten der Autovermieter, Kraftfahrzeughersteller und –händler, Werkstattbetreiber, Hol- und Bringdiensten im speziellen sowie allgemein gewerbliche Leerfahrten nicht mehr unter das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht fallen“.*

Beladene Fahrten unterliegen damit auch weiterhin wie bisher dem Anwendungsbereich des Berufskraftfahrerrechts.

Trotz dieser erneuten Klarstellung seitens des BMVI blieb die Umsetzung der neuen Verwaltungspraxis in den einzelnen Bundesländern jedoch teilweise offen. Die Umsetzung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts obliegt gemäß dem BKrFQG auch den Ländern. Das Bundesministerium kann zwar dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG), nicht jedoch den Landesregierungen Anweisungen für die verwaltungsseitige Umsetzung geben.

2.6. Handels-, Steuer- und Abgabenrecht

Steuerliches Reisekostenrecht. - Neues BMF-Schreiben zu Auslandspauschalen

Das Bundesfinanzministerium (BMF) hat das Anwendungsschreiben „Steuerliche Behandlung von Reisekosten und Reisekostenvergütungen bei betrieblich und beruflich veranlassten Auslandsreisen ab 01. Januar 2015 “ veröffentlicht.

Das BMF-Schreiben ersetzt das bisherige Anwendungsschreiben. Gegenüber dem vorherigen Schreiben wurden verschiedener Auslandspauschalen angepasst sowie folgende Klarstellungen hinzugefügt:

- Bei eintägigen Reisen im Ausland ist der entsprechende Pauschbetrag des letzten Tätigkeitsortes im Ausland maßgebend.
- Bei der Anreise vom Inland ins Ausland oder vom Ausland ins Inland jeweils ohne Tätigwerden ist der entsprechende Pauschbetrag des Ortes maßgebend, der vor 24 Uhr Ortszeit erreicht wird.
- Bei der Abreise vom Ausland ins Inland oder vom Inland ins Ausland ist der entsprechende Pauschbetrag des letzten Tätigkeitsortes maßgebend.

Pfändungsfreigrenzen mit Wirkung vom 1. Juli 2015 angepasst

Mit Wirkung vom 01.07.2015 hat das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz die Pfändungsfreigrenzen angepasst. Zuletzt wurden diese Pfändungsfreigrenzen zum 1. Juli 2013 erhöht. Entsprechend der Anhebung des einkommenssteuerlichen Grundfreibetrags wurden die Pfändungsfreigrenzen um 2,76 % angehoben. Seit dem 01.07.2015 beträgt der monatlich unpfändbare Grundbetrag 1.073,88 Euro (vorher 1.045,04 Euro). Sind gesetzliche Unterhaltspflichten zu erfüllen, erhöht sich dieser Betrag um monatlich 404,16 Euro (zuvor 393,30

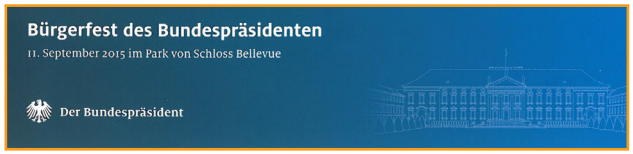
Euro) für die erste und um monatlich jeweils weitere 225,17 Euro (zuvor 219,12 Euro) für die zweite bis fünfte Person. Verdient der Schuldner mehr als den so ermittelten pfändungsfreien Betrag, verbleibt ihm vom Mehrbetrag bis zu einer Obergrenze ebenfalls ein bestimmter Anteil.

3. Tätigkeit der Innung 2015

3.1. Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region

Auch 2015 standen zahlreichen Themen im Mittelpunkt der gewerbepolitischen Arbeit der Innung in Berlin und Brandenburg. Dazu zählten Fragestellungen zum Zustand der Straßeninfrastruktur, zur Infrastrukturerhaltung und –finanzierung, zur Verkehrsorganisation in einer wachsenden Metropole, zum Ordnungsrahmen insbesondere bei den Entsorgungsunternehmen und im Segment der Stadtrundfahrten sowie zur Verkehrssicherheit. Zahlreiche dieser Themen bilden auch die Grundlage der Mitgliederbetreuung. Andere sind darauf gerichtet, die Vernetzung, das ehrenamtliche Engagement und das Renommee der Innung zu stärken. In diesem Bericht soll und kann nur exemplarisch auf einige Themen eingegangen werden.

Innungsrepräsentanten zu Gast beim Bundespräsidenten



Mit einem Bürgerfest im Park seines Amtssitzes Schloss Bellevue in Berlin am 11.09.2015 würdigte Bundespräsident Joachim Gauck vielfältiges ehrenamtliches Engagement. Zu den geladenen Gästen zählten auch der Ehrenvorsitzende der Innung, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider. Joachim Gauck hieß die Gäste willkommen. Anschließend besuchte er das Fest und informierte sich über die vielfältigen Formen des ehrenamtlichen Engagements. Zur Idee des Bürgerfestes gehört es, dass sich zahlreiche Initiativen, Organisationen und Unternehmen mit ihrer ehrenamtlichen Arbeit präsentieren.

Im vergangenen Jahr bildete die deutschlandweite Hilfe für Flüchtlinge einen der thematischen Schwerpunkte des Bürgerfestes. Am „Ort der Begegnung“, dem Dialogforum des Bürgerfestes, fand eine Gesprächsrunde zum Thema statt. Auf der Hauptbühne diskutierte Daniela Schadt mit dem brandenburgischen Ministerpräsidenten Dietmar Woidke, der Präsidentin des Deutschen Städtetages Eva Lohse und jungen Engagierten über aktuelle Entwicklungen in der Freiwilligenarbeit

3. und 4. Steuerungskreis Verkehrsorganisation beim Bausenator

Für den 13. März 2015 hatte der neue Stadtentwicklungssenator Andreas Geisel zur dritten Sitzung des Steuerungskreises „Verkehrsorganisation und Verkehrslenkung“ in die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am Köllnischen Park in Berlin Mitte eingeladen. Das Gremium war im Dezember 2013 auf Initiative der regionalen Verbände der Bauwirtschaft in Kooperationen mit weiteren Organisationen wie der IHK und der Fuhrgewerbe-Innung ins Leben gerufen worden, nachdem technische und personelle Probleme in der VLB Verkehrs-

lenkung Berlin und verschiedenen Bezirken zu erheblichen Verzögerungen und Störungen des Bauablaufs bei Straßen- und Tiefbaustellen der öffentlichen Baulastträger und der Leitungsbetriebe geführt hatten. Auch zahlreiche für die Unternehmen des Straßen- und Tiefbaugewerbes tätige Innungsbetriebe waren infolge mangelnder Auslastung in den normalerweise baustarken Monaten des Jahres nachteilig betroffen.

Im Mittelpunkt der nunmehrigen Zusammenkunft informierten der Senator, Staatssekretär Gaebler sowie der Leiter der VLB über die Baustellensituation und bereits veranlasste bzw. geplante Maßnahmen der VLB, die Probleme zu entschärfen. Auch Schulungen für antragstellende Unternehmen hinsichtlich der Vollständigkeit und Genehmigungsfähigkeit zur Einrichtung und dem Ablauf von Baustellen wurden erörtert. Darüber hinaus wurden auch Fragestellungen optimaler Aufgabenverteilung zwischen den Bezirken und der VLB erörtert.

Die Berliner Leitungsunternehmen, also Vattenfall, Wasserbetriebe und BVG, wollen ihre Tiefbauvorhaben künftig besser untereinander abstimmen. Mit dem Mitte September vorgestellten „Baustellenatlas“ koordinieren diese Unternehmen ihre Bauvorhaben besser als in der Vergangenheit, führten und führen doch die zahlreichen Baustellen am tausende Kilometer langen Leitungsnetz in Berlins Untergrund immer wieder zu erheblichen Verkehrsproblemen.

Die aktuelle Baustellensituation sowie geplante und bereits umgesetzte Maßnahmen zur Problembeseitigung standen neben den Informationen über den Baustellenatlas im Mittelpunkt der 4. Zusammenkunft des Steuerungskreises am 23.09.2015. Informiert wurde ferner in dieser Zusammenkunft über Schulungen für Baufirmen, die entsprechende Baustellenanträge stellen. Auch Verbesserungs- und Optimierungsvorschläge der Baufirmen und –verbände wurden diskutiert.

Für die Fuhrgewerbe-Innung gehört Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider diesem Gremium an.

2. Sitzung des Runden Tisches „Mobilität“ in Berlin

Am 13. Oktober 2015 begrüßte der Berliner Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler die zahlreich erschienenen Mitglieder des Runden Tisches „Mobilität“ in der Senatsverkehrsverwaltung am Köllnischen Park. Das Gremium, das in Fortsetzung des Runden Tisches zum Stadtentwicklungsplan Verkehr (STEP Verkehr) über die Umsetzung und Fortschreibung dieses Planwerks diskutiert, beschäftigte sich in seiner aktuellen Zusammenkunft mit dem Umsetzungsstand des SEP Verkehr, dem Realisierungsstand verschiedener Maßnahmen und neu hinzugekommene Themen der Verkehrsentwicklungsplanung. Für die Innung nahm Geschäftsführer Gerd Bretschneider, der dem Gremium bereits seit dem Jahr 2001 angehört, an der Zusammenkunft teil.

Gespräch mit Brandenburgs Infrastrukturministerin Kathrin Schneider

Zu einem ersten gemeinsamen Gespräch nach der Übernahme des Amtes der Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg durch die frühere Staatssekretärin Kathrin Schneider kamen Vertreter der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg am 15. April 2015 mit ihr in Potsdam zusammen. Für die Innung nahmen der Vorsitzende Ulrich Schulz und Geschäftsführer Gerd Bretschneider an der Zusammenkunft teil.

Erörtert wurden zahlreiche Themen der Verkehrspolitik, der Infrastruktur, der Verkehrsorganisation und der Situation der verschiedenen Zweige des Güterverkehrs-, Speditions- und Logistik- sowie des Omnibusgewerbes. Dazu zählten die Infrastrukturfinanzierung, die vorgesehenen Erweiterungsschritte der LKW-Maut

und aus Sicht des Verkehrsgewerbes daraus zu befürchtende Folgewirkungen für die regionale Wirtschaft. Seitens der Gewerbevertreter erläutert wurden darüber hinaus auch die Wirkung aktueller Rechtsänderungen wir des Mindestlohngesetzes und der der Änderungen im Fahrpersonalrecht.

Ministerin Schneider erläuterte ihrerseits die Auffassungen der Landesregierung Brandenburgs zu einzelnen Themen sowie die Schwerpunkte der Landesverkehrspolitik in dieser Legislaturperiode.

Beide Seiten bekundeten abschließend ihr Interesse, den Meinungsaustausch in gewissen Abständen fortzusetzen.

Fachtagung „Umweltverträglicher Wirtschaftsverkehr in Städten“

Abb.: Vor vielen Jahren in Berlin entwickelt: „nichtamtliches“ Hinweisschild für Citybelieferungen (Quelle: Difu-Programmflyer)

Die Bevölkerungszunahme in Großstädten und Ballungsräumen führt einerseits zu mehr Wirtschaftsverkehr, andererseits aber auch zu mehr Wettbewerb unterschiedlichster Akteure um die Nutzung des „öffentlichen Raumes“, also der öffentlichen Straßeninfrastruktur. Zudem führt – für die meisten heute schon erkennbar – der wachsende Onlinehandel im Segment der KEP-Dienste zu erheblichen Verkehrszuwächsen in den Städten. Gesetzliche Restriktionen im Umweltbereich wie Anforderungen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärmminderung engen andererseits den Spielraum der Kommunen und in der Folge auch de Verkehrswirtschaft nach bisherigen Maßstäben ein. Dies trägt mehr und mehr zu Interessenkollisionen zwischen Bürgern, kommunalen Verwaltungen und Wirtschaft bei, für deren Entschärfung bislang nur wenige Instrumente existieren, zumindest vor dem Hintergrund, die Ver- und Entsorgung in bewährter Qualität aufrecht erhalten zu können.

Insofern ist es nicht überraschend, dass die Problematik verstärkt in den Fokus der Verkehrspolitik und der kommunalen Administration rückt. Veranstaltungen wie die von Umweltbundesamt, Deutschem Städtetag und Deutschem Institut für Urbanistik am 18. und 19. Juni durchgeführte Fachtagung „Umweltverträglicher Wirtschaftsverkehr in Städten – Wer und was bringt`s wirklich“ sind daher ausdrücklich zu begrüßen, zumal das Bemühen der Veranstalter darauf gerichtet war, einseitige Betrachtungen zu vermeiden. Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider hatte als Teilnehmer der Podiumsdiskussion im Rahmen der Tagung Gelegenheit, die Auffassungen des Güterverkehrsgewerbes zu verschiedenen Fragestellungen in die Meinungsfindung einzubringen.

Wesentliche Ergebnisse und Erkenntnisse der Tagung waren u. a.

- Städtische Wirtschaftsverkehre sind durch so komplexe Abläufe und Strukturen geprägt, dass es „einfache Lösungen“ zur Bewältigung der Probleme nicht gibt
- Die „City-Logistik“-Konzepte der 90er Jahre sind im Wesentlichen daran gescheitert, dass sie ohne öffentliche Förderung dauerhaft nicht wirtschaftlich waren
- Innerstädtische Flächennutzungen erschweren die Sicherung von Gewerbeflächen für logistische Leistungen
- Während im KEP-Bereich alternative Antriebsformen bis hin zur Elektromobilität

bereits vielversprechende Ansätze erkenne lassen, dominiert im LKW-Segment bei mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht weiterhin der Dieselmotor; die Hinderungsgründe für Alternativantriebe sind vielfältig: fehlende Serienreife und Marktvielfalt von Angeboten, Reichweiten- und Nutzungsbeschränkungen, ungelöste Probleme der Nebenantriebe usw.

- Moderne Euro 5- und Euro 6-LKW realisieren heute erhebliche Schadstoffreduktionen gegenüber früheren Schadstoffklassen, noch nicht zufriedenstellen lösbar sind jedoch die Stickoxid- und die CO2-Problematik

- Gesetzliche Restriktionen für das Transportgewerbe selbst (Lenk- und Arbeitszeitvorschriften, zulässige Maße und Gewichte, Hygiene- und Lebensmittelvorschriften usw.), die nebeneinander wirken, schränken die Flexibilität bei Konzeptansätzen ein.

Letztlich wurde sehr deutlich herausgearbeitet, dass es „einfache und allgemein anwendbare Lösungen“ nicht gibt, dass es aber sinnvoll und notwendig ist, in den Überlegungen der Kommunen alle Beteiligten einzubinden. Kommunen, die allein den „Verbotsweg“ einschlagen, so eines der Resümees, werden allenfalls Teilprobleme lösen, gleichzeitig aber neue Probleme schaffen.

Erfahrungsaustausch mit den Kontrollbehörden aus Berlin und Brandenburg am 16.01.2015

Nach dem Workshop „Verkehrssicherheit und Schwerlastverkehr in Brandenburg“, zu dem die Innung im November 2013 gemeinsam mit dem Brandenburgischen Verkehrsministerium auf das Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums in Linthe eingeladen hatte, bei dem auch die Lenk- und Ruhezeitvorschriften für das Fahrpersonal einen Schwerpunkt bildeten, schloss sich Mitte Januar 2015 in kleinerer Runde ein Erfahrungsaustausch mit Vertretern der für die Überwachung der Sozialvorschriften für LKW- und Busfahrer zuständigen Behörden an. Anlass waren personelle Veränderungen in den Behörden, die es dem Innungsvorstand als sinnvoll erscheinen ließen, sich gemeinsam zu verschiedenen Fragestellungen auszutauschen.

Gefolgt waren der Einladung der Innung Repräsentanten des Kontrolldienstes der Außenstelle Schwerin des Bundesamtes für Güterverkehr, der Polizei Berlin, des Innenministeriums und der Polizei Brandenburg sowie der Landesämter für Arbeitsschutz Berlins und Brandenburgs. Für die Innung nahmen Ulrich Schulz, Michael Eichen, Gerd Bretschneider und Sandra Elsanowski an der Zusammenkunft teil.

Im Mittelpunkt der Erörterungen standen Ergebnisse der Überwachungspraxis, Auslegungen der Lenk- und Ruhezeitvorschriften und des Umgangs mit dem Kontrollgerät sowie erste Auswirkungen des Mindestlohngesetzes auf die Praxis.

Seitens der Kontrollbehörden wurde auf zwei Aspekte besonders hingewiesen: so würden die neben Lenk- und Ruhezeiten in der täglichen Praxis anfallenden Arbeits- und Bereitschaftszeiten oftmals nicht ordnungsgemäß erfasst bzw. am Kontrollgerät nachgetragen und die für den Nachweis von Mehrarbeit erforderlichen Arbeitszeitnachweise nicht im ausreichendem Maße geführt.

Allerdings – so die Innungsvertreter – werde mit Umsetzung der Vorschriften des Mindestlohngesetzes auch eine weitere Verbesserung der Arbeitszeitnachweise einhergehen.

Internationaler Besuch bei der Innung

Außergewöhnlichen Besuch konnte die Innung Mitte September im Innungshaus in der Hedemannstraße begrüßen: über 20 Mitarbeiter der Stadtverwaltung Peking und aus Verkehrsplanungs- und –steuerungsbehörden der chinesischen Hauptstadt machten im Rahmen einer Deutschland-Exkursion Station bei der Fuhrgewerbe-Innung. Sie interessierten sich für Struktur und Aufgaben eines Berufs- und Unternehmerverbandes und seine Einbindung in Planungen des Stadtverkehrs und der Verkehrsorganisation. Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider

hatte es übernommen, hierzu die nötigen Erläuterungen zu geben und vielfältige Fragen zu beantworten. Gerade aus den Fragestellungen wurde erkennbar, wie unterschiedlich die Herangehensweisen an Problemlösungen städtischen Güter- und Personenverkehrs zwischen Europa und dem „Reich der Mitte“ sind. Dabei zeigte sich aber auch, wie interessiert und gut informiert die Gäste bezüglich verschiedener Planungsprozesse städtischer Verkehre bereits waren.

Innungsbetrieb und Arbeitsagentur starten Qualifizierungsprojekt

Der Bedarf an Busfahrern ist in den zurückliegenden Jahren in Berlin und Brandenburg stetig größer geworden. Faktoren, die die Nachfrage nach Busfahrern auch künftig bestimmen, sind die Altersstruktur in den Unternehmen und der Boom im Busfernlinienverkehr.

Mit einer besonderen Aktion unterstützt die Arbeitsagentur Berlin Nord auf Initiative der Fuhrgewerbe-Innung und des Innungsbetriebs Gullivers Kompetenz Berliner Busunternehmen, zukünftiges Personal zu finden.

Im Doppeldecker-Bus konnten sich Ende Januar 2015 mehr als 40 interessierte Arbeitsuchende davon überzeugen, wie vielfältig das Berufsfeld des Omnibus-Fahrers und der -Fahrerin ist. Gestartet wurde am 20. Januar von der Königin-Elisabeth-Straße, Sitz der Arbeitsagentur, in Richtung Zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB). Anschließend hatten alle Teilnehmer die Möglichkeit, sich direkt mit bekannten Arbeitgebern aus dem Linien-, Stadt- oder Gelegenheitsverkehr über Anforderungen an den Beruf und Arbeitsbedingungen zu unterhalten.

Informationsveranstaltung zur modularen Qualifizierung von FMKU

Für den Abend des 21.05.2015 hatten Innung, der Verband Verkehr und Logistik, IHK Berlin und die Agentur für Arbeit Berlin Mitte gemeinsam interessierte Umzugsunternehmen zu einem Meeting eingeladen, bei dem Einzelheiten einer modularen Ausbildungsmöglichkeit zur Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice (FMKU) erläutert wurden. Experten der IHK Berlin und der Bundesagentur für Arbeit erläuterten dabei Inhalte, Umfang und Abläufe der verschiedenen Module sowie Möglichkeiten der Förderung dieser Qualifizierung. Letztere ist nicht nur Kunden der Agentur für Arbeit möglich, sondern unter bestimmte Voraussetzungen auch bereits in den Betrieben beschäftigten Mitarbeitern ohne Qualifikation zugänglich.

Containergestellung im öffentlichen Straßenland von Berlin

Seit dem Wechsel der Zuständigkeit für Genehmigungserteilung und Sondernutzung von öffentlichem Straßenland bei der Gestellung von Schuttcontainern von den Polizeibehörden zu den Bezirksämtern in Berlin im Jahr 1999 hat es zwar gelegentlich Probleme für die Containerdienste gegeben, im Großen und Ganzen funktionierte das entsprechende Verwaltungsverfahren jedoch reibungslos. Erst seit ca. 2012 gibt es massive Probleme im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Lichtenberg. Darüber war bereits im Geschäftsbericht für das Jahr 2014 berichtet worden. Dieses Bezirksamt praktiziert insbesondere die Erhebung von Sondernutzungsgebühren aufgrund einer anderen Rechtsauffassung als die Mehrzahl der Bezirksämter. Ohne hier ins Detail der recht komplizierten Rechtsmaterie zu gehen, hatte die Innung zunächst gegenüber der zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, später in mehreren Schreiben und verschiedenen persönlichen Gesprächen mit dem zuständigen Bezirksstadtrat und dem Leiter des Ordnungsamtes des Bezirks Lichtenberg versucht, auf eine berlineinheitliche Verfahrensweise zu drängen. Da das Bezirksamt Lichtenberg an seiner Rechtsauffassung festhielt, sollte in einem Musterverfahren vor dem Verwaltungsgericht eine Entscheidung herbeigeführt werden. Zwar waren letztlich zwei verschiedene Verfahren anhängig, doch leider wurden die angefochtenen Bescheide über die Erhebung der Sondernut-

zungsgebühren vom Bezirksamt selbst aufgehoben, so dass es zu keiner gerichtlichen Entscheidung kam.

Im Januar 2015 hatte die Innung zudem ein Erläuterungspapier erstellt, mit dessen Hilfe nochmals eine Klarstellung seitens der zuständigen Senatsverwaltung herbeigeführt werden sollte.

Im September wurde in einem Rundschreiben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung an die Bezirksämter das Thema aufgegriffen, nach Auffassung der Innung jedoch nicht im erhofften Sinne.

Üblicherweise sind die Containerdienste Inhaber sogenannter Jahresgenehmigungen (Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 StVO) und zeigen die einzelne Gestellung von Containern gegenüber dem Bezirksamt an. Dabei ist die Gestellung auf einer Fläche bis zu 10 qm und bis zu 10 Tagen ohne Sondernutzungserlaubnis zulässig. Ist die in Anspruch genommene Fläche größer als 10 qm oder dauert die Gestellung (auch entgegen der ursprünglichen Anzeige) länger als 10 Tage, ist ab dem ersten Tag eine Sondernutzungserlaubnis mit entsprechender Gebührenpflicht erforderlich. Nach dem bisherigen Verständnis der meisten Bezirksämter ist das Einholen der Sondernutzungserlaubnis Sache des Bauherren, in Lichtenberg jedoch ist der Adressat der Gebühren für die Sondernutzung der Containerdienst, der durch die Anzeige der Containergestellung ja bereits bekannt ist. Seit 2006 bestimmt allerdings § 13 des Berliner Straßengesetzes, dass Inhaber einer straßenverkehrsrechtlichen Ausnahmegenehmigung (also der Containerdienst) keine gesonderte Sondernutzungserlaubnis mehr einholen müssen.

Da das Bezirksamt Lichtenberg – im Gegensatz zu allen anderen Bezirksämtern – unverändert an seiner Rechtsauffassung festhält, muss weiter auf eine gerichtliche Klärung gehofft werden.

3.3. Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung 2015

Mitgliederversammlung der Innung

Rund 150 Mitglieder und Gäste waren auch im vergangenen Jahr wieder der Einladung der Innung zur Mitgliederversammlung gefolgt. Der Vorsitzende der Innung begrüßte sie am 17. Oktober 2015 im Hotel Courtyard by Marriott in Berlin-Mitte. Traditionell standen im ersten Teil der Zusammenkunft die satzungsmäßen Aufgaben auf der Tagesordnung. Im Bericht des Vorstandes würdigte Schulz die aktuellen Rahmenbedingungen für Transport- und Busunternehmer, wobei er auch auf die gegenwärtige Flüchtlingskrise und die damit verbundenen gesellschaftlichen Herausforderungen einging. Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider rief im Bericht der Geschäftsführung zunächst einige Themen des vergangenen Jahres in Erinnerung, wobei mit den Problemen der Entstehung und Umsetzung des Mindestlohngesetzes den Bogen in die Gegenwart schlug. Hier steht das Thema Mitarbeiter- und Nachwuchsgewinnung besonders im Fokus, Bretschneider stellte dazu erste Überlegungen einer Initiative vor, die Mitgliedsbetriebe stärker bei der Gewinnung von Auszubildenden und Mitarbeitern zu unterstützen. Besondere Beachtung fand auch die Kampagne zur Gewinnung von Neumitgliedern, dank der im Zeitraum 2014/2015 über vierzig Unternehmen neu für die Innungsmitgliedschaft gewonnen werden konnten.

Nach dem Bericht der Rechnungsprüfer, vorgetragen von Kai Unrau, und der einstimmigen Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung standen noch Beschlüsse zu verschiedenen Fragestellungen an, ehe nach einer Kaffeepause im öffentlichen Teil das Spannungsverhältnis Westeuropa-Ukraine-Russland analysiert wurde. In einem spannenden Vortrag skizzierte Dr. Petra Erler, langjährige Mitarbeiterin der EU-Kommission, zunächst die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen in der Ukraine seit 2013 um daraus abgeleitet die Entwicklungsperspektiven für das Land selbst, aber auch sein Verhält-

nis zu Westeuropa und Russland zu erläutern.

In der anschließenden Podiumsdiskussion vertieften Dr. Erler, der Berliner Bundestagsabgeordnete Klaus-Dieter Gröhler und der Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Metallhändler VDM, Ralf Schmitz, Fragestellungen zu den politischen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Prozesse in dem osteuropäischen Land.

In guter Tradition schloss die Mitgliederversammlung bei einem gemeinsamen Mittagessen. Der Dank der Innung für die gewährte exklusive Unterstützung und ein Grußwort galt in diesem Jahr der GEFA Gesellschaft für Absatzfinanzierung mbH, und ihren Repräsentanten Reinhard Mull und Daniel Scherr.

Fachgruppenversammlung Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau

Die bislang begonnene oder bereits ergangene Rechtsprechung bei sogenannten gewerblichen Sammlungen von Abfällen stand im Mittelpunkt der Versammlung der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau, zu der der Innungsvorsitzende Ulrich Schulz und Fachgruppensprecher Bernhard Lemmé am 05. Mai 2015 die erschienenen Innungsmitglieder im Innungshaus begrüßten.

Nach einer kurzen Einführung in das Thema durch Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider erläuterte Rechtsanwalt Stefan Kopp-Assenmacher die seit Inkrafttreten des neuen Kreislaufwirtschaftsgesetzes geltenden Grundsätze sogenannter gewerblicher Sammlungen, bei denen private Entsorgungsunternehmen bestimmte Abfallfraktionen aus privaten Haushalten sammeln und befördern. Derartige Sammlungen sind vor Beginn der Tätigkeit bei der zuständigen Behörde anzuzeigen, bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes Mitte 2012 durchgeführte Sammlungen – sogenannte Bestandssammlungen – mussten seinerzeit innerhalb einer bestimmten Frist angezeigt werden. In der Folge derartiger Anzeigen sind bundesweit zahlreiche Sammlungen durch die Behörden befristet oder untersagt worden, wogegen sich viele betroffene Unternehmen gerichtlich zur Wehr setzten bzw. setzen. Zwischenzeitlich liegt eine umfangreiche erst- und teilweise zweitinstanzliche Rechtsprechung vor, zu der auch mehrere von Kopp-Assenmacher geführte Verfahren gehörten. Zwar sind auch in Berlin und Brandenburg eine Reihe von Verfahren anhängig – darunter auch von einigen Innungsbetrieben geführte – ohne jedoch schon zu entsprechenden Gerichtsentscheidungen geführt zu haben.

In seinen Darstellungen ging der Referent auf verschiedene Facetten, angefangen vom Inhalt und Umfang der seitens der Sammler vorzunehmenden Anzeigen bis hin zu Begründungen der Gerichte, ein und hob dabei einige in der Region Berlin-Brandenburg bekannt gewordene Besonderheiten hervor. In diesem Zusammenhang verwiesen er und Bretschneider auch auf ein von seiner Kanzlei im Auftrag der Innung und der Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. erstelltes Gutachten zur Bewertung von gemischten Bau- und Abbruchabfällen aus privaten Haushaltungen, nachdem die zuständige Brandenburger Behörde bereits 2012 die Auffassung vertrat, dass gewerbliche Sammlungen von Baumischabfällen aus privaten Haushaltungen gesetzeswidrig seien – eine Auffassung, der sowohl er als auch Innung und ESA widersprechen. Auch in dieser Frage wird es wohl gerichtlicher Entscheidung bedürfen.

Im zweiten Teil der Versammlung informierte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider über aktuelle Themen, von Mindestlohngesetz über bevorstehende Änderungen der LKW-Maut bis hin zu Problemen bei der Genehmigungserteilung für Containergestellungen in einigen Teilen Berlins.

Fachspartenversammlung Omnibusverkehr

Es lag eine ziemlich umfangreiche Tagesordnung vor den Mitgliedern der Sparte Omnibus, als der stellvertretende Innungsvorsitzende Lothar Kastner gemeinsam mit dem Fachgruppensprecher

Personenverkehr Michael Gräfe die Fachgruppenversammlung am 12. März 2015 eröffnete.

Zunächst gab Anja Ludwig, Leiterin Recht beim bdo (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer) einen weiten und umfangreichen Überblick über die Entstehung und den Inhalt der in den nächsten Jahren wirksam werdenden Rechtsvorschriften zur Barrierefreiheit, d. h. zur Gewährleistung von Mobilität für mobilitätseingeschränkte Menschen, im Omnibusgewerbe. Kenntnisreich und engagiert erläuterte sie die verschiedenen Initiativen des bdo und seiner Landesverbände, möglichst praxisgerechte Lösungen in den Rechtsvorschriften zu verankern und das Unverständnis und die teilweisen Widerstände, die dem Gewerbe dabei entgegengebracht wurden. Besonderen Ausdruck der Ambivalenz und der Praxisuntauglichkeit in dieser Problematik erkennen die Busunternehmer in der Vorschrift, künftig in Reisebussen mindestens zwei Rollstuhlplätze vorzuhalten (was fahrzeugbaulich seitens der Hersteller sicherzustellen ist), es aber bislang nahezu keine für die Beförderung in Reisebussen sicherheitstechnisch zugelassenen Rollstühle verfügbar sind. Von Fragestellungen der Passagiersicherheit und der Evakuierung in Notsituationen ganz zu schweigen.

Im zweiten Teil der Zusammenkunft informierte Steuerberater Carsten Kaufmann, ein in der Busbranche deutschlandweit renommierter Experte aus dem Rheinland, über Probleme, Fragestellungen und Lösungsansätze bei der Festlegung von Nachfolgeregelungen in Busunternehmen vor dem Hintergrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zur Erbschaftssteuer. Dabei gelang es ihm im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit, die hochkomplexe Problematik anschaulich darzustellen und verschiedene Lösungsalternativen zu erläutern.

Den dritten Part der Zusammenkunft bestritten Dr. Lutz Kaden, Branchenkoordinator Verkehr bei der IHK Berlin und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider. Es ging um die seit vielen Jahren immer wieder diskutierten Probleme bezüglich der Nutzung von Haltestellen bei sogenannten open-door-Stadtrundfahrten in Berlin. Zwischenzeitlich haben sich die beteiligten Unternehmen auf einheitliche Regelungen verständigt, weitere Schritte hinsichtlich der Einrichtung und dem Unterhalt von Haltestellen sollen in den nächsten Monaten entwickelt und mit den zuständigen Behörden erörtert werden.

Abschließend wurden nochmals verschiedene Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Mindestlohngesetz erörtert, der noch auf der Tagesordnung stehende Punkt der Berufskraftfahrerausbildung in Omnibusbetrieben wurde aufgrund der fortgeschrittenen Zeit vertagt.

Informationsveranstaltungen zum Einsatz von Telematiksystemen und zum Mindestlohngesetz

Gemeinsam mit dem Rahmenvertragspartner Dr. Malek Software GmbH informierte die Innung im Rahmen der traditionellen „Winterwerkstatt“ 2015 über Telematikanwendungen im Güterkraftverkehr. Zu drei gut besuchten Veranstaltungen im Zeitraum Ende Januar/ Anfang Februar in Berlin, Neuruppin und Lübbenau stellten Dr. Hermann Malek und seine Mitarbeiter Softwarelösungen zur Auftragserfassung, -abwicklung und –abrechnung mit vielseitigen Funktionen bis hin zur Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitenerfassung des Fahrpersonals vor.

Im zweiten Teil stellten Rechtsanwältin Katja Hinz bei der Berliner Veranstaltung und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider bei den Brandenburger Veranstaltungen die Regelungen zum neuen Mindestlohngesetz vor und erläuterten die Anwendung des Gesetzes und den Umgang mit den Bestimmungen in der unternehmerischen Praxis. Der von der Innung erstellte Leitfaden zum Mindestlohngesetz und die aktualisierten Musterarbeitsverträge boten den Innungsmitgliedern geeignete Instrumente, die Neuregelungen in den Beschäftigungsverhältnissen zu beachten.

Innung lädt zum Tontaubenschießen ein

Mit dieser Resonanz hatte die Innung nicht gerechnet, als sie auf Anregung eines Mitglieds einmal zu einer besonderen Veranstaltung einlud: Tontaubenschießen beim Schützenclub „Diana“ vor den Toren Berlins in Hoppegarten. Die Zahl der Anmeldungen war so groß, dass die Veranstaltung auf zwei Samstage erweitert werden musste.

Fast 40 Teilnehmer aus Innungsbetrieben nutzten die Gelegenheit und erprobten sich im traditionellen Trap-Schießen. Dabei waren sowohl geübte Schützen als auch Teilnehmer, die erstmals auf einem Schießstand zu Gast waren. Begeistert waren alle, wie beim abschließenden Mittagsimbiss im Schützenhaus erkennbar war.

Fuhrparkleiter- und Disponentenseminar für Mitarbeiter aus Omnibusbetrieben

Nach dem erfolgreichen Start einer Qualifizierung für Fuhrparkleiter und Disponenten von Güterkraftverkehrsunternehmen im November 2014 wurde auch aus den Busunternehmen der Innung breites Interesse an einer solchen Veranstaltung geäußert. Die Innung bat deshalb ihre Wirtschaftsorganisation, die FGIBB Service GmbH, um Planung und Organisation einer solchen Veranstaltung, zu der dann letztendlich für die Samstage 28.02. und 07.03.2015 in die Hedemannstraße eingeladen wurde.

18 Mitarbeiter aus privaten Berliner und Brandenburger Busunternehmen machten sich also zunächst mit dem gesamten rechtlichen Komplex des Personenbeförderungsgesetzes und der BO-Kraft, die internationalen Vorschriften im Omnibusverkehr sowie die Genehmigungs- und anderen Dokumente detailliert vertraut. Es schloss sich eine Unterweisung in die Grundzüge des deutschen Arbeitsrechts an, bei der es um Arbeitsvertragsgestaltung, arbeitsvertragliche und arbeitsrechtliche Verantwortlichkeiten von Arbeitgebern und Arbeitnehmern bis hin zu den Bestimmungen des Mindestlohngesetzes ging.

Den zweiten Tag beherrschten zwei Themenkomplexe: Sozialvorschriften, Aufzeichnungspflichten und Umgang mit Kontrollgeräten einerseits und das betriebliche Management bei Verkehrs- und Arbeitsunfällen. Fallstudien zu diesen Themen rundeten die Veranstaltung ab, dass Referenten und Teilnehmer noch lange nach dem offiziellen Ende verschiedene Fragestellungen diskutierten, verdeutlicht, welches Interesse die Veranstaltung bei den Teilnehmer gefunden hat.

Mindestlohnveranstaltung in Kooperation mit der IHK Cottbus

Nach drei stark nachgefragten Informationsveranstaltungen der Innung im Zeitraum Dezember 2014, Januar und Februar 2015, bei denen ausschließlich oder neben anderen Themen das seit 01.01.2015 geltende Mindestlohngesetz auf der Tagesordnung stand, hatte die IHK Cottbus für den 03. März in Kooperation mit der Innung und der auch bei einer Innungsveranstaltung referierenden Rechtsanwältin Katja Hinz (BEITEN BURKHARDT Rechtsanwaltsgesellschaft mbH) zu einer weiteren Veranstaltung in der Lausitz eingeladen. Auch hier folgten ca. 70 Teilnehmer der Einladung.

Nach der Begrüßung durch Manuela Lenk, im Geschäftsbereich Wirtschaft der IHK zuständig für Verkehr und Lagerei, führte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider in die „Ist-Situation“ arbeitszeit- und vergütungsrechtlicher Vertragsgestaltungen vieler Transportunternehmen ein und leitet daraus die besonderen Probleme für Güterkraftverkehrs- und Omnibusunternehmen ab. Hier knüpfte RA`in Hinz an und erläuterte die Regelungen des Mindestlohngesetzes und ihre tatsächlichen oder möglichen zivil- und ordnungsrechtlichen Konsequenzen. Im Dialog mit den Veranstaltungsteilnehmern bemühten sich beide Referenten, praxisgerechte Antworten auf eine Vielzahl von Fragen zu finden. Das begann bei der Arbeitszeitgestaltung, den Vergütungsbestandteilen – was ist anrechenbar und was nicht – und setzte sich fort bis zu den Aufzeichnungspflichten, der Auftrag-

geber-Haftung, der Überwachung durch die Zollverwaltung und viele mit all dem in Zusammenhang stehende Details. Erneut wurde deutlich, dass das Gesetz und seine durch fehlende Ausführungsverordnungen unsichere Interpretation und Anwendung gerade den Besonderheiten der Verkehrswirtschaft weithin nicht gerecht wird. Dennoch fand eine Vielzahl von Teilnehmern im Anschluss an die Veranstaltung Worte des Dankes an die IHK und die Referenten.

Innungsmitglieder zu Besuch bei Fliegl und MAN

Es war noch dunkel, als sich am 26. Februar 2015 am Ernst-Reuter-Haus in Berlin-Charlottenburg zwei Kleinbusse auf den Weg nach Süden machten, um eine weitere Veranstaltung der „Winterwerkstatt“ 2015 der Innung in Angriff zu nehmen. Reiseziele waren Triptis in Thüringen und die bayerische Landeshauptstadt München. Auf dem Programm standen Besuche beim Anhänger- und Trailerhersteller Fliegl und beim Lastwagenhersteller MAN Truck & Bus.

Zwei Stunden nach Abfahrt hielten beide Fahrzeuge vor der Firmenzentrale von Fliegl Fahrzeugbau in Triptis, dem inzwischen modernisierten Gebäudeensemble („Werk 1“) eines früheren landwirtschaftlichen Instandsetzungswerks aus DDR-Tagen. Herzlich begrüßt von Margit Fliegl, der Ehefrau des Inhabers, und Verkaufsleiter Michael Abendroth, gab Abendroth nach einem stärkenden Kaffee einen umfangreichen Überblick über die beeindruckende Firmenhistorie, die Unternehmensstruktur, die Produktpalette und die Fertigungstechnik des Spezialisten für Anhänger und Auflieger eines breiten Anwendungsspektrums.

Anschließend ging es zum direkt an der Autobahn A 9 gelegenen neuen „Werk 2“, wo sich die Innungsmitglieder selbst einen Eindruck von der Fertigung verschaffen konnten. Abendroth erläuterte anschaulich und detailliert die einzelnen Fertigungsschritte vom „Rohgestell“ des Rahmens bis zum fertigen Anhänger oder Auflieger. Kompetent und präzise ging er auf zum Teil sehr detaillierte Fragen der Besucher ein, die sich auf dem Freigelände noch einen Überblick über zahlreiche Fertigfahrzeuge verschaffen konnten. Von den Unternehmern wurde gefachsimpelt, verschiedene Detaillösungen analysiert und die eine oder andere technische Raffinesse bewundert. Bei einer zünftigen Thüringer Bratwurst fanden Gastgeber und Gäste noch Gelegenheit, sich über die eine oder andere Fragestellung auszutauschen, ehe die Gruppe zur Weiterfahrt aufbrach. Der Vorsitzende und der Geschäftsführer der Innung dankten abschließend den Gastgebern für die Einladung und den interessanten Besuch.

Weiter ging die Fahrt nach München, wo die Besucher am Abend von Peter Hauck, bei der MAN Truck & Bus für die Betreuung der Kundenverbände zuständig, begrüßt wurden. Bei einem deftigen bayerischen Abendessen wurde das

Programm für den nächsten Tag präzisiert und über verschiedene technische Fragestellungen des LKW-Einsatzes diskutiert. Wiederum recht zeitig führte die Fahrt am nächsten Morgen ins Stammwerk der MAN, wo zunächst zwei drei Vorträge zur Geschichte des traditionsreichen LKW-Bauers, zur Produktpalette im Segment Bau- und Entsorgungsfahrzeuge sowie zu den Dienstleistungen der MAN zur Qualifizierung der Kraftfahrer und dem Einsatz von Telematiksystemen folgten. Anschließend konnten die Besucher die Produktion moderner LKW unterschiedlichster Art und Ausstattung von der Anlieferung des Rahmens ans Band bis zum Verlassen des Fertigungsbandes durch die fertigen LKW-Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen kennenlernen. Nach der Besichtigung der Produktion der Fahrerhäuser endete zwei Stunden später bereits die Besichtigung. Auch Peter Hauck galt der Dank der Innung für diese gelungene Veranstaltung, verbundenen mit einem besonderen Dank zum Abschied, denn für einen gemeinsame Veranstaltung mit der Fuhrgewerbe-Innung war es die letzte Gelegenheit: Peter Hauck geht in diesem Jahr in den wohlverdienten Ruhestand!

Die mitreisenden Innungsmitglieder dankten abschließend dem Innungsteam für die gelungene Fahrt und die hervorragende Organisation, verbunden mit dem Wunsch, solche Angebote auch in Zukunft zu schaffen. Wir arbeiten daran!

Innungsmitglieder besichtigen die Raffinerie Leuna

Eigentlich sollte es die letzte Veranstaltung der „Winterwerkstatt 2015“ sein, aber wegen der etwas länger währenden Terminfindung lagen die Wintermonate schon einige Monate zurück, als interessierte Innungsmitglieder am 06. Juni 2015, einem Samstag, auf Einladung der Total Deutschland GmbH nach Leuna aufbrachen.

Total Deutschland war 2001 der erste Rahmenvertragspartner der damals neu gegründeten FGIBB Service GmbH, mit dem viele Innungsbetriebe wegen der attraktiven Rahmenvertragskonditionen bei der Nutzung von Tankkreditkarten bis heute eine stabile Kundenbeziehung verbindet. Anlässlich der Mitgliederversammlung der Innung im vergangenen Jahr, bei der die Total Deutschland GmbH exklusive Unterstützerin war, wurde die Idee geboren, die von Total betrieben Raffinerie in Leuna zu besichtigen.

Eine ansehnliche Gruppe von Unternehmern und Mitarbeitern aus Innungsbetrieben und aus der Innungsgeschäftsstelle fanden sich an besagtem Samstag vor dem Tor der Raffinerie am Rande Leunas in Sachsen-Anhalt ein und erfuhren nach der Begrüßung durch Mitarbeiter der Total in zwei Vorträgen viel Interessantes und Wissenswertes über die Struktur einer solchen Anlage, die Herstellung von Methanol, Benzin, Diesel und Bitumen, die Rohölversorgung sowie über die Logistikabläufe von der Anlieferung der Ausgangsstoffe bis zur Auslieferung der Fertigprodukte über Straße, Schiene und Rohrleitung. Bei der anschließenden Besichtigung wurden die verschiedenen Bereiche der Anlage vorgestellt, der begleitende Ingenieur erläuterte detailliert die darin ablaufenden Prozesse und beantwortete kompetent die vielfältigen Fragen der Teilnehmer.

Nach gut 2 Stunden brachen die Veranstaltungsteilnehmer zur Weiterreise auf: es ging nach Borsdorf nordöstlich von Leipzig. Auf Vorschlag der Total-Mitarbeiter fand sich die Gruppe nach einem zünftigen Mittagessen im Tankstellenmuseum im alten Güterbahnhof von Borsdorf ein. Dieses wird privat von Frank Altner, einem langjährigen Mitarbeiter der Total, betrieben

und bietet einen originellen Überblick über die Geschichte des Tankstellenwesens in Deutschland. Neben Zapfsäulen aus fast 100 Jahren Tankstellengeschichte und von verschiedensten Marken gibt es dort alles zu besichtigen, was irgendwie mit Tankstellen in Verbindung zu bringen ist, von Ölflaschen, Kanistern und Schildern über Handbücher bis zur Arbeitsbekleidung von Tankwarten. Eine Moped-, Motorrad- und Fahrradsammlung rundet die Exponate ab.

Mit einem herzlichen Dankeschön verabschiedeten sich die begeisterten Innungsmitglieder, der Dank der Innung galt namentlich Steffen Eckert, Robert Bahlke und Katrin Jennen von der Total Deutschland GmbH für die Vorbereitung und Begleitung bei der Veranstaltung.

Entsorgerherbsttagung in Neustadt/Dosse und Neuruppin

Zwei interessante Tage boten die in der EVGE Europäische Vereinigung der Gemeinschaften zur Zertifizierung von Entsorgungsfachbetrieben e. V. zusammengeschlossenen deutschen Entsorgergemeinschaften Ende Oktober ihren Mitgliedern im Norden Brandenburgs. Eingeladen waren neben den Mitgliedern der von der Innung betreuten Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. auch Innungsmitglieder der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau, die nicht der Entsorgergemeinschaft angeschlossen sind.

Am 29.10.2015 stand eine Werksbesichtigung beim Anhängerbauer Hüffermann in Neustadt/Dosse auf der Tagesordnung. Dort konnten sich die Teilnehmer vom Produktionsprogramm und verschiedenen technischen Lösungen bei der Fertigung von Anhängern und Aufliegern – in erster Linie für Entsorgungsunternehmen – überzeugen. Unter kompetenter Führung des Geschäftsführers des Werkes, Stephan von Schwander, fanden die Mitglieder aus den einzelnen Entsorgergemeinschaften Antworten auf ihre vielfältigen Fragen. Zuvor hatte Klaus Kieler, ebenfalls Geschäftsführer des Unternehmens in einem Vortrag einen Überblick über die Geschichte des Standortes und die Produktpalette des Herstellers gegeben.

Die Tagung fand am Folgetag in Neuruppin mit drei informativen Vorträgen ihre Fortsetzung. So gab Rechtsanwältin Anemon Strohmeyer, damalige Geschäftsführerin des Bundesverbandes der Altholzaufbereiter e. V. einen vertiefenden Einblick in den vorliegenden Entwurf der VDI-Richtlinie Altholz, Rechtsanwalt Patrick Blümcke von der Kanzlei Talanwälte aus Wuppertal, der die EVGE-Gemeinschaften bei der Erstellung ihrer Stellungnahme zum Entwurf der novellierten Entsorgungsfachbetriebeverordnung unterstützt hatte, würdigte in seinem Vortrag die vorgesehenen Neuregelungen.

Abschließend referierte Rechtsanwalt Axel Salzmann über Fallstricke des seit Januar geltenden Mindestlohngesetzes und über eine Versicherungslösung des Gewerbeversicherers KRAVAG zur Absicherung des Auftraggeberrisikos nach MiLoG beim Einsatz von Nachunternehmern. Natürlich kam bei dieser Veranstaltung – wie es gute Tradition ist – auch der Austausch unter den Kollegen der einzelnen Organisationen nicht zu kurz.

Neue Rahmenvereinbarung: Kooperation mit dem IHD Kreditschutzverein e.V.

IHD KREDITSCHUTZVEREIN E.V.
IHD GESELLSCHAFT FÜR KREDIT- UND FORDERUNGSMANAGEMENT MBH
KREDITSCHUTZ FÜR INDUSTRIE, HANDEL UND DIENSTLEISTUNG

Auch im Bereich der Güterbeförderung kommt es immer wieder zu Liquiditätsengpässen. Die ständige Überwachung der Außenstände (Debitorenüberwachung) sowie ein angepasstes Kredit- und Forderungsmanagement wird deshalb immer wichtiger.

Der IHD Kreditschutzverein e.V. ist eine der führenden Kreditschutzorganisationen in Deutschland. IHD und FGIBB Service GmbH, die Wirtschaftsorganisation der Innung, werden einen Rahmenvertrag schließen, mit dem wir unseren Mitgliedsunternehmen eine wichtige und ko-

stengünstige Möglichkeit bieten, regelmäßige Wirtschaftsauskünfte, Bonitätsprüfungen und Inkassodienstleistungen in Anspruch zu nehmen.

Neuer Rahmenvertragspartner BAB DATA Systems Vertriebs GmbH

Mit der BAB DATA Systems Vertriebs GmbH hat die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. bzw. die FGIBB Service GmbH einen weiteren attraktiven Rahmenvertragspartner gewinnen können. Seit nunmehr über 40 Jahren entwickelt die BAB DATA-Systems Vertriebs GmbH umfangreiche Systemlösungen im Bereich Hard- und Software. Sie bietet eine persönliche Beratung im Bereich IT-Infrastruktur sowie smarte Softwarelösungen mit Schwerpunkt in den Bereichen Spedition und Logistik, hier insbesondere beim Dokumentenmanagement und Rechnungswesen.

3.4 Verkehrssicherheitsarbeit

Seit vielen Jahren engagiert sich die Innung in vielfältiger Weise in der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin und Brandenburg. In Berlin gehört die Innung zu den Zeichnern der Berliner Charta für Verkehrssicherheit, in Brandenburg gehört sie dem Netzwerk Verkehrssicherheit an und ist dabei wiederum Mitglied der Lenkungsgruppe Technik. Die Mitarbeit in verschiedenen Gremien beider Länder rundet das Engagement ab.

13. Berliner Verkehrssicherheitsforum

Für den 25. Juni 2015 hatte die zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Akteure der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit zum 13. Verkehrssicherheitsforum eingeladen. Die Innung wurde dabei vom Ehrenvorsitzenden Michael Eichen und von Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider repräsentiert. Analysiert wurden bei diesem Forum traditionell die Verkehrsunfallentwicklung im vorangegangenen Jahr und daraus Schlussfolgerungen für die Verkehrssicherheitsarbeit gezogen. Zudem präsentierten verschiedene Organisationen und Institutionen Schwerpunkte ihrer Verkehrssicherheitsaktivitäten.

Abb.: Gehört zur Verkehrssicherheitsarbeit des Landes: die Kampagne „Berlin nimmt Rücksicht“ (Quelle SenStadtUm)

„Sicher unterwegs in Brandenburg“ – Fachtagung Verkehrssicherheit in Oranienburg

Zu einer hochkarätig besetzten Fachtagung unter dem Titel „Sicher unterwegs in Brandenburg“ hatten das Ministerium für Infrastruktur und Raumplanung und das Ministerium des Inneren und für Kommunales des Landes Brandenburg für den 20. April 2015 an die Fachhochschule der Polizei nach Oranienburg eingeladen. In Vorträgen und Diskussionsforen wurden – aufbauend auf dem Verkehrssicherheitsprogramm des Landes mit dem Zielhorizont 2024 – verschiedene Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes erläutert und diskutiert. Berücksichtigung fanden dabei sowohl Fragestellungen der Verkehrserziehung der jüngsten Verkehrsteilnehmer, der Verkehrspsychologie und der Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Verkehrssicherheit als auch Erfahrungen aus dem Ausland. Für die Innung nahmen der Ehrenvorsitzende Michael Eichen und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider an der Tagung teil.

Quellenverzeichnis:

Bundesamt für Güterverkehr Marktbeobachtungsbericht 2015
bdo-Konjunkturumfrage 2016
Deutsche Bundesbank Geschäftsbericht 2015
Konjunkturbericht Zur wirtschaftlichen Lage in Berlin 4. Quartal 2015 Rückblick 2015 und Ausblick 2016
Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg, Referat 45, Konjunkturtelegramm Land Brandenburg, Stand 05.07.2016
Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg, Ausgaben 1-6 2015