Geschäftsbericht

2001

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V., Hedemannstraße 13, 10969 Berlin,
Tel. 030/251 06 91, Fax 030/251 06 93; e-mail: info@fuhrgewerbe-innung.de, www.fuhrgewerbe-innung.de

G E D E N K T A F E L

2001 verließen uns
unsere aktiven bzw. passiven Mitglieder

August Ach

Werner Bendich

Johannes Czorny

Werner Halbritter

Gerhard Pennecke

Martha Ponick

Friedrich Schulze

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

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1. Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland im Jahr 2001
1.1 Deutscher Binnenmarkt 5
1.2 Außenwirtschaft: Dämpfender Einfluß der Weltkonjunktur 7
1.3 Region Berlin-Brandenburg 8
1.4 Das deutscheTransportgewerbe im Spiegel der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung 9
1.5 Verhaltener Optimismus im Omnibusgewerbe 12

2. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Verkehrsgewerbe
2.1 Europäisches Recht 13
2.2 Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht 14
2.3 Straßenverkehrsrecht 14
2.4 Arbeits- und Sozialrecht 15
2.5 Zivil-, Handels- und Steuerrecht 16
2.6 Umwelt- und Abfallrecht 17

3. Politische Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung durch die Innung im Jahr 2001
3.1 Regionale Gewerbe- und Verbandspolitik für Güter- und Personenverkehrsgewerbe 19
3.2 Spartenübergreifende Interessenbündelung 20
3.3 Verkehrssicherheitsarbeit 21
3.4 Mitglieder- und Fachgruppenversammlungen, Winterwerkstatt und Mitgliederbetreuung 21

Schlußbemerkungen 22

Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Das erste Jahr des neuen Jahrtausends liegt hinter uns. Wie jedes Jahr heißt es, auch für dieses Jahr Bilanz zu ziehen, zu bewerten, wo die Schwerpunkte für das Güter- und Personenverkehrsgewerbe in Berlin und Brandenburg lagen. Wie bereits in den Vorjahren, fällt jedoch diese Bilanz eher ernüchternd als erfreulich aus.

Zunächst einmal hat der 11. September unter Beweis gestellt, wie vernetzt die Weltwirtschaft ist, wie verletzbar die moderne Welt für terroristische Anschläge ist und wie sensibel die Märkte auf derartige Ereignisse reagieren. Der Einbruch der US-Konjunktur – bewirkt durch die schrecklichen Anschläge des 11. September, aber nicht nur allein dadurch – hatte ein merkliches Nachlassen der Konjunktur in der von der Exportwirtschaft besonders geprägten deutschen Volkswirtschaft zur Folge. Gepaart mit Verkrustungen in den unterschiedlichsten Sektoren führte das dazu, dass Deutschland das Schlußlicht der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa wurde.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung in Ost- und Westdeutschland driftet weiter auseinander, was in der Region Berlin-Brandenburg besonders spürbar wurde. Die Region hat ihre Position einer typischen Versorgungsregion weiter behauptet: es werden weiterhin deutlich mehr Güter in die Region befördert als aus der Region heraus. Das geringe Wirtschaftswachstum des vergangenen Jahres in Berlin und Brandenburg spiegelt dies wieder. Aufgrund des schwachen Aufkommens aus der verarbeitenden Wirtschaft bleiben für die Unternehmen des Regionalverkehrs deshalb weiterhin nur Bauwirtschaft und Handel als Hauptauftraggeber, beides Branchen, die selbst mit konjunkturellen Schwierigkeiten ringen.

Doch nicht nur die konjunkturelle Entwicklung bereitete dem Verkehrsgewerbe Probleme. Besonders im Güterkraftverkehr wird der Wettbewerb verzerrt durch Mitbewerber, die durch illegale Praktiken Kosten- und damit Preisvorteile erzielen und den seriösen Anbietern zunehmend Schwierigkeiten bereiten. Es war und bleibt deshalb vordringliche politische Aufgabe, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass der gesetzestreue Unternehmer im Wettbewerb – mangels ausreichendem Vollzug bestehenden Rechts – nicht dem Konkurrenten unterliegt, der sich illegaler Praktiken bedient.

Zudem wird die für 2003 geplante LKW-Maut existenzgefährdende Folgen für die Transportunternehmen haben, denen es nicht gelingt, die daraus resultierenden Kostensteigerungen durch Preisanpassungen auszugleichen. Die Diskussion um die LKW-Maut und die von der Bundesregierung zugesagte Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen bei Einführung der Maut prägte deshalb die verkehrspolitische Diskussion des vergangenen Jahres.

Neben diesen Themen forderten 2001 weitere Bereiche das politische Engagement der Innung, über die der vorliegende Geschäftsbericht detailliert Auskunft gibt. Doch auch die Mitgliederbetreuung wurde weiter intensiviert. Den Innungsbetrieben auch weiterhin Unterstützung und Orientierung zu bieten und sie im tagtäglichen Marktgeschehen als engagierter Berufsverband zu begleiten, war und ist anspruchsvolle Aufgabe einer aktiven Gewerbevertretung am Beginn eines neuen Jahrhunderts.

Unterstützung finden wir dabei in unseren in verschiedenen Funktionen ehrenamtlich tätigen Mitgliedern, bei unseren Mitarbeitern und bei zahlreichen Partnern, mit denen wir gemeinsam unsere Aufgaben lösen. Ihnen gilt unser Dank und die Erwartung, den Weg weiter miteinander erfolgreich zu beschreiten.

Berlin im Mai 2002

Michael Eichen
Vorsitzender

Lothar Kastner
stellv. Vorsitzender

Ulrich Schulz
Vorstandsmitglied

Lieselotte Raunhardt
Ehrenvorsitzende

1. Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland im Jahr 2001

1.1 Deutscher Binnenmarkt

Für die deutsche Wirtschaft brachte das Jahr 2001 eine ausgesprochen schwierige Entwicklungsphase. Die zunächst noch weit verbreitete Hoffnung, man könne im Jahresverlauf die seit Sommer 2000 zu verzeichnenden Stagnationstendenzen überwinden, blieb unerfüllt. Stattdessen gewannen die Abschwungsparameter in der zweiten Jahreshälfte noch an Gewicht. Sie hinterließen seit Herbst auch deutlichere Spuren am Arbeitsmarkt. Im Gesamtergebnis nahm das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) nur noch um 0,5 % zu, verglichen mit einem stattlichen Zuwachs von 3 % im Jahr davor. Damit zählte die deutsche Wirtschaft im Euro-Raum erneut zu den „Schlusslichtern".

Außerdem fiel der konjunkturelle Rückschlag, gemessen an der Verringerung des gesamtwirtschaftlichen Auslastungsgrads - verglichen zum Durchschnitt der EWU-Länder - eher noch größer aus. Nicht zuletzt dieser Befund hat die These genährt, die deutsche Wirtschaft befinde sich bereits inmitten einer Rezession, die ein energisches kurzfristiges Gegensteuern der Wirtschaftspolitik erfordere. Zwar hat das Risikopotential durch den am 11. September ausgelösten globalen Stimmungsschock zeitweilig sprunghaft zugenommen, doch blieb die Aussicht auf ein erneutes Anspringen des Wachstumsprozesses im Jahr 2002 erhalten.

Der zyklische Abschwung in den USA und die zum Teil hiervon ausgehende Eintrübung des internationalen Konjunkturklimas übten im Jahr 2001 einen bestimmenden Einfluss auf die deutsche Wirtschaft aus. Allerdings geschah dies in geringerem Maße, als es in früheren Abschwungphasen der Fall gewesen war, nicht über den direkten „Außenhandelskanal", sondern vielmehr über andere Übertragungswege, insbesondere über die stark verflochtenen Finanzmärkte, dem engeren Unternehmensverbund und eine Synchronisierung der Stimmungslage über die nationalen Grenzen hinweg. Bei den Exportlieferungen hielt der positive Trend wegen des hohen Auftragsbestandes sogar noch bis in das Sommerquartal 2001 an, bevor auch die Ausfuhren im Verlauf zurückgingen.

Die Erwartung einer rückläufigen Nachfrage nach ihren Produkten auf den internationalen Absatzmärkten trug in Verbindung mit dem weltweiten Vertrauensverlust dazu bei, dass die deutschen Unternehmen ihre Investitionspläne deutlich nach unten korrigierten. Die eingetrübten Absatzerwartungen gaben zudem vielfach Anlass zu einem umfangreichen Lagerabbau.

Die markante Abschwächung der gesamtwirtschaftlichen Expansion in Deutschland im vergangenen Jahr ist jedoch keineswegs allein auf den Umschwung im internationalen Umfeld zurückzuführen. Zusätzlich belastend wirkte die nochmalige Verschärfung der Anpassungskrise in der Bauwirtschaft.

Die Konsumausgaben der privaten Haushalte und des Staates bildeten zwar per Saldo ein stabilisierendes Element; ihre Ausweitung reichte jedoch bei weitem nicht aus, um die negative Entwicklung, insbesondere bei den Investitionen, auszugleichen.

Im Ergebnis hat das Jahr 2001 wieder einmal die Schwierigkeiten Deutschlands sichtbar gemacht, einen von der Inlandsnachfrage getragenen Wachstumsprozess in Gang zu setzen oder zu halten. Dieser Befund wiegt umso schwerer, als der Wachstumspfad in Deutschland in der letzten Dekade mit einer jahresdurchschnittlichen Zuwachsrate des realen BIP von 1,5 % sowohl im historischen Kontext als auch im Vergleich zu vielen anderen Ländern recht flach gewesen ist. Unter solchen Grundbedingungen können negative, durch äußere Einflüsse bestimmte Schocks leicht dazu führen, dass die Aufwärtsbewegung merklich gebremst wird oder – wie im Jahresverlauf 2001 geschehen – sogar zum Erliegen kommt. Angesichts der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung und der voranschreitenden weltweiten Verflechtung – namentlich der Kapitalmärkte – und der damit verbundenen stärkeren und vor allem schnelleren Übertragung globaler Schocks auf die heimische Wirtschaft ist es geboten, die Rahmenbedingungen im Innern so zu gestalten, dass die Wachstumskräfte auf Dauer gestärkt werden und damit auch die Störanfälligkeit verringert wird.

Die weltweite Konjunkturschwäche musste früher oder später die Ausfuhrtätigkeit in Mitleidenschaft ziehen. Nach dem Rekordjahr 2000, als die realen Exporte von Waren und Diensten mehr als 13 % zugelegt hatten, ging die Zunahme der Ausfuhren im vergangenen Jahr auf 4,75 % zurück. Damit hat sich gleichwohl die außenwirtschaftliche Position Deutschlands im Jahr 2001 weiter verstärkt, da

die Auslandsmärkte deutscher Exporteure und der Welthandel insgesamt weitaus weniger gewachsen sind. Wenngleich diese Marktanteilsgewinne teilweise auf vorangegangene Abwertungen des Euro gegenüber wichtigen Währungen zurückgeführt werden können, so sind sie dennoch auch ein Indiz dafür, dass die deutsche Exportwirtschaft regional gut diversifiziert und im Hinblick auf die Qualität des Sortiments durchaus wettbewerbsfähig ist. Da die realen Importe, die im Jahr zuvor um 10 % gestiegen waren, in 2001 stagnierten, hat der reale Außenbeitrag rein rechnerisch mit gut 1,5 Prozentpunkten das gesamtwirtschaftliche Wachstum noch stärker gestützt als im Jahr zuvor. Bei einer solchen saldenmechanischen Betrachtung wird jedoch vernachlässigt, dass die verhaltene Entwicklung der Einfuhr im vergangenen Jahr vor allem mit der Abschwächung der Gesamtnachfrage zusammenhängt. Außerdem ist ein Teil des Exports wohl aus Lagerbeständen bestritten worden, hat also die Produktion des Jahres zumindest nicht unmittelbar gestützt. Der außenwirtschaftliche Impuls über den Außenhandelskanal war deshalb im vergangenen Jahr deutlich geringer.

Das gesamtwirtschaftliche Wachstum im Jahr 2001 wurde besonders stark von den Brutto-Anlageinvestitionen nach unten gezogen, die um fast 5 % schrumpften, nachdem sie im Jahr 2000 noch um 2,25 % expandiert hatten. Hierin schlägt sich insbesondere nieder, dass die realen Ausrüstungsinvestitionen (einschließlich Sonstige Anlagen) um 3,5 % nachgaben, nachdem sie in den drei Jahren zuvor um durchschnittlich 8,5 % pro Jahr gewachsen waren. Damit zeigte sich erneut die hohe Sensitivität der gewerblichen Investitionsneigung gegenüber globalen Schocks und Risiken. Der Rückgang der Ausrüstungsinvestitionen relativiert sich jedoch dadurch, dass die Investitionsquote, gemessen als Verhältnis der realen Ausrüstungsinvestitionen (einschließlich Sonstige Anlagen) zum realen Bruttoinlandsprodukt, im Jahr 2000 auf Grund der dynamischen Investitionskonjunktur der vorangegangenen Jahre mit 10 % ein Niveau erreicht hatte, das zuletzt nur im Boomjahr 1991 verzeichnet worden war. Im vergangenen Jahr war die so gemessene Investitionsquote immer noch um fast einen Prozentpunkt höher als im Durchschnitt der neunziger Jahre.

Als Belastungsfaktor besonderer Art erwies sich einmal mehr die strukturelle Anpassungskrise in der Bauwirtschaft, die sich im Berichtsjahr noch verschärft fortgesetzt hat. Angesichts eines hohen Bestands an leer stehenden Objekten, einer sinkenden Zahl von Einwohnern in Ostdeutschland und einer insgesamt guten Wohnraumversorgung auch in Westdeutschland unterschritten die Investitionen in Wohnbauten in Preisen von 1995 gerechnet das Vorjahrsniveau um nicht weniger als 7 %. Aber auch der Rückgang bei den Investitionen in Nichtwohnbauten verstärkte sich weiter, was zumindest teilweise mit den rückläufigen Anschaffungen von Maschinen und Geräten zusammenhängen dürfte.

Insgesamt gingen die realen Bauinvestitionen um 5,75 % und damit mehr als doppelt so stark zurück wie im Jahr zuvor.

Neben dem Rückgang der Anlageinvestitionen hat auch der umfangreiche Lagerabbau zum schlechten Abschneiden im letzten Jahr beigetragen. Der negative „Wachstumsbeitrag“ der Vorratsveränderungen belief sich isoliert betrachtet auf einen Prozentpunkt, verglichen mit einem positiven Beitrag von einem halben Prozentpunkt im Jahr zuvor. Wenn auch die Stärke des lagerzyklischen Effekts überrascht hat, so stellt letztlich die Anpassung der Läger an die gesunkene Nachfrage in einer Abschwungphase einen ganz normalen Vorgang dar. Damit wird gleichzeitig eine wichtige Bedingung für den nächsten Aufschwung geschaffen, der sich erfahrungsgemäß erst dann voll entfaltet, wenn bei niedrigem Bestand an Vorräten eine anziehende Endnachfrage ohne größere Verzögerung produktionswirksam werden kann.

Die privaten Konsumausgaben erhöhten sich 2001 preisbereinigt um gut 1 %, und damit etwas weniger als ein Jahr zuvor. Der private Verbrauch wirkte zwar konjunkturstützend, enttäuschte jedoch insofern, als man sich von den Entlastungen auf Grund der ersten Stufe der Steuerreform, die zum 1. Januar 2001 in Kraft trat, einen deutlich stärkeren Nachfrageschub erhofft hatte. Das nominale verfügbare Einkommen der privaten Haushalte wuchs nämlich 2001 durchschnittlich um 3,5 % und damit so kräftig wie schon lange nicht mehr. Schätzungsweise ein Drittel des Zuwachses entfiel dabei auf die Steuerentlastung. Dieser Effekt zeigt sich insbesondere bei den Arbeitsentgelten. Bei einer Expansion der Bruttoverdienste von 2 % nahmen die Nettolöhne und -gehälter vor allem dank des geringeren Lohnsteuerzugriffs um 3,5 % zu. Mit dem kräftigen Einkommensplus konnten die realen Konsumausgaben jedoch nicht Schritt halten, da höhere Kaufkraftverluste zu Buche schlugen und die Sparquote der privaten Haushalte erstmals seit Anfang der neunziger Jahre wieder anstieg, und zwar von

9,75 % auf 10,25 %. Diese Zunahme spiegelt zunächst eine verzögerte Anpassung der Konsumausgaben an den vergrößerten Einkommensspielraum im Anschluss an die Steuerentlastung zu Jahresbeginn wider. Im späteren Jahresverlauf dürfte das nachlassende Konsumentenvertrauen eine wesentliche Rolle gespielt haben

Die Beschäftigung reagierte zunächst verhalten auf die konjunkturelle Abkühlung. In Erwartung einer wirtschaftlichen Erholung hielten viele Unternehmen – soweit möglich – ihren Personalbestand und glichen den gesunkenen Arbeitsbedarf durch flexible Arbeitszeitregelungen und den Abbau von Überstunden aus. So ging das Arbeitsvolumen in 2001 gegenüber dem Vorjahr um 0,8 % zurück, während die Zahl der Erwerbstätigen im Jahresdurchschnitt den Vorjahrswert noch um 67 000 beziehungsweise 0,2 % überschritt. Teilzeitarbeit und geringfügige Beschäftigung erhöhten sich vermutlich weiter, wenn auch langsamer als zuvor. Im Verlauf des Jahres nahm die Kurzarbeit insbesondere in der Industrie zu. Insgesamt waren mit jahresdurchschnittlich rund 125 000 Beschäftigen 40 % mehr Personen davon betroffen als im Jahr zuvor. Erst seit Herbst hat sich der Rückgang der Erwerbstätigkeit verstärkt; im Dezember 2001 waren fast 100 000 Personen weniger beschäftigt als zwölf Monate zuvor.

Die branchenspezifische Betrachtung zeichnet ein differenziertes Bild der Beschäftigungssituation. Die Dienstleistungsunternehmen expandierten auch im Jahr 2001, der Anstieg der Erwerbstätigenzahl fiel mit 1 % aber deutlich geringer aus als im Vorjahr. In der Industrie insgesamt wurde das Beschäftigungsniveau im Jahresdurchschnitt gerade noch gehalten. Allerdings führte die schwierige Lage im Mobilfunk- und Telekommunikationsbereich bei den Wachstumsträgern der Vorjahre – den Herstellern von nachrichtentechnischen Geräten und der Datenverarbeitung – zu deutlichen Beschäftigungsverlusten in der zweiten Jahreshälfte 2001. Auch im Konsumgüterbereich nahm die Mitarbeiterzahl weiter ab. Die bei weitem größten Beschäftigungsverluste entstanden aber im Baugewerbe, das seine Belegschaft im Vergleich zum Vorjahr nochmals um 6,5 % reduzierte.

Die Anzahl der registrierten Arbeitslosen stieg im Verlauf des vergangenen Jahres stetig an und lag Ende Dezember/Anfang Januar 2002 saisonbereinigt bei etwa 3,96 Millionen. Das waren rund 175.000 mehr als zwölf Monate zuvor, als die Arbeitslosigkeit ihren letzten Tiefstand erreicht hatte. In Westdeutschland nahm die Zahl der arbeitslosen Personen absolut wie relativ gesehen stärker zu als in den neuen Bundesländern, in denen die konjunkturelle Veränderung der Arbeitslosigkeit – auch wegen eines unterschiedlichen Erwerbsverhaltens – sowohl im letzten Aufschwung als auch jetzt in der Schwächephase deutlich geringer war

Die Preisentwicklung zeigte im Jahr 2001 ein deutlich zweigeteiltes Bild. Der Beginn des Jahres war sowohl durch einen kräftigen Überhang als auch durch erneute Erhöhungen indirekter Steuern geprägt, zu denen in den Folgemonaten noch hohe Preiswellen bei den Nahrungsmitteln kamen. Im weiteren Verlauf wirkte insbesondere der merkliche Preisrückgang auf den internationalen Ölmärkten dämpfend. Ende 2001 hatte sich der Preisanstieg wieder erheblich verringert. Gemessen am Index für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte erhöhten sich die Verbraucherpreise jahresdurchschnittlich aber noch um 2,5 %, gegenüber 1,9 % im Jahr zuvor. Für höhere Teuerungsraten sorgte zunächst die weitere Stufe der „Ökosteuer“ auf Kraftstoffe und Strom. Darüber hinaus wurde die Kraftfahrzeugsteuer für wenig schadstoffarme Personenkraftwagen drastisch erhöht. Hinzu kam eine deutliche Anhebung der Rundfunk- und Fernsehgebühren. Rein rechnerisch resultierte daraus nach Schätzung des Statistischen Bundesamtes ein Anstieg der Verbraucherpreise um insgesamt 0,4 Prozentpunkte. Dies war ausschlaggebend dafür, dass sich die Vorjahrsrate der Dienstleistungen im Lebenshaltungsindex im Januar 2001 sogar auf 2,7% verdoppelte, danach aber weitgehend konstant blieb.

1.2. Außenwirtschaft: Dämpfender Einfluss der Weltkonjunktur

Die deutsche Wirtschaft bekam die starke Abkühlung des globalen Konjunkturklimas auf den Auslandsmärkten bereits zum Jahresanfang 2001 zu spüren. Nach fast zwei Jahren dynamischen Umsatzwachstums sah sich die Exportwirtschaft erstmals wieder mit rückläufigen Bestelleingängen aus dem Ausland konfrontiert, was sich mit nur geringer Verzögerung bereits in den ersten Monaten von 2001 in einer deutlichen Abflachung der Exportentwicklung niederschlug. Im Vorjahrsvergleich stiegen die deutschen Warenausfuhren dem Wert nach zwar immer noch um 6,5 % und real um 5,5 %; die Zunahme war aber im Wesentlichen auf die hohen Exportzuwächse bis zum Ende des vorherigen Jahres zurückzuführen. Im Verlauf von 2001 sind

die deutschen Ausfuhrumsätze über das damals erreichte Niveau nur vorübergehend hinausgegangen.

Das Wachstum der deutschen Exportmärkte hat sich jedoch noch etwas stärker abgeschwächt, so dass die deutsche Wirtschaft insgesamt ihre Marktposition im Auslandsgeschäft gut behaupten konnte. Insbesondere zwei Faktoren sind dabei den deutschen Exporteuren zugute gekommen: Die relative Schwäche des Euro eröffnete zusammen mit der Kostendisziplin im Innern auch im vergangenen Jahr Wettbewerbsvorteile auf den Märkten außerhalb des Euro-Gebiets, und dank des nicht extrem hochtechnologielastigen Exportgütersortiments hat der weltweite Nachfrageeinbruch im IT-Sektor die deutsche Wirtschaft nicht so stark wie andere Industrieländer getroffen. So blieb die Nachfrage aus den Vereinigten Staaten trotz der allgemeinen Wachstumsabschwächung in der amerikanischen Wirtschaft bis zum Spätsommer 2001 noch relativ lebhaft. Insbesondere die Automobilindustrie konnte im vergangenen Jahr noch verhältnismäßig gute Ergebnisse im Exportgeschäft vermelden. Stabilisierend wirkte auch die Nachfrage aus Mittel- und Osteuropa. Relativ schwach entwickelten sich aber die deutschen Warenlieferungen in die übrigen Länder des Euro-Raums, die sich von der weltweiten Konjunktureintrübung nicht abkoppeln konnten.

Der schwächere Gang der Konjunktur in Deutschland und seinen wichtigsten Handelspartnern ließ die Wareneinfuhren im Jahr 2001 in realer Rechnung stagnieren. Dem Wert nach legten sie um 0,5% zu, dabei wirkten allerdings die bis gegen Ende 2000 kräftig gestiegenen Preise an den Rohölmärkten nach, während die deutlichen Preissenkungen in der zweiten Hälfte von 2001 nicht voll auf das Jahresergebnis durchschlugen.

Die stärkere Abschwächung auf der Einfuhrseite hat dazu geführt, dass trotz des merklich abgeflachten Exportwachstums die deutsche Handelsbilanz mit einem Überschuss von 100 Mrd € und damit um 37 Mrd € höher als im Vorjahr abschloss. Das konjunkturbedingt sehr viel höhere Plus im Außenhandel hat sich auch auf die Leistungsbilanz ausgewirkt.

1.3. Region Berlin-Brandenburg

Der wirtschaftliche Einbruch in der Folge des 11. September hat auch die Region Berlin-Brandenburg überschattet. Waren Industrie, Handel und Dienstleistungsgewerbe in den vergangenen Jahren ohnehin schon größeren Anstrengungen und Belastungen ausgesetzt als zahlreiche Regionen im Westen Deutschlands, so mussten die Verunsicherung und die wirtschaftliche Entwicklung nach den Terroranschlägen in den USA zu weiteren Rückschlägen für die regionale Wirtschaft führen. So sank das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2001 in Berlin um 0,1%, in Brandenburg um 0,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. In beiden Bundesländern blieben die strukturellen Defizite weitgehend erhalten, so dass – von einzelnen Dienstleistungszweigen in Berlin und im engeren Verflechtungsraum abgesehen – Anhaltspunkte für eine breite, selbst tragende Erholung in der Region auch auf absehbare Zeit zu fehlen scheinen. Hinzu kommt die angespannte Haushaltssituation beider Länder und der brandenburgischen Kommunen, die dem finanzpolitischen Handlungsspielraum – und damit auch den Investitionsvorhaben – enge Grenzen setzen.

Besondere Auswirkungen auf die Haushaltslage Berlins hatten die Ereignisse um die Bankgesellschaft Berlin, in deren Folge die bisherige große Koalition aus CDU und SPD zerbrach und nach den Wahlen zum Abgeordnetenhaus im Herbst 2001 durch eine Koalition aus SPD und PDS ersetzt wurde. Erstmals seit der deutschen Wiedervereinigung übernahm die SED-Nachfolgepartei PDS in Berlin wieder Regierungsverantwortung. Welche Auswirkungen dieses Regierungsbündnis für die Außenwirkung der Stadt letztlich haben wird, läßt sich gegenwärtig nicht endgültig abschätzen. Besonders aus der Wirtschaft war jedoch gewarnt worden, daßsseine PDS-Regierungsbeteiligung nachteilig auf internationale Investoren wirken könnte. Solche Befürchtungen haben sich bislang allerdings nicht bestätigt.

Leider blieben auch die Impulse aus der Hauptstadtfunktion auf die Wirtschaft eher verhalten. Von einigen Dienstleistungsbereichen, die direkt oder indirekt von den wiedergewonnenen Funktionen der Metropole Berlin profitieren, abgesehen, haben sich die früheren Erwartungen, die mit dem Regierungsumzug verknüpft waren, weithin nicht erfüllt.

Die Bauwirtschaft, einst Impulsgeber wirtschaftlichen Aufschwungs, konnte auch 2001 keinen Weg aus der Krise meistern. Anhaltend rückläufiges Auftragsvolumen sowie ein von Überkapazitäten, Dumpingwettbewerb und Schwarzarbeit geprägter Markt erschwerten den Bauunternehmen weiterhin

die Existenzsicherung. Experten gehen davon aus, dass ein Ende der Strukturkrise der Bauwirtschaft noch immer nicht abzusehen ist. Die Auswirkungen auf das regionale Wirtschaftswachstum waren katastrophal. Berlin hätte immerhin mit 0,5 % noch ein positives Wachstum des Bruttoinlandsproduktes erzielt, wenn der Einbruch am Bau lediglich westdeutsches Niveau erreicht hätte. Bei einem Minus von 17,5 % in der Bauwirtschaft wurde das gesamtwirtschaftliche Ergebnis jedoch massiv in die Tiefe gerissen.

Anhaltend problematisch war unter all diesen Gesichtspunkten im Berichtsjahr die Situation am Arbeitsmarkt in der Region. Jahresdurchschnittlich lag die offizielle Arbeitslosenquote im vergangenen Jahr in Berlin bei 16,1 %, in Brandenburg bei 17,4 %. Lediglich im engeren Verflechtungsraum Berlins lag die Arbeitslosigkeit „nur“ bei 13,0 %. Doch auch hier gab es erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Arbeitsamtsbezirken.

Für die Betroffenen häufig die einzige Chance, bieten Arbeitsbeschaffungs- und andere Maßnahmen des zweiten Arbeitsmarktes für die regionale Wirtschaft oft ein Wettbewerbspotential, das Unternehmen mit Beschäftigten des ersten Arbeitsmarktes gefährdet oder verdrängt. Der Politik ist es bislang leider nicht gelungen, solche Maßnahmen zu entwickeln, die die Arbeitslosigkeit reduzieren, ohne den ersten Arbeitsmarkt zu gefährden.

Inwiefern sich die wirtschaftliche und Arbeitsmarktsituation im Folgejahr zum positiven wenden, ist schwer prognostizierbar. Die Unsicherheit der Wirtschaftsprognosen, die bereits in den Vorjahren im Jahresverlauf immer wieder Korrekturen nötig machten, läßt eine differenzierte Vorhersage nur noch unzureichend zu. Aber eine spürbare wirtschaftliche Erholung – so ist zu befürchten – wird auch 2002 nicht erwartet werden können.

1.4. Das deutsche Transportgewerbe im Spiegel der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung

Im vergangenen Jahr wurden in Deutschland im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr 3,4 Mrd. t Güter befördert. Dies entspricht einem Mengenrückgang um 3,8 % gegenüber dem Vorjahr. Demgegenüber kam es bei den Verkehrsleistungen zu einem Wachstum um 0,6 % auf 395,4 Mrd. tkm, dass jedoch ausschließlich vom Straßengüterverkehr getragen wurde. Im Straßengüterverkehr verringerte sich die beförderte Gütermenge im Jahr 2001 im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 4,1 % auf 2,9 Mrd. t. Demgegenüber stieg die Beförderungsleistung aufgrund des Wachstums im Fernbereich um 2,3 % auf 256,3 Mrd. tkm (Inland) an.

Im Straßengüterverkehr zeigte sich wiederum eine gespaltene Entwicklung: Einem deutlichen Mengen- und Leistungswachstum in den oberen Entfernungsbereichen des Binnenverkehrs sowie einem überdurchschnittlichen Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr stehen erhebliche Verluste in den unteren Entfernungsbereichen gegenüber. Die im Fernbereich des Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehrs durchgeführten Beförderungen erreichten durch den wachsenden Warenaustausch sowie die rege Exporttätigkeit deutliche Zuwächse. So übertrafen im **Fernbereich** (151 km und mehr) die Mengen und Leistungen – wie bereits seit Jahren – das Vorjahresniveau um 4,5 % bzw. 4,4 %.

Insgesamt wurde im Fernbereich bei einer Beförderungsleistung von 179,0 Mrd. tkm eine Menge von 546,9 Mio. t Güter befördert. Durch die hohe Transportweite entfallen über 70 % der Beförderungsleistungen des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich, bei einem Anteil von etwa 20 % an der gesamten Beförderungsmenge des Straßengüterverkehrs.

Im **Regionalbereich** (51 – 150 km) kam es demgegenüber neben einem Mengenrückgang um 2,5 % auch zu einem Leistungsrückgang in Höhe von 1,0%. Im Jahr 2001 wurden 544,6 Mio. t Güter bei einer Beförderungsleistung von 48,8 Mrd. tkm im Regionalbereich transportiert.

Zu einem deutlichen Rückgang kam es erneut **im Nahbereich** (bis zu 50 km). Die Mengen und Leistungen verringerten sich im Vorjahresvergleich um 6,9 % bzw. 4,6 %. Die erheblichen Rückgänge in Höhe von rund 132 Mio. t im Nahbereich bestimmten fast ausschließlich die Mengenausfälle im gesamten Straßengüterverkehr. Damit hat sich der Aufkommensrückgang im Nahbereich weiter fortgesetzt. Durch den erneuten Mengenrückgang im Jahr 2001 schrumpfte das Güteraufkommen im Nahbereich in den beiden vergangenen Jahren um etwa 15 %. Diese Entwicklung hat entscheidend zur schwierigen wirtschaftlichen Situation der Transportunternehmen beigetragen.

Kostenentwicklung im Güterkraftverkehr
– Einsatz im Fernbereich –
von Januar 1999 bis Dezember 2001

Kostenart	Kostenstruktur 2000 (durchschnittl. Anteil an den Gesamtkosten)	Kostenveränderungen von Januar 1999 bis Dezember 2001	Auswirkungen der Kostenveränderungen auf die Gesamtkosten
	in %		
Personalkosten Fahrer ohne Spesen	**30,82**		**+ 1,96**
Lohn	24,60	+ 7,85	+ 1,93
gesetzliche Sozialaufwendungen	6,02	+ 0,26	+ 0,02
sonstige	0,20	+ 5,28	+ 0,01
Fahrerspesen	**3,41**		**- 0,01**
Fahrerspesen (BMT) [1]	3,41	- 0,18	- 0,01
Fahrzeugeinsatzkosten (km-abhängige Leistungskosten)	**36,38**		**+ 10,78**
Abschreibung	4,64	+ 3,97	+ 0,18
Kraftstoffkosten	21,36	+ 47,02	+ 10,04
Schmierstoffkosten	0,34	+ 25,87	+ 0,09
Reparaturkosten	7,68	+ 5,53	+ 0,42
Fzg.-Reinigungskosten	0,50	+ 5,17	+ 0,03
Reifenkosten	1,86	+ 1,28	+ 0,02
Fahrzeugvorhaltekosten (Fixkosten)	**14,55**		**+ 0,47**
Abschreibung	4,64	+ 3,97	+ 0,18
Fremdfinanzierungskosten	1,09	+ 17,93	+ 0,20
Prüfgebühren	0,16	+ 6,48	+ 0,01
Steuer/Straßenbenutzungsgebühr	2,03	- 0,10	0,00
Versicherungen	4,58	- 0,85	- 0,04
sonstige	2,05	+ 6,03	+ 0,12
Verwaltungskosten	**14,84**		**+ 0,87**
Gehälter inkl. gesetzliche Sozialaufwendungen	7,86	+ 6,42	+ 0,50
sonstige	6,98	+ 5,28	+ 0,37
Insgesamt	**100,00**		**+ 14,07**

1) unter Berücksichtigung der durchschnittlich sozialversicherungspflichtigen Anteile

Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; KRAVAG, Hamburg; Deutsche Bundesbank, Frankfurt; eigene Erhebungen.

Eine Information im Rahmen des Kosteninformationssystems des BGL

Herausgegeben vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main · Telefon: (069) 7919-0 · Telefax: (069) 7919-227
e-mail: bgl@bgl-ev.de · internet: www.bgl-ev.de

Bei der Betrachtung der Beförderungsmengen nach **Güterarten** zeigt sich folgende Entwicklung: Hohe Verluste verzeichnete wie bereits in den Vorjahren die aufkommensstarke Güterart Steine und Erden mit einem Gesamtaufkommen von 1,49 Mrd. t. Hierbei beträgt der Mengenrückgang über 6 %; das Beförderungsaufkommen verminderte sich dabei gegenüber dem Vorjahr um über 96 Mio. t.

Darüber hinaus kam es zu Rückgängen bei der Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (- 19,8 Mio. t = - 11,2 %) sowie von chemischen Erzeugnissen (- 15,1 Mio. t = - 6,7 %).

Die Auswirkungen des Mengenrückgangs bei Baustoffbeförderungen sind besonders nachhaltig bei Transportunternehmen in Ostdeutschland spürbar geworden. Nach Jahren besonders intensiver Bautätigkeit, insbesondere beim Ausbau der Infrastruktur, sind die Aufträge der Bauwirtschaft für Güterbeförderungen drastisch zurückgegangen. Aus den im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes für Güterverkehr gewonnenen Erkenntnissen geht hervor, dass hier betroffene Unternehmen im Interesse der eigenen Existenzerhaltung in andere Marktsegmente drängen und somit den ohnehin schon starken Wettbewerb weiter verschärfen.

Im Gegensatz dazu nahm im Straßengüterverkehr im Jahr 2001 das Aufkommen bei den gewerblichen Fertigwaren (+ 7,9 Mio. t = 2,0 %) und bei der Güterabteilung Eisen und Stahl (+ 7,9 Mio. t = 11,0 %) sowie bei den Mineralölerzeugnissen (+ 6,3 Mio. t = 5,4 %) gegenüber dem Vorjahr zu. Der kontinuierliche Zuwachs beim Transport von gewerblichen Fertigwaren bestimmte maßgeblich das überdurchschnittliche Wachstum des Güterverkehrs im Fernbereich.

Im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr verringerten sich sowohl die Mengen als auch die Leistungen, nachdem sie im Jahr zuvor noch zugenommen hatten.

Deutliche Unterschiede zeigten sich nach wie vor in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung zwischen West- und Ostdeutschland. Die prozentualen Rückgänge in Ostdeutschland lagen – wie bereits auch im Jahr 2000 – um das Dreifache über den Werten Westdeutschlands.

Die aktuelle Situation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs ist von einem stetig wachsenden in- und ausländischen Wettbewerbs- und Preisdruck geprägt. Im Binnenverkehr wurde die Auftragslage insbesondere durch den anhaltend schlechten Konjunkturverlauf in der Bauwirtschaft negativ beeinflusst. Am Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs konnten deutsche Unternehmen vor allem aufgrund der fehlenden Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa nicht entsprechend teilhaben. Dies ist auch eine Ursache dafür, dass der Marktanteil der deutschen Unternehmen am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nur etwa 25 % beträgt und im Verkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten mit sinkender Tendenz bei etwa 10 % liegt.

Durch die zunehmende Trennung von Speditions- und Logistikfunktionen und der eigentlichen Transportdurchführung geraten vor allem die kleinen und mittleren Güterkraftverkehrsunternehmen unter einen zusätzlichen Preisdruck, der durch die Zunahme von Großunternehmen in Europa verstärkt wird. Eine Besserung der Ertragssituation

Kostenentwicklung im Güterkraftverkehr
– Einsatz im Regionalbereich –
von Januar 1999 bis Dezember 2001

Kostenart	Kostenstruktur 2000 (durchschnittl. Anteil an den Gesamtkosten)	Kostenveränderungen von Januar 1999 bis Dezember 2001	Auswirkungen der Kostenveränderungen auf die Gesamtkosten
	in %		
Personalkosten Fahrer ohne Spesen	**42,26**		**+ 2,68**
Lohn	33,69	+ 7,85	+ 2,64
gesetzliche Sozialaufwendungen	8,24	+ 0,26	+ 0,02
sonstige	0,33	+ 5,28	+ 0,02
Fahrerspesen	**1,43**		**0,00**
Fahrerspesen	1,43	0,00	0,00
Fahrzeugeinsatzkosten (km-abhängige Leistungskosten)	**28,17**		**+ 6,67**
Abschreibung	5,68	+ 4,27	+ 0,24
Kraftstoffkosten	12,69	+ 47,02	+ 5,97
Schmierstoffkosten	0,15	+ 25,87	+ 0,04
Reparaturkosten	6,59	+ 5,53	+ 0,36
Fzg.-Reinigungskosten	0,55	+ 5,17	+ 0,03
Reifenkosten	2,51	+ 1,28	+ 0,03
Fahrzeugvorhaltekosten (Fixkosten)	**14,31**		**+ 1,13**
Abschreibung	5,68	+ 4,27	+ 0,24
Fremdfinanzierungskosten	1,28	+ 17,93	+ 0,23
Prüfgebühren	0,15	+ 6,48	+ 0,01
Steuer/Straßenbenutzungsgebühr	1,10	- 0,10	0,00
Versicherungen	5,19	+ 11,55	+ 0,60
sonstige	0,91	+ 6,03	+ 0,05
Verwaltungskosten	**13,83**		**+ 0,81**
Gehälter inkl. gesetzliche Sozialaufwendungen	7,33	+ 6,42	+ 0,47
sonstige	6,50	+ 5,28	+ 0,34
Insgesamt	**100,00**		**+ 11,29**

Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; KRAVAG, Hamburg; Deutsche Bundesbank, Frankfurt; eigene Erhebungen.

Eine Information im Rahmen des Kosteninformationssystems des BGL

Herausgegeben vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main · Telefon: (069) 7919-0 · Telefax: (069) 7919-227
e-mail: bgl@bgl-ev.de · internet: www.bgl-ev.de

der Unternehmen durch Erhöhungen der Beförderungsentgelte war im vergangenen Jahr nur in Ausnahmefällen möglich. Die angespannte Lage zeigt sich auch am Rückgang der Investitionsneigung sowie an der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen. Neben diesem Entwicklungsverlauf führt die bevorstehende EU-Osterweiterung und die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zu Existenzängsten.

Eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage war deutschen Transportunternehmen im vergangenen Jahr nur selten möglich. Der erhebliche Wettbewerbs- und Preisdruck führte dazu, dass nur in Ausnahmefällen Erhöhungen der Beförderungsentgelte durchgesetzt werden konnten. Unter diesen Bedingungen sind insbesondere in der zweiten Hälfte des Jahres 2001 notwendige Entgelterhöhungen kaum realisiert worden. Nach den Erkenntnissen des BAG hat sich die Ertragslage vieler Güterkraftverkehrsunternehmen weiter verschlechtert. Ein hoher Anteil der Unternehmen musste gestiegene Kosten bei gleich gebliebenen Entgelten hinnehmen oder konnte nur Entgelterhöhungen unterhalb der Kostensteigerungen realisieren. Neben dem erheblichen Preisverfall infolge von Überkapazitäten wurden die Transportunternehmen im vergangenen Jahr zusätzlich durch Erhöhungen sehr unterschiedlicher Kosten belastet.

Die Investitionsneigung der Transportunternehmen hat insbesondere im Verlauf des zweiten Halbjahres 2001 sowie zu Beginn des Jahres 2002 abgenommen. Dies zeigt sich auch am deutlichen Rückgang der Nachfrage nach Nutzfahrzeugen. Bei einem Teil der Verkehrsunternehmen reichen die Erträge nicht aus, um Investitionen in den Fuhrpark zu tätigen.

Infolge des hohen Wettbewerbs- und Kostendrucks ist ein verstärkter Trend zur Reduzierung des Fuhrparks erkennbar. Nunmehr bauen auch im Nah- und Regionalverkehr tätige Unternehmen ihren Fahrpark verstärkt ab, indem Altfahrzeuge bei deren Aussonderung nicht mehr ersetzt werden. Diese Maßnahmen verhinderten jedoch vielfach nicht die zu beklagenden Insolvenzen. Erstmals wurde bereits im Jahre 2000 die Marke von 1.300 Insolvenzen im deutschen Transportgewerbe übertroffen. Dies entspricht einer Steigerung von 29 Prozent gegenüber 1999; im Vergleich dazu betrug die Steigerungsrate bei allen Unternehmen nur 7 Prozent! Aber das Jahr 2000 blieb nicht das „Rekordjahr“, denn bereits im 1. Halbjahr 2001 lagen die Insolvenzzahlen im Transportgewerbe noch einmal um katastrophale 34 Prozent höher als im gleichen Vorjahreszeitraum. Die Unternehmensinsolvenzen in allen Wirtschaftszweigen stiegen dagegen in den ersten sechs Monaten 2001 nur um 19 Prozent an.

Auch die Güterverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg blieben von dieser Entwicklung nicht ausgenommen. Die weiter rückläufigen Auftragsvolumina, ein starker Wettbewerbs- und Preisdruck führten dazu, dass auch regional die Zahl der Insolvenzen anhaltend hoch blieb. Mussten im Jahr 2000 bereits rund 10 % der Innungsbetriebe aus wirtschaftlichen Gründen aufgeben oder ins Insolvenzverfahren eintreten, waren von dieser Notwendigkeit 2001 nochmals 8 % der Mitgliedschaft im Güterverkehr betroffen.

In dieser für das Gewerbe problematischen Situation trat ein weiterer Aspekt hinzu: die Eigenkapital-Rahmenrichtlinien für die Kreditinstitute, kurz „Basel II“ genannt, die ab 2005 den Maßstab für die Kredit-

gewährung durch die Geldinstitute bilden werden, warfen erste Schatten voraus. Hausinternes Rating bei den Banken wird mehr und mehr praktiziert mit der Folge, dass vor allem kleine und mittelständische Unternehmen nach den sich ändernden Bedingungen ihre Kreditwürdigkeit verlieren oder nur unter großen Anstrengungen erhalten können. Transportunternehmen sind hier mit am stärksten betroffen.

Angesichts der überwiegend schwierigen wirtschaftlichen Lage bei einer großen Anzahl von Transportunternehmen ist die gegenwärtige Situation der deutschen Unternehmen des Güterkraftverkehrs deshalb geprägt von einer weiterhin gespannten Erwartungshaltung im Hinblick auf anstehende verkehrspolitische Entscheidungen.

1.5. Verhaltener Optimismus im Omnibusgewerbe

Etwas anders als im Güterverkehr verlief die wirtschaftliche Entwicklung im Omnibusgewerbe. Die private Busreisebranche hat das Jahr 2001 insgesamt mit zufriedenstellenden Ergebnissen abgeschlossen. Trotz der Einbrüche im September 2001 verzeichneten eine Reihe namhafter Busreiseveranstalter sowohl beim Umsatz als auch bei den Reisegastzahlen sogar 2-stellige Zuwachsraten. Der allgemeine Trend ist verhalten positiv.

Insgesamt legten die Ferienzielreisen mit dem Omnibus beim Umsatz um circa sechs Prozent zu. Der belief sich damit in den ersten drei Quartalen 2001 auf 135,5 Millionen Euro. Dass dieses Ergebnis bei leicht rückläufigen Fahrgastzahlen erreicht wurde, weist auf die gestiegene Qualität bei Busreisen hin. 1,9 Millionen Ferienfahrten wurden von Januar bis September 2001 registriert. Höherwertige erdgebundene Reisen liegen im Trend.

Ein verhaltenes Plus gab es auch bei Ausflugsfahrten, wo die Zahl der Fahrgäste um 1,7 Prozent auf 9,8 Millionen angestiegen ist und der Umsatz um 14,4 Prozent auf 247,4 Millionen Euro zulegte. Insgesamt nutzten 2001 rund 85 Millionen Fahrgäste den Reisebus zu touristischen Fahrten. Die Busbranche setzt im touristischen Bereich mit allen Nebenleistungen jährlich rund 1,7 Milliarden Euro um und garantiert direkt und indirekt rund 750 000 Arbeitsplätze in der Bundesrepublik.

Die Forderung des Busgewerbes nach Gleichberechtigung zwischen Bus und Flugzeug und völliger Befreiung des Busses von der Mineralölsteuer wird von den Regierungsparteien und der Bundesregierung nach wie vor abgelehnt. Die Bestrebungen, den Flugverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr mit Mineralölsteuer zu belasten, gewinnen dagegen auf nationaler und internationaler Ebene immer stärker an Gewicht. Der Druck, der von den Gewerbevertretungen des privaten Busgewerbes seit Jahren in Richtung Politik und Ministerien gemacht wird, zeigt hier erste Erfolge. Andererseits wird aber auch deutlich, dass es sich hier um ein sehr langfristiges Problem handelt. Die Bundesregierung hat im Jahr 2001 erneut verdeutlicht, dass sie alle Verkehrsträger bei der Mineralölsteuer gleich behandeln will. Dies sei unter dem Gesichtspunkt verkehrs- und wettbewerbspolitischer Harmonisierung notwendig.

Die Bundesregierung liegt damit auf der gleichen Linie wie die Ausschüsse des Deutschen Bundestages für Verkehr, Finanzen und Fremdenverkehr. Der Bundesregierung ist es auch gelungen, die EU-Mitgliedstaaten auf ihre Linie einzuschwören. Einige von ihnen lehnen zwar eine Kerosinbesteuerung nur innerhalb der EU aus wettbewerbspolitischen Gründen ab, wollen aber die Verhandlungen in dieser Richtung mit der internationalen zivilen Luftfahrtorganisation (ICAO) verstärken.

Die EU-Kommission hat darüber hinaus bereits alternative Instrumente wie eine Emissionsabgabe für den Flugverkehr ins Gespräch gebracht. In einer Studie der EU-Kommission dazu heißt es: „Da die Besteuerung von Flugkraftstoffen aufgrund der bestehenden Verträge international nicht kurzfristig umgesetzt werden kann, befürwortet die EU-Kommission die Entwicklung von Umweltgebühren in Abhängigkeit von der Umweltverträglichkeit des Fluggerätes. Sie hat sich nach Aufforderung aller Mitgliedstaaten dazu bereit erklärt, andere Möglichkeiten zur Reduzierung der Emissionen im Luftverkehr, z. B. flugstreckenbezogene Abgabe oder technologische Lösungen zu untersuchen.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Verkehrsgewerbe

2.1. Europäisches Recht

Mit Spannung, aber auch mit Sorge blicken die deutschen Transportunternehmer auf die bevorstehende **EU-Osterweiterung**. Wichtige Voraussetzungen für einen verträglichen Beitrittsprozess liegen darin, die strengen Beitrittskriterien qualitativ beizubehalten. Unter diesen Bedingungen ist sogar vorstellbar, dass mittel- und langfristig der anhaltende Verdrängungswettbewerb zu Lasten deutscher Unternehmen eingedämmt wird. Solche Erfahrungen wurden bereits nach dem Beitritt Portugals zur EU gemacht. Mit der vollen Umsetzung der europäischen Anforderungen im Güterverkehr, also auch der sozialen, technischen und fiskalischen Bestimmungen sowie der Sicherheits- und Umweltstandards werden sich auch die gegenwärtigen Kostenvorteile von Wettbewerbern aus den Beitrittsstaaten nivellieren. Deshalb wird seitens des Gewerbes der kritischen Übergangsphase, in der die Anpassungsprozesse erst beginnen, besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Aus diesem Grund auch hat das Gewerbe für innergemeinschaftliche Kabotageverkehre Übergangszeiträume gefordert.

Im Bereich Verkehr wurden im Dezember 2001 mit sechs Beitrittskandidaten die Verhandlungen abgeschlossen. Mit Ungarn, Litauen und Lettland wurden – nicht zuletzt nach Forderungen des deutschen Transportgewerbes – Übergangszeiträume bis zur Freigabe der Kabotage ausgehandelt. Tschechien und die Slowakei hatten derartige Übergangszeiträume bislang abgelehnt. Zu einer Einigung mit diesen Staaten sowie mit Polen ist es im Berichtsjahr nicht mehr gekommen.

Mit der **EU-Arbeitszeitrichtlinie für Fahrpersonal** im Bereich des Straßenverkehrs, die sich 2001 in der Diskussion befand, soll ein weiteres Kapitel einheitlicher EU-Sozialvorschriften abgeschlossen werden. Die Richtlinie, die innerhalb von drei Jahren nach ihrer Verabschiedung durch die Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen ist, trifft Regelungen zu Arbeitszeiten, Nachtarbeit und Ruhezeiten. Als für das Gewerbe problematisch wurden einige Bestimmungen des Richtlinienentwurfs eingeschätzt, die die wöchentlichen Höchstarbeitszeiten und die Nachtarbeit betrafen. Die Anstrengungen der Gewerbevertretung auf EU- und Bundesebene waren darauf gerichtet, auch weiterhin Flexibilität zur Entzerrung von Güter- und PKW-Verkehr sowie Ausnahmeregelungen bei den wöchentlichen und den Nachtarbeitszeiten zu ermöglichen.

Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Einführung des digitalen Fahrtenschreiber ist seitens der EU-Kommission eine Änderung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften der **VO (EWG) Nr. 3820/85** vorgesehen. Begründet wird dieses Vorhaben damit, dass sich eine Software für den digitalen Fahrtenschreiber nur entwickeln lasse, wenn die genannte Verordnung geändert werde. Die wesentlichen Bestimmungen der Verordnung sollen unangetastet bleiben.

Die tatsächlich eingebrachten Änderungsvorschläge lasen sich jedoch anders! So sind umfassende Änderungen der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten vorgesehen, die Möglichkeit der Aufteilung der täglichen Ruhezeit soll völlig entfallen. Hinzu kamen Bemühungen, die Verantwortung des Arbeitgebers bei Verstößen des Arbeitnehmers auszuweiten.

Ob es gelingen wird, den spezifischen Interessen des Güter- und Personenbeförderungsgewerbes besser entsprechende Regelungen zu erzielen, ist bislang ungewiss.

Im Mittelpunkt der politischen Diskussionen im Omnibusgewerbe des vergangenen Jahres stand weiterhin der Entwurf der **Verordnung zur Liberalisierung des ÖPNV**. Die EU-Kommission hatte am 21.06.2000 ihren Vorschlag zur EU-Verordnung 1191/69 (ÖPNV-Rahmenbedingungen) vorgelegt. Dieser wurde im Verkehrsministerrat der EU bisher nur informell behandelt, in vorbereitenden Arbeitsgremiumssitzungen zum EU-Verkehrsministerrat zeigte sich bisher eine heillose Zerstrittenheit der EU-Mitgliedstaaten zu wichtigen Positionen des EU-Verordnungsentwurfs. Derzeit ist nicht erkennbar, ob Mehrheiten im EU-Verkehrsministerrat für bestimmte Formulierungen gefunden werden können. Der EU-Verkehrsministerrat hat sich unter spanischer Präsidentschaft mit den Vorschlägen des Europäischen Parlaments vom 14.11.2001 auseinandergesetzt und versucht, eine eigene Position zu erarbeiten. Das Europäisches Parlament hatte sich in erster Lesung zum Verordnungsvorschlag der Kommission geäußert und dabei eine ganze Reihe wichtiger Änderungen mit Mehrheit beschlossen, wie z.B. die Neueinführung eines Art. 6a, der es in die Entscheidungskompetenz der kommunalen Gebietskörperschaften legen soll, ob sie ihre Ver-

kehrsunternehmen bzw. die Verkehrsleistungen ihrer eigenen Unternehmen zur Ausschreibung bringen oder nicht.

Durch Beteiligung von Gewerbevertretern des deutschen Busgewerbes an den Spitzengesprächen des Bundesverkehrsministeriums mit den Länder und den kommunalen Gebietskörperschaften und entsprechender Einflussnahme, ist es gelungen, im Vorschlag die Streichung der Ausnahmemöglichkeiten vom Ausschreibungswettbewerb nach Art. 7 Abs. 2 – 4, die Anhebung der Schwellenwerte für die Direktvergabemöglichkeit von Dienstleistungsaufträgen, die Anhebung der vorgesehenen Vertragslaufzeiten von 5 Jahren auf 8 Jahre sowie die Streichung der Begrenzung von Ausgleichsleistungen auf 20 % aufzunehmen.

2.2. Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Im Ergebnis der verkehrspolitischen Diskussion und der eindrucksvollen Demonstration des deutschen Güterkraftverkehrs- und Omnibusgewerbes im Jahr 2000 ist es bereits im September 2001 gelungen, mit dem **Gesetz zur Bekämpfung illegaler Beschäftigung im Güterkraftverkehr (GüKBillBG)** ein wirksames Instrument zur Eindämmung von illegaler Beschäftigung von Fahrpersonal sowie Beauftragung von Transportunternehmen ohne erforderliche Berechtigung in Kraft zu setzen. Von besonderer Bedeutung – zugleich auch ein deutlicher Erfolg der verbandlichen Anstrengungen – ist die erstmalige Einbeziehung des Auftraggebers in die Verantwortung, nur Frachtführer einzusetzen, die über die erforderliche Berechtigung verfügen und die ausschließlich legal beschäftigtes Fahrpersonal einsetzen.

Breiten Raum in der gewerbepolitischen Diskussion nahm das Thema **LKW-Maut** ein, die ursprünglich zum 01.01.2003 (nunmehr voraussichtlich frühestens ab 01.07.2003) die bisherige zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr in Deutschland ablösen soll. Ziel des verbandlichen Engagements ist es, mit der Einführung der Maut eine weitere Benachteiligung deutscher Transportunternehmen gegenüber Unternehmen aus anderen EU- oder Drittstaaten im Hinblick auf Steuer- und Abgabenbelastungen zu vermeiden.

Zu Beginn des Jahres 2001 hat der Chef des Bundeskanzleramtes der Gewerbeführung zugesagt, die Einführung der LKW-Maut mit der größtmöglichen Harmonisierung zu verbinden. Ein vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung entwickeltes Modell zur Anrechnung verauslagter Mineralsölsteuer über ein Mautverrechnungsverfahren wurde sowohl vom Bundesverkehsministerium als auch EU-seitig als grundsätzlich umsetzbar beurteilt. Zu Beginn des Jahres 2001 erhielt das Gewerbe die Zusage des Bundesverkehrsministers, mit Einführung der Maut 250 Mio. € im Inland gezahlter Mineralölsteuer mit der Maut zu verrechnen. Auch die Absenkung der Kfz-Steuer auf europäisches Mindestniveau wurde als weiterer Harmonisierungsschritt in Aussicht gestellt. Die Bundesländer als Nutznießer der Kfz-Steuer haben diesem Vorschlag angesichts leerer Kassen ohne Ausgleich seitens des Bundes bislang jedoch abgelehnt.

Abschließend wurden weder Mautgesetz noch Mautverordnung im Berichtsjahr behandelt, sondern beides sorgte auch über 2001 hinaus für Zünd- und Diskussionsstoff.

Im Personenverkehr wurde ein Vorschlag zur **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** heftig diskutiert. Die SPD-Bundestagsfraktion hatte im November 2001 einen Gesetzentwurf in den Bundestag eingebracht, der die bislang notwendige PBefG-Genehmigung für Busreiseveranstalter ohne eigene Busse in Zukunft nicht mehr vorsieht. In allen im Bundestag vertretenen Parteien gab es von Anfang an starke Mehrheiten für die Annahme des Gesetzesentwurfes. Auch bei den Ländern waren keine Widerstände gegen den Gesetzesvorschlag spürbar.

Aus diesem Grund hatten die schriftlichen Stellungnahmen an die Adressen der Ministerien für Verkehr und Wirtschaft, an Abgeordnete des Deutschen Bundestages, zwei längere Gespräche mit Staatssekretärin Mertens und mit Mitgliedern der SPD-Bundestagsfraktion im vergangen Jahr weder bei den Parteien noch bei der Bundesregierung Zustimmung gefunden. Bundesregierung und Regierungsparteien, aber auch viele Oppositionspolitiker wollen insbesondere für Jugendverbände/Vereine die Durchführung von Omnibusreisen erleichtern.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Nach Zustimmung von Bundestag und Bundesrat ist am 01.04.2001 eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes in Kraft getreten. Die Neuregelungen betrafen den Alkoholgrenzwert und die Nutzung von

Handys beim Führen von Kraftfahrzeugen.

So wurde der zulässige Blutalkoholgrenzwert von 0,8 auf 0,4 Promille gesenkt. Alle Verstöße, die unter Alkoholeinfluß ab 0,5 Promille begangen werden, haben einheitlich nunmehr Bußgeld, Fahverbot und Eintrag im Bundesverkehrszentralregister zur Folge. Für Berufskraftfahrer bleibt – unabhängig davon – arbeitsrechtlich weiterhin die 0,0-Promille-Grenze wirksam.

Die Nutzung von Handys ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt mit Kraftfahrzeugen durch Kraftfahrer ist seit 01.04.2001 ebenfalls untersagt. Verstöße gegen dieses Verbot werden mit Verwarnungsgeld geahndet.

Einer Änderung unterzogen wurden die Regelungen der maximal zulässigen Ladungshöhe. Bereits während des Gesetzgebungsverfahrens war die bis dahin geltende Opportunitätsvereinbarung hinsichtlich der Verfolgung von Verstößen gegen die Vorschriften höchst zulässiger Ladungshöhe aufgehoben worden. Seit März 2001 wird die Überschreitung der zulässigen Fahrzeughöhe von 4 m inklusive Ladung mit Verwarnungs- oder Bußgeld geahndet.

2.4. Arbeits- und Sozialrecht

Der Gesetzgeber hatte sich viel vorgenommen und das stolze 102 Jahre alte und in der Tat überholungsbedürftige BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) umfangreich geändert. Aufgrund europäischer Vorgaben (EU-Verbrauchsgüterrichtlinie, EU-Zahlungsverzugsrichtlinie und die EU-E-Commerce-Richtlinie) war eine der umfangreichsten Gesetzesänderungen in der Geschichte des Bürgerlichen Gesetzbuches notwendig geworden.

Am 01.01.2002 trat es in Kraft, das **Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts.** Zunächst war weithin davon ausgegangen worden, dass sich die umfangreichen Änderungen auf das Arbeitsrecht nicht auswirken würden. Dieses hatte der Gesetzgeber schließlich nicht im Sinn, wollte er doch das Schuldrecht und nicht etwa das Arbeitsrecht modernisieren.

Bislang hatte das AGBGB (Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen), auf das Arbeitsrecht keine Anwendung gefunden. Um Unbilligkeiten zu vermeiden hatten die Gerichte in der Vergangenheit jedoch eine Inhaltskontrolle durchgeführt. Da die einzelnen Gerichte oft unterschiedlich entschieden, war eine einheitliche Regelung dringend geboten und so wurde in das BGB eine Regelung aufgenommen, die die eindeutige Formulierung enthält: „Bei der Anwendung auf Arbeitsverträge sind die im Arbeitsrecht geltenden Besonderheiten angemessen zu berücksichtigen“.

Was sind nun die „Besonderheiten des Arbeitsrechts“? Hierüber wird bereits heftig gestritten. In der Praxis stellt diese unglückliche Formulierung jedenfalls ein Riesenproblem da und führt zu erheblicher Rechtsunsicherheit. In frühestens zwei Jahren wird sich das Bundesarbeitsgericht vermutlich mit der Thematik beschäftigt haben und dann höchstrichterlich mitteilen, was die Besonderheiten des Arbeitsrechts sind.

Zudem wurde im Rahmen des Schuldrechtsmodernisierungsgesetztes der Verbraucherbegriff eingeführt wurde. Dem Wortlaut nach könnte man zu dem Ergebnis kommen, dass der Arbeitnehmer als „Verbraucher“ zu qualifizieren ist, was erhebliche Konsequenzen für die Wirksamkeit zukünftiger Aufhebungsverträge haben dürfte. Diese wären nämlich dann aufgrund der Einbettung des sog. Haustürwiderrufsgesetzes – dieses ist ein klassisches Verbraucherschutzgesetz - in das BGB mit einer Widerrufsbelehrung zu versehen, die separat unterschrieben werden müsste. Fehlt diese Widerrufsbelehrung kann der Arbeitnehmer noch nach Jahren von seinem Aufhebungsvertrag Abstand nehmen und seine Arbeitsleistung wieder anbieten.

Bereits zum 01.01.2001 traten **Neuregelungen zur Teilzeitarbeit** in Kraft. Arbeitnehmer in Betrieben mit mehr als 15 Mitarbeitern haben seither unter bestimmten Voraussetzungen einen Rechtsanspruch auf Teilzeitarbeit, sofern betriebliche Gründe einem solchen Anliegen nicht entgegenstehen. Auch die Zulässigkeit der Befristung von Arbeitsverträgen wurde neu gefaßt und teilweise geändert.

Ab August 2001 wurden mit dem **Gesetz zur Reform des Betriebsverfassungsgesetzes** Änderungen im Hinblick auf die Mitbestimmung und die Bildung von Betriebsräten wirksam, die die Arbeitnehmervertretung stärken sollen.

Inwieweit die beiden zuletzt genannten Rechtsänderungen der dringend nötigen Reform des Arbeitsmarktes in Deutschland dienlich sind oder entgegenwirken, wird sich erst noch zeigen. Gleichwohl darf in diesen Änderungen ein deutliches Signal der rot-grünen Bundesregierung an die Arbeitneh-

mervertretungen gesehen werden, ihre Position zu stärken. Mit der so oft gepriesenen Unterstützung des Mittelstands jedenfalls hat es wenig zu tun.

Zum 01.08.2001 trat die seit vielen Jahren diskutierte neue **Berufskraftfahrerausbildungsverordnung** in Kraft, der zufolge die Ausbildungsdauer auf drei Jahre verlängert und die Qualität der Ausbildung verbessert wird. Doch schon bald wurde uns deutlich: Die Tinte auf den Seiten des Bundesgesetzblattes war noch nicht ganz trocken, da hatte die neue Berufskraftfahrerausbildung schon mit echter Konkurrenz zu kämpfen.

So sieht der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission eine **obligatorische Aus- und Weiterbildung für alle im Güter- und Personenverkehr** tätigen Kraftfahrer vor. Kraftfahrer sollen zukünftig ihren Beruf nur ausüben dürfen ab 21 Jahren auf einem Fahrzeug der Klasse CE, sofern sie eine 6-wöchige Mindestausbildung durchlaufen haben bzw. mit 18 Jahren, sofern sie eine 3-monatige Grundausbildung durchlaufen haben. Fahrzeuge der Klasse C1 und C1E dürfen ab dem 18. Lebensjahr nur mit einer 6-wöchigen Mindestausbildung im Güterkraftverkehr gefahren werden. Darüber hinaus sollen alle Kraftfahrer alle fünf Jahre eine 5-tägige Weiterbildung absolvieren.

Abgesehen davon, dass eine dreimonatige Ausbildung für Berufseinsteiger unter 21 Jahren unangemessen kurz und der Verkehrssicherheit nicht unbedingt dienlich erscheint, war den Verbänden schnell klar, dass der dreijährige Ausbildungsberuf durch den Richtlinienvorschlag an Attraktivität verliert und die duale Berufsausbildung in ihrer Substanz gefährdet.

2.5. Zivil-, Handels- und Steuerrecht

Mit dem **Schuldrechtsmodernisierungsgesetz**, das zum 01.01.2002 in Kraft trat, wurde das Schuldrecht des BGB auf den Gebieten des allgemeinen Leistungsstörungsrechts sowie des Kauf- und Werkvertragsrechts maßgeblich reformiert. Außerdem änderte sich das Verjährungsrecht grundlegend. Weiterhin wurden die Regelungsgehalte der Verbraucherschutzgesetze (AGB-Gesetz, Fernabsatzgesetz, Verbraucherkreditgesetz, Haustürwiderrufgesetz, Teilzeit-Wohnrechtegesetz und Informationspflichtverordnung) in das BGB integriert. Diese Maßnahmen waren notwendig, um die EU-Verbrauchsgüterrichtlinie, die EU-Zahlungsverzugsrichtlinie und die EU-E-Commerce-Richtlinie in deutsches Recht umzusetzen.

Eine wesentliche Änderung ist u.a. das „neue“ Recht auf „Nacherfüllung“, dass nunmehr entweder auf Mangelbeseitigung oder auf Neuleistung in Anspruch genommen werden kann. Aber auch die neue Einordnung des Mangelbegriffs auf der Tatbestandsebene (früher auf Rechtsfolgeebene) zeigt den allgemeinen Vorrang des Erfüllungsanspruchs im Vertragsrecht an.

Das besondere Vertragsrecht und allgemeinem Leistungsstörungsrecht wurde verknüpft. Grundlage hierfür ist ebenso die „neue“ dritte Leistungspflicht des Verkäufers bzw. Werkunternehmers, der Leistung „frei von Sach- und Rechtsmängeln“. Durch die entsprechenden Verweisungsvorschriften im BGB treten nicht mehr wie bisher bei einer Leistungspflichtverletzung besondere Rechtsfolgen ein (wie z.B. das gesetzliche Rückwährschuldverhältnis der Wandlung), sondern kommt jetzt das allgemeine Leistungsstörungsrecht zur Anwendung. Die nur objektiv vorzuliegende Pflichtverletzung ist somit jetzt der alleinige Ausgangspunkt.

Im Kaufrecht wurde der „Verbrauchsgüterkauf“ neu eingeführt. Diese Vorschriften kommen grundsätzlich ergänzend zum übrigen Kaufrecht zur Anwendung, wenn eine bewegliche Sache von einem Verbraucher gekauft wird und unterliegen der besonderen Verjährungsfrist zwei Jahren.

Tritt ein Mangel innerhalb der ersten 6 Monate auf, kommt es sogar zu einer Beweislastumkehr; es wird dann zugunsten des Verbrauchers vermutet, dass dieser Mangel bei Gefahrübergang vorgelegen hat, was vom Unternehmer zu widerlegen wäre. Positiv für den Unternehmer ist wiederum, dass er dann eventuell beim Hersteller eine Rückgriffsmöglichkeit hat.

Im Werkvertragsrecht sind neben der oben schon angesprochenen neuen Verzahnung mit dem allgemeinen Leistungsstörungsrecht und des Vorrangs des Erfüllungsanspruchs jetzt auch die Unterschiede zum Kaufrecht weggefallen. So sind jetzt z.B. Regelungen hinsichtlich des Rechtsmangels aufgenommen worden.

Die regelmäßige Verjährungsfrist für Mängelansprüche im Werkvertragsrecht 2 Jahre (bei Bauwerken 5 Jahre). Für alle unkörperlichen Arbeitsergebnisse (z.B. Beförderungsleistungen!) gilt die neue regelmäßige Verjährungsfrist von 3 Jahren.

Nach dem neu eingeführten Verjährungssystem beträgt die neue regelmäßige Verjährungsfrist jetzt 3 Jahre. Das BGB schreibt zudem u.a. für die Fristberechnung vor, dass diese erst ab Schluß des Jahres der Anspruchstellung und Anspruchskenntnis zu rechnen ist. U.a. durch Rechtsverfolgungsmaßnahmen wird die Verjährung nicht mehr wie bislang unterbrochen, sondern es kommt nun stets zum Neubeginn der Verjährung.

Auch das Steuerrecht hielt im Jahr 2001 Veränderungen bereit. So wurde mit der zum 01.01.2001 in Kraft getretenen weiteren Stufe der **sogenannten ökologischen Steuerreform** eine weitere Stufe der Mineralsölsteuererhöhung wirksam, die angesichts der Subventionspraxis in den EU-Nachbarländern im deutschen Transportgewerbe anhaltend auf Ablehnung stieß.

Weitere Belastungen für die Transportunternehmen waren aus Überlegungen des Bundesfinanzministeriums zu befürchten, nach den Abschreibungsfristen für allgemein genutzte Wirtschaftsgüter auch die Abschreibungsfristen in den Branchentabellen zu verlängern. Massive Proteste der betroffenen Wirtschaftszweige unter Hinweis auf die von der Bundesregierung immer wieder geforderten Modernisierungsanstrengungen der Wirtschaft haben dazu geführt, daß von den Überlegungen Abstand genommen wurde.

Aufgrund des im Januar 2002 in Kraft getretenen **„Steuerverkürzungsbekämfungsgesetzes“ (StVBG)** ist ein zusätzliches Formerfordernis bei der Ausstellung von Rechnungen erforderlich geworden. Jeder Unternehmer, der eine Rechnung ausstellt, muss darin zusätzlich die ihm vom Finanzamt erteilte Steuernummer angeben. Erstmals anzuwenden ist diese neue Formvorschrift auf Rechnungen, die nach dem 30.6.2002 ausgestellt werden. Entsprechendes gilt, wenn durch Gutschriften abgerechnet wird oder die Abrechnung durch einen Dritten im Auftrag des leistenden Unternehmers vorgenommen wird.

Diese Verpflichtung war vom Bundesrat in das Gesetzgebungsverfahren zur Bekämpfung des Umsatzsteuerbetruges eingebracht worden, um die Überprüfung von Lieferketten zu erleichtern und zu beschleunigen. Durch diese Regelung soll vermieden werden, dass das Finanzamt des Leistungsempfängers bei der Überprüfung der Besteuerung des abgerechneten Umsatzes aufwendige Ermittlungen zur Person des Leistenden und des für ihn zuständigen Finanzamts anstellen muss.
Wenngleich dieses Ansinnen verständlich ist, sprechen gegen die Verpflichtung zur Angabe der Steuernummer in Rechnungen doch erheblich datenschutzrechtliche Bedenken, die bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum StVBG im Oktober letzten Jahres gegen diese Regelung vorgebracht wurden.

Desweiteren wird in Zukunft gegen die Erscheinungsform des Umsatzsteuerbetruges mit Mitteln des Strafrechts vorgegangen: die Nichtzahlung, nicht vollständige oder nicht rechtzeitige Zahlung stellt ab dem 01.01.2002 eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit einer Geldstrafe bis zu 50.000 EUR geahndet werden kann.

Eine besonders einschneidende Maßnahme stellt die neu eingeführte unangekündigte Umsatzsteuernachschau dar. Sie gibt der Finanzbehörde das Recht, ab dem 01.01.02 ohne vorherige Ankündigung und außerhalb einer Außenprüfung Grundstücke und Räume der Steuerpflichtigen zu betreten, um besteuerungsrelevante Sachverhalte festzustellen. Darüber hinaus können die Finanzbeamten Einsicht in Aufzeichnungen, Bücher, Geschäftspapiere, andere Urkunden und Auskünfte fordern.

Noch weiter geht jedoch die ebenfalls neu eingeführte Möglichkeit, ohne Prüfungsanordnung zu einer Außenprüfung überzugehen. Werden hierbei Feststellungen getroffen, die auch für die Erhebung anderer Steuern erheblich sein können, so ist deren Auswertung zulässig. Mit dieser Möglichkeit erhofft sich die Finanzverwaltung Überraschungs- bzw. Überrumpelungs-Effekte, die zu einer Aufdeckung von Steuerstraftaten führen.

Ob das neue Gesetz und die damit verbundenen einschneidenden Maßnahmen den beabsichtigten Zweck erfüllen, ist fraglich, schließlich ist bekanntermaßen die Betrugsanfälligkeit vorwiegend im Erhebungssystem zu finden ist, welches von diesen Maßnahmen gerade nicht betroffen wird.

2.6. Umwelt- und Abfallrecht

Im Jahr 2001 befanden sich einige einschneidende Änderungen des Abfallrechts in Vorbereitung, die unmittelbar Auswirkungen auf die Entsorgungs-Transportunternehmen und Containerdienste hatten.

Nach mehrmals geänderten Entwürfen und heftigen Diskussionen wurde im Dezember 2001 die **Verordnung zur Einführung des Europäischen Abfallverzeichnisses** veröffentlicht, die zum 01.01.2002 in Kraft trat.

Mit der **Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung – AVV)** wurden die bisherige EAK-Verordnung und der Europäische Abfallkatalog abgelöst. Die neue Verordnung bestimmt die Übewachungsbedürftigkeit der Abfälle und listet im Anhang die ab 01.01.2002 geltenden Abfallarten auf. Die Zahl der definierten Abfallarten wurde deutlich ausgeweitet.

Geändert wurde des weiteren die Bestimmungsverordnung überwachungsbedürftige Abfälle zur Verwertung. Von Bedeutung ist dabei, daß sämtliche bislang überwachungsbedürftigen Bauabfälle zur Verwertung den neuen Regelungen zufolge nicht mehr der Nachweispflicht unterliegen.

Für Transportunternehmen ergaben sich aus den Neuregelungen folgende Änderungen:

Durch Neudefinition einiger in der Vergangenheit nicht besonders überwachungsbedürftiger Abfälle als besonders überwachungsbedürftige Abfälle mussten Transportgenehmigungen erweitert werden, wenn im Zuge der Umstellung der Transportgenehmigung dieses noch nicht erfolgte bzw. bislang keine Transportgenehmigung erforderlich war. Für zertifizierte Entsorgungsfachbetriebe entfällt allerdings weiterhin die Transportgenehmigungspflicht, wenn die entsprechenden Abfälle in der Anlage zum Zertifikat aufgeführt sind.

Zahlreiche Abfallarten, die in der Vergangenheit als nicht besonders überwachungsbedürftig eingestuft waren, wurden durch die Abfallverzeichnisverordnung nunmehr als gefährliche Abfälle und somit als besonders überwachungsbedürftig definiert.

Für alle bislang nicht besonders überwachungsbedürftigen Abfälle, deren Überwachungsbedürftigkeit verstärkt wurde, ergaben sich erheblich aufwendigere Nachweispflichten. Infolge der Andienungspflicht bei der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/ Berlin entstanden den regionalen Abfallerzeugern und Entsorgern zudem höhere Entsorgungskosten, was insbesondere bei Sammelentsorgungsnachweisen spürbar wurde.

Zudem mussten infolge zahlreicher Änderungen der Abfallschlüsselnummern Transportgenehmigungen, Entsorgungsfachbetriebszertifikate, Entsorgungsnachweise und Anlagengenehmigungen umgestellt werden, was angesichts der kurzen Zeit zwischen Veröffentlichung und Inkrafttreten der Verordnung einen hohen Kraftaufwand sowohl für Unternehmen, Entsorgergemeinschaften und technische Überwachungsorganisationen als auch für die zuständigen Behörden bedeutete.

Für die Entsorgungsunternehmen bestanden die Schwierigkeiten darin, den Abfallerzeugern all diese Änderungen nahezubringen und somit die erforderliche Rechtssicherheit zu gewährleisten.

Ebenfalls weiter in der Diskussion befand sich der Entwurf einer **Gewerbeabfallverordnung**. Ziel der Verordnung ist die schadlose und möglichst hochwertige Verwertung von gewerblichen Siedlungsabfällen (Siedlungsabfälle aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushaltungen) und von bestimmten Bau- und Abbruchfällen.

Dieser Verordnungsentwurf wurde zwischenzeitlich – nicht zuletzt nach massiver Kritik aus verschiedenen Wirtschaftskreisen, darunter dem Transportgewerbe - geändert**.** Das Bundesumweltministerium hat Mitte Oktober 2001 diesen überarbeiteten Entwurf vorgelegt, der Ende Oktober in die Ressortabstimmung ging und am 7. November vom Kabinett verabschiedet wurde. Das Abstimmungsverfahren in Bundestag und wurde allerdings im Berichtsjahr nicht mehr abgeschlossen.

Während ursprünglich Bau- und Abbruchabfälle weitgehend unberücksichtigt geblieben sind, galten für sie im späteren Entwurf ähnliche Getrennthaltungsvorschriften wie für Gewerbeabfälle. Für Gewerbeabfälle muss eine Verwertungsquote von mindestens 85 Masseprozent erreicht werden. Diese Quote gilt allerdings erst ab dem dritten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung. Für das erste Jahr ist bei bestehenden Anlagen eine Quote von 65, für das zweite Jahr von 75 Prozent vorgesehen.

Verzichtet wird auf die Kontrollpflichten bei der Sammlung von Gewerbeabfällen. Die Prüfung einer Quote von fünf Masseprozent nicht zugelassener Materialien war in den Stellungnahmen zu dem Entwurf vom Juli 2001 einhellig als nicht praktikabel abgelehnt worden. Stattdessen sollen die Abfallerzeuger nur noch dazu verpflichtet werden, durch organisatorische Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass in Gemische, die vorbehandelt oder

verwertet werden sollen, keine unerlaubten Abfälle gelangen. Verstöße gegen diese Regelung bedeuten eine Ordnungswidrigkeit. Der Ende des Jahres vorliegende Verordnungsentwurf ließ außerdem keine Möglichkeit mehr, auf eine Restmülltonne zu verzichten.

Mit dem Inkrafttreten der **Änderungen im Immissionsschutzrecht** im Sommer 2001 wurde den zuständigen Behörden die Möglichkeit eingeräumt, von den Betreibern von Abfallbehandlungsanlagen und –lagern Sicherheitsleistungen in Höhe der zu erwartenden Entsorgungskosten der maximal zulässigen Lagermengen zu fordern, um im Insolvenzfall des Betreibers der Anlage die gelagerten Abfälle entsorgen lassen zu können.

Bereits im Jahr 2000 hatte das Land Brandenburg eine Gesetzesinitiative angestrengt, eine solche Regelung gesetzlich zu verankern.

Hintergrund der Initiative Brandenburgs waren die immer wieder zu beklagenden Umweltskandale, wie sie in der Vergangenheit aufgedeckt wurden. Unter Ausnutzung der Möglichkeit zwölfmonatigen genehmigungsfreien Anlagenbetriebs wurden in diesen und anderen Fällen Abfälle angenommen und gelagert, ohne daß tatsächliche Verwertungsabsichten bestanden.

Allerdings hatten sich schon im Jahr 2000 verschiedene Organisationen der Wirtschaft, darunter die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V. dafür ausgesprochen, das geltende rechtliche Instrumentarium voll auszuschöpfen und den Vollzug zu stärken, ehe gesetzliche Änderungen initiiert werden. Ohnehin konnten damals in Brandenburg bei baurechtlich genehmigten Anlagen schon Sicherheitsleistungen gefordert werden.

Berlin und Brandenburg erklärten jedoch nach den Änderungen im Immissionsschutzrecht im Sommer 2001 ihren Willen, die Möglichkeit der Forderung von Sicherheitsleistungen in jedem Fall auszuschöpfen. Diskutiert wurde nur die Höhe der Sicherheitsleistungen für die einzelnen Abfallarten. Als problematisch schätzten die Organisationen der Wirtschaft ein, dass auch ungefährliche Massenabfälle, die als Recyclingmaterial wiederverwendet werden konnten, diesen Sicherheitsleistungen unterworfen werden sollen. Zudem – so die Befürchtungen – würden gerade den kleinen und mittelständischen Entsorgern angesichts der wirtschaftlichen Situation das Beibringen dieser Sicherheitsleistungen kaum möglich sein. Die Diskussionen zwischen Wirtschaft und Behörden führten 2001 jedoch noch zu keinem konkreten Ergebnis.

Im Juni 2000 hatte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin den Entwurf eines Merkblattes zur **Altholzentsorgung** in Berlin vorgelegt, der von allen zu diesem Entwurf um Stellungnahme gebetenen Organisationen der Holzrecyclingwirtschaft und der Entsorgungswirtschaft abgelehnt worden war.

Kritisiert werden in erster Linie deutliche Abweichungen zu den Grenzwerten des Merkblattes, die über die Einstufung von Altholz als besonders überwachungsbedürftigen Abfall und die Verwertbarkeit in der Altholzverarbeitung entscheiden, und den Annahmeparametern der altholzverarbeitenden Wirtschaft. Nach den Vorstellungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung würden alle Holzabfälle als besonders überwachungsbedürftige Abfälle eingestuft, für die nicht auf Basis einer Analyse nachgewiesen wurde, dass die Grenzwerte für diese Einstufung nicht erreicht würden.

Da sich im Verlauf des Jahres 2000 auch Brandenburg den Auffassungen der Berliner Senatsverwaltung angeschlossen hatte, wurden die im Merkblatt dargelegten Verfahrensweisen ab 2001 in der gesamten Region zur Anwendung gebracht. Allerdings verliefen diese Änderungen nicht konfliktfrei. Abfallerzeuger und –entsorger waren wegen der unklaren Rechtsverbindlichkeit der Merkblätter verunsichert, so dass eine einheitliche Verfahrensweise in der ersten Zeit nach Veröffentlichung erschwert war.

3. Politische Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung durch die Innung im Jahr 2001

3.1. Regionale Gewerbe- und Verbandspolitik für Güter- und Personenverkehrsgewerbe

Die gewerbepolitischen Entwicklungen auf europäischer und Bundesebene waren Gegenstand zahlreicher **politischer Gespräche** der Innung mit Parlamentariern des Europäisches Parlaments, des Bundestages und der Länderparlamente sowie politischen Verantwortungsträgern der Landesregierungen in Berlin und Brandenburg. Zu den erörterten Themen zählten in erster Linie Marktentwicklung im Güterverkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), LKW-Maut, die Gesetze zur

Bekämpfung und Eindämmung illegaler Beschäftigungspraktiken im Güterkraftverkehr und in der Bauwirtschaft, Verkehrsinfrastruktur sowie des Arbeitszeitrechts. Im Hinblick auf die Maut-Problematik waren die Bemühungen der Innung darauf gerichtet, eine Freistellung der Berliner Stadtautobahn von der künftigen LKW-Maut zu erzielen. Trotz der Unterstützung dieser Forderung der Innung durch den Verkehrssenator gelang es leider nicht, dieses Ziel zu erreichen. Die Entscheidung im Bundesrat fiel allerdings nicht mehr im Berichtsjahr.

Breiten Raum in der Verkehrspolitik nahm die Beteiligung der Innung am „Runden Tisch“ zum **Stadtentwicklungsplan Verkehr** (STEP Verkehr) in Berlin ein. Dieses Gremium, in dem verschiedenste verkehrspolitische Interessengruppen mitwirken, war „Resonanzboden“ für ein von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung entworfenes Leitbild zur Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2015 sowie die zur Erreichung des Leitbilds zu entwickelnden Maßnahmen. Die Innung konnte bei den Zusammenkünften des Runden Tisches wertvolle Anregungen bezüglich des Wirtschaftsverkehrs in die Diskussion einbringen, wenngleich damit nicht ohne weiteres eine Berücksichtigung des STEP einherging. Die Einbindung der unterschiedlichen Interessenvertretungen mit z.T. sehr kontroversen Haltungen zu einzelnen verkehrspolitischen Problemen und Maßnahmenvorschlägen war jedoch durch ein hohes Maß an Fairness gekennzeichnet. Die Arbeiten zum STEP Verkehr wurden allerdings im Berichtsjahr – nicht zuletzt wegen des Regierungswechsels – nicht mehr abgeschlossen.

Ebenfalls einen Schwerpunkt der verkehrspolitischen Mitwirkung der Innung bildeten die Überlegungen des Berliner Senats zur Entwicklung eines **LKW-Routennetzes** in der Stadt. Hierzu wurden Untersuchungen und Berechnungen vorgenommen mit dem Ziel, besonders belastete Stadtgebiete von LKW-Durchgangsverkehren zu entlasten und den Schwerverkehr möglichst auf leistungsfähigen Straßen des Hauptnetzes zu bündeln.

Im Ergebnis der Untersuchungen wurde jedoch deutlich, dass das vorgesehene Netz bereits heute wesentliche Teile des LKW-Verkehrs aufnimmt bzw. die erhofften Entlastungseffekte in sensibleren Stadtgebieten nicht den vorgesehenen Umfang erreichen. Demgegenüber würden auf einigen Routen schon heute hohe Belastungen weiter zunehmen. Aus diesem Grund sollen die Erkenntnisse in ein Empfehlungsnetz für den nach Berlin einfahrenden bzw. den von hier abgehenden überregionalen LKW-Verkehr einfließen.

Gegenüber den Berliner Bezirksämtern und den Brandenburger Landkreisen informierte die Innung in einem umfangreichen Schreiben über die Bestimmungen des **Gesetzes zur Bekämpfung illegaler Beschäftigung im Güterkraftverkehr (GüKBiIlBG)**. Auch andere öffentliche Auftraggeber wie Wohnungsbaugesellschaften, Bau- und Sozialämter wurden über die neuen Bestimmungen, insbesondere die Auswahlhaftung des Auftraggebers, informiert.

Vor dem Hintergrund anstehender Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im ÖPNV in Europa entwickelten Innung und IHK Berlin gemeinsam ein **ÖPNV-Positionspapier** zu wettbewerbsfähigen Strukturen im Berliner ÖPNV. Darin wurden mögliche Entwicklungs- und Strukturszenarien aufgezeigt, wie die Chancen der BVG und der privaten Berliner Omnibusunternehmen in einem künftigen, von Wettbewerb geprägtem ÖPNV verbessert werden können. Auf Basis dieses Papiers wurde mit zahlreichen Gesprächen mit Abgeordneten aller politischer Parteien des Abgeordnetenhauses begonnen.

3.2. Spartenübergreifende Interessenbündelung

Zahlreiche politische Problemstellungen betreffen nicht allein die Innungebetriebe, sondern das gesamte Gütertransport-, Speditions- und Personenverkehrsgewerbe. Um die spartenübergreifende Interessenvertretung zu verstärken, gründeten sechs regionale Verbände auf Initiative der Innung am 01.02.2001 die **Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg**. Im Rahmen einer Pressekonferenz wurde ein Positionspapier vorgestellt, in dem wirtschafts- und verkehrspolitische Forderungen des Gütertransport-, Speditions-, Omnibus- und Taxengewerbes formuliert wurden. Mit Vorstand und Geschäftsführung wurde im ersten Jahr die Innung betraut.

In Parlamentarierbriefen, die einmal pro Quartal veröffentlicht und an Berliner und Brandenburger Landes-, Bundestags- und EU-Parlamentarier versandt werden, machen die einzelnen Verbände auf Schwerpunkte ihrer Verbandsarbeit aufmerksam und artikulieren gemeinsam ihre Forderungen.

Ebenfalls gemeinsam mit verschiedenen Gewerbevertretungen des Verkehrsgewerbes und der Industrie- und Handelskammer Berlin war die Innung Veranstalterin des **Tages des Transportgewerbes** am 23.10.2002. In verschiedenen Workshops konnten sich die Teilnehmer der Veranstaltung – Transport- und Speditionsunternehmer, Vertreter aus Politik, Verwaltung, Verkehrswissenschaft und Journalisten – über unterschiedlichste Themen informieren. Dazu gehörten Berufsausbildung im Verkehrsgewerbe und die neue Berufskraftfahrerausbildung, Fuhrparkfinanzierung, Entwicklung der Fahrzeugtechnologien und die Nutzung von IT-Komponenten in der Verkehrswirtschaft. Eine lebhafter und interessanter Vortrag des Gießener Verkehrsexperten Prof. Dr. Gerd Aberle über wesentliche Grundsätze der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung sowie eine sich daran anschließende Expertendiskussion rundeten die Veranstaltung ab.

Kontroverse Diskussion zur LKW-Maut anläßlich des Tages des Transportgewerbes (v.l.): Horst Friedrich (FDP), Prof. Dr. Karlheinz Schmidt (BGL), Prof. Dr. Gerd Aberle (Uni Gießen), Ulrich Schüller (BMVBW)

3.3 Verkehrssicherheitsarbeit

Auch 2001 bildete das Engagement der Innung im Bereich Verkehrssicherheit einen Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit. So engagierten sich wieder zahlreiche Mitgliedsunternehmen bei der **Aktion „Toter Winkel“**, bei der im Frühjahr jedes Jahres Schüler der sechsten Klassen an Berliner Schulen über die Ursachen und Tücken des Toten Winkels aufgeklärt werden.

Durch die Einbindung der Innung in die Entwicklung eines neuen **Verkehrssicherheitskonzepts für das Land Brandenburg** gelang es, auch gewerbe- bzw. LKW-spezifische Belange in diesen Prozeß einfließen zu lassen. Dies betrifft Probleme der Infrastrukturbeschaffenheit ebenso wie Maßnahmen

Berliner Schülern werden mit Unterstützung aus Innungsbetrieben die Tücken des Toten Winkels erläutert

der Verkehrsorganisation. Ziel dabei ist es, Unfallgefahren für alle Verkehrsteilnehmer zu vermeiden bzw. soweit als möglich zu minimieren.

3.4 Mitglieder- und Fachgruppenversammlungen, Winterwerkstatt und Mitgliederbetreuung

Nachdem bereits im Jahr 1998 das Verhältnis der Banken zum Transportgewerbe Gegenstand einer Diskussionsveranstaltung war, ließen die im vergangenen Jahr breit diskutierten Eigenkapitalrichtlinien – bekannt als **Basel II** – für die Transport- und Busunternehmen nichts Gutes ahnen. Um hier zu informieren und den Unternehmern Hintergründe nahezubringen, stand das Thema **Rating im Verkehrsgewerbe** im Mittelpunkt der **Mitgliederversammlung** am 30.06.2001. Kompetente Gäste aus der Politik, der Finanzwirtschaft und der Nutzfahrzeugindustrie stellten sich der Diskussion und den kritischen Fragen der Unternehmer.

Die **Fachgruppenversammlung Verteilerverkehr** am 16.05.2001 stand im Zeichen des LKW-Routennetzes, das den Unternehmern in diesem Marktsegment durch Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der beteiligten Beratungsgesellschaft vorgestellt und erläutert wurde. Weitere Themen der Zusammenkunft waren die Riester-Rente und die Euro-Einführung zum 01.01.2002.

Für die Betreiber von **Asbestkleinsammelstellen** wurden die zum 01.01.2002 in Kraft tretenden abfall- und immissionsschutzrechtlichen Änderungen in einer Informationsveranstaltung am 10.12.2001 durch Vertreter der Berliner Umweltbehörde erläutert.

Die im Rahmen der **Winterwerkstatt** angebotenen Veranstaltungen zu den Themen **Rechtsform des Unternehmens, Zahlungsausfälle vermeiden** und **Verhandlungen erfolgreich führen** erfreuten sich wiederum sehr guten Zuspruchs. Die letztgenannte

Diskutierten mit Innungsmitgliedern über Basel II: Hans-Joachim Josewski (GEFA), Dr. Dietmar Staffelt MdB (SPD), Lothar Kastner (FGI), Stephan Dormanns (Deutsche Bank), Rolf Schütze (Scania) (v.l.)

Veranstaltung mußte wegen des hohen Interesses sogar wiederholt werden, da aus Kapazitätsgründen nicht alle angemeldeten Teilnehmer an der ersten Veranstaltung teilnehmen konnten.

In der **Mitgliederbetreuung** bildeten weiterhin der umfangreiche Rundschreibendienst, der e-Mail-Newsletter sowie die Zeitschrift „NordVerkehr“ die Hauptmedien zur Information der Innungsbetriebe. Ergänzt wurden diese verstärkt durch themenbezogene **Leitfäden**, die – entsprechend der rechtlichen Entwicklung – angepaßt und von den Unternehmen in der Innung angefordert werden können. Schwerpunktthemen waren im Jahr 2001 „Außenstände eintreiben – aber richtig!“, „Abmahnung“ und „Erstellung von Frachtverträgen unter Einbeziehung des GüKBillBG“. Weitere Schwerpunkte der Information der Mitgliedsunternehmen lagen 2001 bei **der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/ Bau**. Dort wurde speziell über die Neuregelungen zur Eindämmung illegaler Betätigung im Baugewerbe, die sogenannte Bauabzugssteuer, sowie bei der Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle im Allgemeinen und von Holzabfällen im Besonderen informiert. Für die Mitglieder der **Sparte Omnibusverkehr** in der Fachgruppe Personenverkehr stand das Thema Busfahrerqualifizierung und –gewinnung im Mittelpunkt. Hierzu wurden u.a. Gespräche mit der Arbeitsverwaltung und Qualifizierungsträgern geführt, um besser und praxisnäher Personen aus anderen Berufszweigen zum Busfahrer zu qualifizieren.

Schlußbemerkungen

Insgesamt bleibt festzustellen, daß sich auch im Jahr 2001 die Bedingungen für kleine und mittelständische Unternehmen des Verkehrsgewerbes nicht verbessert haben. Im Gegenteil: trotz einer sich eintrübenden Konjunktur werden den Unternehmen weiterhin in hohem Maße bürokratische Belastungen und rechtliche Reglemetierungen auferlegt. Andererseits beklagen die Unternehmen seitens der Behörden mangelnden Gesetzesvollzug, wenn es um den Schutz seriöser Marktteilnehmer vor illegalen Wettbewerbspraktiken und Schwarzarbeit geht.

Die in Folgejahren zu erwartenden Kostensteigerungen aus LKW-Maut und weiteren Stufen der Ökosteuer werden den Güterkraftverkehrsunternehmen weitere Anstrengungen abfordern, um die betriebliche Existenz zu erhalten. Da es keinen Spielraum für Frachtführer gibt, insbesondere die Mautbelastungen durch betriebliche Rationalisierung zu kompensieren, wird die Anhebung der Transportentgelte unvermeidlich sein. Das rechtzeitige Gespräch mit den Auftraggebern ist also unvermeidlich! Dass dabei auch die Notwendigkeit bestehen wird, sich von zahlungsunwilligen Auftraggebern zu trennen, wird sich nicht vermeiden lassen.

Die Politik wird sich allerdings fragen lassen müssen, ob unter den bestehenden und zu erwartenden Rahmenbedingungen die Standortsicherung und die Sicherung von Arbeitsplätzen in Deutschland ernsthafte Absicht oder nur Lippenbekenntnis ist!

Auch die Innung wird sich diesen Bedingungen stellen müssen. Angesichts der Marktentwicklung – insbesondere im Güterkraftverkehr – ist die Neuaquisition von Mitgliedern eine wesentliche Aufgabe des Verbandes. Bestimmendes Argument für eine Innungsmitgliedschaft ist die Qualität der Betreuung. Deshalb wird die stetige Verbesserung und Erweiterung der Mitgliederbetreuung einen Schwerpunkt der Anstrengungen von Vorstand und Geschäftsführung bilden.

Redaktion

Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.

Hedemannstraße 13
10969 Berlin

Tel. 030.251 06 91
Fax: 030. 251 06 93

e-mail: info@fuhrgewerbe-innung.de
www.fuhrgewerbe-innung.de