Geschäftsbericht

2002

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

Wir trauern besonders um unseren langjährigen Obermeister und Ehrenobermeister

K a r l M ä t z n e r

der am 16. Mai 2002 im Alter von 93 Jahren verstarb. Karl Mätzner hat sich seit 1940 ehrenamtlich für das Gewerbe engagiert und stand der Innung von 1964 bis 1984 als Obermeister vor. Für seine Verdienste war er 1970 mit dem Bundesverdienstkreuz geehrt worden.

Weiterhin verließen uns 2002 unsere aktiven bzw. passiven Mitglieder

Gerhard Pennecke

Martha Ponick

Emma Wozignoy

Wir werden das Andenken der Verstorbenen in Ehren bewahren

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	4
1.	Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland im Jahr 2002	
1.1.	Deutsche Binnenwirtschaft	5
1.2.	Außenwirtschaft bei schwacher Weltkonjunktur	6
1.3.	Globales und Europäisches Umfeld	7
1.4.	Region Berlin-Brandenburg	8
1.5.	Krisenhafte Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe	10
1.5.1.	Beförderungsmengen- und leistungen	10
1.5.2.	Entwicklung der eingesetzten Kapazitäten und gewichtsmäßige Auslastung der Lastkraftfahrzeuge	12
1.5.3.	Entwicklung der Beförderungsentgelte	13
1.5.4.	Nutzung von Frachtbörsen im Transportgewerbe	13
1.5.5.	Entwicklung der Kosten	13
1.5.6.	Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten	14
1.5.7.	Entwicklung der Investitionen	14
1.5.8.	Marktbeurteilung, Entwicklungstendenzen und Unternehmensinsolvenzen	15
1.6.	Busgewerbe trotzt der Reiseflaute	16
2.	Rechtliche Rahmenbedingungen für das Verkehrsgewerbe	
2.1.	Europäisches Recht	17
2.2.	Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	18
2.3.	Straßenverkehrsrecht	19
2.4.	Arbeitsrecht	19
2.5.	Steuerrecht	20
2.6.	Umwelt-, Abfall- und Gefahrgutrecht	20
3.	Die Innung - kompetente und engagierte Interessenvertretung für das regionale Güter- und Personenverkehrsgewerbe	
3.1.	Politische Interessenvertretung	22
3.2.	Gebündelte Interessenvertretung mit anderen Organisationen	22
3.3.	Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen	23
3.4.	Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit	25
	Schlußbemerkungen	26

Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Erneut liegt ein ereignisreiches Jahr hinter uns. Rot-Grün wurde in eine zweite Amtsperiode gewählt, in Berlin übernahm der rot-rote Senat die Regierungsverantwortung. Doch auch für die Innungsbetriebe hielt das Jahr vielfältige Anstrengungen bereit. Die politischen Diskussionen um die LKW-Maut waren auf Bundesebene, der Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin in der Region die beherrschenden Themen. Gerade beim Thema LKW-Maut wurde deutlich, dass das Verkehrsgewerbe engagierte Gewerbevertretungen benötigt, um dem Druck der Verkehrs- und den finanziellen Begehrlichkeiten des Finanzpolitik stand zu halten. Darüber hinaus zeigte sich im Verlauf der Diskussionen um die LKW-Maut auch, daß bereits getätigte politische Zusagen immer wieder infrage gestellt werden. Es war und ist deshalb Aufgabe der Verbände, die Politik immer wieder an diese Zusagen zu erinnern und auf ihre Einlösung zu dringen.

Während das vergangene Jahr allein von den Vorbereitungen der Mauteinführung geprägt war, wird es 2003 ernst. Die Einführung der Maut bürdet den Transportunternehmen massive Kosten auf, die allein durch höhere Frachtentgelte ausgleichbar sind. Es führt also kein Weg daran vorbei, mit der Auftraggeberschaft in Preisgespräche einzutreten, soll die betriebliche Existenz nicht aufs Spiel gesetzt werden. Die Innung wird ihren Mitglieder für alle mit der Mauteinführung verbundenen Probleme geeignete Hilfestellungen zur Verfügung stellen und die Betriebe auch in der Einführungsphase aktiv begleiten.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen, uns für die vielfältige Unterstützung aus unseren Mitgliedsbetrieben zu bedanken. Ein besonderer Dank gilt den Innungsmitgliedern, die sich über ihre Unternehmerfunktion hinaus ehrenamtlich in unterschiedlichsten Funktionen für den Verband engagieren, sowie dem Team der Geschäftsstelle, das in bewährter Qualität für erfolgreiche Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung miteinander sorgt.

Berlin, März 2003

Michael Eichen Vorsitzender	Lothar Kastner stellv. Vorsitzender	Ulrich Schulz Vorstandsmitglied	Lieselotte Raunhardt Ehrenvorsitzende

1. Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2002

1.1. Deutsche Binnenwirtschaft

Für die deutsche Volkswirtschaft verlief nach einem bereits schwachen Vorjahr auch das Jahr 2002 enttäuschend. Zwar gelang es nach der Jahreswende, wieder eine positive Grundrichtung einzuschlagen. Doch zu einem konjunkturellen Durchbruch ist es nicht gekommen. Während sich die Exporte in einem international schwierigen Umfeld noch gut behaupten konnten, erwies sich erneut die Inlandsnachfrage als schwächstes Glied in der Kette. So vollzog sich der Erholungsprozess auf schmaler Basis und eher schleppend und kraftlos; gegen Jahresende geriet er sogar ins Stocken.

Im Jahresverlauf betrachtet, hat die gesamtwirtschaftliche Aktivität, gemessen am realen BIP, nur um 0,7 % zugenommen; auch dies spricht dafür, dass die Wirtschaft die seit Mitte 2001 anhaltende Schwächephase noch nicht überwinden konnte. Die fehlende Dynamik bedeutete in Verbindung mit dem bereits gedrückten Einstiegsniveau zu Jahresbeginn für das Gesamtergebnis 2002 ein Wirtschaftswachstum von nur 0,2 %, nach einer bereits bescheidenen Zuwachsrate von 0,6 % ein Jahr zuvor. Dies war nicht nur die geringste Leistungsausweitung seit der ausgeprägten Konjunkturschwäche im Jahr 1993; auch mit der Produktionstätigkeit in der EU und anderen Industrieländern konnte die deutsche Wirtschaft erneut nicht Schritt halten. Infolge der zunehmenden Unterauslastung der Sachkapazitäten geriet nunmehr auch der Arbeitsmarkt unter verstärkten Druck; im Dezember 2002 waren 10,1 % der Erwerbspersonen arbeitslos gemeldet, gegenüber 9,5 % vor Jahresfrist. Zu Jahresbeginn ist die Arbeitslosenquote weiter gestiegen; im Februar lag sie bei 10,5 %.

Dass der Wirtschaft im vergangenen Jahr die Wachstumsperspektive fehlte und das private Ausgabenverhalten stark unter der schlechten Stimmungslage, ausgeprägter Liquiditätspräferenz und hohen Risikoprämien litt, ist einer Kumulation von Schocks und Unsicherheitsfaktoren zuzuschreiben, die nach Art und Umfang als außergewöhnlich zu bezeichnen ist. Bewegt sich eine Wirtschaft - wie derzeit die deutsche - in einer Quasi-Stagnation, können aber schon kleinere Störungen und Eintrübungen der Stimmungslage erheblich zu Buche schlagen.

Die deutsche Wirtschaft hatte besonders stark unter der Schwäche der Bruttoanlageinvestitionen zu leiden. Die Investitionstätigkeit schrumpfte in der Jahresmitte um 6,75 %, nachdem sie schon zuvor um 5,25 % zurückgegangen war. Mit Ausnahme der Sonstigen Anlagen, die vor allem die Erstellung von Computer-Software umfassen und mit 7% nur einen geringen Anteil der gesamten Anlageinvestitionen ausmachen, ließ die Investitionsbereitschaft auf breiter Front nach. Nach Absetzung der Abschreibungen, die die Wertminderung des Anlagevermögens infolge von Verschleiß und wirtschaftlichem Veralten abbilden, betrugen die Aufwendungen für Nettoanlageinvestitionen in Relation zum nominalen BIP im Jahr 2002 nur noch 3,25 %, verglichen mit einem Durchschnitt von 7,5 % für den Zeitraum von 1991 bis 2000. Beim Staat dürften trotz des überwiegend strukturbedingten Haushaltsdefizits die Bruttoanlageinvestitionen nicht einmal mehr den Wert der Abschreibungen erreicht haben.

Der Schrumpfungsprozess im Bausektor, der sich im Berichtsjahr in unverändertem Tempo fortgesetzt hat, erwies sich einmal mehr als Belastungsfaktor besonderer Art für die deutsche Wirtschaft. Ihr Vorjahrsniveau unterschritten die realen Bauinvestitionen um rund 6%. Der kumulierte Rückgang seit dem letzten Höchststand im Jahr 1994 betrug damit fast ein Fünftel. Zuletzt wurde nicht einmal mehr das Niveau des Jahres 1991 erreicht. In regionaler Hinsicht war die Anpassung in Ostdeutschland besonders ausgeprägt. Im dritten Jahr in Folge nahmen hier die realen Bauinvestitionen mit einer zweistelligen Rate ab. Aber auch in Westdeutschland war bei einem Minus von 4,75 % ein deutlicher Einbruch zu verzeichnen. Insgesamt durchzog die stark rückläufige Tendenz alle Bausparten. Die Investitionen in Wohnbauten unterschritten in Gesamtdeutschland angesichts eines hohen Bestands an leer stehenden Objekten und einer sinkenden Zahl von Einwohnern in Ostdeutschland sowie einer insgesamt guten Wohnraumversorgung in Westdeutschland das Vorjahrsniveau in Preisen von 1995 gerechnet um 6%. Bei den gewerblichen Bauinvestitionen setzte sich der Rückgang ebenfalls fort, was zumindest teilweise mit dem verminderten Bedarf an Kapazitätserweiterungen zusammenhängen dürfte. Zudem schränkte auch der Staat wegen der zunehmenden Haushaltsprobleme seine Bauaktivitäten deutlich ein.

Die Konsumausgaben der privaten Haushalte gingen im Jahr 2002 erstmals seit der deutschen Vereinigung in realer Rechnung zurück, nachdem sie im Jahr zuvor noch konjunkturstützend gewirkt hatten. In diesem Rückgang spiegelt sich in erster Linie die schwache Entwicklung der verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte wider, die in jeweiligen Preisen nur um 1,25 % stiegen und nach Ausschaltung der Teuerungsrate sogar hinter ihrem Vorjahrswert zurückblieben. Hier hat sich auch die zunehmende Arbeitslosigkeit deutlich niedergeschlagen. Zwar stiegen im Gegenzug die arbeitsmarktbeding-

ten Transferzahlungen. Dies bedeutete aber nur einen teilweisen Ausgleich des Kaufkraftverlustes. Hinzu kam, dass die privaten Haushalte ihre Ersparnisbildung im Verhältnis zu den verfügbaren Einkommen ausweiteten. Insbesondere in den ersten Monaten beeinträchtigte wohl die allgemeine Verunsicherung vieler Konsumenten über die Preiseffekte der Euro-Bargeldeinführung die Kaufbereitschaft. Später kam die erhöhte Unsicherheit über die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung und speziell die sich weiter eintrübenden Aussichten für den Arbeitsmarkt hinzu. Schließlich dürften auch die Rückgänge der Preise an den Aktienmärkten eine Rolle bei der vermehrten Ersparnisbildung gespielt haben.

Für den Arbeitsmarkt war 2002 ein Jahr des Rückschlags. Die Arbeitslosigkeit stieg deutlich, und die Beschäftigung ist erstmals seit fünf Jahren wieder gesunken. Nach einer Schätzung des Statistischen Bundesamtes ging die Zahl der Erwerbstätigen im Jahresdurchschnitt auf 38,69 Millionen zurück. Das waren 230 000 oder 0,6 % weniger als im Jahr zuvor, dessen Beschäftigungsgewinne damit mehr als aufgezehrt wurden. Das Arbeitsvolumen verringerte sich sogar um 1%. Vielfach versuchten die Firmen, durch Einschränkungen der Arbeitszeit Entlassungen zu vermeiden. In Kurzarbeit standen im Mittel des Jahres etwas über 205 000 Arbeitnehmer, zwei Drittel mehr als 2001. Mit zunehmendem Abbau der zuvor bei besserer Auftragslage angesammelten Zeitguthaben hat sich aber die Zahl der Entlassungen verstärkt. Während im Schnitt in der ersten Hälfte des Jahres weniger als 30 000 Personen monatlich ihren Arbeitsplatz verloren, waren es in der Zeit danach gut 35 000.

Am stärksten war der Beschäftigungsabbau in der Industrie (einschl. Energiewirtschaft). Hier nahm der Personalbestand im Jahresdurchschnitt um knapp 180 000 ab. Nicht viel weniger büßte die Bauwirtschaft ein, in der sich der Personalrückgang damit im siebten Jahr in Folge fortgesetzt hat. Nochmals rund 165 000 Erwerbstätige mussten ihren Arbeitsplatz aufgeben. Im Dienstleistungsbereich, der inzwischen fast 70% aller Beschäftigten aufnimmt, wurden zwar weiterhin neue Arbeitsplätze geschaffen; ein Plus von knapp 0,5 % bedeutet aber weniger als ein Drittel des früheren Zuwachses. Im Handel, Gastgewerbe und Verkehr ist die Zahl der Mitarbeiter sogar erstmals seit mehreren Jahren etwas geschrumpft. Mit dem steigenden Kosten- und Ertragsdruck im Finanzsektor ist auch der hier wie bei den Unternehmensdienstleistern über Jahre hin sehr kräftige Personalaufbau - zum Teil wurden Zuwachsraten von deutlich über 6% erreicht - ausgelaufen. Lediglich bei den Anbietern von öffentlichen und privaten Dienstleistungen, zu denen neben der Verwaltung insbesondere der Erziehungsbereich sowie das Gesundheitswesen zählen, setzte sich nach den amtlichen Angaben der Anstieg der Beschäftigung fort. Der Personalabbau in der Wirtschaft trug wesentlich dazu bei, dass sich die Zahl der Arbeitslosen im Jahresdurchschnitt 2002 auf 4,06 Millionen erhöhte. Das waren rund 210 000 oder 5,25 % mehr als im Jahr zuvor. Damit ging ein Gutteil des Abbaus der Arbeitslosigkeit, der von 1998 bis 2001 in Höhe von 535 000 Personen erreicht worden war, wieder verloren. Nach der Rechnung der Bundesanstalt für Arbeit blieben 9,8 % des effektiven Arbeitskräftepotenzials (Erwerbstätige und Arbeitslose) ohne eine Arbeitsmöglichkeit, im Jahr 2001 waren es noch 9,4 %. Gemäß der international abgestimmten Definition belief sich die Erwerbslosenquote auf 8,9 %, nach 8,4 % zuvor.

In das neue Jahr ist die deutsche Wirtschaft ohne jedweden Schwung gestartet. Die Stimmungslage bei den Verbrauchern verharrte vor dem Hintergrund diverser zusätzlicher Abgabenbelastungen, steigender Arbeitslosigkeit und einer fortdauernden Debatte um das Für und Wider wirtschaftspolitischer Reformmaßnahmen auf recht niedrigem Niveau. In der gewerblichen Wirtschaft hat sich das Geschäftsklima inzwischen stabilisiert, obgleich hier je nach betrachteter Branche die Einschätzung der befragten Unternehmen recht unterschiedlich ausfällt.

1.2. Außenwirtschaft bei schwacher Weltkonjunktur

Vor dem Hintergrund der nur schleppend anziehenden Weltkonjunktur und der infolgedessen wenig dynamischen Expansion der Exportmärkte erwies sich die deutsche Ausfuhrentwicklung im Jahr 2002 als vergleichsweise robust. Dem Wert nach stiegen die Warenlieferungen an das Ausland im vergangenen Jahr um 2%. In realer Rechnung fiel das Wachstum fast genau so hoch aus, da die Ausfuhrpreise im Vorjahrsvergleich annähernd konstant blieben. In einem Umfeld allgemeiner konjunktureller Unsicherheit ging daher von der Ausfuhrentwicklung trotz der nur moderaten Zunahme eine stützende Wirkung für die deutsche Wirtschaft aus.

Im Jahresverlauf betrachtet, expandierten die deutschen Ausfuhren jedoch recht ungleichmäßig. So folgte auf die spürbare Belebung zu Jahresanfang zunächst eine Stagnation, dann im dritten Quartal ein sehr kräftiger Anstieg und im letzten Vierteljahr schließlich ein leichter Rückgang. Auch die vorlaufenden Außenhandelsindikatoren, wie Auftragseingänge und Exporterwartungen, ließen auf keinen eindeutigen Exporttrend schließen, so dass die allgemeine Konjunkturunsicherheit in Deutschland letztlich mit von der Ausfuhrseite genährt wurde.

Dabei hat sicherlich auch die Wechselkursentwicklung mit den Aufwertungsphasen im Frühjahr 2002 und zum Jahreswechsel 2002/2003 eine Rolle gespielt. Insgesamt gesehen lässt sich für 2002 jedoch keine eindeutig dämpfende Wirkung der Euro-Stärke auf die deutschen Ausfuhren erkennen; allerdings reagieren die Exportlieferungen normalerweise verzögert auf Wechselkursänderungen. Stützend wirkte dabei im vergangenen Jahr wohl auch die Tatsache, dass die preisliche Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im langfristigen Vergleich immer noch recht günstig ist; dies gilt sowohl gegenüber den EU-Ländern als auch gegenüber Drittländern. Vor diesem Hintergrund hat 2002 insbesondere die konjunkturbedingte Nachfragesituation in den verschiedenen Regionen die deutschen Ausfuhren geprägt.

So stiegen die Ausfuhren in Länder außerhalb des Euro-Raums um 3%, während der Absatz deutscher Waren innerhalb der EU nur um 1% zulegte. Nachdem in den vorangegangenen Jahren deutsche Exporteure sowohl innerhalb als auch außerhalb des Euro-Raums beachtliche Marktanteilsgewinne verbuchen konnten, dürfte es ihnen im Jahr 2002 immerhin gelungen sein, ihre Marktposition zu verteidigen. Bei der Wareneinfuhr kam es dagegen zu einem spürbaren Rückgang um 3%. Zum Teil war dieser zwar auf Preiseffekte zurückzuführen, doch auch nach Ausschaltung des preisdämpfenden Effekts der Euro-Aufwertung und der über weite Teile des Jahres günstigeren Energieimporte sind die Wareneinfuhren gesunken (um 0,5 %). Hierin spiegelte sich vor allem die schwache Binnenkonjunktur in Deutschland wider, die in einem Umfeld allgemeiner Unsicherheit im Jahresverlauf nicht recht Tritt fasste. So haben deutsche Unternehmen deutlich weniger Vorleistungsgüter und Investitionsgüter aus dem Ausland bezogen. Mit Ausnahme der mittel- und osteuropäischen Reformländer, die im wechselseitigen Warenaustausch mit Deutschland eine immer größere Rolle spielen, bekamen die Handelspartner in nahezu allen anderen Regionen die zurückhaltende deutsche Nachfrage zu spüren.

1.3. Globales und Europäisches Umfeld

Die Einschätzung der globalen Wirtschaftsentwicklung ist gegenwärtig mit einem außergewöhnlich hohen Maß an Unsicherheit verbunden. Ein Teil dieser Unsicherheit ist ökonomischen Ursprungs, wie die hohen und teilweise kaum durchhaltbaren Salden in den Leistungsbilanzen oder die Konsolidierungserfordernisse, mit denen die Fiskalpolitik in vielen Ländern konfrontiert ist. Von mindestens ebenso großer Bedeutung sind die politischen Herausforderungen, die aus der Bedrohung durch den internationalen Terrorismus und den Spannungen im Nahen und Mittleren Osten resultieren. Deren wirtschaftliche Konsequenzen sind derzeit aber kaum abschätzbar. Daher überrascht es nicht, dass sich Unternehmen mit Investitionen zurückhalten und Anleger Risiken meiden.

Zugleich haben sich jedoch einige wichtige wirtschaftliche Rahmenbedingungen für eine konjunkturelle Erholung verbessert: Die Risiken für die Preisniveaustabilität sind trotz des Anstiegs der Rohstoffpreise eher gering. In den Industrieländern erhöhten sich die Verbraucherpreise 2002 im Durchschnitt lediglich um 1,5 %. Dies erlaubte es verschiedenen Notenbanken, darunter der amerikanischen Notenbank und der Europäischen Zentralbank (EZB), die Geldpolitik weiter zu lockern. In mehreren Ländern, so beispielsweise in den Vereinigten Staaten, haben die Notenbankzinsen den niedrigsten Stand seit der ersten Hälfte der sechziger Jahre erreicht, und die Liquiditätsbereitstellung durch die Notenbanken ist insgesamt gesehen reichlich.

Auch sind die Anleiherenditen im vergangenen Jahr weiter gesunken. Sie liegen derzeit - zumindest für erstklassige Schuldner - auf einem ausgesprochen tiefen Niveau.

In wirtschaftlicher Hinsicht war 2002 für den Euro-Raum erneut ein schwieriges Jahr. Nachdem im Herbst 2001 mit einem Rückgang des saisonbereinigten realen Bruttoinlandsprodukt die zyklische Talsohle erreicht worden war, belebte sich die Konjunktur nach der Jahreswende zunächst spürbar. Im Sommerhalbjahr verlor die Erholung jedoch wieder an Schwung, und im Herbst 2002 hat sie sich spürbar abgeschwächt. Die gesamtwirtschaftliche Produktion im Euro-Raum wuchs im Jahresdurchschnitt nur um 0,75 %. Dies war das schlechteste Ergebnis seit 1993, als sie um 0,75 % gesunken war. Wie schon im Jahr davor konnte die Zunahme des realen BIP nicht mit dem Wachstum des Produktionspotenzials Schritt halten, das nach den Schätzungen der EZB in einer Spanne von 2% bis 2,5 % angesiedelt ist. Die Nutzung der Produktionskapazitäten dürfte inzwischen deutlich unter der Normalauslastung liegen. Der Euro-Raum hat im vergangenen Jahr seinen Wachstumsvorsprung in der Triade (Nordamerika, Westeuropa und Japan), den er 2001 vorübergehend innehatte, wieder an die USA abgeben. Noch schlechter schnitt Japan ab, dessen gesamtwirtschaftliche Erzeugung 2002 nur um 0,25 % zugenommen hat.

Ausschlaggebend für das schwunglose Wirtschaftswachstum im Euro-Raum war die schwache Binnennachfrage. Die privaten Konsumausgaben nahmen 2002 preisbereinigt nur um rund 0,5 % zu, verglichen mit 1,75 % im Jahr davor.

Positive Auswirkungen auf die internationale Arbeitsteilung und damit auch auf die Weltwirtschaft insgesamt, sind von der weiter fortschreitenden europäischen Integration zu erwarten. Nach Abschluss der Beitrittsverhandlungen hat der Europäische Rat im Dezember 2002 zehn Ländern die Aufnahme in die Europäische Union zum 1. Mai 2004 zugesagt. Es sind dies Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakische Republik, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern. Zwei weiteren Ländern (Bulgarien und Rumänien) wurde die Mitgliedschaft für 2007 in Aussicht gestellt. Im Hinblick auf die Türkei wurde ferner eine Entscheidung über die unverzügliche Aufnahme von Beitrittsverhandlungen für das Jahr 2004 vereinbart.

Die EU-Beitrittsländer wurden von der Konjunkturschwäche ihrer wichtigsten Handelspartner, insbesondere der Länder der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion, bislang nur relativ wenig in Mitleidenschaft gezogen. Das Wachstum des BIP in dieser Ländergruppe betrug 2002 rund 3%, wobei die Ergebnisse zwischen den Ländern eine recht hohe Streuung aufweisen. Es wurde vor allem von einer lebhaften Inlandsnachfrage gestützt, die durch fiskalische Impulse zusätzlichen Auftrieb erhielt. Als Konsequenz der expansiven staatlichen Ausgabenpolitik ist der finanzpolitische Spielraum in vielen Beitrittsländern inzwischen allerdings deutlich eingeengt. Wachstumsstärkend wirkte zudem ein Rekordzufluss ausländischer Direktinvestitionen, der Ausdruck der teilweise beachtlichen Reformerfolge ist. Besonders jene Länder profitierten von einem Vertrauensbonus der Investoren, denen der Europäische Rat von Kopenhagen die Aufnahme in die EU im Jahr 2004 zugesagt hat.

Die schwache Wirtschaftsentwicklung im Euro-Raum hat sich im vergangenen Jahr auch auf dem Arbeitsmarkt niedergeschlagen. Zwar war der Beschäftigungsstand den vorliegenden Informationen zufolge im Durchschnitt des Jahres 2002 noch etwas höher als 2001, im Jahresverlauf wurde jedoch kein zusätzliches Personal mehr eingestellt. Dies führte angesichts des reichlichen Angebots zu einem Anstieg der Arbeitslosigkeit um eine halbe Million. Die standardisierte Arbeitslosenquote erhöhte sich von 8,0 % auf 8,3 %. Von der Verschlechterung der Arbeitsmarktlage waren fast alle Mitgliedsländer betroffen.

Der schwache Konjunkturverlauf im Herbst 2002 hat sich nach der Jahreswende 2002/2003 fortgesetzt. Das Geschäftsklima in der Industrie trübte sich wieder ein, nachdem es sich im letzten Jahresviertel 2002 etwas aufgehellt hatte. Außerdem ist das Vertrauen der Konsumenten weiter gesunken; der Saldo der negativen Antworten war im Februar 2003 so hoch wie im Sommer 1996. Die gestiegene Unsicherheit an den Finanzmärkten über die möglichen wirtschaftlichen Folgen eines Krieges hat die Aktienkurse, die sich im Verlauf der Herbstmonate 2002 gefestigt hatten, nach der Jahreswende zeitweise erneut unter Druck gesetzt. Die Stockung des Aufschwungs wird sich wohl erst auflösen, wenn sich der derzeit herrschende Mangel an Vertrauen zurückgebildet hat. Die Verringerung der geopolitischen Spannungen könnte dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Von einer globalen Verstärkung der Aufschwungkräfte würde auch der Euro-Raum profitieren. Dabei ist aber die inzwischen eingetretene kräftige Höherbewertung des Euro an den Devisenmärkten mit ins Bild zu nehmen.

1.4. Region Berlin-Brandenburg

Die strukturpolitischen Entwicklungen in Ostdeutschland – und damit auch in der Region Berlin-Brandenburg – haben sich in den vergangenen Jahren per Saldo nicht verbessert. Trotz hoher Infrastrukturinvestitionen und massiver Investitionsförderung ist es in Ostdeutschland nicht gelungen, insgesamt sich selbst tragende Wirtschaftsstrukturen zu etablieren. Dies führt in rezessiven Phasen zu größeren Problemen als in Westdeutschland. Die nahezu doppelt so hohe Arbeitslosenquote in Ostdeutschland gegenüber dem Westen der Republik ist hierfür ein deutliches Indiz.

Vom engeren Verflechtungsraum Berlins abgesehen, in dem bestimmte, technologieorientierte Branchen anhaltend gute Entwicklungsperspektiven verzeichnen konnten, bot die wirtschaftliche Entwicklung des vergangenen Jahres in der gesamten Region Anlaß zur Sorge. Für das Verkehrsgewerbe bot sich lediglich im touristischen Bereich ein relativ konstantes Bild. Allerdings wirkten die Auftragseinbrüche für die Busunternehmen nach dem 11. September 2001 infolge der Rückgänge der außereuropäischen Besucher der Region spürbar nach.

Die **Berliner Wirtschaft** ist vor dem Hintergrund der überregional nur zögerlichen Erholung der Konjunktur, über erste Ansätze einer Stabilisierung hinaus zunächst nicht weiter vorangekommen. Das schwierige weltwirtschaftliche Umfeld belastete das Wirtschaftsgeschehen bundesweit und damit auch in Berlin. Statt der im Jahresverlauf erwarteten Belebung der wirtschaftlichen Aktivitäten, hat sich die Wirtschaft in der Stadt noch nicht von der konjunkturellen Schwäche lösen können. Die Wirtschaftstätigkeit blieb gedämpft. Die reale Wirtschaftsleistung ging in Berlin im vergangenen Jahr zurück. Angesichts der Konjunkturflaute, sowie der anhaltenden strukturellen Anpassungen, waren in der Stadt

in 2002 deutlich weniger Personen erwerbstätig als im Vorjahr. Die Arbeitslosigkeit nahm weiter zu.

Einige weltwirtschaftliche Impulse begünstigten allerdings auch das Wirtschaftsgeschehen in der Stadt. Eine Kräftigung der Wirtschaftstätigkeit deutete sich an. So kam es anfangs zu einer auffälligen Belebung der Industrienachfrage, vor allem bedingt durch eine Häufung von Großaufträgen aus dem Ausland. Im weiteren Jahresverlauf 2002 gewann aber die Konjunktur in Deutschland nicht die Kraft und Dynamik, die zunächst erhofft worden war. Die erwartete Wachstumsbeschleunigung trat nicht ein. Die konjunkturelle Schwäche trat wieder stärker in den Vordergrund. Vor allem die Binnennachfrage blieb sehr verhalten.

Im Gefolge der lediglich moderaten bundesweiten Konjunkturerholung konnte Berlin seine Wirtschaftsleistung im vergangenen Jahr nicht erhöhen. Die Wirtschaftsleistung ging zurück. Den Berechnungen und Schätzungen des Arbeitskreises „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“ zufolge unterschritt das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Berlin 2002 das Vorjahresniveau real um 0,7% (Deutschland: + 0,2%).

Die Wirtschaftstätigkeit in Berlin verringerte sich im vergangenen Jahr vor allem im verarbeitenden Gewerbe und im Baugewerbe, aber auch im Einzelhandel und Gastgewerbe. Hinzu kamen die Sparmaßnahmen des Landes Berlin. Im Gegensatz dazu konnten die wirtschaftlichen Aktivitäten in Teilen des Dienstleistungsbereichs weiter ausgedehnt werden. Dabei expandierte auch der Handel insgesamt, gestützt auf die positive Entwicklung im Großhandel.

Die Industrie neigte merklich zur Schwäche. Die Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes unterschritt nach dem vorangegangenen leichten Plus deutlich den Vorjahresstand. Der Zustrom neuer Industrieaufträge ließ nach anfänglich kräftigem Anstieg - gestützt vor allem auf eine Häufung von Großaufträgen aus dem Ausland - im weiteren Jahresverlauf alles in allem nach. Zwar begünstigten zum Herbstbeginn erneut ausländische Großaufträge die Bestellungen an die Berliner Industrie. Zum Jahresende aber war die Ordertätigkeit wieder deutlich zurückhaltender. Im gesamten Jahr 2002 blieb das industrielle Bestellvolumen um rund 3% zurück (Deutschland: - 0,5%).

Während die Auslandsaufträge auf bereits hohem Ausgangsniveau weiter stiegen, mussten die Industriefirmen dagegen bei den inländischen Geschäftsabschlüssen deutliche Einbußen hinnehmen. Angesichts der insgesamt schwachen Nachfrage setzten die Industriefirmen 2002 auch weniger um als im Vorjahr (wertmäßig - 2%; Deutschland: - 1,5%). Überdurchschnittlich verringerten sich die Verkäufe im Inland. Gebremst wurde die Umsatzentwicklung insgesamt vor allem durch das deutlich rückläufige Geschäft in der Elektroindustrie, gefolgt vom Ernährungsgewerbe, vom Metallbereich, vom Verlags- und Druckgewerbe sowie vom Textil- und Bekleidungsgewerbe. Dagegen konnten die Hersteller in der chemischen Industrie und in der Tabakverarbeitung mehr Umsätze tätigen als im Vorjahr. Auch der Maschinenbau und der Fahrzeugbau meldeten für das gesamte Jahr ein leichtes Umsatzplus.

Nach wie vor dämpfte der Baubereich die wirtschaftliche Entwicklung in der Stadt, wenn sich auch die Auftragsvergabe im vierten Quartal 2002 auf niedrigem Niveau leicht festigte. Bereits Anfang vergangenen Jahres war es auf Grund von Großprojekten im gewerblichen Bau zu einer augenfälligen Belebung der Nachfrage gekommen. Danach hatten sich die Auftragseingänge im Bauhauptgewerbe zunächst wieder deutlich abgeschwächt. Der Wohnungsbau sowie die öffentliche Hand zeigten sich bei den Auftragserteilungen im Jahr 2002 besonders zurückhaltend. Im gewerblichen Bau konnten hingegen mehr Aufträge hereingenommen werden als in 2001. Die Reduzierung der Bauleistung setzte sich auf deutlich gesunkenem Niveau fort, war aber nicht mehr so ausgeprägt wie im Jahr zuvor.

Im Einzelhandel und vor allem im Gastgewerbe gingen die Umsätze spürbar zurück. Dabei wirkte sich hauptsächlich die ungünstige Beschäftigungs- und Arbeitsmarktentwicklung auf die privaten Konsumausgaben aus. Hinzu kam die Kaufzurückhaltung im Gefolge der Euro-Umstellung. Die geringe Konsumneigung traf insbesondere den Facheinzelhandel und hier hauptsächlich den Facheinzelhandel mit Einrichtungsgegenständen, Haushaltsgeräten und Baubedarf. Im Gegensatz dazu konnten der Versandhandel sowie die Apotheken ihre positive Umsatzentwicklung fortsetzen. Das Umsatzvolumen im Einzelhandel (ohne Kfz-Handel und ohne Tankstellen) verringerte sich im Jahr 2002 um 7,5% (Deutschland: - 2%).

Die gesamtwirtschaftliche Leistung des Landes **Brandenburg** lag im Jahre 2002 bei 44,1 Mrd. €. Das bedeutete im Realvergleich mit dem Vorjahr annähernd Stagnation (-0,5%), während das Verarbeitende Gewerbe mit +3,8% weiter expandierte. Nach anfänglichen Zuwächsen blieben die Ausfuhren des Landes im Verlauf des Jahres 2002 mehr und mehr hinter den Vorjahreswerten zurück. Im Jahresdurchschnitt kam es zu einem Minus von 3,4% - maßgeblich beeinflusst durch den Exportrückgang bei Erzeugnissen des Luftfahrzeugbaus. Mehr als die Hälfte (54,8%) der Exporte von insgesamt 4,5

Mrd. € entfallen auf Enderzeugnisse. Mit Abstand folgen Vorerzeugnisse (29,2%), danach Halbwaren (10,8%), Produkte der Ernährungswirtschaft (5,4%) und Rohstoffe (0,8%).

Wie in allen vorangegangenen Jahren konnte die Industrie auch 2002 ihren Wachstumskurs beibehalten. Aufgrund der weltweiten Abkühlung der Konjunktur fiel das Umsatzwachstum mit 0,9% jedoch nur noch bescheiden aus. Ohne die Krise der Luftfahrtbranche wäre es mindestens beim Tempo des Vorjahres (4%) geblieben. Wachstumsträger unter den großen Zweigen waren das Holzgewerbe (Umsatzveränderung 47,1%), die Herstellung von Kraftwagen und -teilen (30,4%), Gummi- und Kunststoffwaren (16,1), die Chemische Industrie (7,4), das Ernährungsgewerbe (2,6) und das Papiergewerbe (1,0). Andere wichtige Zweige wie der Maschinenbau (0,2%) und die Metallerzeugung und -bearbeitung (-0,4%) kamen nur annähernd auf den Vorjahresstand. Der Sonstige Fahrzeugbau brach mit minus 28 Prozent ein; es war für den zweitgrößten Zweig der brandenburgischen Industrie der erste Rückgang nach acht Jahren.

Im brandenburgischen Baugewerbe haben sich die Schrumpfungsprozesse fortgesetzt; auch im Jahre 2002 ist keine Trendwende eingetreten. So verringerte sich die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden gegenüber dem Vorjahr um 16,0%. Die Zahl der Beschäftigten ging insgesamt um 13,8%, im Ausbaugewerbe um 11,4% zurück. Das Schrumpfungstempo wird sich voraussichtlich in den nächsten Jahren verlangsamen.

Der langjährige Aufschwung im touristischen Sektor Brandenburgs legte 2002 eine Pause ein. Das Gästeaufkommen aus dem In- und Ausland (2,9 Mio.) und die Zahl der Übernachtungen (8,5 Mio.) gingen um 5,7% bzw. 3,7% zurück. In den brandenburgischen Hotels und Pensionen blieb jeder Gast rechnerisch 2,9 Tage.

Anhaltend dramatisch ist die Situation am **Arbeitsmarkt in der Region**. 580.000 Arbeitslose – das entspricht einer Arbeitslosenquote von 19,9 % - waren Ende des vergangenen Jahres in Berlin und Brandenburg zu beklagen. Angesichts der Strukturschwäche und der Arbeitsmarktsituation ist zu befürchten, dass die von der Bundesregierung angestrebten Maßnahmen zur Reform des Arbeitsmarktes regional die erhofften Ziele weit verfehlen. Die anhaltende Abwanderung junger, leistungsfähiger Menschen aus den Randregionen Brandenburgs nach Westdeutschland und die bereits jetzt feststellbare zunehmende Überalterung in diesen Gebieten zehrt perspektivisch die wirtschaftliche Basis weiter aus, so daß eine wirtschaftliche Stabilisierung allenfalls auf einem sehr niedrigem Niveau zu erwarten ist. Die noch vor einigen Jahren erhofften starken Impulse des Dienstleistungssektors infolge des Regierungsumzugs haben bislang die Einbrüche in anderen Wirtschaftsbereichen und am Arbeitsmarkt in Berlin nicht annähernd ausgleichen können. Insgesamt ist deshalb in den nächsten Jahren mit einer spürbaren Besserung der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region – auch beim Wiederanziehen der Konjunktur – kaum zu rechnen.

1.5 Krisenhafte Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe

1.5.1. Beförderungsmengen und –leistungen

Der Straßengüterverkehr stand anhaltend unter dem zunehmenden Einfluss der schwachen konjunkturellen Entwicklung. So kam es aufgrund des moderaten Verlaufs der deutschen Ausfuhr- und Einfuhrentwicklung – insbesondere innerhalb der EWU - im Jahr 2002 gegenüber dem Jahr 2001 zu einer deutlichen Abschwächung der Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen. Während sich die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Verkehr erstmals seit Jahren verringerte, konnte bei der Beförderungsleistung noch ein leichter Zuwachs erreicht werden.

Der zunehmende Warenaustausch führte in den zurückliegenden Jahren zu einem deutlichen Leistungs- und Mengenanstieg über weite Strecken. Aufgrund des abgeschwächten Wirtschaftswachstums lagen im Jahr 2002 die Zuwachsraten im Straßengüterfernverkehr nur noch leicht über dem Niveau des vorangegangenen Jahres. Die anhaltend schlechte Lage in der Bauwirtschaft führte demgegenüber dazu, dass sich der enorme Mengen- und Leistungsrückgang der vergangenen Jahre in den Entfernungsbereichen des Nah- und Regionalverkehrs weiter fortsetzte.

Im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr wurde im Jahr 2002 mit deutschen Lastkraftfahrzeugen bei einer Beförderungsleistung von 251,8 Mrd. tkm eine Gütermenge von 2,7 Mrd. t befördert. Damit setzten sich im Jahr 2002 die bereits in den beiden zurückliegenden Jahren zu verzeichnenden deutlichen Mengenrückgänge im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen fort. Nach einem Rückgang der Beförderungsmengen im Jahr 2000 um 5,6 % und im Jahr 2001 um 4,1 % kam es auch im Jahr 2002 zu einem weiteren Absinken der Beförderungsmenge um 5,7 %. Dabei war der Rückgang des Güteraufkommens im 2. Halbjahr 2002 nicht mehr so hoch wie im 1. Halbjahr 2002.

Die **Beförderungsleistung** verzeichnete nach Wachstumsraten in den vergangenen Jahren (2000: + 0,5 %, 2001: + 2,3 %) im jeweiligen Vorjahresvergleich, im Jahr 2002 erstmals einen Rückgang um 1,7 %. Die verkehrswirtschaftliche Analyse ergab, dass sich die Aufkommensrückgänge im Straßengüterverkehr insgesamt besonders deutlich bei den Güterbereichen Steine und Erden (über 60 % des Gesamtrückgangs) sowie bei den Mineralölerzeugnissen zeigten. Selbst das seit Jahren gewachsene Aufkommen im Güterbereich der Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter) wies im Gesamtjahr 2002 einen Rückgang aus. Die Verschlechterung der Lage hat damit auch auf diesem bisher traditionell starken Bereich übergegriffen. Wie sich bereits zur Jahreshälfte abzeichnete, ist im Werkverkehr im Gesamtjahr 2002 ein hoher Mengenrückgang (- 9,9 %) im Vergleich zum gewerblichen Verkehr (- 1,7 %) eingetreten. Diese Entwicklung vollzog sich vor allem in den Wirtschaftsbereichen der Bauindustrie und des produzierenden Gewerbes. Hier hat der Werkverkehr größere Beförderungsanteile und ist daher von den konjunkturell bedingten Rückgängen in diesen Bereichen stärker betroffen. Daher hat sich der Beförderungsanteil des Werkverkehrs am Gesamtverkehr von etwa 48,2 % im Jahr 2001 auf rund 46,1 % im Jahr 2002 verringert. Der Verkehrsleistungsanteil sank in den beiden Jahren von 28,5 % im Jahr 2001 auf nunmehr 26,7 %. Der relativ niedrige Verkehrsleistungsanteil unterstreicht die überwiegende Tätigkeit des Werkverkehrs im Nah- und Regionalverkehr.

Bei den Verkehrsbeziehungen innerhalb des Binnenverkehrs, insbesondere bei der Aufkommensentwicklung in West- und Ostdeutschland, zeigte sich nachfolgende Entwicklung: Beim Straßengüterverkehr innerhalb Westdeutschlands ist die Gütertransportleistung im Jahr 2002 - bei einem Anteil von 68,7 % an der Gesamtleistung des Binnenverkehrs in Deutschland - im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 % gesunken. Dabei lag die erreichte Transportleistung jedoch noch über den Leistungswerten des Jahres 2000. Der Rückgang bei der beförderten Gütermenge betrug gegenüber dem Vorjahr 4,2 %; hier ist bereits seit dem Jahr 2000 ein ständiger Mengenrückgang erkennbar. Die Transportleistung des Straßengüterverkehrs innerhalb Ostdeutschlands, einschließlich Berlins, hat sich im gleichen Zeitraum nur um 0,3 % verringert und erreichte einen Anteil von 13,9 % an der Gesamtleistung. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass bereits im Jahr 2001 ein Leistungsrückgang um 5,2 % gegenüber dem Jahr 2000 zu verzeichnen war. Bei der beförderten Gütermenge innerhalb Ostdeutschlands hat sich - wie bei der Transportleistung - der Rückgang (- 0,3 %) ebenfalls wesentlich verlangsamt.

Entgegen der rückläufigen Entwicklung bei den Binnenverkehren innerhalb West- und Ostdeutschlands zeigte sich bei der Transportleistung im Wechselverkehr zwischen West- und Ostdeutschland - mit einem Anteil von 17,4 % an der Transportleistung des gesamten Binnenverkehrs - ein weiterer Zuwachs. So erhöhte sich die Transportleistung bei Beförderungen von West- nach Ostdeutschland um 5,2 %. In Gegenrichtung von Ost- nach Westdeutschland nahm im gleichen Zeitraum die Transportleistung um 8,8 % zu. Bereits im vorhergehenden Berichtszeitraum war eine ähnliche Entwicklung festzustellen. Dieser Beförderungszuwachs im Wechselverkehr bestätigt die wachsende Verflechtung von Industrie und Handel zwischen den östlichen und westlichen Bundesländern.

Im **Nahbereich** (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr bis 50 km) setzte sich der seit etwa Mitte der 90er Jahre anhaltende Aufkommens- und Leistungsrückgang - mit Ausnahme des Jahres 1999 aufgrund einer methodischen Veränderung der Statistik - weiter fort. Im Jahr 2002 verringerte sich die Gütermenge erneut überdurchschnittlich um 7,5 % (= 133,7 Mio. t) auf 1.650,4 Mio. t. Die Mengenausfälle im gesamten Straßengüterverkehr sind zu fast 82 % auf die erheblichen Rückgänge im Nahbereich zurückzuführen. Bei Betrachtung der Entwicklung über mehrere Jahre wird der Rückgang besonders sichtbar. So verringerte sich die beförderte Gütermenge im Nahbereich seit 1999 um fast 22 % (= 460,3 Mio. t). Im Nahbereich war vor allem der Werkverkehr mit einem Aufkommensrückgang um 11,1 % auf 905,8 Mio. t besonders stark betroffen, während sich die Gütermenge im gewerblichen Güterverkehr um 2,7 % auf 744,5 Mio. t verringerte.

Die Gründe für den Rückgang im Nahbereich sind vor allem auf den Schrumpfungsprozess im Bausektor zurückzuführen, der sich im Jahr 2002 weiter fortgesetzt hat. Allerdings stellt dies auch die entscheidende Belastung für die gesamte verkehrswirtschaftliche Mengen- und Leistungsentwicklung in Deutschland dar.

Im Jahr 2002 betrugen die Mengenrückgänge nach vorläufigen Ergebnissen gegenüber dem Jahr 2001 bei der Gütergruppe „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ über 80 Mio. t. (rund - 7 %). Daneben waren im Jahr 2002 im Nahbereich vor allem Beförderungen von Mineralölerzeugnissen um mehr als 13 Mio. t (rund - 23 %) rückläufig, gefolgt von chemischen Erzeugnissen und von gewerblichen Fertigwaren.

Im **Regionalverkehr** (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr 51 – 150 km) kam es neben einem Mengenrückgang um 5,7 % (- 31,1 Mio. t) auch zu einem

Leistungsrückgang um 5,5 % (- 2,7 Mrd. tkm). Im Jahr 2002 wurden im Regionalbereich 513,6 Mio. t Güter bei einer Beförderungsleistung von 46,1 Mrd. tkm befördert. Dabei zeigten sich Mengenrückgänge in nahezu allen Gütergruppen. Auch der Mengenrückgang im regionalen Bereich ist - neben den Rückgängen in der Bauwirtschaft – auf konjunkturell bedingte Auswirkungen auf das produzierende Gewerbe und den Handel zurückzuführen.

Nach deutlichen Steigerungen in den vergangenen Jahren erreichten die im **Fernbereich** (151 km und mehr) des Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehrs durchgeführten Beförderungen im Jahr 2002 geringfügige Zuwächse um 0,1 % bei der Gütermenge bzw. 0,4 % bei der Beförderungsleistung. Insgesamt wurde im Fernbereich bei einer Beförderungsleistung von 179,7 Mrd. tkm eine Gütermenge von rund 547,6 Mio. t befördert. Durch die hohe Transportweite entfallen über 71 % der gesamten Beförderungsleistungen des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich, während hier die Beförderungsmenge einen Anteil von etwa 20 % hat.

Während der gewerbliche Verkehr - vor allem aufgrund des Wachstums bei der Gütergruppe „andere Nahrungs- und Futtermittel“ - einen Zuwachs um 2,2 % (9,1 Mio. t) verzeichnete, war der Werkverkehr um 6,5 % (- 8,3 Mio. t) rückläufig, bedingt durch Aufkommensrückgänge in fast allen Gütergruppen. Das insgesamt zu verzeichnende Wachstum im Fernbereich ist insbesondere auf die Zunahme bei der Gütergruppe „andere Nahrungs- und Futtermittel“ zurückzuführen. Zu Rückgängen kam es vor allem bei Beförderungen von Eisen und Stahl und bei Mineralölerzeugnissen. Trotz der Wachstumsraten zeigte sich auch im Fernbereich der zunehmende Einfluss der schwachen konjunkturellen Entwicklung. So haben die Beförderungen der Güterart „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“, die in den vergangenen Jahren wesentlich das hohe Wachstum im Fernbereich bestimmt haben, im Jahr 2002 erstmals - wenn auch geringfügig - abgenommen.

Das Aufkommen des **grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs** mit deutschen Lastkraftfahrzeugen ging nach den deutlichen Mengenzuwächsen der letzten Jahre im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr erstmals wieder zurück. Die beförderte Gütermenge verringerte sich nach einem überdurchschnittlichen Wachstum im Jahr 2001 (+10,4 %) um 2,1 % auf rund 105 Mio. t im Jahr 2002. Die Beförderungsleistung (Inland) nahm demgegenüber um 0,5 % auf 26,9 Mrd. tkm zu.

Die dynamische Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs kam in den zurückliegenden Jahren vor allem ausländischen Transportunternehmen zugute, die hier über höhere Anteile verfügen. Zur Anteilsentwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs ausländischer Fahrzeuge in Deutschland insgesamt kann derzeit aufgrund der Datenlage keine abschließende Aussage getroffen werden. Im Verkehr mit den MOE - Staaten zeigt sich jedoch seit Jahren ein wachsender Anteil ausländischer Unternehmen am grenzüberschreitenden Güteraufkommen mit diesen Staaten. Der deutsche Anteil liegt hier bei etwa 10 %.

Eine durchgreifende Verbesserung der Güterverkehrsnachfrage im weiteren Jahresverlauf des Folgejahres ist von einer Belebung der allgemeinen Wirtschaftslage abhängig. Die weitere verkehrswirtschaftliche Entwicklung ist gegenwärtig besonders schwer zu prognostizieren. Die Unsicherheit im Hinblick auf die Entwicklung der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen wird vor allem von der Einführung der Lkw-Maut geprägt. Die Erwartungshaltung der Unternehmen fokussiert sich auf die Frage, ob die zusätzlichen Kosten von den Auftraggebern in voller Höhe übernommen werden.

1.5.2. Entwicklung der eingesetzten Kapazität und gewichtsmäßige Auslastung der Lastkraftfahrzeuge

Das Ladevermögen - die angebotene Nutzlast zur Durchführung von Beförderungen - der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2002 betrug ca. 4,2 Mrd. t und verringerte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 3,4 %. Damit hat sich der Abbau der eingesetzten Ladekapazität im Vergleich zum vergangenen Jahr weiter beschleunigt.

Der Rückgang des eingesetzten Ladevermögens ergibt sich aus dem um 4,7 % geringeren Fahrzeugeinsatz im Nah- und Regionalbereich. Im Nahbereich war das eingesetzte Ladevermögen bereits im Vorjahr um 5,8 % zurückgegangen. Dagegen hat sich im Fernbereich die eingesetzte Ladekapazität im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 % vergrößert. Bei einer beförderten Gütermenge von ca. 2,8 Mrd. t im Jahr 2002 wurde damit eine durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge von 66,8 % im Güterverkehr insgesamt erreicht. Diese hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Somit setzte sich die bisherige ständige Verringerung der gewichtsmäßigen Auslastung der Fahrzeuge nicht weiter fort. Der gewichtsmäßige Auslastungsgrad ist in den einzelnen Bereichen - entsprechend der Zusammensetzung der Güterstruktur - unterschiedlich. Während im Nahverkehr eine Auslastung der eingesetzten Kapazität von 70,9 % erreicht wurde, betrug der Auslastungsgrad im Regionalverkehr 64,5 %. Durch die überwiegende Beförderung von höherwertigen Gütern mit vergleichsweise geringem spezifischen Gewicht im Fernverkehr

wurde hier nur eine gewichtsmäßige Auslastung der eingesetzten Kapazität von 58,5 % erreicht.

1.5.3. Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Mehrzahl der Unternehmen, mit denen das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen der Marktbeobachtung Marktgespräche geführt hat, konnte im Jahr 2002 - trotz deutlicher Kostensteigerungen - keine höheren Beförderungsentgelte durchsetzen. Auch Anfang 2003 waren Entgelterhöhungen aus Anlass der 5. Stufe der Ökosteuer bei den Auftraggebern zumeist nicht durchsetzbar. Oftmals wurden Preisverhandlungen von Auftraggebern auf einen Termin kurz vor Einführung der Lkw-Maut verschoben. Es wurde aber auch eine verstärkte Tendenz zu weiter sinkenden Beförderungsentgelten festgestellt. Ein Teil der Transportunternehmen führt diese Entwicklung darauf zurück, dass Verlader aktuell erheblichen Druck auf die Beförderungsentgelte ausüben, um insgesamt eine Neutralisierung der Mehrkosten bei Einführung der Maut herbeizuführen. Niedrige Beförderungsentgelte wurden vor allem von Transportunternehmen mit großem Fuhrpark angeboten, die nach eigenen Angaben durch das Zusammenfügen verschiedener Linien- und Systemverkehre Synergieeffekte erzielen. Dabei wird von diesen Unternehmen das Frachtpreisniveau unter dem Gesichtspunkt des Gesamtergebnisses für das Unternehmen und nicht nach dem Prinzip der Vollkostenrechnung je Beförderung betrachtet. Auch gering bezahlte Beförderungen werden so von diesen Unternehmen durchgeführt, wenn sie in die Struktur der Beförderungsabläufe passen. Dadurch wurden im Jahr 2002 Beförderungsentgelte, die für andere Transportunternehmen nicht akzeptabel waren, von diesen Unternehmen noch als auskömmlich bezeichnet.

Auf der anderen Seite führen Transportunternehmen verstärkt Kostenrechnungen - auch für einzelne Kunden - durch und sind eher bereit, sich von Auftraggebern zu trennen, als weiterhin Beförderungen zu nicht auskömmlichen Entgelten durchzuführen. Unrentable Aufträge von potentiellen Neukunden werden abgelehnt.

Ein weiteres wichtiges Thema bei Marktgesprächen war für viele Unternehmer die Einführung der Maut und deren Weitergabe an die Auftraggeber. Die Verhandlungen zwischen den Transportunternehmen und ihren Auftraggebern über die Übernahme der Maut befinden sich noch in sehr unterschiedlichen Stadien: ein kleinerer Teil der Transportunternehmen konnte nach eigenen Angaben bereits eine Übernahme der Maut für die mit Aufträgen verbundenen Lastkilometer durch ihre Auftraggeber erreichen. Beim größeren Teil der Unternehmen stehen die Preisverhandlungen jedoch noch bevor. Viele Transportunternehmen machten im Rahmen der Marktgespräche allerdings deutlich, dass sie keine Beförderungen für Auftraggeber durchführen werden, die die Maut nicht vollständig übernehmen. Ohne eine vollständige Weiterbelastung der Maut sei ihr Unternehmen gefährdet.

Besonders schwierige Verhandlungen erwarten Transportunternehmen, die für das Baugewerbe tätig sind, da insbesondere bei kleinen Auftraggebern des Baugewerbes die wirtschaftliche Situation sehr angespannt ist.

1.5.4. Nutzung von Frachtenbörsen im Transportgewerbe

Die schwierige wirtschaftliche Situation zwingt viele Unternehmen des deutschen Transportgewerbes dazu, neue Wege zur Senkung ihrer Kosten zu gehen. Im Rahmen von Marktgesprächen zeigte sich eine zunehmende Nutzung von Internet-Frachtenbörsen, überwiegend allerdings im Fernverkehr. Dadurch erhoffen sich die Transportunternehmen eine Vermeidung von kostenträchtigen Leerfahrten. Darüber hinaus stellen sinkende Kosten im Bereich der Disposition und der Telekommunikation eine Motivation für die Unternehmen dar.

Zu unterscheiden sind bei der Vermittlung von Frachten im Tagesgeschäft offene Frachtenbörsen und geschlossene Systeme, wie sie große Speditionen oder Verlader für mit ihnen verbundene Transportunternehmen anbieten.

Bei den offenen Frachtenbörsen haben sich in der täglichen Praxis hauptsächlich virtuelle „Schwarze Bretter“ durchgesetzt, die Ladungsangebote und Laderaumangebote online stellen und schnellen Kontakt zum Auftraggeber (hier ausschließlich Speditionen) ermöglichen. Der Abschluss des Vertrages und oftmals die endgültige Preisverhandlung erfolgen dann im direkten Kontakt.

1.5.5. Entwicklung der Kosten

Ein Großteil der vom BAG in Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Unternehmen verzeichnete im Jahr 2002 einen Anstieg ihrer Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Entscheidend für diese Entwicklung waren primär die Kraftstoffkosten.

Von den Transportunternehmen, die Kostensteigerungen verzeichneten, registrierte ein Großteil insgesamt gestiegene Lohnnebenkosten. Bei einem Teil der überwiegend im Regionalverkehr tätigen Unternehmen sind zudem die Reparaturkosten gestiegen. Mitbestimmend für diese Entwicklung dürfte der seit längerem zu beob-

achtende Trend sein, die Nutzungsdauer der Fahrzeuge auszuweiten.

Kein Unternehmer, mit dem das BAG im 1. Quartal 2003 Marktgespräche geführt hat, konnte seine Kosten im Vergleich zum Vorjahresquartal insgesamt senken. Zwar konnten in Einzelfällen steigende Kosten kompensiert werden, dies gelang jedoch nur durch drastische Maßnahmen wie die Verkleinerung des Fuhrparks sowie eine Reduzierung des Fahrpersonalbestandes.

1.5.6. Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

Im Jahr 2002 verzeichnete ein Großteil der Unternehmen eine Verschlechterung der Ertragslage gegenüber dem Vorjahr. Die Ursache sehen die meisten der betroffenen Unternehmen in gestiegenen Kosten bei konstanten Entgelten. Bei einem weiteren Teil der Unternehmen hat sich die Ertragslage aufgrund gestiegener Kosten bei gleichzeitig gesunkenen Entgelten verschlechtert. Im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Unternehmen waren hiervon besonders betroffen. Dies zeigt die schwierige Konkurrenzsituation deutscher Transportunternehmen gegenüber Wettbewerbern aus der EU sowie aus den EU-Beitrittsstaaten. Im Binnenverkehr hat die konjunkturelle Situation zu rückläufigen Aufträgen bei der Stammkundschaft und infolgedessen nicht selten zu einer verschlechterten Kapazitätsnutzung der Fahrzeuge geführt, sofern die Aufkommensstrukturen keine Reduzierung des eigenen Fuhrparks erlaubten.

1.5.7. Entwicklung der Investitionen

Im Jahr 2002 war eine ausgeprägte Investitionszurückhaltung der Unternehmen in ihren Fuhrpark zu beobachten.

Im Verlauf des 2. Halbjahres 2002 zeigte sich darüber hinaus - zunächst im gewerblichen Verkehr – ein sich erheblich verstärkender Trend zur Fuhrparkreduzierung.

Entscheidende Einflussfaktoren waren:

- der wachsende Kostendruck auf den Fuhrpark,
- die unbefriedigende Ertragslage bei einem stetig zunehmenden Anteil der Unternehmen, die immer mehr die Bildung von Investitionsrücklagen verhindert,
- der schlechte Konjunkturverlauf und die nach wie vor verhaltenen Geschäftserwartungen,
- die erheblich restriktivere Kreditvergabe der Banken und
- die Planungsunsicherheit bezüglich der Maut und deren Weitergabemöglichkeit an die Auftraggeber.

Im Bereich des Regional- und Fernverkehrs war bereits im Verlauf des 2. Halbjahres 2002 der Anteil der Unternehmen, die ihren Fuhrpark verringert haben, sehr stark angestiegen. Als gravierendes Investitionshemmnis hat sich im Jahresverlauf 2002 auch die - bereits im Vorfeld der für 2006 vorgesehenen Neuregelung der Eigenkapitalvereinbarung (Basel II) - erheblich restriktivere Kreditvergabe der Banken entwickelt. So beanstanden einige Banken bei Transportunternehmen vor allem die in diesem Gewerbe traditionell relativ geringe Eigenkapitalquote, was dann zu einer höheren Risikobewertung und somit zu einer schlechteren Ratingeinstufung führt. In diesen Fällen verlangen die Banken mehr Sicherheiten und höhere Zinsen für Kredite, sofern überhaupt neue Kredite gewährt werden. In größerem Umfang wurde sogar spürbar, dass einige Banken beim Rating die individuellen Kriterien dieser Unternehmen kaum noch zu berücksichtigen scheinen, sondern das Kreditrisiko offenbar nach standardisierten Kriterien so hoch bewerten, dass diesen Unternehmen die Kreditlinie gekündigt wurde. Dies hat den Trend verstärkt, alternative Finanzierungsformen der Leasing- und Finanzdienstleistungsgesellschaften der LKW-Hersteller - insbesondere Leasing und zunehmend auch Mietkauf - wahrzunehmen.

Leasinggesellschaften stimmen ihre Angebote immer besser auf die Flexibilitätsbedürfnisse der Transportunternehmen ab, indem sie den Wechsel auf andere Fahrzeugtypen auch anderer Lkw-Hersteller und zum Teil auch vorzeitige Vertragskündigungen ohne Mehrkosten ermöglichen. Dies ist wegen der hohen Kundenfluktuation im Transportgewerbe ein wesentlicher Entscheidungsfaktor. Transportunternehmen, die weiterhin einen eigenen Fuhrpark bevorzugen, setzen verstärkt auf den Kauf von Gebrauchtfahrzeugen. Dies erfolgt einerseits, wenn weniger Investitionsrücklagen gebildet werden konnten, andererseits aber auch, wenn hierin das beste Preis- / Leistungsverhältnis für das Unternehmen gesehen wird. Bevorzugt werden dabei sogenannte Leasingrückläufer, für die ein umfassender Wartungsvertrag abgeschlossen war.

Ferner hat im Jahr 2002 auch die Planungsunsicherheit bezüglich der Höhe und Kompensation der Maut sowie deren Weitergabemöglichkeit an die Auftraggeber wesentlich mit dazu beigetragen, dass Unternehmen Investitionsvorhaben in ihren Fuhrpark zurückgestellt haben.

1.5.8. Marktbeurteilung, Entwicklungstendenzen und Unternehmensinsolvenzen

Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inkl. Umzugsunternehmen) stieg im Jahr 2002 - wie auch in den Vorjahren - weiter an. Sie erhöhte sich nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2002 um 17,2 % gegenüber dem Vorjahr auf nunmehr 1.049 Insolvenzverfahren. In die BAG-Marktbeobachtung einbezogene Unternehmen sehen als Grund für die stetig steigende Zahl der Insolvenzen vor allem die strukturellen Schwierigkeiten des deutschen Transportgewerbes, die sich z. B. durch die weiterhin ausbleibende Harmonisierung innerhalb der EU ergeben.

Darüber hinaus berichteten viele Unternehmen des Transportgewerbes über Liquiditätsprobleme bedingt durch eine weiter gesunkene Zahlungsmoral von Kunden und häufiger auftretende Zahlungsausfälle durch insolvente Auftraggeber. Besonders deutlich wird der Zusammenhang mit der konjunkturellen Lage in Deutschland im Jahr 2002 durch die auffällig hohe Zahl der Insolvenzen bei solchen Transportunternehmen, die überwiegend für das Baugewerbe im Nahbereich des Straßengüterverkehrs tätig waren.

Viele Transportunternehmen rechnen für das Jahr 2003 mit einer nochmals steigenden Anzahl der Insolvenzen. Begründet wird diese Auffassung insbesondere mit der bevorstehenden Einführung der streckenabhängigen Maut sowie sonstigen gestiegenen Kosten.

Die gravierenden Veränderungen auf den Verkehrsmärkten führten in den vergangenen Jahren bereits zu einem stetig wachsenden Wettbewerbs- und Preisdruck im Güterkraftverkehrsgewerbe. Nunmehr wirkt sich zunehmend die konjunkturelle Schwäche sowie die bereits seit Jahren andauernde Krise in der Bauwirtschaft negativ auf die Situation der Unternehmen aus. Immer mehr Unternehmen geraten in wirtschaftliche Schwierigkeiten und müssen aus dem klein- und mittelständisch geprägten Markt ausscheiden.

Vor diesem Hintergrund wird die Einführung der Lkw-Maut zum 31. August 2003 von vielen Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit Sorge erwartet. Vielfach zeigten sich bereits im vergangenen Jahr Unsicherheiten und in nicht wenigen Fällen existenzielle Ängste der Unternehmen. Der Wechsel von der jetzigen zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr zu einer streckenbezogenen Maut wird überwiegend als gerechtere Lösung anerkannt, zumal dadurch ausländische Transportunternehmen denselben Kostenbelastungen bei der Benutzung der Autobahnen in Deutschland unterliegen.

Die Güterkraftverkehrsunternehmen stehen insbesondere deshalb vor einer schwierigen Aufgabe, da zunächst deutliche Kostensteigerungen beim Lkw-Einsatz auf sie zukommen, ohne Gewähr, diese Kosten vollständig an die Auftraggeber weitergeben zu können. Des weiteren entstehen zusätzliche Kosten für die organisatorische und technische Abwicklung der Maut.

Übereinstimmend wurde durch alle in die BAG-Marktbeobachtung einbezogenen Transportunternehmen die Auffassung vertreten, dass die vorgesehene streckenbezogene Maut bei der gegenwärtigen - bereits vorhandenen - Kostenbelastung und geringen Rentabilität auch nicht zu Teilen kompensiert werden kann. Handlungsbedarf sehen die Unternehmen hinsichtlich der Vorfinanzierung der Lkw-Maut bis zur Zahlung der Rechnungen durch den Auftraggeber.

Neben den Wettbewerbsvorteilen der Unternehmen in einzelnen EU-Mitgliedstaaten wirken sich zusätzlich Kostenvorteile osteuropäischer Unternehmen im Wettbewerb aus. Viele Unternehmen befürchten daher durch den EU-Beitritt der neuen Mitgliedstaaten im Jahr 2004 weiter sinkende Beförderungsentgelte. Demgegenüber wird die bevorstehende Erweiterung der EU von einer Vielzahl deutscher Speditions- und Transportunternehmen durchaus als Chance gesehen. Dies zeigen vor allem die stetig wachsenden Verkehrsverflechtungen zwischen Auftraggebern in Deutschland und in einzelnen Beitrittsländern. Die deutschen Transportunternehmen messen dabei den vorgesehenen Übergangsregelungen bis zu vollständigen Marktöffnung einen hohen Stellenwert zu.

Auch bei ständig zunehmender Kostenangleichung in den Beitrittsstaaten, besonders durch notwendige Übernahme von technischen Normen und Richtlinien der Europäischen Union, dürften die ungleichen Wettbewerbsbedingungen bei den Transportunternehmen vor allem durch unterschiedliche Arbeitslöhne noch über einen längeren Zeitraum erhalten bleiben.

Bei der Lagebeurteilung durch das BAG zeigt sich jedoch auch, dass aufgrund des europaweit wachsenden Güteraustausches neue große Speditionsunternehmen mit europaweiten Netzwerken entstanden sind. Dabei ist auf dem Verkehrsmarkt eine immer stärkere Entwicklung zur Trennung zwischen Speditions- und Logistikfunktionen einerseits und der eigentlichen Transportdurchführung andererseits festzustellen. Hierbei sehen sich vor allem mittelständisch geprägte Verkehrsunternehmen

durch die Konkurrenz von Konzernunternehmen der Transport- und Logistikbranche aus europäischen Staaten benachteiligt. Durch Übernahme von weiteren Verkehrsunternehmen erreichen diese Unternehmen eine flächendeckende Präsenz mit entsprechenden Wettbewerbsvorteilen. Vor allem bei kleinen und mittleren Unternehmen führt das Kapazitätsüberangebot zu einem teilweise ruinösen Wettbewerb. In Folge dessen müssen immer mehr kleinere Unternehmen aus dem Markt ausscheiden.

Die wirtschaftliche Situation der deutschen Transportunternehmen wurde im Binnenverkehr wesentlich von der Situation der Bauwirtschaft beeinflusst. Die in den letzten Jahren anhaltende Konjunkturschwäche führte zu hohen Aufkommensrückgängen verbunden mit geringer Kapazitätsausnutzung in diesem Marktsegment. Vom gesamten Transportaufkommen der deutschen Lastkraftfahrzeuge entfällt ein Anteil von 50 % der Beförderungsmenge und 21 % der Beförderungsleistung auf Baustoffbeförderungen (einschl. Steine und Erden).

Die erheblichen Rückgänge beim Beförderungsaufkommen infolge der langanhaltenden Konjunkturabschwächung führten zu einem wesentlich geringeren Kapazitätseinsatz beim Straßengüterverkehr insgesamt. So gingen die Ladungsfahrten der deutschen Lastkraftfahrzeuge von 257,3 Mio. Fahrten im Jahr 2000 auf voraussichtlich 233,8 Mio. Fahrten im Jahr 2002 um fast 10 % zurück. Damit wurden im letzten Jahr durchschnittlich pro Arbeitstag über 100.000 Ladungsfahrten weniger als noch im Jahr 2000 durchgeführt. Überwiegend konzentrieren sich dabei die Kapazitätsrückgänge auf die geringe Beförderungsnachfrage im Güternahverkehr.

Diese Entwicklung hatte maßgeblichen Einfluss auf die Wettbewerbs- und Preissituation bei den Unternehmen des Straßengüterverkehrs. Die angespannte Lage zeigt sich auch am Rückgang der Investitionsneigung sowie an der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen. Davon sind in letzter Zeit zum Teil selbst alteingesessene Unternehmen betroffen. Aufgrund der zunehmenden Globalisierung der Märkte und der prognostizierten erheblichen Wachstumsraten, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, besteht daher ein Handlungsbedarf im Hinblick auf eine Harmonisierung der ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb Europas. Hierbei gilt es vor allem, die Bedingungen deutscher Transportunternehmen gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern zu verbessern, um damit gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen zu schaffen.

1.6. Busgewerbe trotzt der Reiseflaute

Anlaß zu verhaltenem Optimismus boten die Reiseanalysen zum Jahresende 2002. Allen widrigen Rahmenbedingungen zum Trotz erwies sich der Reisemarkt in seinen Eckwerten als relativ robust. So machten 48,4 Mio. der Deutschen in 2002 mindestens eine Urlaubsreise, nur knapp 0,4 Mio. weniger als im Jahr zuvor. Terrorgefahr, Krieg und die wirtschaftliche Situation haben jedoch das Reiseverhalten und die Präferenzen für die Zukunft geändert.

So verschob sich die Nachfrage in Deutschland von den südlichen zu den nördlichen Bundesländern, im Ausland von Spanien und Italien zu Türkei und Kroatien. Trotzdem bleibt Spanien, gefolgt von Italien, weiterhin das beliebteste Auslandsreiseziel der Deutschen. Das weitere Interesse entwickelte sich vor allem in Richtung Bulgarien (+28 %), Österreich (+20 %) und Deutschland (+9 %). Insbesondere seit dem 11. September 2001 konzentriert sich die Nachfrage auf Reiseziele, die nicht zu weit von zu Hause entfernt sind oder wenigstens innerhalb der geografischen Region liegen.

Vor allem Wellness-Urlaub, All-incusive-Reisen und Kreuzfahrten sind gefragt. Ebenfalls im Trend liegen Cluburlaub, Winterferien am Strand und Busurlaub.

Potenziale für die Bustouristik bietet insbesondere die Tendenz zu kürzeren und erdgebundenen Reisen. Von 5 Mio. möglichen Neukunden ist die Rede. Die Bustouristik konnte ihren Marktanteil von 9,7 % in 2001 auf 10,3 % in 2002 ausbauen, Tendenz steigend. Einbußen mussten vor allem Flugzeug und Bahn hinnehmen. Der Pkw konnte hingegen seine dominierende Stellung ausbauen.

Mit kundenorientierten Angeboten, Flexibilität und der Möglichkeit, kurzfristig zu buchen kann sich der Bus seinen Anteil an den momentanen Trends problemlos sichern. Hier darf auch die bereits sehr wichtige und weiterhin zunehmende Nutzung des Internets als Informationsquelle und auch als Buchungsmedium nicht unterschätzt werden.

Anhaltend kritisch zu bewerten waren jedoch die Wettbewerbsverzerrungen seitens Bahn und Flugzeug infolge steuerlicher Begünstigungen und Dumpingwettbewerb zulasten des Busses. So richten sich die Rabattangebote der DB AG an eine wesentliche Zielgruppe der Busunternehmer, nämlich Vereine und Reisegruppen. Auch die anhaltende Steuerbefreiung des Flugverkehrs, die die Billigangebote der Fluggesellschaften wesentlich mit unterstützen, geht zu Lasten der allen steuerlichen Verpflichtungen unterliegenden Busunternehmen.

Unsicherheit bestand weiterhin über die Zukunft der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV). Die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum sogenannten Magdeburger Urteil, von der Experten richtungsweisende Wirkung zur Zukunftsfähigkeit des ÖPNV erwarten, fiel auch im vergangenen Jahr nicht und wird nunmehr für 2003 erwartet. Bundesweit ist jedoch erkennbar, infolge der kommunalen Haushaltsnotlage die Zuschüsse für den ÖPNV zu reduzieren. Dies schlägt vielfach auf die privaten Busunternehmer durch, unabhängig ob sie über eigene Liniengenehmigungen verfügen oder als Auftragsunternehmer öffentlicher Unternehmen tätig sind.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe

2.1. Europäisches Recht

Auf europäischer Ebene bestimmten im vergangenen Jahr die Themen **Arbeitszeiten für das Fahrpersonal** und Digitaler Fahrtenschreiber die Diskussion. EU-Parlament und EU-Rat einigten sich am 17. Dezember 2001 im Rahmen des Vermittlungsverfahrens auf eine gemeinsame Position hinsichtlich der Arbeitszeiten des Fahrpersonals im Straßenverkehr. Die EU-Richtlinie muss innerhalb von drei Jahren in allen EU-Staaten umgesetzt und befolgt werden. Zu den wichtigsten Punkten der Einigung gehören:

- Festgeschrieben ist eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von 48 Stunden. Ist dies über 4 Monate gewährleistet, kann die maximale wöchentliche Arbeitszeit bis zu 60 Stunden betragen.

- Nachtarbeit wird auf 10 Stunden begrenzt.

- Arbeitszeit ist außer Lenkzeit auch Be- und Entladen der Fahrzeuge, ihre Wartung und berufsbedingte administrative Tätigkeit.

Das Gesetz gilt vorerst nur für angestellte Fahrer. Nach dem Kompromiss von EU-Parlament und EU-Rat werden selbständige Fahrer sieben Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie einbezogen. Zwei Jahre vor diesem Zeitpunkt hat die EU-Kommission jedoch eine Auswertung der Konsequenzen des vorübergehenden Ausschlusses der Selbständigen vorzulegen. Auf der Basis dieser Studie hat die Kommission einen Vorschlag zu erstellen, wie auch bestimmte Fahrer, die sich nicht an Transporten in anderen Mitgliedsstaaten beteiligen und anderen Bestimmungen unterliegen, einbezogen werden können. Falls sich keine Notwendigkeit zur Einbeziehung selbständiger Fahrer zeigt, kann die Kommission auch vorschlagen, Selbständige aus dem Geltungsbereich auszuschließen.

Die Kommission beschäftigt sich außerdem mit der Definition Arbeitszeit. Damit werden für Selbständige nahezu die gleichen Arbeitszeiten wie für angestellte Fahrer gelten. Die deutschen Gewerbeorganisationen begrüßen diesen Kompromiss, da er einen geeigneten Ansatzpunkt zur Bekämpfung des Problems der zunehmenden Scheinselbständigkeit darstellt.

Ein weiterer Kompromiss ist hinsichtlich der Nachtarbeitszeit gelungen. Die neuen Regelungen erlauben eine gewisse Flexibilität zur Entzerrung des Güter- vom PKW-Verkehr im Fernverkehr. Wäre es nach dem Willen des EU-Parlaments gegangen wäre die Verlegung von Lenkzeiten in verkehrsarme Zeiten praktisch unmöglich geworden. Dies hätte im Hinblick auf die Überlastung des Straßennetzes weder den Aspekten der Verkehrssicherheit noch dem Arbeitsschutz oder den sozialen Belangen der Fahrer gedient. Nunmehr können Lenkzeiten wieder in frühe Nacht- und Morgenstunden gelegt werden, ohne dass das Ruhebedürfnis der Fahrer überstrapaziert wird. Darüber hinaus können Ausnahmen von den wöchentlichen Arbeitszeiten und den Nachtarbeitszeiten unter Beteiligung der Sozialpartner zugelassen werden.

Nach langem Hin und Her hat schließlich die Arbeitsgruppe „Verkehr“ des EU-Ministerrats den Weg frei gemacht für die Einführung des **digitalen Fahrtenschreibers**. Voraussetzung für die Einigung im Ministerrat waren zwei Änderungen:

- der manuelle Input bestimmter Angaben des Fahrers ist jetzt verpflichtend (vorher eine Option)

- das Speichern und Aufbewahren der Daten ist jetzt ebenfalls verpflichtend.

Da die EU-Kommission es ablehnt, den technischen Anhang 1B zu ändern, müssen beide Modifizierungen in die neue Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten (VO 3820/85 EWG), über die im vergangenen Jahr das Europäische Parlament und der Ministerrat ebenfalls berieten, aufgenommen werden. Der Ministerrat unter spanischer Präsidentschaft hat jedoch bislang noch keinen Vorschlag über die Gestaltung des manuellen Inputs gemacht. Im Hinblick auf das Speichern und Aufbewahren der wurde vorgeschlagen, es zur Pflicht zu machen, die Daten der Fahrerkarte alle drei Wochen und die Daten des Fahrtenschreibers alle sechs Monate zu sichern.

Ungeklärt blieb, ob ein Ausdruck oder ein Herunterladen der Daten auf einen Computer vorgeschrieben werden soll. Andere problematische Aspekte, die von deutscher Seite und den Verbänden in der Vergangenheit identifiziert wurden, bleiben ungelöst. Dazu gehören die Kontrollschwierigkeiten bei dem Nebeneinander von altem und neuem Tachografen, die ungenauen Angaben beim manuellen Input (z.B. bei der Angabe des Standorts zu Beginn einer Fahrt) sowie diverse Fragen zur Ausgabe der Fahrerkarte.

Mit der Verpflichtung zum Einbau des neuen Kontrollgerätes muss ab etwa März 2004 gerechnet werden. Allerdings ist dieser Termin wieder strittig, da infolge formaler Fehler bei der Veröffentlichung des Anhangs 1b der Richtlinie den üblichen Bedingungen zufolge die Veröffentlichung wiederholt werden muß. Verbindlich wäre für den auf die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt folgenden Zweijahreszeitraum bis zum Inkrafttreten das Datum der Wiederholungsveröffentlichung. Ob und wann diese Wiederholung erfolgt, ist bislang ungeklärt.

Für vor dem Inkrafttreten der Regelungen zum digitalen Kontrollgerät in Betrieb befindliche Fahrzeuge besteht generell weder eine Nachrüst- noch eine Austauschpflicht. Allerdings müssen vor dem 1. Januar 1996 zugelassene Fahrzeuge im Falle eines nach Inkrafttreten der neuen Verordnung auftretenden Defekts am herkömmlichen Kontrollgerät auf neue, digitale Tachografen umgerüstet werden.

Auf der Tagesordnung der Diskussionen auf europäischer Ebene stand im vergangenen Jahr weiterhin ein Vorschlag der EU-Kommission zur **Mineralölsteuerharmonisierung**. Dieser Kommissionsvorschlag wurde in mehreren Sitzungen des ECOFIN (Rat der Wirtschafts- und Finanzminister der EU) im Jahr 2002 diskutiert.

Vorgesehen wurde in diesem Vorschlag ein Leitsatz für die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke von 350 € je 1.000 Liter, auf den die Mineralölsteuersätze in den EU-Staaten bis zum Jahr 2010 harmonisiert werden sollten. Dieser harmonisierte Mineralölsteuersatz auf Gewerbediesel sollte für Fahrzeuge ab 16 t zulässigen Gesamtgewicht gelten.

Wie nicht anders zu erwarten, ist um diesen Vorschlag – im Zusammenhang mit der Diskussion in der EU um die Energiebesteuerung – auf Arbeits- wie auf politischer Ebene heftig gestritten worden. Auf seiner letzten Sitzung hat der ECOFIN festgestellt, dass Übergangsregelungen für die Besteuerung des gewerblichen genutzten Dieselkraftstoffs eingebaut werden müssen. In Ergänzung des Richtlinienvorschlags der Kommission hat die (zu diesem Zeitpunkt noch dänische) Ratspräsidentschaft einen Vorschlag vorgelegt, der unter anderem die Gewichtsgrenze für „gewerblich genutzten Dieselkraftstoff“ auf die Nutzung in Fahrzeugen mit mindestens 7,5 t Gesamtgewichts absenkt. Außerdem wurden für nahezu alle EU-Mitgliedstaaten für eine Übergangszeit Sonderregelungen zur Unterschreitung der Mindeststeuern vorgesehen. Des weiteren werden in Mitgliedstaaten, die ein Straßenbenutzungsgebührensystem eingeführt haben oder dies planen, Steuerabsenkungen für Gewerbediesel erlaubt.

2.2. Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Der Eklat um das Zuwanderungsgesetz im Bundesrat im vergangenen Jahr hatte auch Auswirkungen auf den Beschluß des **Gesetzes zur Einführung streckenbezogener Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Mautgesetz)**. Die Repräsentanten der CDU/CSU-regierten Bundesländer hatten bekanntlich nach dem umstrittenen Beschluß des Zuwanderungsgesetzes am 22.03.2002 den Saal verlassen, so dass alle anderen ebenfalls noch zum Beschluß anstehenden Gesetze nur durch die Bundesländer mit SPD-Regierung oder großer Koalition beschlossen wurden. Dazu zählte auch das Mautgesetz.

Mit der so erfolgten Zustimmung des Bundesrates zur „Lkw-Maut“ auf Autobahnen ist nun der Weg frei für enorme Kostensteigerungen im Straßengüterverkehr. Immerhin werden 85 % aller Güter in der Bundesrepublik Deutschland mit dem Lkw zum Verbraucher oder im Wirtschaftsverkehr befördert. Die Mauthöhe von durchschnittlich 15 Cent pro Kilometer, wie sie seinerzeit in der Diskussion war, hätte zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Beförderungskosten im Fernverkehr von 12 % bis 18 % geführt. Allerdings legt das Gesetz die konkrete Mauthöhe nicht fest. Diese und andere Detailfestlegungen sollten in separaten Verordnungen getroffen werden. Hierzu wurden im Berichtsjahr allerdings noch nicht einmal die Entwürfe vorgelegt. Aus Sicht des Transportgewerbes unstrittig ist, dass der Standort Deutschland durch die Maut mit neuen Kosten belastet wird, die speziell in strukturschwachen Regionen und von den Hauptwirtschaftszentren weit entfernt liegenden Produktionsstätten arbeitsplatzvernichtend wirken.

Enttäuscht zeigte sich das Gewerbe von der offensichtlichen Nichteinlösung der Zusage des Chefs des Bundeskanzleramtes, mit der Straßenbenutzungsgebühr werde ein „größtmöglicher Harmonisierungsschritt“ zum Abbau

europäischer Wettbewerbsverzerrungen aufgrund der unterschiedlichen Besteuerungshöhe bei Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern in den EU-Ländern angestrebt.

Mit den Vorbereitungen zur Einführung der LKW-Maut einher gingen die ersten rechtlichen Schritte zur Bildung einer Finanzierungsgesellschaft des Bundes zur künftigen Infrastrukturfinanzierung. Diese Gesellschaft soll die erhobene Maut verwalten und ihren Einsatz zur Finanzierung von Errichtungs- und Unterhaltsmaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur koordinieren und überwachen. Ungeachtet dessen fordert das Transportgewerbe, die LKW-Maut verursachergerecht zu verwenden, d. h. die eingenommenen Mittel ausschließlich in Straßenbaumaßnahmen zu investieren. Die Bundesregierung beabsichtigt allerdings, einen Teil der Mauteinnahmen auch in Infrastrukturmaßnahmen anderer Verkehrsträger zu investieren.

Im Personenbeförderungsrecht nahm der Gesetzgeber auf politische Initiative der Regierung Änderung bei den Genehmigungserfordernissen vor. Mit Veröffentlichung des **„Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)“** am 19. Juli 2002 im Bundesgesetzblatt wurden einige Änderungen des PBefG verkündet und zum 20. Juli 2002 in Kraft gesetzt.

Unter anderem wurde als wesentlichste Neuregelung die sogenannte doppelte Genehmigungspflicht aufgehoben. In der Vergangenheit mussten der Veranstalter einer Reise – auch wenn er selbst keine Busse einsetzt – ebenso im Besitz einer Genehmigung sein, wie der von ihm eingesetzte Busunternehmer. Gemäß dem neu eingefügten § 2 Absatz 5a PBefG muss nun derjenige, der Gelegenheitsverkehre in Form der Ausflugsfahrt oder der Ferienziel-Reise plant, organisiert und anbietet und gegenüber den Teilnehmern eindeutig zum Ausdruck bringt, dass die Beförderungen nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmer, der Inhaber einer Genehmigung nach dem PBefG ist, durchgeführt werden, selbst nicht im Besitz einer Genehmigung sein.

Das Busgewerbe und seine Verbände hatten zwar stets die Befürchtung geäußert, dass mit diesem Wegfall des Genehmigungserfordernisses für Reiseveranstalter ohne eigene Busse dem Schwarztourismus die Tür geöffnet werde. Leider ist trotz dieser erklärten Auffassung an der Gesetzesänderung festgehalten worden.

Mit der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt vom 26. März 2002 wurde das neue einheitliche Muster für den durch Reiseveranstalter auszugebenden Sicherungsschein amtlich. Die hierzu erforderliche **„Erste Verordnung zur Änderung der BGB-Informationspflichten-Verordnung“** trat am 1. Mai 2002 in Kraft. Einer besonderen Übergangsregelung zufolge konnten bisherige Sicherungsscheinformulare noch bis zum 31. Dezember 2002 aufgebraucht werden.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Im Staßenverkehrsrecht wurden einige Änderungen im Fahrerlaubnisrecht vorgenommen. Es handelte sich hierbei grundsätzlich um notwendige Änderungen, redaktionelle Anpassungen und Klarstellungen, insbesondere der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz, die sich nach der umfassenden Neuregelung des Fahrerlaubnisrechts auf Grund der mittlerweile gemachten ersten Erfahrungen ergeben haben.

So wurde u.a. im **Fahrerlaubnisrecht** ein neues Konzept für die Anforderungen an die Überprüfung des Sehvermögens eingeführt, eine Neufassung der Liste der Drittstaaten, deren Führerscheine eine prüfungsfreie „Umschreibung“ in eine deutsche Fahrerlaubnis zulassen und eine Vereinfachung der Regelung über Eigenauskünfte aus dem Verkehrszentralregister vorgenommen.

Wichtig waren einige für die Omnibusbranche geltenden Änderungen. Zur Absenkung des Mindestalters zum Erwerb einer „Bus-Fahrerlaubnis“ wurde die Fahrerlaubnis-Verordnung entsprechend geändert und das Alter zum Erwerb der Fahrerlaubnisse der Klassen D, D1, DE und D1E von 21 auf 20 Jahre herabgesetzt.

Weiterhin wurde der § 48 Absatz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung geändert. Die dort angefügte neue Nummer 4 besagt, dass Kraftfahrzeugführer, die im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse D oder D1 sind, ab dem 1.09.02 keine zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (gelber Schein) mehr brauchen, wenn sie PKW im Lienenverkehr oder bei gewerbsmäßigen Ausflugsfahrten oder Ferien-Zielreisen führen.

Die vorher geltende Regelung war im Busgewerbe ohnehin auf Unverständnis gestoßen, da nicht einsichtig war, dass ein Führerscheininhaber der Klasse D oder D1 (Busse mit bis zu 80 Personen) keinen PKW (einschließlich dem sog. Kleinbus bis 8 Personen) führen darf, ohne die zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zu besitzen, weil doch die Prüfungsvoraussetzungen dieser beiden Fahrerlaubnisse eigentlich gleich sind.

2.4. Arbeitsrecht

In der politischen Diskussion des vergangenen Jahres

im Hinblick auf Veränderungen im Arbeits- und Sozialrecht standen die sogenannten Hartzreformen, benannt nach dem Leiter der von der Bundesregierung eingesetzten Expertenkommission, dem Personalvorstand der Volkswagen AG Peter Hartz, und deren Umsetzung im Gesetzgebungsverfahren.

Am 30.12.2002 wurden das E**rste und Zweite Gesetz für moderne Dienstleistungen am Arbeitsmarkt** veröffentlicht. Hierbei handelt es sich um die Umsetzung von Vorschlägen der bereits erwähnten Expertenkommission, die zu Änderungen der verschiedenen Bücher des Sozialgesetzbuches führte. Größtenteils wurden diese zum 01.01. und 01.04.2003 in Kraft gesetzt. Weitere Änderungen treten zum 01.07.2003 in Kraft.

Mit der Umsetzung der Hartzreformen werden umfangreiche Änderungen für Existenzgründer wirksam, die unter der Bezeichnung „Ich-AG“ zusammengefaßt wurden. Die zu befürchtendenden wirtschaftlichen Auswirkungen der Ich-AG auf das Transportgewerbe waren und sind allerdings nicht unumstritten, erfolgen doch die meisten Existenzgründungen eher der Not, als dem unternehmerischen Entwicklungsdrang gehorchend.

Nach den Voraussetzungen für der Förderung derartiger Existenzgründungen dürfen keine Arbeitnehmer oder nur arbeitende Familienmitglieder beschäftigt werden, also genau das, was vom Gesetzgeber zur Bekämpfung der Scheinselbständigkeit zwei Jahre zuvor verboten wurde. Für die „Ich-AG“ wurde diese Regelung durch Gesetz wiederum außer Kraft gesetzt.

Der monatliche Zuschuss wird bei Erfüllung der Voraussetzungen bis zu drei Jahre erbracht und beträgt monatlich im 1. Jahr 600,00 €, im 2. Jahr 360,00 € und im 3. Jahr 240,00 €.

Gleichsam mit Hartz II wurden die sogenannten Minijobs eingeführt.

Ab dem 01. April 2003 wird die Grenze für geringfügig Beschäftigte von bislang 325,0 € auf 400,00 € monatlich angehoben. Die alte Regelung, wonach maximal 15 Stunden pro Woche gearbeitet werden durfte, entfällt. Somit ist die wöchentliche Arbeitszeit künftig unerheblich, es kommt einzig auf die Höhe der Vergütung an.

Positiv zu bewerten ist, dass eine geringfügige Beschäftigung künftig nicht mehr mit einer versicherungpflichtigen Hauptbeschäftigung zusammengerechnet werden muss. Dann ist es wieder möglich, dass ein Arbeitnehmer, der eine Hauptbeschäftigung hat, eine Nebenbeschäftigung bis zum Einkommen von 400 EUR annehmen kann. Erleichterungen gibt es auch bei der Abführung der Sozialabgaben.
Neben der Anhebung auf 400 Euro hat der Gesetzgeber zudem eine sogenannte Gleitzone bis zu 800 Euro monatlichem Arbeitsentgelt sowie die Möglichkeit der Minijobs in Privathaushalten eingeführt

Wie allseits erwartet, ist das von der Bundesregierung gewollte **Tariftreuegesetz** in der entscheidenden Sitzung des Bundesrates am 12.07.02 endgültig gescheitert. Der Bundesrat hatte zunächst den Vermittlungsausschuss angerufen, der jedoch nicht in der Lage war, eine Kompromisslösung zu erarbeiten. Deshalb war der ungeändert erneut in den Bundesrat eingebrachte Entwurf des Tariftreuegesetzes zum Scheitern verurteilt.

2.5. Steuerrecht

Neben den jährlichen Änderungen im **Einkommenssteuerrecht** ist im vergangenen Jahr auch eine wesentliche Änderung im **Umsatzsteuergesetz** wirksam geworden. Gemäß Steuerverkürzungsbekämpfungsgesetz vom 19.12.2001 wurde das Umsatzsteuergesetz (UStG) geändert. Durch den neu eingeführten § 14 Absatz 1a UStG wurde jeder Unternehmer verpflichtet, auf Rechnungen ab dem 01.07.2002 immer auch seine Steuernummer anzugeben.

Durch diese neue vorgeschriebene Praxis wollen die Finanzbehörden erreichen, dass sie bei Außenprüfungen Steuerbetrüger schneller auf die Schliche kommen. Gegner der Neuregelung wanden ein, dass hierdurch die einzelnen Steuernummern jedermann publik gemacht werden und manche Finanzämter schon bei Nennung der Steuernummer bereitwillig telefonische Auskünfte erteilen. Deshalb bestünde hierdurch die Gefahr, dass das Steuergeheimnis und der Datenschutz gefährdet würden. Hinzu kam die Befürchtung, dass bei fehlendem Ausweis der Steuernummer die Möglichkeit des Vorsteuerabzugs entfällt. Zumindest die letztgenannte Befürchtung wurde durch eine Klarstellung der Finanzbehörden entkräftet.

Die von der Bundesregierung vorgesehene nächste Stufe der **Steuerreform**, die im Jahr 2003 wirksam werden sollte, wurde im Berichtsjahr infolge der Hochwasserkatastrophe auf das Jahr 2004 verschoben. Mit den dadurch erwarteten Steuermehreinnahmen sollen die Hochwassrschäden in den betroffenen Regionen Deutschlands beseitigt werden.

2.6. Umwelt-, Abfall- und Gefahrgutrecht

Zum Jahresanfang 2002 trat die im Bundesgesetzblatt

vom 12. Dezember 2001 veröffentlichte **Verordnung zur Einführung des Europäischen Abfallverzeichnisses** in Kraft. Für Transportunternehmen ergaben sich aus den Neuregelungen zahlreiche 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 alle bislang nicht besonders überwachungsbedürftigen Abfälle, deren Überwachungsbedürftigkeit verstärkt wurde, ergaben sich erheblich aufwendigere Nachweispflichten. Infolge der geltenden Andienungspflichten bei Sonderabfallgesellschaften entstanden 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 der Entsorgungswirtschaft als auch für die zuständigen Behörden bedeutete.

Grundsätzlich gilt nunmehr bei allen Abfallarten mit sogenannten Spiegeleinträgen, d. h. Abfällen, die einmal als „gefährliche Stoffe enthaltend“ und damit als besonders überwachungsbedürftig eingestuft, einmal ohne gefährliche Stoffe und damit als nicht besonders überwachungsbedürftig eingestuft werden können, eine umgekehrte Beweislast. Das bedeutet: nicht der Entsorger oder die Behörde muss beweisen, dass der Abfall besonders überwachungsbedürftig ist, sondern der Erzeuger muss beweisen, dass der Abfall keine Schadstoffe enthält und als nicht besonders überwachungsbedürftig entsorgt werden kann.

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

Im Bundesgesetzblatt vom 30.04.2002 ist die **Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Nachweisbestimmungen** veröffentlicht worden, die neben einigen Klarstellungen bisheriger Regelungen auch Vereinfachungen in der Nachweisführung bei der Abfallentsorgung beinhaltet.

Im Bundesgesetzblatt vom 24.06.2002 veröffentlicht wurde die **Gewerbeabfallverordnung**, die zum 01.01.2003 in Kraft gesetzt wurde. 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. Begleitet wurden die gewerbepolitischen Diskussionen um die Gewerbeabfallverordnung von den Befürchtungen der privaten Entsorgungswirtschaft, damit die Rekommunalisierungstendenzen der Entsorgung zu verstärken, sowie durch Unsicherheiten im Hinblick auf die von der Verordnung geforderten Verwertungsquoten bei Behandlungsanlagen.

Die **Verordnung über die Entsorgung von Altholz**, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt vom 23.08.2002, legt nähere Anforderungen an die stoffliche und energetische Verwertung sowie an die Beseitigung von Altholz auf der Grundlage des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes fest. Gleichzeitig wurden diese Anforderungen mit den ebenfalls bei der Entsorgung von Altholz zu beachtenden Bestimmungen des Chemikalien- und Gefahrstoffrechts harmonisiert.

Die Anforderungen der Altholzverordnung definieren hochwertige stoffliche und energetische Verwertungsverfahren. Altholz muss in Abhängigkeit von der Belastung mit Schadstoffen in vier Altholzkategorien eingeteilt werden, von A I (naturbelassenes oder lediglich mechanisch bearbeitetes Altholz) bis zu A IV (z.B. mit Holzschutzmitteln behandelte Bahnschwellen, Hopfenstangen etc.). Statt aufwendiger und gleichwohl unsicherer Probenahme- und Analysevorschriften kann die Zuordnung zu der jeweiligen Kategorie herkunftsbezogen und unter Beachtung strenger Getrennthaltungsgebote und Vermischungsverbote erfolgen.

Das Inkrafttreten der Altholzverordnung wurde auf den 1. März 2003 festgesetzt.

Das Inkrattreten der **Abfallverzeichnis-Verordnung** zum 01.01.2002 führte dazu, dass die immissionsschutzrechtlichen Vorschriften für einen Teil der Entsorgungsbetriebe erneut in weiterem Umfang wirksam wurden, nachdem bereits die im Jahr 2001 in Kraft getretenen Änderungen des Immissionsschutzrechts zahlreiche Genehmigungspflichten erstmals auch für kleinere Transport-, Entsorgungs- und Containerdienstunternehmen zur Folge hatten.

Da bislang einige nicht besonders überwachungsbedürftige Abfälle ab 01.01.2002 besonders überwachungsbedürftig wurden, galt es für Containderdienste und Transportunternehmen zu prüfen, ob ihre Containerstellplätze, Zwischenlager und Umschlagplätze geneh-

migungsbedürftig sind. Daneben galt es jedoch auch, die Mengengrenzen bei Anlagen zur Lagerung oder zum Umschlagen nicht besonders überwachungsbedürftiger Abfälle zu beachten.

Zu all diesen Aspekten kam hinzu, dass auch die Diskussionen um die Erfordernis von **Sicherungsleistungen** beim Betrieb von Abfallbehandlungsanlagen und –lagern in Berlin und Brandenburg neue Nahrung erhielten. War doch zu befürchten, dass nunmehr auch Containerdienste solche Sicherheitsleistungen beizubringen hätten, wenn auf den Containerabstellplätzen auch in gewissem Umfang Abfälle gelagert wurden.

In den Diskussionen konnte im Sinne dieser Unternehmen argumentiert werden, so dass eine „Kleinmengenregelung“ in Erwägung gezogen wurde. Diese soll vorsehen, dass bei Lagermengen mit voraussichtlichen Entsorgungskosten von maximal EUR 20.000,- keine Sicherheitsleistungen erforderlich sind. Zu dieser Thematik wurden jedoch im Berichtsjahr noch keine abschließenden Entscheidungen getroffen, so dass der Vollzug bereits ergangener Bescheide zur Erhebung von Sicherheitsleistungen in einigen Landkreisen Brandenburgs vorläufig ausgesetzt wurde.

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

3.1. Politische Interessenvertretung

Im Berichtsjahr standen zahlreiche **politische Gespräche** von Vorstand und Geschäftsführung im Zeichen der LKW-Maut und der Hartz-Reformen am Arbeitsmarkt. Gegenüber Berliner und Brandenburger Bundestagsabgeordneten, Landespolitikern und politischen Entscheidungsträger verschiedener Berliner und Brandenburger Verwaltungen wurden die Auffassungen und Befürchtungen des Gewerbes zu diesen Themen artikuliert.

Besonders breiten Raum nahmen Gespräche zur **Eindämmung illegaler Beschäftigung und unerlaubter Gewerbeausübung im Transportgewerbe** ein. Hier wurden zahlreiche Gespräche mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen Berlin, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Landesarbeitsamt Berlin-Brandenburg und dem Landeskriminalamt geführt. Die Innung richtete ein Informationsverzeichnis ein, mit dem aus Mitgliedsbetrieben an die Innung herangetragene Informationen über Verdachtsfälle zügig an die Ermittlungsbehörden weiter geleitet werden konnten. Auch die Mitgliederversammlung 2002 stand im Zeichen der Bekämpfung illegaler Beschäftigung.

Mit hohem Engagement beteiligte sich die Innung zudem am **Runden Tisch zum Stadtentwicklungsplan Verkehr (STEP)** in Berlin. 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 nach wie vor durch ein hohes Maß an Fairness gekennzeichnet. Zum Jahresende lag ein vollständiger Entwurf des STEP Verkehr vor, der allen Beteiligten nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme bot und als Vorlage in die parlamentarische Diskussion eingebracht werden soll.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der ab 01.01.2003 gültigen **Gewerbeabfallverordnung** gelang es der Innung im Zusammenwirken mit anderen Betroffenen, den privaten Gewerbeabfallentsorgungsunternehmen in Berlin das ihnen Anfang der 90`er Jahre eingeräumte Marktsegment bei der Einsammlung von Gewerbeabfällen zu erhalten und Begehrlichkeiten des Kommunalentsorgers abzuwehren.

3.2. Gebündelte Interessenvertretung mit anderen Organisationen

Die **Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg** ging 2002 in das zweites Jahr ihres Bestehens. Im Mittelpunkt ihrer gewerbepolitischen Bemühungen stand ein Parlamentarierabend, zu dem Verkehrs- und Wirtschaftspolitiker aus Berlin und Brandenburg eingeladen wurden. Allerdings folgten nur Mitglieder des Berliner Abgeordnetenhauses der Einladung, wohingegen die angesprochenen Mitglieder des Brandenburger Landtages in der Mehrzahl der Zusammenkunft fern blieben. Der Innungsvorsitzende, der im vergangenen Jahr zugleich den Vorsitz der Arbeitsgemeinschaft inne hatte, kritisierte in einem Schreiben an die Fraktionsvorsitzenden der Landtagsfraktionen dieses offenkundige Desinteresse an den Belangen der regionalen Transport- und Busunternehmen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeitsgemeinschaft lag

im gemeinsamen Bemühen, die neue Berufskraftfahrerausbildungsverordnung in der regionalen Umsetzung zu begleiten. So wurden in einer Zusammenkunft mit den zuständigen Mitarbeitern der Berliner und Brandenburger IHK`en Möglichkeiten gesucht, auch kleineren Unternehmen den Einstieg in die Berufskraftfahrerausbildung zu ebnen. Auch eine gemeinsame Informationsveranstaltung für die Verbandsmitglieder diente diesem Zweck. Allerdings wurde deutlich, dass viele Unternehmen die hohen Kosten der Ausbildung, nicht zuletzt die der Führerscheinausbildung, scheuen und von einer Berufsausbildung weiterhin Abstand nehmen.

Gemeinsam mit der IHK Berlin und dem ADAC Berlin-Brandenburg führte die Innung eine **Fachveranstaltung** unter dem Titel **„Rollt Berlin an die Wand? – Verkehr als Standortfaktor“** am 18.06.2002 durch. Eingeladen waren die interessierte Fachöffentlichkeit und die Medien. In seinem Eingangsvortrag analysierte Prof. Dr. Wilfried Legat, Verkehrswissenschaftler an der TU Berlin, wesentliche Elemente der Berliner Verkehrspolitik. Sein Hauptaugenmerk war dabei auf die Rolle und Zusammensetzung des Runden Tisches und des Wissenschaftlichen Beirats zum Stadtentwicklungsplan Verkehr (STEP Verkehr) gerichtet. In der Berliner Wissenschaftsszene erst seit einigen Jahren beheimatet, war Legat in seinem Vortrag offen, kritisch und an verschiedenen Stellen auch provozierend. Dies wurde in der anschließenden Diskussion deutlich, als die anwesenden verkehrspolitischen Sprecher mehrerer Fraktionen des Abgeordnetenhauses sowie der Staatssekretär beim Senator für Wirtschaft, Volkmar Strauch, sich mit dem Vortrag und seinem Inhalt auseinandersetzten.

Seitens der Innung wurden die politischen Forderungen des Berliner Transportgewerbes formuliert, die erfüllt sein müssen, um den kleinen und mittelständischen Unternehmen auch in Zukunft Marktchancen zu eröffnen. Berücksichtigte wurden dabei gleichfalls Überlegungen, die nach Auffassung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in den STEP Verkehr einbezogen werden sollen, obwohl seitens verschiedener Institutionen Vorbehalte geäußert wurden. Dies bezieht sich beispielsweise auf Infrastrukturmaßnahmen wie B 101 oder den Anschluß des Tiergartentunnels an das Autobahnkreuz Schöneberg mittels einer Stadtstraße zwischen S-Bahn und Potsdamer Straße sowie einzelne Maßnahmen des Planwerks Innenstadt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Eine weitere Gemeinschaftsveranstaltung galt der Infrastrukturentwicklung in der Region Berlin-Brandenburg. Unter dem Titel **„Verkehrsdrehscheibe Berlin-Brandenburg – Utopie oder reale Chance?“** fand Anfang Dezember 2002 mit Unterstützung der Innung und anderer Verkehrsverbände eine Vortrags- und Diskussionsveranstaltung der regionalen Bauindustrie und der Industrie- und Handelskammern im Berliner Ludwig Erhard Haus statt.

Im Mittelpunkt der Vorträge stand ein Überblick über die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur der Region Berlin-Brandenburg in den zurückliegenden Jahren, wobei Repräsentanten aller Verkehrsträger das Wort ergriffen. In der anschließenden Podiumsdiskussion beurteilten Verkehrspolitiker, -wissenschaftler und -wirtschaftler sowie Fachleute der Verkehrs- bzw. Bauverwaltung die unterschiedlichen Eckpunkte und Prioritäten des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur aus dem Blickwinkel des Veranstaltungsthemas. Eingebunden in die Diskussion waren auch die Themen Großflughafen und Stadtentwicklungsplan Verkehr in Berlin sowie Ortsumfahrungen in Brandenburg.

Seitens der Bau- und der Verkehrswirtschaft wurde ein weiteres Mal die unterschiedliche Prioritätensetzung beim Ausbau verschiedener Verbindungen zwischen Berlin und Brandenburg kritisiert. Die Veranstaltung war der Auftakt zu einer Veranstaltungsreihe im Jahr 2003, die mit dem Thema Verkehrsträger Straße am 24. Februar in Potsdam ihre Fortsetzung findet.

3.3. Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen

Weitere Ergänzungen und Verbesserungen fanden die verschiedenen Betreuungsleistungen der Innung. So erhielt der **Rundschreibendienst** ein neues Design, das zu besserer Übersichtlichkeit führt und dem Mitgliedsunternehmer einen schnellen Überblick über die im jeweiligen Rundschreiben behandelten Themen gestattet. Zudem haben die Innungsmitglieder nunmehr die Wahl, ob sie die Rundschreiben – wie bisher – per Post oder per e-Mail beziehen möchten. Zudem werden die Rundschreiben eines Jahres seit dem vergangenen Jahr auf CD-ROM archiviert und auf Wunsch an die interessierten Mitgliedsunternehmen versandt.

Ergänzt und zum Teil den veränderten rechtlichen Bedingungen angepaßt wurden die umfangreichen Leitfäden der Innung. Neu erstellt wurden der

- Leitfaden zur Entsorgung von besonders überwachungsbedürftigen Abfällen

- Leitfaden zur Erstellung von Arbeitsanweisungen

- Leitfaden zur Einführung der Lkw-Maut.

Durch die Neugestaltung der Hompage der Innung und die Einrichtung eines den Innungsmitgliedern vorbehaltenen Intranets haben die Mitgliedsbetriebe seit vergangenem Jahr auch die Möglichkeit, die Leitfäden, Musterarbeitsverträge, Dienstanweisungen für das Fahrpersonal usw. direkt aus dem Internet herunter zu laden.

Zahlreiche Veranstaltungen für Innungsunternehmer rundeten die Betreuung ab. Bei der **Jahresmitgliederversammlung** stand die Bekämpfung unerlaubter Gewerbeausübung und illegaler Beschäftigung von Fahrpersonal im Mittelpunkt. Bei einer hochrangig besetzten Podiumsdiskussion wurde über die verschiedensten Ausprägungen von Schwarzarbeit und unerlaubter Gewerbeausübung sowie Möglichkeiten zu deren Eindämmung diskutiert. Die Innung konnte dabei auf vielfältige Initiativen gegenüber den für die Bekämpfung dieser Gesetzesverstöße zuständigen Behörden sowie auf aktive Öffentlichkeitsarbeit in dieser Thematik verweisen. Die Mitgliederversammlung fasste den Beschluss, dass die Innung zur Beschleunigung der Verfahren die Informationsbeschaffung bei Verdachtsfällen intensiviert und die Einschaltung einer Detektei in konkreten Fällen auch finanziell absichert.

Podiumsdiskussion im Rahmen der Mitgliederversammlung

Mit interessanten Themen wartete wiederum die **Winterwerkstatt** auf. Nach der ersten Veranstaltung der Reihe im November 2001 zu Möglichkeiten und Alternativen der neuen Riesterrente stand unter dem Thema „Informationsflut oder Staudamm?! – Internet und e-Mail im mittelständischen Betrieb“ am 24.01.2002 die Nutzung der neuen Medien für Innungsmitglieder, die noch keine oder nur wenig Erfahrungen darin hatten, im Mittelpunkt.

Am 21.02.2002 stand die Winterwerkstatt unter dem Thema: „Unterweisungen und Schulung der Mitarbeiter – arbeitsrechtliche Kür oder Pflicht?“. Hierbei ging es um die Verantwortung des Unternehmers für Unterweisung, Schulung und Belehrung der Mitarbeiter sowie verschiedene arbeitsrechtliche Instrumente, dieser Verantwortung gerecht zu werden. Erweitert wurde die Thematik im Hinblick auf die sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuungspflicht.

Für die **Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/ Bau** fand am 16.04.2002 eine Informationsveranstaltung zum Thema Ladungssicherung bei Absetzkippern statt. Anlass waren die verstärkten Polizeikontrollen in Berlin und das Problem fehlender rückwärtiger Sicherungsmöglichkeiten von Absetzcontainern. Mit Repräsentanten der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und der Berliner Polizei wurden Verantwortlichkeiten von Unternehmern und Fahrpersonal sowie verschiedene technische Möglichkeiten zur Problembewältigung diskutiert.

Infoveranstaltung zum Thema Ladungssicherung bei Absetzkippern

Die Marktsituation der in der Ver- und Entsorgung der Bauwirtschaft tätigen Unternehmen hat sich in den vergangenen Jahren stetig verschlechtert. Viele Transport- und Entsorgungsunternehmen in Berlin und Brandenburg haben sich deshalb im Abbruch und Tiefbau ein zweites Standbein geschaffen bzw. runden ihre Transportdienstleistungspalette in diesen Segmenten ab. Insofern wuchs auch das verbandliche Betreuungsinteresse der Unternehmen häufig über das bisherige Maß hinaus. Fragen zur VOB, zur Bauabzugssteuer oder zur Schlechtwettergeldregelung wurden häufiger gestellt als in der Vergangenheit. So standen Fragen zu diesen Themen, aber auch zur künftigen LKW-Maut und zu den Änderungen im Abfallrecht im Mittelpunkt der Fachgruppenversammlung Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau am 26.11.2002.

Die Kollegen der **Fachgruppe Verteilerverkehr** trafen sich am 27.11.2002 ebenfalls zur Fachgruppenversammlung. Hauptthemenfeld bildete die Ladungssicherung im Auslieferungsverkehr, wobei auch hier Repräsentanten der Berufsgenossenschaft und der Polizei Rede und Antwort standen. Zweites Schwerpunktthema bildete auch bei den Unternehmen des Verteilerverkehrs die künftige LKW-Maut.

Das Thema Qualifizierung von Busfahrern stand im Mittelpunkt der F**achspartenversammlung der Omnibusunternehmer** der Innung am 17. 01.2002. Vorgestellt wurden verschiedene Komponenten eines technologiegestützten Qualifizierungskonzepts vor, das von der combus-training GmbH in enger Abstimmung mit dem baden-württembergischen Omnibusunternehmerverband entwickelt wurde. Erläutert wurden Ziele und Inhalte der Trainingsmodule, einzelne Elemente des Programms wurden am PC vorgeführt.

So gewannen die anwesenden Busunternehmer einen umfangreichen Einblick in die Module „Fahrphysik“, „Lenk- und Ruhezeiten“, „Wirtschaftliches Fahren“ und „Verhalten in besonderen Situationen“. Deutlich veranschaulicht wurden Inhalt und Methodik des Trainings, wobei deutlich wurde, dass praktische Erfahrungen aus dem Busgewerbe sowohl im Linien- als auch im Reiseverkehr in die Gestaltung der Trainingsinhalte eingeflossen sind.

Eine weitere Zusammenkunft der Omnibusunternehmer galt der Recherche geeigneter Software für Busunternehmen, wobei die spezifischen Anforderungen von Anmiet- und Stadtverkehren im Gelegenheitsverkehr eine besondere Rolle spielten.

3.4. Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Wie in den vergangenen Jahren unterstützten auch im vergangenen Jahr zahlreiche Innungsbetriebe die **Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“** im Frühjahr. Durch praktische Demonstrationen an von den Innungebetrieben bereit gestellten LKW und Bussen konnten wiederum die Schüler der 6. Klassen der Berliner Grundschulen die Gefahren des Toten Winkels kennen lernen.

Durch weitere aktive Mitarbeit der Innung bei der Entwicklung des **Verkehrssicherheitsprogramms für das Land Brandenburg** konnten wertvolle Impulse aus dem Bereichen LKW und Bus in die einzelnen Entwicklungsschritte eingebracht werden.

Auftaktveranstaltung zur Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“

Im März 2002 stellte die Innung die besten Bilder der **Aktion „Kinder malen LKW und Bus“** in einer Ausstellung aus. Diese Bilder wurden durch die Innung prämiert, die Schule, mit der die Aktion gestartet wurde, erhielt von der Innung Austattungesmaterial zur Verbesserung der Freizeitarbeit mit den Schülern. Zur Ausstellungseröffnung, zu der auf Einladung der Innung zahlreiche Gäste aus Politik, Verwaltung und Organisationen und Verbänden der Wirtschaft erschienen waren, würdigte die Leiterin der Grundschule, in der die Bilder entstanden waren, das Engagement der Innung und dankte für die erwiesene Unterstützung.

Dieses Bild belegte den 1. Platz beim Malwettbewerb

Besonderes Engagement bewiesen eine Reihe von Innungsbetrieben im Zusammenhang mit der **Hilfeleistung für die vom verheerenden Hochwasser betroffenen Gegenden Ostdeutschlands**. Auf Initiative des Unternehmens der Fachgruppensprecherin Umzugsverkehre/Neumöbeltransporte wurden Berliner zu Möbelspenden für die Region Eilenburg/Sachsen aufgerufen. Zusammen mit Kollegen der Fachgruppe wurden die Spenden in Berlin eingesammelt und nach Eilenburg befördert. Viele Innungsmitglieder und die Innung selbst spendeten Geld, das in den Wiederaufbau der zerstörten Infrastruktur floß. Die Innung unterstützte die Restaurierung einer Grundschule in der Nähe von Torgau und einer Kindertagesstätte in der vom Hochwasser besonders betroffenen Stadt Glashütte bei Dresden. Mit großer Dankbarkeit wurden in beiden Orten die Spendenschecks der Innung entgegengenommen, verbunden mit der Zusage, die Innung über den Abschluss der Instandsetzungsarbeiten zu informieren.

Scheckübergabe in Torgau

Schlußbemerkungen

Bereits im Berichtsjahr war fraglich, ob das Jahr 2003 eine Besserung im wirtschaftlichen Verlauf bringt. Ein drohender Krieg im Irak, weitere Stagnation im weltwirtschaftlichen Umfeld und der anhaltende Reformstau in Deutschland lassen befürchten, daß auch im Folgejahr die wirtschaftliche Talsohle nicht durchschritten werden kann.

Die in der Bundestagswahl bestätigte rot-grüne Regierung hat bislang deutliche Signale, die ein zügiges Inangriffnehmen der Reformen der Sozialsysteme und des Steuerrechts erwarten lassen, vermissen lassen.

Zudem lähmt die für August 2003 erwartete LKW-Maut die Investitionsneigung und die Planungsperspektiven im Transportgewerbe. Die Unsicherheit über den Ausgang der notwendigen Preisgespräche mit der Auftraggeberschaft zur Übernahme der Mautbelastungen führt in vielen Unternehmen zusätzlich zu Schwierigkeiten – sowohl bezüglich der geschäftlichen Prognosen als auch hinsichtlich der Verhandlungen mit den Banken über bestehende oder notwendige Kredite.

Die Innung wird deshalb ihren Betreuungsschwerpunkt schwerpunktmäßig auf das Thema LKW-Maut und damit im Zusammenhang stehende Hilfestellungen ausrichten.

Grundsätzlich problematisch gestalten wird sich den Prognosen zufolge die wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg. Dies wird den hier tätigen Verkehrsunternehmen anhaltend hohe Anstrengungen abverlangen, die betriebliche Existenz zu sichern.

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