# Geschäftsbericht für das Jahr 2007

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

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

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

# G E D E N K T A F E L

*2007 verließen uns unsere Mitglieder*

*Bernhard Brockschmidt*

*Heinrich Buschmeier*

*Ilse Lesmann*

*Joachim Praß*

*Horst Rudnik*

*Manfred Sünkler*

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

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1. Politische und Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2007

1.1 Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft
1.2 Region Berlin-Brandenburg
1.3 Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe

1.3.1 Beförderungsmengen und -leistungen im Straßengüterverkehr
1.3.2 Entwicklung der eingesetzten Kapazität
1.3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte
1.3.4 Entwicklung der Kosten und Erträge
1.3.5 Entwicklung der Investitionen
1.3.6 Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen, Gewerbean- und -abmeldungen
1.3.7 Busgewerbe mit anhaltenden Wettbewerbsnachteilen gegenüber Bahn und Billigfliegern

2. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe

2.1 Europäisches Recht
2.2 Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht
2.3 Straßenverkehrsrecht
2.4 Arbeits- und Sozialrecht
2.5 Umwelt-, Abfall- und Gefahrgutrecht
2.6. Steuerrecht

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

3.1 Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe
3.2 Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement
3.3 Gebündelte Interessenvertretung gemeinsam mit anderen Organisationen
3.4 Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen
3.5 Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Schlusswort

# Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Der vorliegende Geschäftsbericht soll die wesentlichen Eckpunkte und Ereignisse, die für unser Gewerbe von Bedeutung waren und sind, in Erinnerung rufen und ein Abbild der Tätigkeit unseres Verbandes im vergangenen Jahr zeichnen. Wir hoffen, dies ist bei aller Vielschichtigkeit der Themen gelungen.

Glaubt man den Wirtschaftswissenschaftlern und -politikern, war 2007 ein Jahr sehr guter Konjunktur. Leider scheint sie – zumindest aus der Perspektive des Verkehrsgewerbes betrachtet – um Berlin-Brandenburg im Allgemeinen und das Verkehrsgewerbe in der Region im Besonderen einen Bogen geschlagen zu haben. Zwar gelang es in verschiedenen Beförderungssegmenten erstmals seit langem, in gewissem Umfang Entgelterhöhungen durchzusetzen, doch konnten damit vielfach nur die gestiegenen Kosten der letzten Jahre ausgeglichen werden. Die geänderten Sozialvorschriften und der weiter steigende Dieselpreis führen jedoch zu weiteren Kostenerhöhungen, die für viele Unternehmen weiterhin problematisch, oftmals sogar existenzbedrohend bleiben. Da das Beförderungsaufkommen aufgrund der wirtschaftlichen Gesamtstruktur in der Region ebenfalls nicht nennenswert gestiegen ist, bleiben für viele Unternehmen die Entwicklungsprognosen problematisch.

Eine weitere Herausforderung für alle Transportunternehmen wird in den nächsten Jahren an Bedeutung zunehmen: die Gewinnung von engagiertem Kraftfahrernachwuchs. Bereits in den zurückliegenden Jahren war ein zunehmender Bedarf an qualifizierten Fahrern zu spüren, zwar zunächst noch stärker im Güter- als im Personenverkehr. Angesichts der Altersstruktur in den Betrieben und im Hinblick auf die 2008 und 2009 wirksam werdenden Regelungen zur obligatorischen Kraftfahrerausbildung jedoch wird der Bedarf deutlich steigen, da nicht jeder „Quereinsteiger mit Führerschein“ sofort eingesetzt werden kann. Zudem wird sich die Zahl der Führerscheinbesitzer weiter reduzieren, neben den rechtlichen Rahmenbedingungen macht auch die demografische Entwicklung um das Verkehrsgewerbe keinen Bogen.

Vor dem Hintergrund unterschiedlichster weiterer Belastungen – genannt seien hier die Umweltzonen, die Diskussion um die Anlastung sogenannter externer Kosten oder weiter steigende Maut- und Abgabenbelastungen – steht das Verkehrsgewerbe weiterhin unter massivem Druck. Die Unternehmen und die Innung als ihr Verband bleiben also weiter gefordert, unter schwierigen Rahmenbedingungen zu arbeiten.

Berlin, Sommer 2008

| | | | |
|---|---|---|---|
| Michael Eichen<br>Vorsitzender | Lothar Kastner<br>stellv. Vorsitzender | Ulrich Schulz<br>Vorstandsmitglied | Lieselotte Raunhardt<br>Ehrenvorsitzende |

## 1. Politische und Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2007

### 1.1 Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft

Die gesamtwirtschaftliche Produktion im Euro-Raum ist 2007 mit 2 ½ % erneut kräftig gewachsen, wenn auch nicht ganz so stark wie 2006, als sie um 2 ¾ % zugenommen hatte. Die Expansionsrate des BIP war wiederum höher als die des Produktionspotenzials, sodass die Nutzung der Kapazitäten weiter zunahm und die Vollauslastung nahezu erreicht wurde. Im Jahresverlauf betrachtet blieb die konjunkturelle Dynamik im Euro-Raum – auch unter Berücksichtigung der durch Sonderfaktoren bedingten Delle im Frühjahr – bis in den Sommer hinein robust, zum Jahresende hin hat sie sich jedoch abgeschwächt. Die Wachstumsunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten blieben 2007 relativ gering. Die gewichtete Standardabweichung lag – wie schon 2006 – bei knapp 1 Prozentpunkt.

Die Zunahme des realen BIP im Euro-Raum wurde 2007 hauptsächlich von der Expansion der Inlandsnachfrage getragen, die um 2 ¼ % zulegte, nach einem Plus von 2 ½ % im Vorjahr. Das etwas geringere Tempo ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die Bruttoanlageinvestitionen mit 4 ½ % langsamer als im Jahr davor wuchsen. Dies hängt ganz überwiegend mit der Abkühlung im Wohnungsbau zusammen, die auch vor dem Hintergrund der Turbulenzen an den Finanzmärkten zu sehen ist. Die gewerblichen Investitionen wurden dagegen ähnlich stark ausgeweitet wie 2006. Dem privaten Konsum fehlte es auch 2007 an Schwung. Dazu hat zum einen die Kaufzurückhaltung der privaten Haushalte am Jahresanfang beigetragen, die mit dem deutlichen Nachfrageausfall in Deutschland aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung zusammenhing. Zum anderen neigte der private Verbrauch am Jahresende unter anderem wegen des beträchtlichen energie- und agrarpreisbedingten Kaufkraftverlustes zur Schwäche. Der Wachstumsbeitrag des Außenhandels belief sich 2007 per Saldo erneut auf einen viertel Prozentpunkt. Dahinter steht jedoch sowohl eine weniger stürmische Exportentwicklung als auch eine ruhigere Gangart bei den Importen. Der Arbeitsmarkt im Euro-Raum profitierte im Jahr 2007 weiterhin von der wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung. Die Beschäftigung stieg (in den ersten drei Quartalen) mit 1,8 % deutlich stärker als in den Vorjahren. Die Zahl der Arbeitslosen reduzierte sich um 1,2 Millionen, und die standardisierte Arbeitslosenquote sank von 8,2 % auf 7,4 %. Damit unterschritt sie auch ihren letzten zyklischen Tiefpunkt im Jahr 2001. Trotz der günstigen Arbeitsmarktentwicklung blieb das Lohnwachstum verhalten. Die Löhne und Gehälter pro geleisteter Arbeitsstunde im Euro-Raum erhöhten sich bei starker Differenzierung nach Mitgliedsländern lediglich um 2,5 % und damit sogar etwas weniger als in den vorangegangenen Jahren.

| Länder | Reales Bruttoinlandsprodukt | | Verbraucherpreise[1]) | | Arbeitslosenquote[2]) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2006 | 2007 | 2006 | 2007 | 2006 | 2007 |
| | Veränderung gegenüber Vorjahr in % | | | | in % | |
| Euro-Raum | 2,8 | 2,6 | 2,2 | 2,1 | 8,2 | 7,4 |
| Deutschland | 2,9 | 2,5 | 1,8 | 2,3 | 9,8 | 8,4 |
| Frankreich | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 1,6 | 9,2 | 8,3 |
| Italien | 1,8 | 1,5 | 2,2 | 2,1 | 6,8 | [3]) 5,9 |
| Spanien | 3,9 | 3,8 | 3,6 | 2,8 | 8,5 | 8,3 |
| Niederlande | 3,0 | 3,5 | 1,7 | 1,6 | 3,9 | 3,2 |
| Belgien | 2,9 | 2,7 | 2,3 | 1,8 | 8,2 | 7,5 |
| Österreich | 3,3 | 3,4 | 1,7 | 2,2 | 4,7 | 4,4 |
| Finnland | 4,9 | 4,4 | 1,3 | 1,6 | 7,7 | 6,9 |
| Portugal | 1,2 | [3]) 1,8 | 3,0 | 2,4 | 7,7 | 8,0 |
| Griechenland | 4,3 | [3]) 4,1 | 3,3 | 3,0 | 8,9 | [3]) 8,4 |
| Irland | 5,7 | [3]) 4,9 | 2,7 | 2,8 | 4,4 | 4,5 |
| Luxemburg | 6,1 | [3]) 5,2 | 3,0 | 2,7 | 4,7 | 4,9 |

**1** Harmonisierter Verbraucherpreisindex (HVPI). – **2** Standardisierte Arbeitslosenquote nach Berechnung von Eurostat (ILO-Abgrenzung). – **3** Vorausschätzungen der EU-Kommission (Economic Forecasts, November 2007).

Quelle: Deutsche Bundesbank

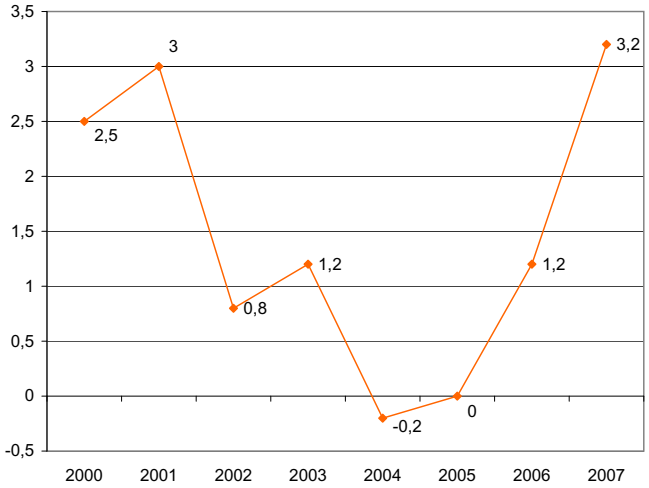
Der Anstieg der Verbraucherpreise – gemessen am Harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) – lag dennoch mit 2,1 % im Durchschnitt des vergangenen Jahres abermals etwas über der mittelfristigen Preisnorm. Anders als in den Vorjahren stand dahinter allerdings nicht primär die Energie, sondern ein größerer Teil des Warenkorbs. Am stärksten stiegen die Preise für

unverarbeitete Nahrungsmittel (+ 3,0 %), gefolgt von verarbeiteten Nahrungsmitteln (+ 2,8 %), die sich auch aufgrund steigender internationaler Nachfrage bei gleichzeitig knappem Angebot verteuerten.

Die Preise für Dienstleistungen zogen um 2,5 % an, und die Teuerungsrate von industriellen Waren (ohne Energie) fiel mit 1,0 % etwas höher aus als 2006. Bei den beiden zuletzt genannten Positionen schlug auch die Anhebung des deutschen Mehrwertsteuerregelsatzes zu Buche, die insgesamt etwa 0,4 Prozentpunkte zum Preisanstieg im Euro-Raum beitrug. Die Preise für Energieträger stiegen mit 2,6 % im Jahresdurchschnitt deutlich schwächer als in den Vorjahren. Im Verlauf des Jahres 2007 beschleunigte sich der Preisanstieg kräftig von 1,8 % im Januar auf 3,1 % im Dezember. Wesentlich dafür waren anziehende Rohöl- und Agrarpreise. Die relativ starke Verteuerung der Lebenshaltung birgt in Verbindung mit den günstigeren Arbeitsmarktbedingungen zugleich das Risiko, dass auch der Lohnauftrieb zunimmt und sich in der Folge der Preisauftrieb im Jahresverlauf 2008 nur wenig abschwächt.

Die deutsche Wirtschaft befand sich im Jahr 2007 weiterhin in einem soliden Aufschwung. Das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) übertraf im Jahresdurchschnitt den Stand des Vorjahres um 2,5 %. In der kalenderbereinigten Betrachtung entspricht dies einer Expansion von 2,6 %. Damit war der Zuwachs zwar nicht mehr so hoch wie im Jahr 2006. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass die deutsche Wirtschaft die starke Mehrwertsteuererhöhung zu verkraften hatte. Dass das Wachstum davon nicht in größerem Maße in Mitleidenschaft gezogen worden ist, spricht für die konjunkturelle Grunddynamik und die Breite der gegenwärtigen zyklischen Aufwärtsbewegung. Wie bereits 2006 hat die Erzeugung erneut stärker zugenommen als das Produktionspotenzial, sodass der gesamtwirtschaftliche Nutzungsgrad wiederum gestiegen ist. Inzwischen dürfte der Korridor der Normalauslastung erreicht worden sein. Die auch in Bezug auf die längerfristigen Wachstumsgrundlagen verbesserte Situation der deutschen Wirtschaft zeigt sich besonders deutlich an der inzwischen recht kräftigen Belebung des Arbeitsmarktes und der im Zyklenvergleich größeren Beschäftigungsintensität. Das Preisklima war 2007 allerdings nicht mehr belastungsfrei. Im Jahresdurchschnitt übertrafen die Verbraucherpreise in der nationalen Abgrenzung den Vorjahrsstand um 2,3 %. Der unerfreuliche Preistrend hat auch zu Jahresbeginn angehalten.

**Bruttoinlandsprodukt - relative Differenz zum Vorjahr zwischen 2000 und 2007 in %**




Quellen: Bundesbank

Die deutschen Ausfuhren von Waren und Dienstleistungen haben 2007 das gesamtwirtschaftliche Wachstum weiter kräftig gestützt. In realer Rechnung expandierten sie um 7,8 %. Insgesamt gelang es damit den deutschen Exporteuren, ihre Marktanteile auszubauen. Das ist insofern bemerkenswert, als sich die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft aufgrund der Euro-Aufwertung im Jahresdurchschnitt um 1 ¼ % verschlechterte; alles in allem war sie aber immer noch vergleichsweise günstig. Gegenüber den europäischen Handelspartnern hat sich die Preis- und Kostensituation der deutschen Ausfuhrunternehmen sogar weiter verbessert. Dementsprechend nahmen die Warenlieferungen in den Euro-Raum etwas kräftiger zu als die Exporte in Drittländer. Die höchsten Zuwächse wurden 2007 im Warenhandel mit Russland (+ 21 ½ %) und den 11 neuen EU-Mitgliedsländern (+ 16 %) erzielt.

Preisbereinigt stiegen die Einfuhren von Waren und Dienstleistungen 2007 um 4,8 % und damit deutlich weniger als noch im Jahr davor. Namentlich in der ersten Jahreshälfte war die Nachfrage nach ausländischen Gütern recht verhalten. Dies hing vor allem mit den Belastungen im Konsumbereich aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung zusammen. Darüber hinaus gingen insbesondere wegen des milden Winters Anfang 2007 die mengenmäßigen Energieimporte Deutschlands im Jahresmittel spürbar zurück. Zudem verteuerten sich die importierten Energieträger im Jahresdurchschnitt aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar relativ moderat (+ 2,2 %). Deshalb fiel der hierdurch bedingte zusätzliche Kaufkraftentzug für die Gesamtwirtschaft mit 1 ½ Mrd. geringer aus als in den Vorjahren.

Die bereits seit 2004 festzustellende Expansion der Ausrüstungsinvestitionen setzte sich auch 2007 mit beachtlicher Dynamik fort. Dabei profitierte die Investitionstätigkeit von der hohen Nachfrage aus dem Ausland sowie den gefestigten Absatzperspektiven im Inland. Die günstigen Abschreibungsbedingungen für bewegliche Anlagegüter, die mit der Umsetzung des neuen Unternehmensteuerrechts zum Jahresbeginn 2008 ausgelaufen sind, dürften zusätzlich etwas stimuliert haben.

Die deutliche Produktionsausweitung der letzten beiden Jahre ging mit einer sehr hohen Kapazitätsauslastung vor allem im Verarbeitenden Gewerbe einher. Bei weiterhin kräftig gestiegenen Geschäftsabschlüssen erreichte das Verhältnis zwischen Bestellvolumen und verfügbarer Produktionskapazität den höchsten Stand seit der Wiedervereinigung. Im Investitionsverhalten der Unternehmen ist das Erweiterungsmotiv weiter in den Vordergrund gerückt. Der ifo-Geschäftsklimaindex erreichte bis in das Frühjahr 2007 hinein Höchstwerte.

Vor dem Hintergrund der US-Hypothekenkrise tendierten die Stimmungsindikatoren in der zweiten Jahreshälfte 2007 zwar sichtbar schwächer, blieben aber immer noch auf einem recht hohen Niveau. Die Finanzierungsbedingungen standen auch wegen der günstigen Ertragsentwicklung einer fortgesetzten Zunahme der Nachfrage nach gewerblichen Ausrüstungsgütern nicht im Wege.

Nachdem es im Jahr 2006 zu einem Umschwung in der Baukonjunktur gekommen war, leisteten die Bauinvestitionen auch im vergangenen Jahr einen positiven Beitrag zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum. Das Verlaufsprofil war dabei recht schwankend, was mit der sehr milden Witterung zu Jahresbeginn in Zusammenhang stand. So war die Bautätigkeit im ersten Quartal 2007 höher als saisonüblich. Entsprechend schwach fiel die sonst zu beobachtende Frühjahrsbelebung aus. Im zweiten Halbjahr zeigte die Bautätigkeit eine Seitwärtsbewegung. Im Wohnungsbau spielten Sondereffekte weiter eine wichtige Rolle. Viele Bauvorhaben, die angesichts der bevorstehenden Streichung der Eigenheimzulage 2005 beantragt worden waren, wurden nicht zuletzt wegen der Mehrwertsteuererhöhung zwar noch 2006 begonnen, aber erst zu Jahresbeginn 2007 abgeschlossen. Als die Vorzieheffekte ausliefen, fehlte es an Anschlussaufträgen.

Deutlich besser verlief die Entwicklung beim gewerblichen Bau, da der anhaltend hohe Auslastungsgrad der Wirtschaft auch zusätzliche Fertigungsgebäude erforderlich machte. Zu dem Zuwachs bei den Bauten hat auch die öffentliche Hand beigetragen, was durch konjunkturelle Mehreinnahmen erleichtert wurde.

Der Kaufkraftverlust der Mehrwertsteuererhöhung hat die privaten Konsumausgaben erwartungsgemäß im Jahr 2007 deutlich gedämpft. Im Vergleich zu 2006, als sie – auch aufgrund von Vorzieheffekten – um 1,0 % zugenommen und sich damit von der jahrelangen Seitwärtsbewegung etwas gelöst hatten, gingen sie 2007 um 0,4 % zurück. Die vorgezogenen Ausgaben „fehlten“ vor allem in der ersten Jahreshälfte und drückten die Nachfrage der privaten Haushalte nach langlebigen Gebrauchsgütern, insbesondere nach neuen Personenkraftwagen. Im Einzelhandel (ohne Pkw) waren vor allem die

Umsätze für Möbel und Baubedarf betroffen. Auf makroökonomischer Ebene hat sich dies in der Spartätigkeit der privaten Haushalte niedergeschlagen. So lag der Anteil der Ersparnisse am verfügbaren Einkommen in saisonbereinigter Betrachtung im vierten Quartal 2006 bei 10,4 %. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2007 ist die Sparquote auf 10,8 % gestiegen. Im Jahresdurchschnitt war sie mit 10,9 % um 0,4 Prozentpunkte höher als 2006. Im späteren Jahresverlauf haben dann energie- und agrarpreisbedingte Teuerungsimpulse den Ausgabenspielraum stark beschnitten. Nach der Umfrage der Gesellschaft für Konsumforschung trübten sich zwischen August und November unter dem Eindruck gestiegener Lebensmittel- und Energiepreise auch die Preiserwartungen der Konsumenten vorübergehend ein. Gleichzeitig fiel die Anschaffungsneigung der Verbraucher. Dies zeigt, wie wichtig die Bewahrung der Preisstabilität für die Fortsetzung der konjunkturellen Aufwärtsbewegung und ein Überspringen der Auftriebskräfte auf die Konsumkonjunktur ist.

Die ausgesprochen günstige Entwicklung am Arbeitsmarkt, die auch die ersten beiden Monate 2008 weiter kennzeichnete, hat hingegen das ganze Jahr über die private Konsumtätigkeit gestützt. Der Arbeitsmarkt ist im vergangenen Jahr einen großen Schritt vorangekommen. Trotz der leichten Abschwächung des wirtschaftlichen Wachstums beschleunigte sich die Zunahme der Beschäftigung von 0,6 % im Jahr2006 auf 1,7 %. Damit erweist sich die gegenwärtige Aufschwungsphase als besonders beschäftigungsintensiv, wozu auch die Lohnzurückhaltung und die arbeitsmarktpolitischen Reformen der letzten Jahre beigetragen haben.

Im Jahresdurchschnitt 2007 waren nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes 39,74 Millionen Personen erwerbstätig, 650 000 mehr als im Jahr davor. Dabei handelt es sich ganz überwiegend um zusätzliche sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer (+ 580 000 bzw. + 2,2 %). Auch der Umfang der Selbständigkeit hat – trotz rückläufiger staatlicher Förderung – weiter zugenommen (+ 1,2 %).

Dagegen veränderte sich die geringfügige Beschäftigung nur wenig. Die Zahl der Ein-Euro-Jobs verringerte sich um 0,8 %. Die durchschnittlich geleistete Arbeitszeit war 2007 ebenso hoch wie 2006 – der zunehmende Anteil der Teilzeit-Arbeitsplätze wurde Schätzungen des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) zufolge durch einen größeren Arbeitseinsatz der Voll- und Teilzeitbeschäftigten ausgeglichen –, sodass das gesamtwirtschaftliche Arbeitsvolumen im gleichen Tempo zunahm wie die Zahl der erwerbstätigen Personen. Die Beschäftigungsexpansion erstreckte sich auf alle Teile der Volkswirtschaft.

Der jahrelange Schrumpfungsprozess im Verarbeitenden Gewerbe, im Bau und auch in der Land- und Forstwirtschaft wurde im vergangenen Jahr gestoppt. Das Baugewerbe wies mit + 1,9 % sogar die höchste Steigerung aus. Der kräftige Zuwachs bei den Dienstleistungen (+ 11,8 %) ist zu einem erheblichen Teil der Ausweitung der Arbeitnehmerüberlassung zuzuschreiben. Berechnungen der Bundesagentur für Arbeit zufolge stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich „Vermietung und Unternehmensdienstleister“, in dem auch die Leiharbeit statistisch erfasst wird, binnen Jahresfrist um 7,3 %. Effektiv eingesetzt wurden diese Kräfte zu einem großen Teil in der Industrie, sodass die Zuwachsrate im Verarbeitenden Gewerbe von 1,3 % den Beitrag dieses Sektors zum gesamtwirtschaftlichen Beschäftigungsaufbau unterzeichnet.

Trotz der zahlreichen Neueinstellungen waren in den ersten drei Quartalen des Jahres 2007 Umfragen des IAB zufolge im Durchschnitt 1,1 Millionen (ungeförderte) Stellen unbesetzt; das waren 27 % mehr als im vergleichbaren Vorjahrszeitraum. Zunehmende Schwierigkeiten einiger Bereiche bei der Besetzung offener Stellen zeigt die Verlängerung der durchschnittlichen Vakanzzeit um 13 auf 66 Tage. Noch etwas stärker als der Zuwachs der Beschäftigung fiel 2007 der Rückgang der Arbeitslosigkeit aus, wozu eine intensivere Betreuung und Kontrolle durch die Bundesagentur für Arbeit beitrugen. Im Jahresdurchschnitt waren 3,78 Millionen Personen als arbeitslos registriert,

710 000 weniger als 2006. Gemessen an der Zahl der Erwerbspersonen verringerte sich die Arbeitslosigkeit von 10,8 % auf 9,0 %. Von der verbesserten Arbeitsmarktlage profitierten zunehmend auch Langzeitarbeitslose. Die Zahl der arbeitslosen Personen mit Grundsicherungsleistungen – dabei handelt es sich überwiegend um Langzeitarbeitslose – sank binnen Jahresfrist um 300 000. Diese Entwicklung ist umso höher zu bewerten, als Anfang 2007 die Verkürzung der Anspruchsdauer auf Versicherungsleistungen auf grundsätzlich 12 Monate wirksam wurde und damit der Übergang in das Arbeitslosengeld II schneller erfolgte.

Die Preisentwicklung im Inland wurde im vergangenen Jahr stark von der kräftigen Anhebung der Mehrwertsteuer geprägt. Die bis dahin im Vordergrund stehenden außenwirtschaftlichen Einflüsse schwächten sich dagegen zunächst ab. Dazu trug neben dem gebremsten Anstieg der Rohölnotierungen und der nachlassenden Verteuerung von Erzen auch die kräftige Aufwertung des Euro bei. Im späteren Verlauf des Jahres verstärkte sich der außenwirtschaftliche Preisimpuls allerdings unter dem Einfluss steigender Notierungen an den Märkten für Rohöl und für Agrarprodukte wieder.

Im Jahresdurchschnitt verteuerten sich Einfuhren um 1,2 %; ein Jahr zuvor waren es noch 5,2 % gewesen. Auch auf der inländischen Erzeugerstufe fiel der Preisauftrieb im Inlandsabsatz 2007 aufs ganze Jahr gesehen mit 2,0 % moderater aus als im Jahr zuvor, in dem er sich noch auf 5,5 % belaufen hatte. Im Exportgeschäft konnten die deutschen Unternehmen die Preise im Mittel um 1,8 % anheben.

Unter dem Einfluss der günstigeren Absatzbedingungen auf den internationalen Agrarmärkten zogen auch die Erzeugerpreise landwirtschaftlicher Produkte trotz eines eher reichlichen inländischen Angebots nochmals kräftig an. Außerordentlich stark war der Anstieg bei Milcherzeugnissen, bei denen die Überschussnachfrage auf den internationalen Märkten besonders ausgeprägt war.

Im Ergebnis sind die Verbraucherpreise im Jahr 2007 deutlich schneller gestiegen als in den Vorjahren. Dem nationalen Verbraucherpreisindex zufolge erhöhten sie sich um 2,3 %. Im Jahr zuvor hatte sich die entsprechende Rate noch auf 1,6 % belaufen. Diese Verstärkung des Preisanstiegs war vor allem die Folge größerer fiskalischer Einflüsse. Anfang 2007 wurden die Regelsätze der Mehrwert- und der Versicherungsteuer von 16 % auf 19 % angehoben. Zudem führte eine Reihe von Bundesländern Studiengebühren ein. Schließlich verteuerte die Anfang 2007 einsetzende Zwangsbeimischung von Biosprit Kraftstoffe für den Straßenverkehr.

Diese Maßnahmen trugen rund 1 ½ Prozentpunkte zum mittleren Preisanstieg bei. In der zweiten Jahreshälfte kam hinzu, dass sich – wie bereits erwähnt – aufgrund von Weltmarkteinflüssen Nahrungsmittel und Energie deutlich verteuerten. Bei einzelnen Waren (wie z. B. Butter) kam es innerhalb weniger Monate zu Preissprüngen von bis zu 50 %. Neben Milcherzeugnissen waren vor allem Backwaren und andere Getreideprodukte betroffen.

### 1.2 Region Berlin-Brandenburg

Die Länder Berlin und Brandenburg haben für das 1. Halbjahr 2007 eine positive, aber unterschiedlich starke gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu verzeichnen. Bereinigt um Preisveränderungen bleibt für Brandenburg ein reales Wirtschaftswachstum (BIP) von 2,8 % und für Berlin von 1 %. Deutschlands Wirtschaft wuchs in diesem Zeitraum real um 2,9 %.

Im 1. Halbjahr 2007 hat sich im Verarbeitenden Gewerbe für Berlin eine sehr abgeschwächte Entwicklung gezeigt. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg in diesem Wirtschaftsbereich die preisbereinigte Bruttowertschöpfung um 0,2 % an, während sie in Brandenburg um 9,4 % zunahm. Bundesweit hatte das Verarbeitende Gewerbe einen Wertschöpfungsanstieg um 6,9 % zu verzeichnen. Die Bauindustrie in der Region Berlin-Brandenburg befindet sich auf Konsolidierungskurs. Allerdings führen steigende

Preise für Baumaterialien und Rohstoffe zu erhöhtem Kostendruck, so dass die Situation für die Firmen weiter sehr angespannt ist.

## Wirtschaftsentwicklung in Berlin

Das geringere Wachstum in Berlin erklärt sich aus der schwachen Entwicklung der Bruttowertschöpfung im Verarbeitenden Gewerbe und einer negativen Entwicklung in der Energiewirtschaft. So ist hier die Erzeugung um etwa 20 % gesunken, was sich direkt auf die Bruttowertschöpfung auswirkte. Zuletzt sank die Beschäftigtenzahl von Januar bis Oktober 2007 in der Industrie um knapp 1 % auf 84.662 (mit Betrieben über 50 Beschäftigten). Sektoren mit steigendem Wachstum sind Medizin-, Mess-, Steuer- und Regelungstechnik und Optik.

Insgesamt waren im Jahr 2007 in der Berliner Industrie in Betrieben mit über 20 Beschäftigten ca. 96.800 Beschäftigte tätig. In der Metall- und Elektroindustrie sind über 54.300 Personen beschäftigt.

Das Berliner Bauhauptgewerbe konnte im August 2007 Aufträge mit einem Volumen von 119,0 Mill. Euro verbuchen. Das ist fast ein Viertel mehr (24,2 %) als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. Der baugewerbliche Umsatz (127 Mill. Euro) verringerte sich um ein Prozent zum Vorjahresmonat. Im August lag der baugewerbliche Umsatz je Beschäftigten mit 15.732 Euro leicht über dem Vorjahresniveau in Höhe von 15.537 Euro (1,3 %). Bei den tätigen Personen in den auskunftspflichtigen Betrieben mit 20 und mehr Beschäftigten war mit 8.070 gegenüber August 2006 mit 8.259 Personen ein Verlust von 2,3 % zu verzeichnen. Im Berliner Hoch- und Tiefbau, einer der Hauptgruppen des Baugewerbes, scheint der Abwärtstrend noch nicht gestoppt. Die Umsätze in diesem Bereich liegen rund 16 % unter dem Niveau des gleichen Vorjahreszeitraums.

Der Berliner Einzelhandel (ohne Kraftfahrzeughandel) setzte im August 2007 real 1,4 % weniger um als zwölf Monate zuvor. In der größten Wirtschaftsgruppe, dem Einzelhandel mit Waren verschiedener Art (Lebensmittelmärkte und Discounter mit breitem Sortiment sowie Warenhäuser), war die Umsatzentwicklung dagegen leicht rückläufig (–0,1 %). Im Facheinzelhandel mit Lebensmitteln, Getränken und Tabakwaren ging der Umsatz um 7,5 % zurück.

Der positive Trend des letzten Jahres im Berliner Handwerk wird durch das aktuelle Konjunkturbild gefestigt. Hintergrund ist eine erwartet bessere Auftragslage. Knapp ein Drittel der Betriebe gehen von einer weiteren Verbesserung der Auftragslage aus. Auch Handwerksbetriebe haben zunehmend Schwierigkeiten, für ihre Ausbildungsplätze die geeigneten Bewerber zu finden. Zuletzt waren 191.420 Erwerbstätige im Handwerk tätig (+0,2 %). Die Zahl der Betriebe stieg um 1,2 % auf knapp 33.400.

## Wirtschaftsentwicklung Brandenburg

Wie stark der Zusammenhang von Industrie und BIP ist, zeigen die Konjunkturdaten für Brandenburg. Die reale Bruttowertschöpfung im Verarbeitenden Gewerbe betrug 2007 im ersten Halbjahr 9,4 %. Dieses war der Wachstumsmotor für das Wirtschaftswachstum von 2,8 %, das knapp der durchschnittlichen Wachstumsrate deutschlandweit entsprach. Die märkische Industrie war im Jahr 2007 besonders leistungsstark. Von Januar bis Oktober 2007 arbeiteten in Betrieben mit über 50 Beschäftigten 72.682 Personen. Insgesamt jedoch waren im Verarbeitenden Gewerbe Brandenburgs in Betrieben mit über 20 Beschäftigten knapp 89.900 Beschäftigte tätig. Insbesondere die Metall- und Elektroindustrie mit über 39.200 Beschäftigten baute deutlich zusätzliche Arbeitsplätze (+8 %) auf und erwirtschaftete ein Umsatzwachstum von fast 20 %.

Die baugewerblichen Umsätze lagen in den Brandenburger Baubetrieben im August 2007 um 7,5 % (214,2 Mill. Euro) über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahresmonats. In den Brandenburger Betrieben des Bauhauptgewerbes mit 20 und mehr tätigen Personen wurden im August Auftragseingänge in Höhe von 151,9 Mill. Euro verzeichnet, das waren 3,6 % weniger als im August des Vorjahres. Zuwächse wurden in erster Linie im gewerblichen und

industriellen Hochbau registriert. Die Zahl der im Bauhauptgewerbe tätigen Personen verringerte sich um 3 % auf 17.101. Im Hoch- und Tiefbau Brandenburgs haben sich die Gesamtumsätze im ersten Halbjahr des Jahres 2007 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um etwa 20 % erhöht. Damit scheint sich hier nach jahrelangen Rückgängen eine Trendwende abzuzeichnen.

Die Grundstimmung der Brandenburgischen Handwerksbetriebe war Ende 2007 positiv. Die Mehrzahl der märkischen Unternehmen sind nach wie vor Kleinstbetriebe. Trotz eines leichten Zuwachses in der Beschäftigung bleibt die Lage für die Handwerker schwierig: Ein Großteil der Betriebe berichtet von gestiegenen Einkaufspreisen, insbesondere bei Material-, Kraftstoff- und Energiekosten.

In den letzten zwei Jahren haben sich alle wichtigen Kennzahlen für den Arbeits- und Beschäftigungsmarkt auch in Berlin-Brandenburg positiv entwickelt. Die Zahl der Arbeitslosen ist in den letzen zwei Jahren um 103.858 Personen oder 19,7 % zurückgegangen. Diese Verbesserung der Situation auf dem Arbeitsmarkt geht einher mit der Zunahme der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung. Sie nahm um 48.050 Beschäftigte oder 2,8 % zu, in den letzten 2 Jahren um 71.628 oder 4,2 %. In Berlin waren nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit Ende August 2007 über eine Mio. Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt (+2,8 %), in Brandenburg waren es 732.400 (+2,7 %). Insgesamt stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Region um 48.050 (2,8 %) auf knapp 1,8Mio.

### Gute Konjunktur befördert Haushaltskonsolidierung in Berlin und Brandenburg

Infolge der vergleichsweise guten Konjunktur haben sich auch die Steuereinnahmen für den Berliner Landeshaushalt sehr viel positiver entwickelt als zunächst prognostiziert. Berlin konnte im Jahr 2007 erstmals einen ausgeglichenen Haushalt ohne Nettoneuverschuldung vorlegen. Hierin sind allerdings nicht berücksichtigt jährliche Zinszahlungen von 2,5 Milliarden Euro. Außerdem fließen dem Land gegenwärtig noch ca. 2 Milliarden Euro jährlich an Solidarpaktmitteln zu, die ab dem Jahr 2009 jährlich um mehr als 100 Millionen Euro gekürzt werden und Ende 2019 vollständig auslaufen. Um diese absehbare Lücke zu schließen, ist das Land Berlin dringend auf ein stärkeres Wirtschaftswachstum und daraus folgend auf höhere Steuereinnahmen angewiesen.

Auch wenn das Maß an Haushaltskonsolidierung auch aus Sicht der Wirtschaft sehr erfreulich ist, bleibt die mit ca. 8 % viel zu niedrige Investitionsquote sehr problematisch, da dadurch insbesondere Investitionen in die Infrastruktur nicht in notwendigem Umfang getätigt werden können.

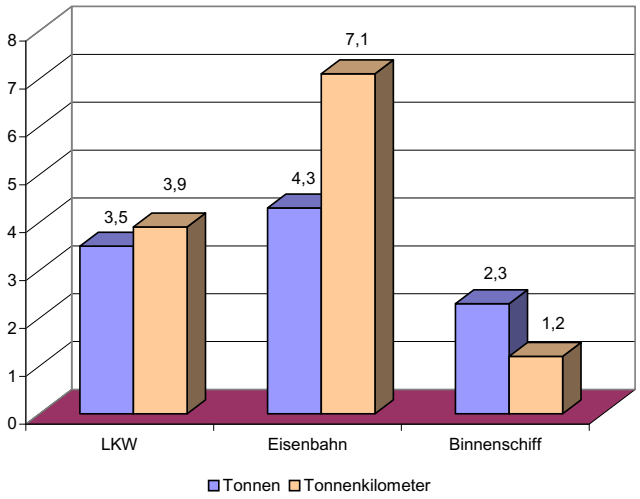
Auch das Land Brandenburg konnte aufgrund der sehr viel höheren Steuereinnahmen infolge der günstigen Konjunkturentwicklung für 2007 erstmals einen ausgeglichenen Haushalt vorweisen. Allerdings ist auch das Land Brandenburg bereits jetzt mit jährlichen Zinszahlungen von 865 Millionen Euro belastet. Erschwerend kommt – wie in Berlin – hinzu, dass Solidarpaktmittel, die gegenwärtig in einer Größenordnung von 1,5 Milliarden Euro dem Land zufließen, ebenfalls abgebaut werden und Ende 2019 vollständig auslaufen. Der Haushalt des Landes Brandenburg, der z. Z. ein Volumen von ca. 10 Milliarden Euro umfasst, wird Ende 2019 infolge des Abschmelzens des Solidarpaktes und geringerer Zuflüsse aus dem Länderfinanzausgleich aus demografischen Gründen Ende 2019 nur noch ein Volumen von ca. 8 Milliarden Euro umfassen. Sehr positiv hervorzuheben ist die mit 17,2 % immer noch hohe Investitionsquote des Landes.

## 1.3 Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe

Der Güterverkehr in Deutschland ist im Jahr 2007 erneut deutlich gewachsen, jedoch nicht mehr so stark wie im Vorjahr. So stieg im Jahr 2007 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge insgesamt um 3,5 % auf 3,62 Mrd. t an, nachdem das Aufkommen im Jahr 2006

noch um 5,7 % zugenommen hatte. Die von den drei Landverkehrsträgern im Jahr 2007 insgesamt erbrachte Beförderungsleistung lag mit 479,6 Mrd. tkm um 4,3 % über derjenigen des Jahres 2006. Im Gesamtjahr 2006 hatte das Leistungswachstum 6,4 % betragen. Allerdings schwächte sich die verkehrswirtschaftliche Entwicklung im Verlauf des zweiten Halbjahres 2007 merklich ab.

**Güterverkehr in Deutschland Veränderungen im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006 in %**

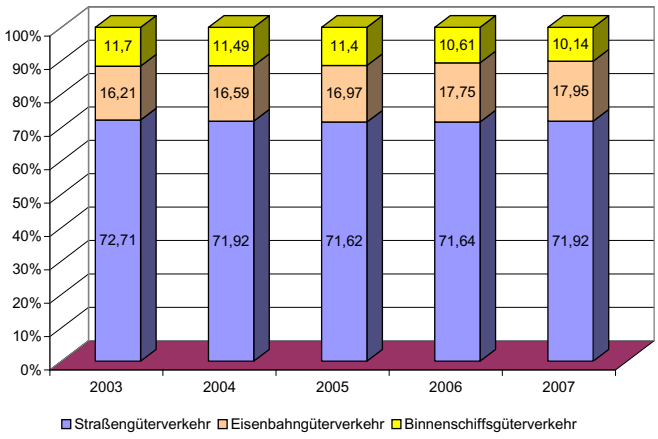



Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 und 4.

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) stieg die beförderte Gütermenge um 3,5 % auf 3,01 Mrd. t an. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Jahr 2006 in Höhe von 6,3 % stieg sie im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 % auf 300,3 Mrd. tkm. Getragen wurde das Wachstum vor allem vom grenzüberschreitenden Güterverkehr, der weiterhin von dem zunehmenden Handel in Europa profitieren konnte und erneut ein höheres Mengenwachstum als im Jahr zuvor erreichte. Auch im Binnenverkehr zeigte sich in allen Entfernungsbereichen ein Wachstum. Dieses schwächte sich jedoch im Verlauf des zweiten Halbjahres 2007 spürbar ab. Diese Entwicklung führte im Werkverkehr bereits zu deutlichen Aufkommens- und Leistungsrückgängen für das Gesamtjahr.

Insgesamt verzeichneten im Jahr 2007 mit Ausnahme der Mineralölprodukte alle Güterabteilungen Aufkommenszuwächse im Vergleich zum Vorjahr. Dabei verbuchten die Güterabteilungen „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“, „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)“ sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren einschließlich besondere Transportgüter“ die höchsten prozentualen Steigerungen. Das deutliche Wachstum im Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Produkte ist insbesondere auf die Folgen des Orkans Kyrill zu Beginn des Jahres 2007 zurückzuführen. Die insgesamt zweitgrößte Güterabteilung sind „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren einschließlich besondere Transportgüter“.

**Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in den Jahren 2003 bis 2007 in %**




Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 und 4; BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2007/2008.

Dominierender Verkehrsträger in diesem seit Jahren deutlich zunehmenden Güterbereich ist der Straßengüterverkehr mit einem Aufkommensanteil von 83 %.

Die deutschen Hüttenwerke haben im Jahr 2007 bei der Rohstahlproduktion einen neuen Höchstwert seit der Wiedervereinigung er-

reicht. Diese Entwicklung schlägt sich in den Aufkommenszuwächsen der Güterabteilungen „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)“ sowie „Erze und Metallabfälle“ nieder.

Die deutlichen Aufkommensrückgänge in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sind vor allem auf einen Einbruch der Nachfrage nach leichtem Heizöl in Deutschland um mehr als ein Drittel gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen. Auch die Nachfrage nach Vergaserkraftstoffen ging spürbar zurück. Der Aufkommensrückgang betraf alle drei Landverkehrsträger und schlug sich relativ am stärksten bei der Binnenschifffahrt nieder.

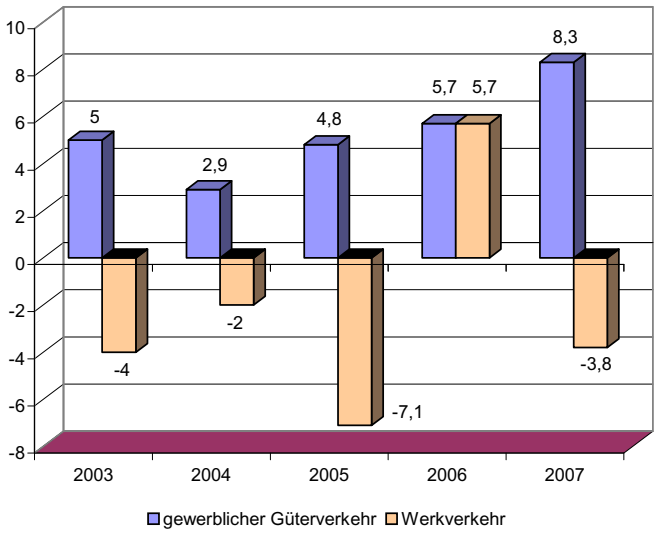
### 1.3.1 Beförderungsmengen und -leistungen im Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr kam es im Jahr 2007 erneut zu einem Mengen- und Leistungswachstum. Damit setzte sich die seit etwa zweieinhalb Jahren bestehende Aufwärtsentwicklung fort, auch wenn die Zuwachsraten – aufgrund der Eintrübung zum Jahresende – geringer ausfielen als im Jahr zuvor.

Die insgesamt beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr um 3,5 % (+ 101,5 Mio. t) auf 3,01 Mrd. t an. Die Beförderungsleistung lag im Jahr 2007 bei 300,3 Mrd. tkm (+ 3,9 %). Kennzeichnend für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs war erneut das hohe Wachstum im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs. Demgegenüber kam es im Binnenverkehr nach anhaltendem Wachstum im 1. Halbjahr 2007 im weiteren Jahresverlauf zu einer deutlichen Abschwächung. Grund hierfür war vor allem, dass der noch im ersten Halbjahr zu verzeichnende Aufschwung im Baugewerbe im weiteren Jahresverlauf durch eine Schwächephase abgelöst wurde. Hintergrund dafür ist der Rückgang von Neubauaufträgen vornehmlich im privaten Haus- und Wohnungsbau.

Das Aufkommen im Binnenverkehr stieg im Gesamtjahr 2007 um 3,2 % (1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006: + 8,6 %) auf 2,847 Mrd. t. Die Beförderungsleistungen erreichten ein Wachstum in Höhe von 4,0 % auf 261,2 Mrd. tkm. Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006 um 8,7 % auf 158,8 Mio. t, die Verkehrsleistung um 3,8 % auf 39,1 Mrd. tkm.

**Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahr in %**




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

Nachdem der Werkverkehr im Jahr 2006 erstmals seit vielen Jahren wieder ein deutliches Mengen- und Leistungswachstum aufwies, kam es im Jahr 2007 zu einem Mengenrückgang um 3,8 %. Diese Entwicklung ist auf die im Verlauf des zweiten Halbjahres zu verzeichnende konjunkturelle Eintrübung insbesondere im Bausektor zurückzuführen. Nachdem das Laderaumangebot die Nachfrage wieder überstieg, setzte so der kurzfristig unterbrochene Trend der Transportverlagerung vom Werkverkehr zum gewerblichen Güterverkehr wieder ein.

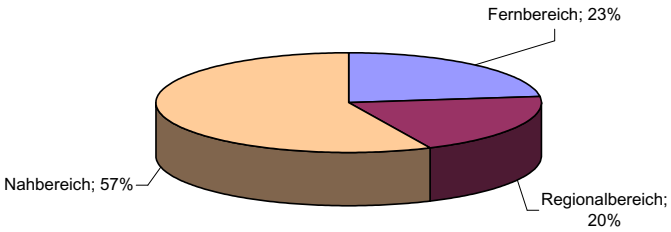
Der im Jahr 2006 im Nahbereich (bis 50 km) seit langer Zeit erstmals feststellbare merkliche Zuwachs hat sich in der ersten Hälfte des Jahres 2007 mit zweistelligen Wachstumsraten fortgesetzt. Demgegenüber ging das Aufkommen

in der zweiten Jahreshälfte wieder zurück. Dies ist vor allem auf die im Verlauf des Jahres 2007 nachlassende Konjunktur im Wohnungsbau zurückzuführen und zeigte sich insbesondere bei Beförderungen von Steinen und Erden (einschließlich Baustoffen).

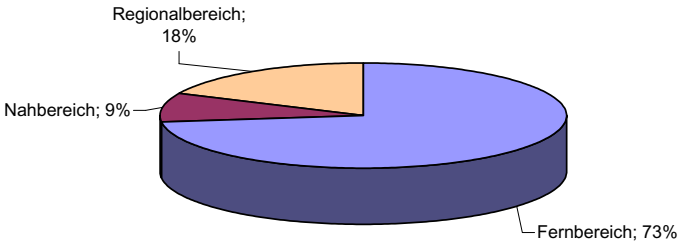
Die Aufkommens- und Leistungszuwächse im Regionalbereich (51 - 150 km) sind wie im Nahbereich Folge der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung und den daraus resultierenden Zuwächsen (Menge: + 3,7 %, Leistung: + 3,9 %). Daneben sind sie auch auf zunehmende Änderungen der Gestaltung der Transportabläufe innerhalb logistischer Netzwerke (Begegnungs- und Verteilerverkehre) zurückzuführen. Diese Entwicklung zeigt sich in jüngster Zeit auch beim Einsatz von Spezialfahrzeugen (Tank- u. Silofahrzeuge).

Im Fernbereich (151 km und mehr) setzte sich der seit Jahren zu verzeichnende deutliche Zuwachs der Gütermenge und der Beförderungsleistung weiter fort (Menge: + 5,3 %, Leistung: + 4,1 %). Die stärksten Zunahmen ergaben sich in den Güterabteilungen der Halb- und Fertigwaren sowie der Nahrungs- und Futtermittel.

**Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2007 in %**




**Anteile der Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2007 in %**




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

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen rund 77 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil von 73 % an der Verkehrsleistung erbracht.

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr, der infolge der fortschreitenden Internationalisierung der Warenströme und der EU-Osterweiterung seit Jahren durch ein überdurchschnittliches Wachstum geprägt ist, verzeichnete im Jahr 2007 ein höheres Mengen- und Leistungswachstum als im bereits guten Jahr 2006. Die positive Außenhandelsentwicklung führte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zu einer Mengensteigerung um 8,7 % auf 158,8 Mio. t und einer Leistungssteigerung um 3,8 % auf 39,1 Mrd. tkm. Infolge der Mengen- und Leistungszuwächse der vergangenen Jahre nimmt der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am Gesamtverkehr zu: Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2007 5,3 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Auslandsstreckenanteil) rund 23,3 % auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr.

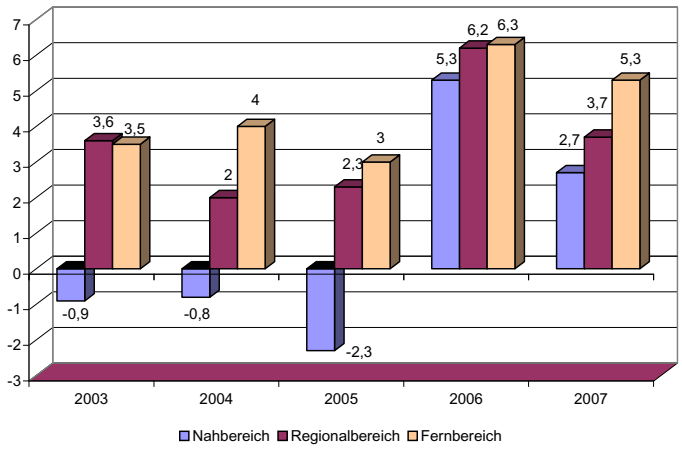
### 1.3.2 Entwicklung der eingesetzten Kapazität

Im Jahr 2007 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit insgesamt 31,3 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) 4,7 % mehr Kilometer zurückgelegt als im Vorjahr. Dabei steigerte sich die Kilometerleistung in allen Entfernungsbereichen: im Fernbereich um 5,0 %, im Regionalbereich und im Nahbereich um jeweils 3,5 %. Im Gegensatz zum Vorjahr verringerte sich dabei die Kilometerleistung im Werkverkehr um 1,3 % auf 7,4 Mrd. km.

Die größere Fahrleistung hat sowohl zu einer Zunahme der Lastkilometer als auch der Leerkilometer geführt. Dabei scheint der langjährige Trend zunehmender Lastfahrtenanteile auszulaufen. Zwar erhöhte sich der Lastfahrtenanteil insgesamt noch auf 80,5 % nach

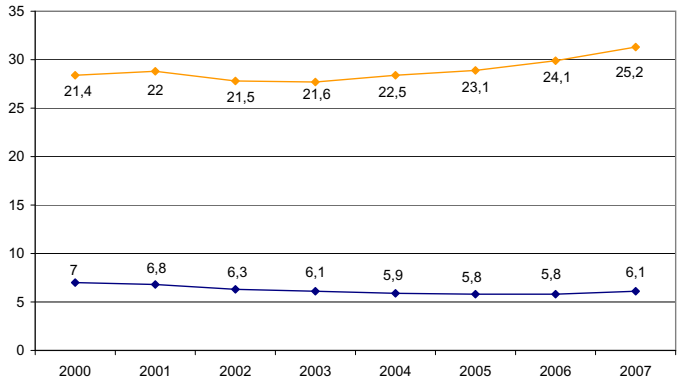
80,4 % im Jahr 2006, doch im Fernbereich war erstmals ein leichter Rückgang festzustellen. Hier liegt der Lastfahrtenanteil bei knapp 90 %. Die im Rahmen der Marktgespräche des BAG gewonnen Erkenntnisse bestätigen die statistischen Daten: Bei den meisten Transportunternehmen ist die Möglichkeit, durch eine weitere Verringerung des Leerkilometeranteils Kosten zu senken, weitestgehend ausgeschöpft.

**Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen - Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahr in %**




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

**Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern in den Jahren 2000 bis 2007[1]) in Mrd. tkm**




[1]) Jahr 2006: berichtigte Werte, Jahr 2007: Hochrechnung aus Januar bis November 2007.

Im Jahr 2007 wurde die Entwicklung der Leerfahrten wie im Vorjahr vor allem durch das gestiegene Beförderungsaufkommen und zwei dadurch bedingte gegenläufige Tendenzen geprägt: Ein Teil der Unternehmen konnte den Anteil der Leerfahrten durch das erhöhte Beförderungsaufkommen nochmals verringern. Andere Unternehmen mussten, um das deutlich erhöhte Aufkommen ihrer Hauptkunden bei hohem Termindruck befördern zu können, auf zeitintensive Rückladungen verzichten und einen höheren Leerfahrtenanteil in Kauf nehmen.

### 1.3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte im Güterfernverkehr werden weit überwiegend im Rahmen von längerfristigen Verträgen/Jahreskontrakten festgelegt. Im Regional- und Nahverkehr ist die Situation – abhängig vom Beförderungssegment – differenzierter. Nach wie vor bestehen hier oft keinerlei schriftliche Vereinbarungen. Gerade Subunternehmer, die für Speditionen eingesetzt sind, sehen sich häufig einseitigen Frachtfestsetzungen ausgeliefert. Auch Baustoffbeförderungen mit Schüttgutfahrzeugen erfolgen oft zu tagesaktuellen Frachtpreisen. Daneben erfolgt die Vergabe kurzfristiger Beförderungsaufträge auf dem Spotmarkt im Fernverkehr zu (tages-) aktuellen Marktkonditionen, die jeweils von der Laderaumnachfrage in einem Zeitraum auf einer Relation abhängen.

Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten war es während des Geschäftsjahres 2007 nur zu einem Teil möglich, allgemeine Entgelterhöhungen durchzusetzen. Allerdings konnten mittlerweile viele Transportunternehmen Dieselpreisgleitklauseln in ihren Verträgen verankern, so dass diese Unternehmen die im Herbst 2007 gestiegenen Dieselkosten – wenn auch zeitverzögert – an ihre Auftraggeber weitergeben konnten.

Nach dem neuen Index des Statistischen Bundesamtes lagen die Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr bei längerfristigen Verträgen im Jahr 2007 insgesamt durchschnittlich

2,0 % über denen des Vorjahres. Aufgrund der vielschichtigen Auswirkungen der seit April 2007 geltenden neuen Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten war es vielen Transportunternehmen nicht möglich, die Entgelte im direkten zeitlichen Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Vorschriften zu erhöhen. Erst nach mehreren Monaten Praxiserfahrung konnten die Unternehmen die tatsächliche Mehrbelastung gegenüber ihren Auftraggebern belegen. Dies führte dazu, dass es einem Großteil der Unternehmen mit längerfristigen Kontrakten im nationalen Komplettladungsverkehr erst im Rahmen der regelmäßigen Vertragsverhandlungen zum Jahreswechsel 2007/2008 gelang, höhere Preise durchzusetzen. Nach den Ergebnissen der BAG-Marktgespräche lagen die Entgeltsteigerungen zwischen 2 % und 5 %.

Bei Beförderungen von Lebensmitteln, im Automobilsektor und im Bausektor konnte ein Teil der Unternehmen auf Grund des hohen Wettbewerbsdrucks auf diesen Teilmärkten keine oder nur unterdurchschnittliche Entgelterhöhungen erreichen. Auf dem Spotmarkt waren die Tagesfrachten insgesamt niedriger als im Jahr 2006, da kein spürbarer Laderaumengpass mehr bestand. In den Sommermonaten gingen die Tagesfrachten in Folge des saisonalen Laderaumüberangebotes merklich zurück. Im Baubereich standen die Frachten durch das erheblich zurückgegangene Auftragsvolumen im privaten Hausbau im zweiten Halbjahr überdurchschnittlich unter Druck.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs war im Jahr 2007 – insbesondere im zweiten Halbjahr – ein Anstieg der Beförderungsentgelte im gesamten europäischen Raum festzustellen. Ursache hierfür waren vor allem die gestiegenen Treibstoffkosten, aber auch erhöhte Personalkosten im Zusammenhang mit den neuen Fahrpersonalvorschriften.

Nach den Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes steigerten sich die Erzeugerpreise im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Jahr 2007 um 3,7 % gegenüber dem Vorjahr. Aus den Marktgesprächen des BAG ergab sich, dass bei Beförderungen von Deutschland nach Mittel- bzw. Osteuropa, vor allem nach Polen, erhebliche Preissteigerungen zu beobachten waren, während in der Gegenrichtung die Entgelte auf Grund von Überkapazitäten weiterhin auf niedrigem Niveau lagen. Im Verkehr zwischen Deutschland und westeuropäischen Staaten stiegen die Preise auf fast allen Relationen – jedoch insbesondere im Frankreich-, Spanien- und Großbritannienverkehr.

### 1.3.4 Entwicklung der Kosten und Erträge

Mehrere Faktoren haben im Verlauf des Jahres 2007 dazu geführt, dass die Lohn- und Lohnnebenkosten tendenziell wieder steigen. Nicht nur der Konjunkturverlauf hat insbesondere im 1. Halbjahr 2007 zum Teil Fuhrparkerweiterungen nebst dem entsprechenden Mehrbedarf an Fahrpersonal ausgelöst. Teilweise führten auch die geänderten Sozialvorschriften zu Anpassungen des Fahrpersonaleinsatzes. Dort, wo reine Umstrukturierungen nicht ausreichten, wurde zumeist ein zusätzlicher Fahrer eingestellt, der nicht selten als „Springer, Urlaubs- und Krankenvertretung“ fungiert. Vor dem Hintergrund des sich seit längerem abzeichnenden Altersstrukturproblems bei den Kraftfahrern setzten sich die in einigen Segmenten zu Tage getretenen Schwierigkeiten, qualifiziertes zuverlässiges Fahrpersonal zu gewinnen, fort. Außer dem altersbedingten Ausscheiden zeigen sich diese Schwierigkeiten insbesondere wegen des durchgreifenden Wandels des Berufsbildes hin zu einer computergestützten Technisierung des Berufskraftfahrerarbeitsplatzes mit qualitativ höheren Anforderungsprofilen.

So erhöhte sich im 2. Halbjahr 2007 der Anteil der in die BAG-Marktgespräche eingebundenen Transportunternehmen, die im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum höhere Lohnkosten verzeichneten, signifikant. Neben Neueinstellungen zu tendenziell höheren Löhnen hat ein Teil der Transporteure auch die Löhne bereits beschäftigter Fahrer moderat erhöht, um gute Fahrer weiterhin an ihr Unternehmen zu binden.

Nach den Personalkosten erreichen die Kraftstoffkosten den zweithöchsten Anteil an den Gesamtkosten der deutschen Transportunternehmen. Bis zum August 2007 blieben zwar die Preise für Dieselkraftstoff durchgehend unter denjenigen der entsprechenden Vorjahresmonate. Danach zogen sie jedoch so stark an, dass sie bis März 2008 ein neues Allzeithoch erreichten und 20 Cent je Liter über dem Stand vom März 2007 lagen. Das Ergebnis der Gesamtkostenentwicklung ist entsprechend eindeutig: Im 1. Quartal 2007 legte ein vergleichsweise moderater Anteil der in die BAG-Marktgespräche einbezogenen Transportunternehmen eine Steigerung der Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal dar. Danach drückten die anziehenden Kraftstoffpreise sowie die in vielen Fällen gestiegenen Personalkosten die Gesamtkosten wieder nach oben. Das im 4. Quartal 2007 sprunghaft gestiegene Preisniveau für Dieselkraftstoff bildet sich darin ab, dass ab diesem Zeitpunkt – somit auch im 1. Quartal 2008 – ausnahmslos alle in die Marktbeobachtung einbezogenen Transportunternehmen eine Steigerung ihrer Gesamtkosten gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen resümierten. Damit stellen die Kraftstoffkosten nach wie vor das Problemfeld Nr. 1 der Transportbranche dar.

Höhere Fahrzeugpreise und -beschaffungskosten, insbesondere für Euro-5-Fahrzeuge, belasten – trotz der Investitionsbeihilfen – die Kostenseite ebenso wie gestiegene Reparatur- und Ersatzteilkosten sowie Versicherungsbeiträge. Ferner hat sich in letzter Zeit der Anteil der Transporteure, der auf gestiegene Gebühren der öffentlichen Verwaltung, Energiekosten sowie längere Zahlungsziele von Auftraggebern hinweist, deutlich erhöht.

Seit einem Jahr nehmen Aufwendungen für Fahrpersonal-/Schulungen wieder einen hohen Stellenwert ein. Mit diesen wurden die neuen Sozialvorschriften, die Bedienung des digitalen EU-Kontrollgerätes, eine Ressourcen schonende Fahrweise sowie die Bedienung der im Jahr 2007 nicht selten beschafften Module von Telematiksystemen in den Lkws vermittelt.

Die zum Teil bereits im 4. Quartal 2006 vereinbarten Entgeltanpassungen an gestiegene Kosten sowie der Konjunkturverlauf spiegelten sich im Jahr 2007 bei vielen Transporteuren auch im Geschäftsergebnis wider. So verzeichnete in den ersten drei Quartalen des Jahres 2007 annähernd die Hälfte der jeweils in die BAG-Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Transportunternehmen eine Verbesserung ihrer Ertragslage gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Zugleich bewirkte die Summe der günstigen Rahmenbedingungen, dass bis einschließlich des 3. Quartals 2007 kaum ein Gesprächspartner eine Verschlechterung seiner Transporterträge beklagte. Damit war aus der Sicht des Bundesamtes bei einem breiteren Unternehmenskreis eine Verbesserung der Ertragslage zu beobachten, da zunehmend auch vertragsgebundene Unternehmen Entgelterhöhungen vereinbaren konnten. In Marktgesprächen wurde vielfach betont, dass es sich hierbei um nachträgliche und längst überfällige Vergütungsanpassungen an die stark gestiegenen Kosten, insbesondere für Kraftstoffe handelte. Die im 4. Quartal 2007 rapide gestiegenen Kraftstoffpreise haben bei vielen Transporteuren die ansonsten vergleichsweise gute Ertragslage für das Gesamtkalenderjahr jedoch etwas relativiert.

### 1.3.5 Entwicklung der Investitionen

Die Investitionstätigkeit im Jahr 2007 entsprach dem Konjunkturverlauf: Im 1. Halbjahr 2007 investierte durchschnittlich rund die Hälfte der in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen in LKW, die vorwiegend zum Einsatz im Fern- und grenzüberschreitenden Güterverkehr geordert wurden. Regionalverkehrsunternehmen waren deutlich zurückhaltender bei Investitionen in den Fuhrpark. Seit dem 2. Halbjahr 2007 ließ die Investitionstätigkeit in den Fuhrpark insgesamt deutlich nach, bis im 1. Quartal 2008 den Marktgesprächen zufolge nur noch jeder dritte Transporteur neue Lkws beschaffte. Mit beeinflusst wurde die Entwicklung der Fuhrparkinvestitionen durch das Innovationsprogramm zum Kauf umweltfreundlicher LKW. Oftmals wur-

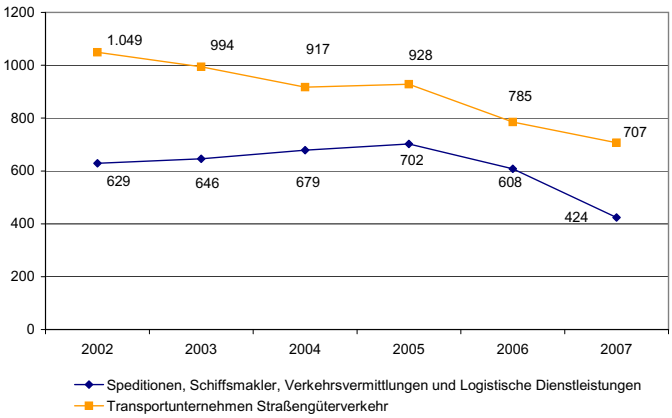
den Spezialfahrzeuge für die speziellen Transportbedürfnisse der Kundschaft beschafft, wobei Kühlfahrzeuge am meisten auf den Orderlisten standen. Auch Schwertransporter, Autotransporter und Silofahrzeuge fanden häufiger ihre Abnehmer.

Bei Ersatzbeschaffungen hält der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks durch möglichst großes Ladevolumen an. Zudem werden Lkw deutlich zunehmend mit IT-Technik in Form von modular ausbaubaren Telematiklösungen ausgestattet bzw. angeschafft. Entscheidendes technisches Kriterium dafür sei der reibungslose Datenaustausch mit anderen elektronischen Komponenten wie z. B. dem digitalen EU-Kontrollgerät sowie mit den bestehenden Softwareapplikationen des jeweiligen Unternehmens. Telematiklösungen werden zum einen zum Fuhrparkmanagement eingesetzt und zum anderen, um der Kundschaft zusätzliche Services nebst lückenlosen Statusreports bieten zu können.

### 1.3.6 Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen, Gewerbean- und -abmeldungen

Im Jahr 2007 setzte sich der Rückgang der Insolvenzen in fast allen Wirtschaftsbereichen weiter fort. Die Anzahl der Insolvenzverfahren nahm gegenüber dem Vorjahr um 15 % auf 29.160 Verfahren ab. Auch im Güterverkehrsgewerbe fiel die Insolvenzanfälligkeit im Vergleich zum Jahr 2006 deutlich: Bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag die Zahl der Insolvenzverfahren mit 707 um 10 % unter dem Wert des Vorjahres. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark sank sie um 30 % auf 424. Dabei war der Rückgang der Insolvenzen bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs im 2. Halbjahr 2007 weniger ausgeprägt als im ersten Halbjahr, während er sich bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark im 2. Halbjahr 2007 in gleichem Umfang fortsetzte. Auch die gute Umsatzentwicklung im Straßengüterverkehrsgewerbe in den Jahren 2006 und 2007 konnte die Eigenkapitaldecke vieler Unternehmen nicht so verbessern, dass bei unvorhergesehenen Ereignissen nicht relativ schnell wirtschaftliche Schwierigkeiten eintreten. In diese gerieten im 2. Halbjahr 2007 überdurchschnittlich häufig Unternehmen mit hohen ausstehenden Forderungen in Verbindung mit erhöhten Kosten im Kraftstoffbereich, die im Einzelfall nicht an die Auftraggeber weitergegeben werden konnten.

**Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den Jahren 2002 bis 2007**



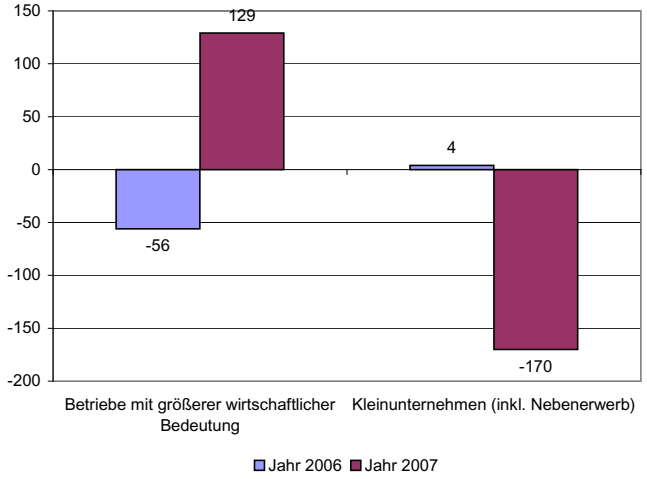

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Für den Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ weist die Statistik für das Jahr 2007 bei Betrieben mit größerer Bedeutung zum ersten Mal seit einigen Jahren wieder einen positiven Gründungssaldo aus (Saldo aus Neugründung/Anmeldungen und Betriebsaufgaben/Abmeldungen in den Handels- und Gewerberegistern). Dies ist insbesondere auf die im Vergleich zum Jahr 2006 deutlich zurückgegangenen Betriebsaufgaben (-12 %; - 324) zurückzuführen.

Bei Kleinunternehmen blieb der Gründungssaldo dagegen im negativen Bereich. Hier war die Anzahl der Kleinunternehmen, die aus dem Markt ausschieden (= 771 Unternehmen) größer als die Anzahl der neugegründeten Kleinunternehmen (= 597 Unternehmen). Im Rahmen der BAG-Marktbeobachtung besuchte Speditionen, die mit vielen Subunternehmen zusammenarbeiten, stellten fest, dass es immer

weniger neue selbstfahrende Unternehmer gebe, da potentiellen Einsteigern das Startkapital fehle.

**Gründungssaldo (Neugründungen/Anmeldungen - Betriebsaufgaben/Abmeldungen) des Sektors Landverkehr in den Jahren 2006 und 2007**



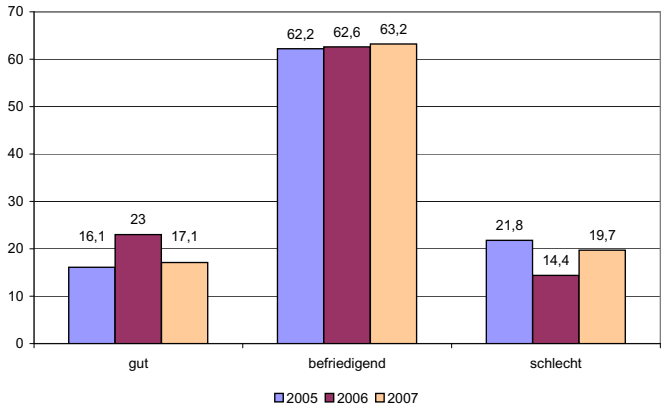

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

Insgesamt standen im Betrachtungszeitraum 12.133 Neugründungen / Anmeldungen 12.174 Betriebsaufgaben / Abmeldungen gegenüber.

### 1.3.7 Busgewerbe mit anhaltenden Wettbewerbsnachteilen gegenüber Bahn und Billigfliegern

Das Geschäftsjahr 2007 wurde im Bereich der Bustouristik von 63,2 Prozent aller im Rahmen einer Umfrage des bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. befragten Unternehmer als befriedigend, von 17,1 Prozent als gut und von 19,7 Prozent als schlecht bewertet. Grundlage der Aussagen ist eine Befragung von fast 200 Unternehmen des Linien- und Gelegenheitsverkehrs durch den bdo. Im Vergleich zur Vorjahresbefragung stellt das Befragungsergebnis eine erhebliche Verschlechterung dar. 2006 war der Anteil der Bewertung „gut“ größer als der Anteil der Bewertung „schlecht“. Dieser Trend konnte im Jahr 2007 nicht fortgesetzt werden. Die Bewertung „gut“ ging um 5,9 Prozentpunkte zurück, was zu einem Anstieg der Bewertung „schlecht“ um 5,3 Prozentpunkte führte.

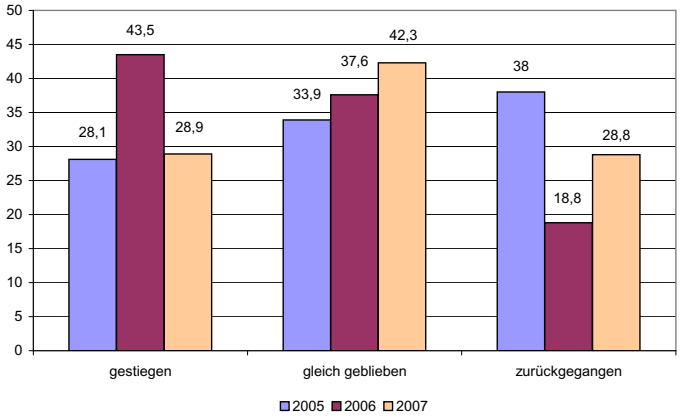
**Beurteilung der Geschäftslage im Zeitraum 2005-2007**




Quelle: bdo

Bei der Umsatzentwicklung ist ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen. Im Gegensatz zum Vorjahr müssen 28,9 Prozent aller Unternehmer eine schlechtere Umsatzentwicklung verkraften. Die Spanne der rückläufigen Umsatzentwicklung ist wesentlich geringer als im Vorjahr, jedoch schwankt sie immer noch zwischen zwei und 30 Prozent; der Durchschnittswert liegt bei 12,1 Prozent und ist damit leicht gestiegen gegenüber 2006.

**Beurteilung der Umsatzentwicklung der Geschäftsjahre 2005 – 2007**



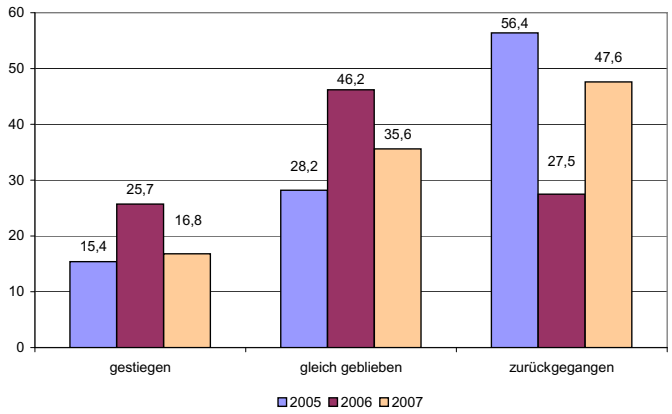

Quelle: bdo

Im Jahr 2006 gaben 43,5 Prozent der Unternehmen an, dass die Umsätze gestiegen seien. Dieser Anteil ging im Jahr 2007 um 14,6 Prozentpunkte auf 28,9 Prozent zurück. 28,9 Prozent der Unternehmen konnten ge-

stiegene Umsätze von ein bis 20 Prozent erzielen, so dass der durchschnittliche Zuwachs hier bei knapp acht Prozent liegt. 42,3 Prozent der Unternehmer geben an, dass die Umsatzentwicklung unverändert blieb. Insgesamt muss die Omnibusbranche in der Bustouristik einen Umsatzverlust von zwei Prozent verkraften, dies ist ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um fünf Prozent.

Die Gewinnentwicklung hat sich gegenüber dem Vorjahr dramatisch verschlechtert. Der Anteil der Bewertung „gestiegen“ und „gleichgeblieben“ ging jeweils um etwa zehn Prozent zurück. Knapp die Hälfte (47,7 Prozent) der Unternehmer haben somit mit einer negativen Gewinnentwicklung zu kämpfen. Dies ist ein Anstieg von minus 20,1 Prozentpunkten gegenüber 2006. Im Durchschnitt sank der Gewinn um 11,3 Prozent, die Spannbreite wurde zwischen einem und 50 Prozent angegeben. Die maximalen Verluste waren in diesem Jahr geringer als im Vorjahr, dennoch hat sich der Durchschnittswert kaum verändert.

**Beurteilung der Gewinnentwicklung der Geschäftsjahre 2005 – 2007**




Quelle: bdo

Nur noch 16,8 Prozent der Busunternehmer können eine bessere Gewinnentwicklung gegenüber dem Vorjahr aufweisen. Ein Drittel der Befragten gab eine gleichbleibende Entwicklung des Gewinns an. Insgesamt muss die gesamte Branche mit einen Gewinnverlust von 6,2 Prozent kämpfen.

Gründe für die Rückgänge sind die enormen Kosten, die auf den Unternehmern lasten. Dies sind vor allem die Treibstoffpreise.

Der Geschäftsbereich „eigen veranstaltete Reisen“ konnte wie in den Jahren zuvor die höchsten Steigerungsraten im Vergleich zum Mietomnibus- und Ausflugsverkehr erzielen. Grundsätzlich veränderte sich die Nachfrage von Angeboten der Busreiseveranstalter im Vergleich zum Vorjahr nur unwesentlich.

43,9 Prozent der befragten Busreiseveranstalter gaben an, dass die Entwicklung unverändert blieb. An den positiven Trend im Jahr 2006 konnte jedoch nicht angeknüpft werden. Ganz im Gegenteil. Der Anteil an rückläufigen „eigen veranstalten Reisen“ ist erheblich und liegt nun bei 31,7 Prozent (Anstieg von 9,4 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr). Der Anteil von Unternehmen die zulegen konnten, liegt bei nur noch 24,4 Prozent. Im Durchschnitt stieg die Reisehäufigkeit um knapp neun Prozent an. Die Rückläufe hingegen wurden mit 17,9 Prozent angegeben. Im Vorjahreszeitraum waren die Rückläufe deutlich geringer, der Anstieg blieb konstant und hat sich in den letzen drei Jahren kaum verändert.

Der Anteil von Unternehmen, die den Omnibus öfter vermieten konnten liegt nur noch bei 21,1 Prozent. Dies ist ein Minus von 12,2 Prozent gegenüber dem Jahr 2006. Der größte Teil der Unternehmen bewertet die Situation als „gleich bleibend“ (51,4 Prozent) und ein Viertel der Unternehmen gab an, dass die Nachfrage „rückläufig“ sei. Die abnehmenden Mietomnibusfahrten haben damit fast das Niveau aus dem Jahr 2005 erreicht und liegen nun bei 27,5 Prozent.

Auch beim Ausflugsverkehr ist die Tendenz negativ. Er gehört damit weiterhin zum schwierigsten Produkt in der Angebotspalette der Bustouristik. Nur noch 13,6 Prozent der Unternehmer konnten eine „zunehmende“ Entwicklung feststellen. Der durchschnittliche Zuwachs lag bei 8,2 Prozent. Demgegenüber haben 21,6 Prozent der Unternehmen einen Rückgang zu verkraften, der im Durchschnitt

bei 17,1 Prozent lag. Der Anteil der „gleich bleibenden“ Nachfrage konnte wie im Vorjahr stabilisiert werden, was immerhin 64,8 Prozent der Unternehmen angaben.

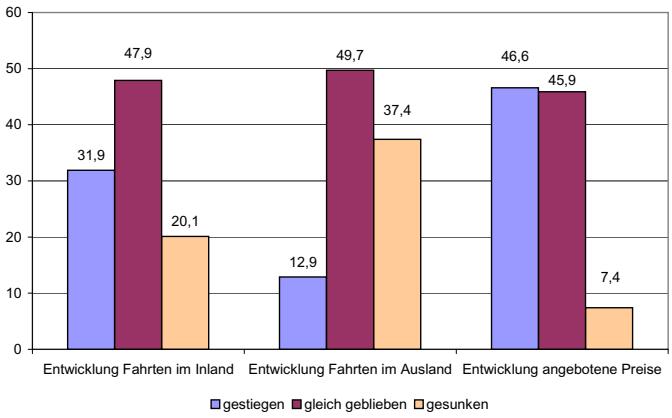
Nach Meinung der befragten Unternehmer spielt der Inlandstourismus in der Bustouristik die entscheidende Rolle. 32 Prozent der Unternehmen geben an, dass die durchgeführten Fahrten innerhalb Deutschlands zunahmen (im Durchschnitt um gut acht Prozent). Bei Auslandsreisen konnten nur 12,9 Prozent der Unternehmen mehr Fahrten als im Vorjahr aufweisen. Auch hier liegt die Steigerung bei gut zehn Prozent.

Im Jahr 2006 konnte der negative Trend bei grenzüberschreitenden Fahrten deutlich gebremst werden. Diese Entwicklung konnte im Jahr 2007 nicht fortgesetzt werden. Die negative Entwicklung nahm wieder um 9,8 Prozentpunkte zu, so dass der Anteil der Unternehmen, die rückläufige Buchungszahlen für das Ausland zu verzeichnen haben, bei 37,4 Prozent liegt. Hier wird jedoch der durchschnittliche Rückgang immer noch sehr hoch angegeben (14,2 Prozent).

Der Marktanteil inländischer Reisen bleibt wie in den letzten drei Jahren auf einem stabilen Niveau. Der Anteil der Bewertung „gleichgeblieben“ liegt bei 47,9 Prozent (Vorjahr 45,1 Prozent) und die „rückläufigen“ Entwicklungen wurden auf 20,1 Prozent (Vorjahr 23,2 Prozent) bei den Unternehmen beziffert. Die Rückläufe wurden im Durchschnitt mit 14,4 Prozent angegeben.

Die Deutschen waren auch im Jahr 2007 wieder Reiseweltmeister, und ihr beliebtestes Reiseziel bleibt weiter Deutschland. Die Umfrage bestätigt damit auch die Erhebungen der Deutschen Zentrale für Tourismus. Danach haben deutsche Destinationen einen Marktanteil an allen Reisen ab einer Übernachtung von ca. 74 Prozent. Insgesamt wurden 212,2 Millionen Reisen unternommen und davon haben 20 Millionen Kurz- und Urlaubsreisende den Reisebus als Verkehrsmittel bevorzugt.

**Entwicklung der gebuchten Fahrten und Fahrpreise gegenüber dem Vorjahr (2007 ggü. 2006)**




Quelle: bdo

Die Reiseausgaben der Gäste steigen weiterhin leicht im Vergleich zum Vorjahr. 46,6 Prozent der Unternehmer haben die Reisepreise erhöht, dies ist eine Steigerung von knapp 5,6 Prozent. Nur noch 7,5 Prozent der Unternehmen gaben an, dass die Kundenausgaben gesunken sind. 45,9 Prozent der Unternehmen haben die Preise nicht verändert. Die Preissteigerungen lagen zwischen einem und 20 Prozent, wobei der Durchschnitt bei fünf Prozent lag. Die Preissenkungen beliefen sich im Durchschnitt auf knapp neun Prozent mit einer Spanne von zwei bis 15 Prozent.

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der Trends stark beeinflusst, ist der demographische Wandel. Die Bevölkerung bleibt länger mobil und reiselustig. Die klassische (Bus-) Gruppenreise lässt an Attraktivität für die bisherige Zielgruppe der Bustouristik nach. Rückläufig ist auch die Nachfrage nach Reisen mit einer langen Busanfahrt. Ein Anstieg hingegen ist bei den Kombinationsreisen (Flug/Bus oder Schiff/Bus) zu verzeichnen.

Die Omnibusbranche befindet sich im harten Wettbewerb. Insgesamt wird der Flugverkehr in Deutschland mit jährlich mehr als 8 Milliarden Euro durch die Nichtbesteuerung von Kerosin subventioniert. Hinzu komme die verfehlte Subventionierung von Sekundärflughäfen wie Altenburg oder Erfurt. Das bekannteste Beispiel für einen Subventionsempfänger ist aber die

Deutsche Bahn AG. Seit Jahren wird diese mit jährlich über 20 Milliarden Euro aus dem Bundeshaushalt bezuschusst.

Die Trends in der Bustouristik sind durch drei wesentliche Faktoren geprägt. Die wichtigste Funktion nehmen dabei die gesetzlichen Rahmenbedingungen ein, die zunehmend komplexer sind und nicht immer mittelstandsfreundlich. Seit Einführung der neuen EG-Sozialvorschriften im April 2007 können ohne erhöhten finanziellen und personellen Aufwand beim Fahrpersonal nur noch Fahrten mit bis zu sechs Tagen am Stück absolviert werden. In der alten EG-Sozialvorschrift waren noch Fahrten mit bis zu zwölf Tagen möglich. Die laufenden Betriebskosten steigen zudem weiter, ohne dass diese restlos auf den Reisegast umgelegt werden können.

Auch der Wandel im Reiseverhalten ist zu beachten. Die klassische Urlaubsreise wird seit einigen Jahren durch mehrere Kurzreisen abgelöst. Insbesondere Städtereisen und Kultureisen nehmen zu. Qualitativ hochwertige Reisen mit anspruchsvollem Kulturprogramm dominieren derzeit die Nachfrage. Dennoch sind die sogenannten Musicalfahrten immer noch ein wichtiges Standbein für die Bustouristik.

Seit Jahren steckt die Geschäftsentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in einer schwierigen wirtschaftlichen Situation, die sich im Jahr 2007 weiter potenziert hat. Zwei Drittel der Unternehmen bewerten die Geschäftslage als „befriedigend“. Bemerkenswert ist der große Rückgang (9,8 Prozentpunkte) der Bewertung „gute Geschäftslage“. Nur noch 7,4 Prozent der befragten Unternehmer sind der Meinung, dass das Jahr 2007 ein „gutes Geschäftsjahr“ im ÖPNV war. Immerhin stieg der Anteil der Unternehmen mit „schlechter Geschäftslage“ nicht um die gleichen Prozentpunkte an. Knapp ein Drittel der Omnibusunternehmer bewerteten ihre Lage für das Jahr 2007 als schlecht.

Im Vergleich zum Jahr 2006 hat die Umsatzentwicklung wieder abgenommen. Nur noch 29,4 Prozent der befragten Unternehmen konnten ihren Umsatz steigern. Dies sind vier Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Immerhin verringerte sich der Anteil der Unternehmen mit einer negativen Umsatzentwicklung auf 21,4 Prozent. In den letzten drei Jahren nahm der Anteil einer rückläufigen Umsatzentwicklung um 13,1 Prozentpunkte ab. Die Hälfte der Unternehmen im ÖPNV konnte von einer „gleich bleibenden“ Umsatzentwicklung berichten.

Die Spanne der negativen Umsatzentwicklung hat sich nicht wesentlich gegenüber dem Vorjahr verändert. Sie wird zwischen zwei und 30 Prozent angegeben, der Durchschnittswert liegt bei 10,4 Prozent. Unternehmen mit einer positiven Umsatzentwicklung geben diese mit einer Spanne von einem und zwölf Prozent an (im Durchschnitt 4,2 Prozent). Im Jahr 2006 stagnierte die Umsatzentwicklung im ÖPNV. Das leichte Plus von 0,3 Prozent hat sich im Jahr 2007 negativ entwickelt. Der Wert liegt nun bei -2,1 Prozent.

Im Bereich der Gewinnentwicklung nahm der negative Trend wieder um 6,8 Prozentpunkte zu, im Gegensatz zur Umsatzentwicklung. Über die Hälfte der Unternehmer musste einen „zurückgegangenen Gewinn“ verkraften. Eine positive Gewinnentwicklung konnten nur 7,1 Prozent der Unternehmer verzeichnen. Auch der Anteil der „gleich gebliebenen“ Gewinnentwicklung reduzierte sich und liegt nur noch bei 38,6 Prozent. Der durchschnittliche Gewinnrückgang wurde mit 21,8 Prozent beziffert und der Gewinnanstieg wurde mit sechs Prozent angegeben. Insgesamt bedeutet dies ein Gewinnrückgang von knapp zehn Prozent, im Vorjahr belief sich der Rückgang auf drei Prozent.

Insbesondere die rabattierten Zeitfahrausweise (für Schüler, Studenten und Auszubildende etc.) verzeichnen einen Negativtrend. Diese Fahrscheinkategorie erzielt zwar immer noch gegenüber anderen Kategorien (reguläre Zeitkarten und Einzel- und Mehrfahrtenausweise) die besten Zuwächse (22,0 Prozent), jedoch waren hier zum Vorjahreszeitraum erhebliche Verluste zu registrieren. 28,5 Prozent der Unternehmen gaben einen rückläufigen Ticketverkauf an. Die Entwicklung regulärer Zeitfahrausweise (Jahres-

, Monats- und Wochenkarten) sowie der Einzel- und Mehrfahrtenausweise ist ebenfalls kritisch, jedoch sind hier die abfallenden Werte geringer und damit der Verkauf stabiler. Im Bereich regulärer Zeitfahrausweise konnte der Anteil „gleich geblieben“ um 10,1 Prozentpunkte auf 69,7 Prozent gesteigert werden. Zeitausweise für Schwerbehinderte waren größtenteils stabil, stellen jedoch das kleinste Segment der Fahrausweise dar.

Die befragten Unternehmen gaben drei wesentliche Gründe für die Probleme der betrieblichen Entwicklung an. Steigende Energiekosten, neue EG-Sozialvorschriften sowie veränderte politische Rahmenbedingungen führen maßgeblich dazu, dass private Omnibusunternehmen zunehmend um Marktbehauptung zu kämpfen haben. Die abnehmende Finanzierung des ÖPNV durch Bund, Länder und Kommunen – zum Beispiel bei den Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG, dem Schwerbehindertenausgleich oder durch die flächendeckende Einstellung der Busförderung – birgt zunehmend nicht nur wirtschaftlichen, sondern auch sozialen Sprengstoff.

## 2. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe

### 2.1 Europäisches Recht

#### Revision des Markt- und Berufszugangs im gewerblichen Straßengüter- und -personenverkehr

Die EU-Kommission hat im Mai 2007 mehrere Verordnungsvorschläge angenommen, die den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zum Kraftverkehrsmarkt betreffen. Bereits im Jahr zuvor war durch die Kommission dazu ein öffentliches Konsultationsverfahren durchgeführt worden, in das auch die Fuhrgewerbe-Innung involviert war.

Mit den vorgeschlagenen Verordnungen sollen nach Angaben der Kommission Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden. Weiteres Ziel ist eine bessere Einhaltung der Sozial- und Sicherheitsvorschriften im Straßenverkehr durch die Verkehrsunternehmer. Zwei bestehende, den Marktzugang im Güter- und Personenverkehr jeweils separat regelnde Verordnungen Nr. 684/92 und Nr. 12/98 sollen künftig in einer Verordnung zusammengefasst werden.

Die Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ist in den einzelnen Mitgliedstaaten ungleich umgesetzt bzw. angewendet worden. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, soll diese Richtlinie künftig durch eine (unmittelbar anwendbare) Verordnung ersetzt werden.

#### EU-Parlament beschließt Nachrüstungspflicht für Lkw mit „Toter Winkel“-Spiegeln

Schwere Lkw müssen bis spätestens 31. März 2009 mit Weitwinkelspiegeln und Nahbereichsspiegeln auf der Beifahrerseite nachgerüstet sein. Diese Richtlinie hat das Europäische Parlament 2007 beschlossen. Auf diese Weise sollen das indirekte Sichtfeld der Fahrer verbessert und die Zahl der Verkehrsunfälle verringert werden. Die Ausrüstung neuer schwerer Lkw mit Einrichtungen für indirekte Sicht zur Ausschaltung des toten Winkels war bereits vorher verbindlich vorgeschrieben. Die neue Richtlinie sieht nun die verpflichtende und schrittweise Nachrüstung bereits zugelassener schwerer Lkw vor. Inhalt ist die Ausstattung des Lkw auf der Beifahrerseite mit Weitwinkel- und Nahbereichsspiegeln. Die Richtlinie gilt nicht für Fahrzeuge der Klassen N2 (3,5 bis 12 Tonnen) und N3 (mehr als 12 Tonnen), die vor dem 1. Januar 2000 zugelassen wurden.

#### VO (EG) Nr. 1370/2007 (1191/69- Nachfolgeverordnung) für Personenverkehre verkündet

Im Mai 2007 ist die neue EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, VO (EG) Nr. 1370/2007 verabschiedet und am 03.12.2007 im EU-Amtsblatt formell verkündet worden. Damit wurde das mehr als sieben Jahre dauernde Gesetzgebungsverfahren zur Neuregelung der Rahmenbedingungen für den öffentlichen

Personennahverkehr abgeschlossen worden. Bereits im Entstehungsprozess begannen die Diskussionen über die eventuellen Auswirkungen auf das deutsche ÖPNV-System und die daraus resultierenden Notwendigkeit rechtlicher Neuregelungen.

### Einheitlicher EU-Führerschein ab 2013

Ab 2013 wird ein Führerschein im Kreditkartenformat die heutigen 110 nationalen Führerscheinvarianten der EU ersetzen. Die alten Führerscheine werden nach und nach, spätestens aber nach 26 Jahren, aus dem Verkehr gezogen. Dafür hat das Europäische Parlament Anfang 2007 gestimmt. Da Übereinstimmung mit dem EU-Ministerrat bestand, wurde damit die Gesetzgebung zur Dritten EU-Führerscheinrichtlinie beendet. Sie sieht vor, ab 2013 neue Führerscheine nach einem einheitlichen Muster auszustellen. Gleiches gilt für Führerscheine, die wegen Verlust, Dieb-stahl oder anderer Gründe ersetzt werden müssen. Bis spätestens zum Jahr 2033 müssen demnach alle alten Führerscheinmodelle durch die Einheitslizenz ersetzt sein. Den Mitgliedstaaten steht es frei, einen Mikrochip in die neue Fahrerlaubnis aufzunehmen, um den Schutz vor Betrug zu erhöhen. Die neuen Dokumente haben eine Gültigkeit von zehn Jahren, die auf bis zu 15 Jahre verlängert werden kann. Die Fahrerlaubnis für LKW- und Busfahrer gilt fünf Jahre.

Auch dem „Führerscheintourismus“ wird ein Riegel vorgeschoben. Hat ein EU-Land eine Fahrerlaubnis eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen, darf kein anderer Staat der Gemeinschaft dafür eine neue ausstellen. Um dies überprüfen zu können, soll eine spezielle EU-Datenbank aufgebaut werden.

## 2.2 Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

### EU-Kommission lehnt Mautharmonisierung erneut ab

Nach der Ablehnung des Mineralölsteuererstattungsmodells zur Harmonisierung der Mehrbelastungen nach Einführung der LKW-Maut in Deutschland durch die EU-Kommmission im Jahr 2006 hat die Kommission 2007 auch dem Alternativvorschlag Deutschlands, dem Mautbonusverfahren, eine Absage erteilt. Lediglich der Förderung bei der Anschaffung besonders umweltfreundlicher Fahrzeuge hat die Kommission zugestimmt. Dieser zufolge soll die Anschaffung von Fahrzeugen, die einer noch nicht verbindlich geltenden, besonders emissionsarmen Schadstoffklasse zugerechnet werden, durch zinsgünstige Darlehen oder Zuschüsse der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gefördert werden. Förderfähig sind allerdings nur die Mehrkosten gegenüber Fahrzeugen des augenblicklich geltenden Euro-Standards. Zudem ist das Programm befristet bis zu einem Jahr vor Inkrafttreten der geförderten Schadstoffklasse.

Konkret bedeut das, Euro-5-Fahrzeuge sind lediglich bis September 2008 förderfähig, da diese Norm ab Oktober 2009 verbindlicher Abgasstandard wird. Insoweit wurde die Entscheidung der Kommission, aber auch die Haltung der Bundesregierung im Verkehrsgewerbe heftig kritisiert. Mit der Förderung würde lediglich ein Harmonisierungsbeitrag von 100 Mio. EUR gegenüber den zugesagten 600 Mio. EUR erreicht. Vor diesem Hintergrund stieß auch die angekündigte Erhöhung der LKW-Maut auf durchschnittlich 13,5 Cent je km im Gewerbe weiter auf Ablehnung und Widerstand.

### Mautgebühren wurden erhöht

Nach dem Bundstag hatte am 08. Juni 2007 auch der Bundesrat dem Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugsteuerrechtlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften zugestimmt, so dass dieses zum 01.09.2007 in Kraft treten

konnte. Das Transportgewerbe kritisierte heftig die damit angeblich verbundene Mautharmonisierung. Mit dem Gesetz wurde die Kraftfahrzeugsteuer für in Deutschland zugelassene Lkw auf das EG-rechtlich zulässige Mindestniveau gesenkt. Dies entspricht nach Darstellung des Verkehrsministeriums einem Harmonisierungsvolumen von 150 Mio. EUR.

Dazu unterstütze der Bund nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums das deutsche Transportgewerbe bei der Anschaffung besonders emissionsarmer Nutzfahrzeuge. Das Innovationsprogramm hatte ein Volumen von 100 Millionen Euro. Dabei sollten Unternehmen zwischen einem zinsgünstigen Kredit oder einem einmaligen Direktzuschuss wählen können.

Die mit der Kfz-Steuer-Reduzierung verbundenen Einnahmeausfälle würden durch eine entsprechende Erhöhung der Lkw-Maut ausgeglichen, so die Argumentation der Bundesregierung. Das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) ist dazu entsprechend angepasst worden. Der durchschnittliche Mautsatz wurde um 1,1 Cent/km auf 13,5 Cent/km pro gefahrenen Kilometer erhöht. Die Erhöhung erfolgte nach entsprechender technischer Anpassung im Mautsystem zum 1. September 2007.

Entgegen der Aussage der Bundesregierung stellte die Gesetzesänderung noch immer keine vollständige Einlösung der Harmonisierungszusage für das deutsche Transportgewerbe dar, da lediglich die Neuanschaffung besonders schadstoffarmer Fahrzeuge – zunächst auch nur bis Mitte 2008 – gefördert wurde, die Erhöhung der Mautsätze hingegen für alle Fahrzeuge wirksam wird. Zudem lag das angebliche Harmonisierungsvolumen von insgesamt 250 Mio. EUR deutlich unter den ursprünglich zugesagten 650 Mio. EUR. Hinzu kommt, dass die Mautmehrbelastung bei Fahrzeugen im Güterfernverkehr – abhängig von den Autobahnfahrleistungen – deutlich höher ausfallen kann als die Ersparnis infolge der Absenkung der Kfz-Steuer, die maximal 590,- EUR zu erreichen vermag.

### Änderungsgesetz personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Das Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften, das am 14. August 2006 im Bundesgesetzblatt verkündet wurde, beinhaltet u. a. folgende Neuregelungen seit 1. September 2007:

Seit August 2006 reicht die EU-Gemeinschaftslizenz bzw. eine beglaubigte Kopie aus, um bei einer Kontrolle nachweisen zu können, dass ein Unternehmen eine nationale Gelegenheitsverkehrsgenehmigung besitzt. Trotzdem benötigen Unternehmen, die Gelegenheitsverkehr durchführen, auch nach dem 1. September 2007 weiterhin eine nationale Genehmigung, da der Besitz einer solchen die Voraussetzung für die Erteilung einer EU-Gemeinschaftslizenz ist. Seit 1. September 2007 wird die nationale Gelegenheitsverkehrsgenehmigung nach dem PBefG nicht mehr für bestimmte Fahrzeuge und nicht mehr nur für eine bestimmte Form des Gelegenheitsverkehrs erteilt. An die Stelle der bisherigen grünen Miet- und Ausflugsgenehmigung und der rosa Ferienzielreise-Genehmigung trat eine hellgrüne Gelegenheitsverkehrsgenehmigung.

Die längstmögliche Genehmigungsdauer für eine Gelegenheitsverkehrsgenehmigung beträgt nunmehr fünf Jahre anstelle bisher vier Jahre.

## 2.3 Straßenverkehrsrecht

### Bundesverkehrsministerium legt Gigaliner-Studie vor

Seit 2006 wurden aus der verladenden Wirtschaft immer wieder Forderungen nach der generellen Zulassung sogenannter Gigaliner erhoben. Zunächst wurden deutschlandweit in begrenztem Umfang im Rahmen von Einzelausnahmegenehmigungen derartige Fahrzeuge zur Güterbeförderung zugelassen, seitens des Bundesverkehrsministeriums sollten im Rahmen eines Gutachtens zunächst die Auswirkungen des Einsatzes solcher Fahrzeugen untersucht werden, ehe über die generelle Zulassung entschieden wird.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat Anfang März 2007 diese Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum Einsatz der Gigaliner (LKW-Kombinationen bis 25 m Gesamtlänge und 60 t zGG) vorgelegt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat sich intensiv mit den Auswirkungen auf die Infrastruktur und die Verkehrssicherheit beschäftigt. In einem weiteren Gutachten wurde zudem die Frage der Verkehrsverlagerung im Kombinierten Verkehr untersucht.

Beim Kombinierten Verkehr ist den Studien zufolge mit verkehrspolitisch unerwünschten Verlagerungen von Gütern von der Schiene auf die Straße zu rechnen. Insbesondere der Kombinierte Verkehr Schiene/Straße hätte bis 2015 mit einem Ladungsrückgang von bis zu 30 Prozent zu rechnen. Nicht betrachtet wurde dabei bisher die mögliche Verlagerung des Schienengüterverkehrs insgesamt auf die Straße.

Die BASt-Studie hatte folgende wesentliche Resultate: Es sind Schäden für die Verkehrsinfrastruktur zu erwarten, insbesondere bei den Brücken. Die Gefährdung der Verkehrssicherheit steigt auf Grund der erheblichen kinetischen Energie der Gigaliner. Dies könnte bei einem Auffahrunfall auf der Autobahn verheerende Folgen haben. Die Leitplankensysteme sind nicht für 60-Tonner ausgelegt. Ein Ausbau der Autobahnparkplätze für die überlangen Lkw wäre notwendig.

Bei der Tunnelsicherheit müsste aufgrund der Gigaliner nachgebessert werden. Schon jetzt – ohne Zulassung von Gigalinern – müssen aufgrund des gestiegenen Schwerverkehrs ältere Autobahnbauwerke in einer Größenordnung von 3-5 Mrd. Euro ertüchtigt werden. Für Bundesstraßen wären Investitionen in Höhe von 1-2 Mrd. Euro notwendig. Beim Einsatz von 60-Tonnern würden zusätzliche Mehrkosten in Höhe von 4-8 Mrd. Euro entstehen.

Die deutsche Verkehrsministerkonferenz, die aus den Verkehrministern der deutschen Bundesländer besteht, hat einer generellen Zulassung sogenannter Gigaliner oder Eurocombis anlässlich ihrer Zusammenkunft Anfang Oktober 2007 in Merseburg dann auch eine Absage erteilt. Nach Einschätzung des Gremiums kann auf Grundlage der vorliegenden Gutachten und des Berichts einer mit der Prüfung des Einsatzes solcher Fahrzeuge betrauten Bund-Länder-Arbeitsgruppe nicht für die Zulassung solcher Kombinationen votiert werden.

Allerdings sollten begonnene Modellversuche planmäßig zu Ende geführt werden. Neue Versuche mit langen Fahrzeugen sollen – unabhängig von der Gesamtmasse – nicht mehr zugelassen werden.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Ergebnisse der vorliegenden Gutachten einschließlich der Auswertungen der von den Ländern durchgeführten Modellversuche im Sinne einer EU-weiten Regelung in die Diskussion auf europäischer Ebene einzubringen.

Auch das EU-Parlament hatte sich im September gegen eine generelle Zulassung der Fahrzeuge mit Längen bis zu 25,25 m und Gewichten bis zu 60 t ausgesprochen. Die EU-Kommission will in einer Studie, die im Frühjahr 2008 vorliegen soll, untersuchen lassen, unter welchen Voraussetzungen die Zulassung dieser Fahrzeuge möglich wäre.

## Gewerbe lehnt generelles LKW-Überholverbot auf zweistreifigen Autobahnen ab

2007 wurden ferner auf Initiative einiger Bundesländer Überlegungen angestellt, auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen von Bundesautobahnen ein prinzipielles LKW-Überholverbot straßenverkehrsrechtlich zu verankern. Die Innung und die anderen Güterverkehrsverbände der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg haben sich hierzu ablehnend positioniert und sich für die Beibehaltung der bisherigen Verfahrensweisen ausgesprochen.

### Tempo 100-Plakette und -Zulassung für Busse nicht mehr nötig

Am 08. Dezember 2007 ist die Straßenverkehrsordnung geändert worden. Die Änderung der StVO bewirkt eine Neuregelung der Tempo 100-Zulassung für Kraftomnibusse auf Autobahnen. Sowohl in Deutschland als auch im Ausland zugelassene Busse müssen keine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 2 S. 1 StVO mehr beantragen. Auf die Anbringung der Tempo 100-Plakette an der Rückseite des Busses kann verzichtet werden, diese hatte sich als untauglich für Kontrollzwecke erwiesen.

§ 53 StVO ist um folgenden Absatz 17 ergänzt worden: „Für Kraftomnibusse, die vor dem 8. Dezember 2007 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 18 Abs. 5 Nr. 3 in der vor dem 8. Dezember 2007 geltenden Fassung weiter anzuwenden.“ Ferner heißt es nun in § 18 Abs. 5 Nr. 3 Buchstabe e StVO am Ende „in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung“. So wurde verhindert, dass im Falle von Änderungen der dort genannten Richtlinie 2001/85/EG für Bestandsomnibusse wirtschaftlich aufwändige Nachrüstungen erforderlich würden. Busse, die bereits über eine Tempo 100-Zulassung verfügen, genießen Bestandskraft; ältere Fahrzeuge, die bereits in den Verkehr gekommen sind, aber noch keine Tempo 100-Zulassung haben, können diese nach dem herkömmlichen Verfahren erhalten.

## 2.4 Arbeits- und Sozialrecht

### Geändertes Fahrpersonalgesetz veröffentlicht

Im Bundesgesetzblatt Nr. 30 vom 13.07.2007 ist das Dritte Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes erschienen und am Folgetag wirksam geworden. Damit wurde der Zeitraum nach Wirksamwerden der neuen Lenk- und Ruhezeitvorschriften entsprechend der neuen EU-Verordnung 561/2006 im April 2007, innerhalb dessen Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften nicht geahndet werden konnten, beendet.

Mit der Anpassung der nationalen Rechtsvorschriften werden u. a. folgende Neuregelungen wirksam:

Die Aufbewahrungsfrist für Schaublätter und notwendigerweise vorgenommene Ausdrucke der Daten von digitalen Kontrollgeräten beträgt nunmehr wieder ein Jahr (die frühere Vorschrift bestimmte für die Aufbewahrung elektronischer Daten zwei Jahre) Schaublätter, Ausdrucke und Fahrdaten müssen nach einjähriger Aufbewahrungsfrist weiterhin vernichtet werden, allerdings nur, wenn sie für andere Zwecke (z. B. wegen steuerrechtlicher oder arbeitszeitrechtlicher Verpflichtungen) nicht länger aufbewahrt werden müssen.

Im Falle der Vernichtungspflicht wurde eine „Karenzzeit“ von einem Vierteljahr nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist eingeführt, innerhalb der die Unterlagen bzw. Daten tatsächlich vernichtet werden müssen.

### Initiative 50plus - Änderungen im TzBfG und SGB III

Mit dem „Gesetz zur Verbesserung der Beschäftigungschancen älterer Menschen“ hat der Bundestag am 09.03.2007 den ersten Grundstein mit dem Ziel auf den Weg gebracht, die Beschäftigungschancen älterer Menschen auf dem Arbeitsmarkt zu erhöhen. Das Gesetz, das schwerpunktmäßig Änderungen im TzBfG und im SGB III beinhaltet, hat im Wesentlichen folgende Zielsetzungen: gemeinschaftsrechtkonforme Neugestaltung der Befristungsregelungen für Arbeitnehmer ab Vollendung des 52. Lebensjahres, Schaffung eines Kombilohns für Ältere, Neugestaltung der Eingliederungszuschüsse und Erweiterung der Regelungen zur Weiterbildungsförderung älterer Arbeitnehmer in Betrieben. Das Gesetz hat den Bundesrat am 30.03.2007 passiert und ist zum 01. Mai 2007 in Kraft getreten.

### „Künstlersozialabgabe“ auch in Transport- und Busunternehmen

Für erhebliche Verunsicherung im Verkehrsgewerbe sorgte eine weitere rechtliche Neu-

regelung: Mit dem „Dritten Gesetz zur Änderung des Künstlersozialversicherungsgesetzes und anderer Gesetze“, das am 15.06.2007 wirksam geworden ist, zielt der Gesetzgeber darauf ab, alle abgabenpflichtigen Verwerter von künstlerischen oder publizistischen Leistungen vollständig zu erfassen. Mit Inkrafttreten des Gesetzes haben deshalb die Rentenversicherungsträger die Überprüfung der rechtzeitigen und vollständigen Entrichtung der Künstlersozialabgabe übernommen, die bislang von der Künstlersozialkasse durchgeführt wurde. Im Gegensatz zum Prüfdienst der Künstlersozialkasse erreichen die Rentenversicherungsträger bei ihren Betriebsprüfungen eine Prüfquote von nahezu 100 %.

Weithin unbekannt war, dass nicht nur klassische Kunstverwerter wie Galerien und Verlage, sondern auch Unternehmen und Organisationen aus völlig kunst- und medienfernen Branchen abgabepflichtig sein können. Dies kann dann der Fall sein, wenn sie Leistungen selbständiger Künstler oder Publizisten „nicht nur gelegentlich“ in Anspruch nehmen. Dies kann beispielsweise bei der grafischen Gestaltung von Briefbögen, Visitenkarten, Unternehmenspräsentationen und – wie im Falle von Reiseverkehrsunternehmen – von Katalogen, bei der regelmäßigen grafischen Be-/Überarbeitung des Webauftritts oder bei der regelmäßigen Beauftragung eines PR-Spezialisten mit der Öffentlichkeitsarbeit des Unternehmens der Fall sein.

Besonders problematisch ist, dass die Abgabepflicht unabhängig davon eintritt, ob der selbständige Künstler (Freiberufler oder im Rahmen einer GbR) bei der Künstlersozialkasse versichert ist oder nicht! Ferner bestehen Risiken darin, dass eine vierjährige Verjährungsfrist gilt, d. h. es können bis zu vier Jahren rückwirkend Beitragsabgaben nachgefordert werden, und dass Verstöße gegen die mit der Abgabe verbundenen Aufzeichnungspflichten mit bis zu 5.000,- EUR bußgeldbewehrt sind.

Da die Künstlersozialkasse – wie andere Sozialversicherungen auch – eine zunehmende Diskrepanz zwischen Versichertenbestand und Beitragszuflüssen aufweist, war zu erwarten, dass die Rentenversicherungsträger bei Betriebsprüfungen verstärkt auch o. g. Aspekte prüfen.

## 2.5 Umwelt-, Abfall- und Gefahrgutrecht

### Luftreinhaltung und Umweltzonen

Rechtsgrundlage der Luftreinhalteplanung und der damit verbundenen behördlichen Maßnahmen sind europäische Vorschriften, die in Deutschland Eingang ins Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und sein untergesetzliches Regelwerk gefunden haben. Danach sind bei Überschreitung bestimmter Grenzwerte (augenblicklich steht der Grenzwert für PM 10 – Feinstaub – und künftig der für $NO_x$ – Stickoxide im Mittelpunkt) durch die zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte zu ergreifen. Dazu gehören auch Verkehrseinschränkungen und -verbote. Zahlreiche Kommunen haben bereits 2006 derartige Maßnahmen ergriffen, im Regelfall waren es Durchfahrtsverbote für LKW.

Auch in Berlin und Brandenburg wurden sogenannte Luftreinhaltepläne erstellt, in denen verschiedene Maßnahmen und deren zeitliche Wirksamkeit festgelegt sind. Für Berlin bestimmt der Plan, dass ab 01.01.2008 nur noch Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro II und besser und ab 01.01.2010 nur noch Fahrzeuge der Klassen Euro III mit Rußfilter und besser in das Gebiet des inneren S-Bahn-/Stadtautobahnrings einfahren dürfen. Kenntlich zu machen sind die Fahrzeuge mit den Plaketten lt. Kennzeichnungsverordnung.

Auch Brandenburg plante in verschiedenen Städten (Potsdam, Neuruppin, Frankfurt/Oder, Cottbus) Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, die jedoch nicht in allen Fällen auf Einschränkungen für LKW gerichtet waren. Auf konkrete Planungen für Umweltzonen wurde in Brandenburg allerdings verzichtet.

### Lärmminderungsplanung in Berlin

Neben der Problematik Luftreinhaltung rückte zunehmend auch die Thematik Lärmminderung

in den Mittelpunkt der politischen Betrachtung. Hintergrund sind auch hier europarechtliche Vorgaben, die vom nationalen Gesetzgeber in das Recht der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu überführen und von den nationalen Behörden durchzusetzen sein werden. In Berlin hat es in den zurückliegenden Jahren bereits erste Modellprojekte zur Lärmminderung gegeben, mit denen versucht wurde, den künftigen Vorgaben zu entsprechen. Für die Innung, die in diese Modellprojekte (z. B. in den Bezirken Charlottenburg, Mitte und Pankow) eingebunden war, war es dabei Ziel, nur solche Maßnahmen zur Lärmminderung zuzulassen, die den Transport- und Busunternehmen keine Einschränkungen ihrer Tätigkeit auferlegen.

Nach dem Wirksamwerden verbindlicher Bestimmungen zur Lärmminderung hat im März 2007 eine erste Zusammenkunft der zuständigen Senats- und Bezirksbehörden mit betroffenen Kreisen und Interessenvertretern stattgefunden. Die vom Land Berlin beauftragten Gutachter stellten neben den rechtlichen Grundlagen der Lärmminderungsplanung die vorgesehenen Planungsschritte und mögliche Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung in Berlin vor. Konkrete Maßnahmen und Schritte wurden allerdings in diesem frühen Stadium der Planung noch nicht erörtert.

## Änderungen in der abfallrechtlichen Nachweisführung

Mit dem Gesetz zur Vereinfachung der abfallrechtlichen Überwachung vom 15.07.2006 sowie der Verordnung zur Vereinfachung der abfallrechtlichen Überwachung vom 20.10.2006 ist das geltende Nachweisrecht in der Abfallentsorgung grundlegend novelliert worden. Hauptziel ist die schrittweise Einführung moderner Kommunikationsmittel in die abfallrechtliche Nachweisführung, damit im Zusammenhang wurden auch Anpassungen an Veränderungen im europäischen Abfallrecht vollzogen. Die wesentlichen Neuregelungen sind zum 01.02.2007 in Kraft getreten, für eine Reihe von Änderungen gelten aber z. T. langjährige Übergangsfristen.

Mit der Novellierung der Nachweisverordnung wurden zunächst Begrifflichkeiten im deutschen Abfallrecht den geltenden EU-Begriffen angepasst: statt der bisherigen Kategorisierung der Abfallarten nach nicht überwachungsbedürftigen, überwachungsbedürftigen und besonders überwachungsbedürftigen Abfällen werden nunmehr nur noch Abfälle und gefährliche Abfälle unterschieden. Eine prinzipielle Nachweispflicht entsprechend Nachweisverordnung gilt nur noch für gefährliche Abfälle, wobei die Grundpflichten der Abfallwirtschaft, die Abfallerzeugern und -besitzern auferlegen, die schadlose Entsorgung von Abfällen nachweisen können zu müssen, davon unberührt bleibt. Wie bisher kann die zuständige Behörde von Erzeugern und Entsorgern/Zwischenlagerbetreibern auch bei nicht gefährlichen Abfällen Nachweise verlangen. Neu ist, dass diese behördliche Möglichkeit nunmehr auch gegenüber Beförderern geschaffen wurde.

Für gefährliche Abfälle sind wie bisher Entsorgungsnachweise und Begleitscheine zu führen, spätestens ab 01.04.2010 in elektronischer Form, wobei als neue Regelung gilt, dass Entsorgungsnachweise nunmehr auch in Zwischenlagern „enden“ können. Diese Neuregelung wirft verschiedene Fragestellungen für Containerdienste mit eigenen Lagerplätzen auf, insbesondere wenn sogenannte Asbestkleinsammelstellen oder Annahmestellen für Kleinmengen gewerblicher Abfallerzeuger (z. B. Dachdecker) betrieben werden. Die Innung wird hierzu in den nächsten Wochen klarstellende Gespräche mit der Umweltverwaltung führen und die Fachgruppenmitglieder über die Ergebnisse im Rundschreibendienst informieren. Des weiteren besteht für Erzeuger, Beförderer und Entsorgern/Zwischenlagerbetreiber von/für gefährliche(n) Abfälle(n) die Verpflichtung, Register (ähnlich dem bisherigen Nachweisbuch) zu führen. Gleiches gilt für Entsorgern/Zwischenlagerbetreiber von/für nicht gefährliche(n) Abfälle(n).

Für Erzeuger und Beförderer nicht gefährlicher Abfälle kann die zuständige Behörde die Registerpflicht anordnen, bei Entsorgungs-

fachbetrieben bleibt die Verpflichtung zur Führung des Betriebstagebuchs unberührt.

Weitere Änderungen im Rahmen der Novellierung betrafen die zu verwendenden Formulare. Bislang verwendete Formulare können bis zur individuellen Einführung des elektronischen Nachweisverfahrens im jeweiligen Unternehmen (spätestens zum 01.04.2010) weiter genutzt werden. Wird bereits vorher zum elektronischen Nachweisverfahren übergegangen, sind die Nachweise im neuen Layout zu nutzen.

Mit den neuen Bestimmungen wurden punktuell Vereinfachungen und Klarstellungen wirksam. So wurde nunmehr die Auffassung bestätigend klargestellt, wonach Sammelentsorgungen für gefährliche Abfälle für Abfallerzeuger zulässig sind, wenn nicht mehr als 20 t pro Jahr und Abfall je Standort anfallen. Zudem ist keine Deklarationsanalytik mehr erforderlich, wenn Art, Beschaffenheit und Konzentration der Schadstoffe bekannt ist oder sich diese aus der Vorbehandlung ergeben.

## Das neue Umweltschadensgesetz

Am 14. November 2007 trat das neue Umweltschadensgesetz – USchadG – in Kraft. Das am 14. Mai 2007 im Bundesgesetzblatt veröffentlichte Gesetz setzt die Umwelthaftungs-Richtlinie der EU (RL 2004/35/EG vom 21. April 2004 über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden) in nationales Recht um.

Das Gesetz betrifft jede berufliche Tätigkeit und insofern auch das Verkehrsgewerbe. In einer verschärften Haftung (Gefährdungshaftung) befinden sich alle diejenigen Unternehmen, die mit gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen sowie mit Gefahrgütern umgehen, einschließlich der Beförderung. Unternehmen, die Abfälle und Gefahrgüter befördern, gelten in Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit als Verantwortliche für die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden und werden bei einer Schädigung etwa des Bodens oder eines Gewässers für die Sanierung haftbar gemacht. Für die Verantwortlichkeit genügt es auch, wenn die unmittelbare Gefahr eines Umweltschadens besteht. In diesem Fall – und freilich auch, wenn ein Umweltschaden eingetreten ist – hat der Verantwortliche die zuständige Behörde unverzüglich zu informieren und über alle bedeutsamen Aspekte des Sachverhalts zu unterrichten. Er hat ferner im Falle einer unmittelbaren Gefahr eines Umweltschadens unverzüglich die erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen zu ergreifen. Unter „unverzüglich“ versteht der Jurist „ohne schuldhaftes Zögern“, so dass es durchaus zulässig sein kann, zuerst eigene Ermittlungen zum Sachverhalt anzustellen, bevor die Behörde informiert wird. Gleichwohl ist – besonders bei schwerwiegenden Schäden – die Reaktionszeit kurz zu bemessen.

Umweltschäden nach dem Umweltschadensgesetz sind Schädigungen von Gewässern und Böden sowie von Arten und natürlichen Lebensräumen (Biodiversität).

Bestimmte, besonders umweltgefährdende berufliche Tätigkeiten unterliegen einer Gefährdungshaftung. Um welche Tätigkeiten es sich hierbei handelt, ist in einer Anlage des Umweltschadensgesetzes im einzelnen aufgeführt: Genannt werden dort beispielsweise der Betrieb bestimmter umweltrelevanter Anlagen sowie sämtliche Abfallbewirtschaftungsmaßnahmen, wie etwa das Einsammeln, Befördern, Verwerten und Beseitigen von gefährlichen *und* nicht gefährlichen Abfällen, einschließlich der Überwachung derartiger Vorgänge. Ebenso ist hier die Tätigkeit der Beförderung gefährlicher oder umweltschädlicher Güter genannt sowie der Transport gentechnisch veränderter Mikroorganismen und die grenzüberschreitende Verbringung von Abfällen.

## Gefahrguttransport: Fahrer kleiner Fahrzeuge benötigen ADR-Bescheinigung

Seit dem 1. Januar 2007 müssen alle Kuriere von kennzeichnungspflichtigem Gefahrgut die ADR-Bescheinigung besitzen. Zuvor war diese nur für Fahrer von Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht erforderlich. Seit Jahresbeginn ist diese Ausnahme weggefallen. Die Fahrer von Kurier- oder Paketdiensten

müssten also nunmehr nachweisen können, dass sie eine entsprechende Schulung absolviert und die abschließende Prüfung abgelegt haben.

## 2.6 Steuerrecht

### Unternehmenssteuerreform

Der Bundestag hat am 25. Mai 2007 das Gesetz zur Steuerreform 2008 beschlossen. Mit der Herabsetzung der Steuerbelastung für Kapitalgesellschaften rückt der Standort Deutschland vom Steuersatzniveau ins europäische Mittelfeld. Dies ist insbesondere auch für den Wettbewerb der Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg mit den mittel- und osteuropäischen Ländern von erheblicher Bedeutung.

Allerdings gab es nach Einschätzung der Unternehmerverbände im Bereich der sog. Gegenfinanzierungsmaßnahmen nachteilige Regelungen für die Unternehmen. Die Einschränkungen beim Zinsabzug durch die sog. ‚Zinsschranke` betrifft nicht nur Gesellschafterfremdfinanzierungen, sondern auch Zinsen aus normalen Bankdarlehen. Schließlich wurde das Ziel nicht erreicht, mit der Reform das Steuersystem grundlegend zu vereinfachen.

Das Gesetz enthält im Wesentlichen folgende ent- und belastende Regelungen, die von einigen Ausnahmen abgesehen, zum 1.1.2008 in Kraft treten sollen.

Entlastende Maßnahmen:

- Herabsenkung des Körperschaftssteuersatzes von 25 % auf 15 % und Senkung der Gewerbesteuermesszahl auf 3,5 %. Hierdurch soll die Gesamtsteuerbelastung bei Kapitalgesellschaften von derzeit 38,8 % auf 29,8 % gesenkt werden.

- Anhebung des Anrechnungsfaktors der Gewerbesteuer bei der Einkommensteuer von gegenwärtig 1,8 auf 3,8 des Gewerbesteuermeßbetrags.

- Einführung einer Thesaurierungsrücklage für bilanzierende Unternehmen, wonach thesaurierte Gewinne zu einem Einkommenssteuersatz von 28,25 % zzgl. Solidaritätszuschlag besteuert werden können; im Falle einer späteren Ausschüttung müssen diese Gewinne nachversteuert werden. Dadurch soll die steuerliche Belastung von Einzelunternehmen und Personengesellschaften derjenigen einer Kapitalgesellschaft angeglichen werden.

- Investitionsabzugbetrag: Bislang durfte eine Ansparabschreibung nur für neue Wirtschaftsgüter gebildet werden. Ab 2008 ist der neue Investitionsabzugbetrag auch für gebrauchte Wirtschaftsgüter gültig (Abzugsbetrag max. 40 %, höchstens 200.000 Euro). Bisher dürfen bilanzierende Unternehmen die Ansparabschreibungen nur nutzen, wenn ihr Betriebsvermögen (Einheitswert des Betriebes) max. 204.517 € beträgt. Diese Grenze wird im Zuge der Steuerreform auf 235.000 € angehoben.

- Umgestaltung der Investitionsrücklage nach § 7g EStG, mit Sonder- und Ansparabschreibungen für kleine und mittlere Betriebe (Entkopplung von der vorherigen Bildung einer Ansparrücklage).

Gegenfinanzierungsmaßnahmen:

- Abschaffung der degressiven Abschreibung (für 2006 und 2007 30 %)

- Begrenzung der Sofortabschreibung für geringwertige Wirtschaftsgüter auf 150 Euro (statt 410 Euro)

- Einschränkung des Schuldzinsenabzugs durch Einführung einer Zinsschranke. Zinskosten (Zinssaldo) können nur noch bis 30% des Vorsteuergewinns (EBITDA) geltend gemacht werden. Es wurde weiterhin eine Freigrenze von 1 Mio.€ und eine „Escape-Klausel“ zur Körperschaftssteuer eingeführt.

- Verschärfung der Mantelkaufregelung. Die bisherige Regelung zum Mantelkauf in § 8 abs. 4 KStG soll durch eine neue Vorschrift in § 8c KStG-E ersetzt werden. Danach soll

zukünftig alleiniges Kriterium für die Verlustabzugsbeschränkungen ein Wechsel des Anteilseigners in Höhe von 25 % bzw. 50 % sein.

- Änderungen bei der Verrechnungspreisermittlung und Besteuerung von Funktionsverlagerungen ins Ausland.

- Streichung des Betriebsausgabenabzugs für die Gewerbesteuer.

- Verschärfung der gewerbesteuerlichen Hinzurechnung von Finanzierungsbestandteilen: Statt der bisherigen Hinzurechnung von Dauerschuldzinsen mit 50% erfolgt eine Hinzurechnung in Höhe von 25% für alle Schuldzinsen sowie in Höhe von 25% für die pauschalierten Finanzierungsanteile (20%) aus Mieten, Pachten, Leasingraten und Lizenzen nach Abzug eines Freibetrages in Höhe von 100.000,- €.

Zudem soll zum 1.1.2009 eine Abgeltungssteuer mit Veranlagungsoption in Höhe von 25 % auf Kapitalerträge (Zinsen, Dividenden) sowie private Veräußerungsgewinne bei Wertpapieren eingeführt werden. Flankierend hierzu kommt es zum Wegfall des Halbeinkünfteverfahrens für Dividenden und Aktiengewinne sowie zum Wegfall der Spekulationsfrist.

### Kfz-Steuern für schwere Lkw wurden gesenkt

Der Bundestag hatte 2007 im Zusammenhang mit der von der Bundesregierung lange zugesagten Mautharmonisierung mehrere Gesetzesentwürfe verabschiedet (s. Rubrik Güterkraftverkehr S. 23 dieses Berichts). So stimmte das Gremium der Senkung der Kfz-Steuer für schwere Lkw zu. Damit konnte die Höchststeuer in allen vier Emissionsklassen um jeweils rund 109 Euro gesenkt werden. Danach ergibt sich für Lkw der Schadstoffklasse S 2 und besser eine Höchststeuer von 556 Euro pro Jahr, die bei mehr als 12,2 Tonnen Gesamtgewicht erreicht wird. Die jährliche Höchststeuer für Anhänger wurde von 894,76 Euro (bei mehr als 23,8 Tonnen erreicht) auf 373,24 Euro (erreicht bei mehr als 10 Tonnen Gesamtgewicht) gesenkt werden. Für eine 40-Tonnen-Kombination ergibt sich somit eine Minderung der Steuerlast von derzeit 1.521 Euro auf 929 Euro.

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

### 3.1 Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe

Während insgesamt in der Region Berlin-Brandenburg die wirtschaftliche Entwicklung 2007 als positiv bewertet werden konnte, strahlte dieser Prozess weithin nicht auf das Verkehrsgewerbe aus. Zwar kann nach Einschätzung der Innung insgesamt von einer Stabilisierung des Beförderungsaufkommens im Güterverkehr gesprochen werden, im Vergleich zu anderen Regionen Deutschlands war es jedoch außerordentlich schwierig, die Frachtentgelte den weiter gestiegenen Kosten anzupassen. Dies gilt vor allem im Güternah- und Regionalverkehr. Nach wie vor unterliegen die Beförderungen in den beiden Hauptgruppen Baustoff-/Bauabfallbeförderungen und Transport von Handelsgütern einem außerordentlich starken Wettbewerbsdruck. Die – verglichen mit anderen Regionen – anhaltend relativ schwache Kaufkraft der privaten Haushalte und die wirtschaftliche Entwicklung von der Basis einer von über 15 Jahren Strukturwandel geprägten Wirtschaft ausgehend haben dauerhaft keine nennenswerten Beförderungszuwächse generiert.

Dies erschwert es auch den im Güterfernverkehr tätigen Unternehmen weiterhin, Ladung zu Entgelten zu akquirieren, die über die Kostendeckung hinausgehen. Vielfach ist selbst das schwierig, da die Ausgangssendungen aus der Region häufig durch Transportunternehmen als Rückfracht übernommen werden, die bereits im Zulauf tätig sind und deren Tourenentgelte aus den Herkunftsregionen kalkuliert sind.

Die oben beschriebenen Rahmenbedingungen prägen auch das Umzugs- und Neumöbelbe-

förderungsgeschäft. Erschwerend kommt im Umzugsgeschäft nach wie vor starker illegaler Wettbewerb hinzu, der den seriös arbeitenden Betrieben die Marktbehauptung erschwert.

Im Omnibusverkehr waren im Berichtsjahr keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr spürbar, bezieht man einige wenige Sondereffekte des Jahres 2006 im Zusammenhang mit der Fußballweltmeisterschaft nicht in die Betrachtung ein. Als massives Problem für die im Auftrag der BVG tätigen Busunternehmen kristallisierten sich Ende 2007 jedoch die BVG-seitig angestrebten Leistungskürzungen heraus. Diese resultierten aus einer Anwendungsvereinbarung des für die BVG geltenden Tarifvertrags, nach der die von privaten Busunternehmen angemieteten Leistungen 8 % nicht überschreiten sollten. Daraus resultierend wurden nahezu allen betroffenen Busunternehmen Teilleistungen, in zwei Fällen die vollständige Leistung gekündigt. Zwar wurden die meisten Leistungsminderungen erst im Folgejahr wirksam, allerdings zeichneten sich bereits die ersten arbeitsrechtlichen Probleme in diesem Zusammenhang ab. Auf besonderes Unverständnis stieß die Vertragskündigung im Fall des Unternehmens, das mit seinen – unter großer politischer Würdigung – zwei Jahre zuvor in Betrieb genommenen Erdgasbussen die umweltfreundlichsten Nahverkehrsbusse in Berlin einsetzte.

Nach wie vor unbefriedigend verlief die Entwicklung im Segment der Krankenbeförderungen. Seitens der Krankenkassen wurden Mietwagenbeförderungen forciert, was in Teilen des Marktes zum Verschwimmen der Grenzen zwischen qualifiziertem Krankentransport und gewerblichen Mietwagenfahrten führte. Zudem mehrten sich Hinweise aus Innungsbetrieben in diesem Zusammenhang, dass es zu einer unzulässigen Doppelnutzung konzessionierter Krankenkraftwagen auch für Mietwagenbeförderungen käme. Auch die Entgeltentwicklung in diesem Segment blieb problematisch. Das im Jahr zuvor durchgeführte Schiedsstellenverfahren hatte nicht zu den von den privaten Krankentransportunternehmen angestrebten Preisanpassungen geführt, so dass perspektivisch mit weiteren Verfahren zu rechnen sein wird. Aus den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der Genehmigungspraxis heraus war weiterhin ein – wohl bundesweit einmaliger – Trend zu erkennen, gebrauchte Krankenkraftwagen am Berliner Markt einzusetzen. Die Sorge eines Teils der Unternehmen, dass daraus nicht unerhebliche Qualitätsunterschiede in der Beförderungspraxis resultieren, erscheint unter diesen Gesichtspunkten nicht unbegründet.

## 3.2 Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement

Das Jahr 2007 war politisch für die Innung schwerpunktmäßig von der Diskussion um die Umsetzung des Luftreinhalteplans, die Einführung der Umweltzone in Berlin und Maßnahmen der Luftreinhaltung in Brandenburg geprägt. Das spiegelte sich auch in den Gesprächen mit politischen Repräsentanten der Länderregierungen und der Landesparlamente wider.

### Gespräch mit Umweltsenatorin Katrin Lompscher

Durch Neuzuschnitt der Senatsressorts nach der Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin im Herbst 2006 wechselte die Zuständigkeit für das Umweltressort von der Stadtentwicklungsverwaltung zur Gesundheitsverwaltung. In ihrer Funktion als Senatorin für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz zeichnet seither die Senatorin Katrin Lompscher (Linkspartei.PDS) auch für Umwelt verantwortlich.

Zu einem ersten Gespräch mit der Ende November 2006 ins Amt berufenen Senatorin

trafen am 25. Januar 2007 der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider zusammen. Neben einer Vorstellung des Verbandes und der die Unternehmen berührenden Themenfelder standen Fragen zum 2008 wirksam werdenden Umweltzonenkonzept – insbesondere hinsichtlich noch festzulegender Ausnahmeregelungen –, zur Privilegierung zertifizierter Entsorgungsfachbetriebe bei Genehmigungen und Gebühren und zur Situation der privaten Krankentransportunternehmen im Mittelpunkt des Gesprächs.

## Gespräch mit Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer

Zu einem ersten Gespräch nach der Senatsneubildung Ende 2006 mit der Senatorin für Stadtentwicklung Ingeborg Junge-Reyer trafen der Innungsvorsitzende Michael Eichen und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider am 06. Februar 2007 zusammen. Erörtert wurden sich aus dem Ressortneuzuschnitt ergebende Fragestellungen zur Umsetzung des Luftreinhalteplans für Berlin, die weitere Verfahrensweise bei der Fortentwicklung und Umsetzung solcher Konzepte wie des Planwerks Innenstadt, des tangentialen Ableitungskonzepts mit verbesserten Umfahrungsmöglichkeiten der Innenstadt von Berlin für den LKW-Verkehr und der Lärminderungsplanung in der Hauptstadt. Auch die Haltung Berlins und die der Innung zum von der Bundesregierung vorgelegten Modell der Harmonisierung im Zusammenhang mit der LKW-Maut sowie des in einzelnen Bundesländern gestatteten Einsatzes sogenannter Euro-Combis wurden erörtert.

Ferner standen die Genehmigungspraxis bei der Patientenbeförderung mit sogenannten Tragestuhlwagen und die Befürchtungen des privaten Krankentransportgewerbes beim Einsatz derartiger Fahrzeuge sowie verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin auf der Tagesordnung des Gesprächs. Junge-Reyer würdigte dabei ausdrücklich das Engagement der Innung und ihrer Mitglieder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf den LKW-Verkehr und die Problematik des toten Winkels am LKW.

## Gespräch mit dem verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus

Verkehrspolitische Themen wurden bei einem ersten Zusammentreffen Eichens und Bretschneiders mit dem neuen verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus, Rainer Ueckert, und dem Verkehrsreferenten der Fraktion, Norbert Loga, am 24. Januar 2007 in der Geschäftsstelle der Innung erörtert. Dabei ging es u. a. um Tempo 30 im Hauptstraßennetz, verschiedene Konzepte des Senats zur Verkehrspolitik und um Fragen der Luftreinhaltung und Lärmminderung in Berlin. Intensiv erörtert wurden die zu erwartenden Auswirkungen des Luftreinhalteplans auf das Gewerbe sowie Fragestellungen der Kennzeichnung von Fahrzeugen bei Einrichtung der vorgesehenen Umweltzone.

## Gespräch mit Staatssekretärin Dorette König

Ein Informationsaustausch mit der Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Dorette König führten der Vorsitzende der Innung,

Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider am 17. September 2006.

Erörtert wurden u. a. die Überlegungen der EU, die Regelungen des Berufszugangs zu novellieren, die bestehenden und sich in einigen Jahren ändernden Bedingungen zur Kabotage und zur Arbeitnehmerfreizügigkeit zwischen Deutschland und den seit 2004 der EU angehörenden Staaten Mittel- und Osteuropas sowie noch offene Fragen in Umsetzung der ab 2008/2009 geltenden Festlegungen zur Berufskraftfahrerausbildung im Güter- und Personenverkehr.

Auch Themen der Verkehrssicherheitsarbeit, der Luftreinhaltung und der seitens des Ministeriums angestrebten Planungsänderungen beim Infrastrukturausbau waren Gesprächsgegenstand.

## Forum Lärmminderungsplanung

Am 12. Dezember 2007 hatte die Berliner Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz zu einer weiteren Zusammenkunft des Forums Lärmminderung eingeladen, dass die Arbeiten der Lärmminderungsplanung begleitet. Auch die Fuhrgewerbe-Innung ist in dieses Forum eingebunden. In verschiedenen, unter Lärmgesichtspunkten als kritisch beurteilten Stadtgebieten werden Untersuchungen durchgeführt, mit denen geeignete Maßnahmen zur Lärmminderung entwickelt werden. Dabei wird und wurde deutlich, dass vielfach nur die bekannten verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen wie Tempo 30, LKW-Durchfahrtsverbote u. ä. geeignet erscheinen. Allerdings werden vielfach auch Änderungen des Fahrbahnbelags oder bauliche Änderungen bei Straßenbahntrassen als wirkungsvoll eingeschätzt.

Kritisch beurteilt die Innung in diesem Prozess, dass in verschiedenen Fällen lediglich Verdrängungseffekte erzielbar sind bzw. die geprüften Maßnahmen keinerlei oder lediglich minimale Effekte der Lärmminderung erzielen. Am Beispiel Potsdamer Straße im Bereich Mitte/Schöneberg wurde zudem deutlich, dass eine vor vielen Jahren mögliche andere Verkehrsplanung zwischen den Kanaluferstraßen und dem Autobahndreieck Schöneberg heute beklagte verkehrliche Auswirkungen in der Potsdamer Straße vermieden oder zumindest gemildert hätte.

Die europäischen und nationalen Vorschriften zur Lärmminderungsplanung verpflichten die Kommunen zur Erstellung von Lärmkarten und Lärmminderungsplänen. Berlin hatte in den zurückliegenden Jahren hierzu bereits in verschiedenen Bezirken Modellprojekte innitiiert, die von der Innung und anderen Verbänden sowie den Kammern ebenso begleitet wurden wie die jetzigen Planungen.

## Bekämpfung der Schwarzarbeit in Berlin und Brandenburg

Zu einem erneuten Informationsaustausch kamen Ende März 2007 Vertreter der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) der Zollverwaltung, des BAG, der Berliner Erlaubnisbehörde, der Polizei, der Berufsgenossenschaft und der Organisationen des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg zusammen. Informiert wurde dabei über Aktionen und deren Ergebnisse zur Eindämmung illegaler Beschäftigung im Transportgewerbe. Neben Schwerpunktkontrollen der FKS, des BAG und der Polizei wurden auch Betriebsprüfungen vorgenommen. Im Ergebnis der Überprüfungen wurden verschiedene Ermittlungs- und Strafverfahren eingeleitet.

## Arbeitsgruppen zur Umsetzung der Berufskraftfahrerqualifizierung

Im Dialog zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Landesamt für Bürger- und Ordnungsgelegenheiten für Berlin, dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung und dem Landesamt für Bauen und Verkehr für Brandenburg, den

regionalen Verkehrs- und Fahrlehrerverbänden begannen im vergangenen Jahr die Erörterung zur Umsetzung der ab 2008 zunächst für Busfahrer, ab 2009 auch für LKW-Fahrer geltenden Bestimmungen der sogenannten obligatorischen Berufskraftfahrerqualifikation. In ersten Zusammenkünften wurden die bislang auf Bundesebene und die zwischen dem Bund und den Ländern erzielten Vereinbarungen vorgestellt. Noch offene Fragestellungen wurden in einem kleineren Arbeitskreis, in den die Innung eingebunden war, diskutiert. Erste Tendenzen der Klärung waren Ende 2007 bereits erkennbar, allerdings wurde der Prozess im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen.

### 3.3 Gebündelte Interessenvertretung gemeinsam mit anderen Organisationen

Das siebente Fastenfischessen des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) im März 2007 war traditionell wieder hervorragend besucht. Dabei kamen rund 100 Gäste beim bdo zusammen. Darunter auch zahlreiche Abgeordnete des Deutschen Bundestages, die den alljährlichen Austausch beim Spitzenverband der deutschen Busbranche immer wieder gerne suchen. Unter den zahlreichen Abgeordneten waren u. a. Ernst Hinsken, Tourismusbeauftragter der Bundesregierung, Marlene Mortler, Vorsitzende des Tourismusausschusses, Eduard Oswald, Vorsitzender des Finanzausschusses, Klaus Brähmig, Vorsitzender der AG Tourismus der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und Ernst Burgbacher, tourismuspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion.

Im Brennpunkt der Eröffnungsrede von Präsident Wolfgang Steinbrück standen die im April 2007 in Kraft tretenden Lenk- und Ruhezeiten im Bustourismus sowie die bevorstehende Novellierung der Verordnung 1191/69 im Nahverkehr. Seitens der Innung waren der Vorsitzende Michael Eichen, der stellvertretende Vorsitzende und bdo-Vorstandsmitglied Lothar Kastner, Innungs-geschäftsführer Gerd Bretschneider und ehrenamtlich in den bdo-Gremien engagierte Mitgliedsunternehmer präsent.

Ergänzt wurde das gewerbepolitische Wirken der Innung im Rahmen gebündelter Interessenvertretung um gemeinsame Initiativen mit anderen Organisationen wie den regionalen Industrie- und Handelskammern, der Vereinigung der Unternehmensverbände und der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg. Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft informiert die Innung im Rahmen des vierteljährlich erscheinenden Parlamentarierbriefs die Abgeordneten der Landesparlamente in Berlin und Brandenburg, die Berliner und Brandenburger Abgeordneten im Deutschen Bundestag und im Europäischen Parlament über gewerbepolitische Initiativen und Forderungen an die Politik.

Weiter intensiviert wurde 2007 die Zusammenarbeit mit dem LPR Landesverband Private Rettungsdienste Berlin im Bereich Krankentransporte. So fanden in enger Abstimmung zwischen Innung und LPR bzw. gemeinsam Gespräche mit den zuständigen Behörden in Berlin und Brandenburg statt, wobei nach wie vor Fragen der Genehmigungs- und Zulassungspraxis im Mittelpunkt standen. Auch der Kontakt zu den Verkehrsverbänden der angrenzenden Bundesländer wurde weiter intensiviert. Verschiedene Verbandsveranstaltungen wurden zum gewerbepolitischen Meinungsaustausch und zur Artikulation aktueller Forderungen an die Landes- und Bundespolitik genutzt.

### 3.4 Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen

#### Jahresmitgliederversammlung 2007

Ist der Hybrid-Antrieb für LKW und Bus die künftige Antriebsalternative im Stadtverkehr? Welche Antwort auf diese Frage die richtige ist, stand im Mittelpunkt des öffentlichen Teils der Mitgliederversammlung am 6. Oktober 2007 im Novotel am Tiergarten in Berlin. Vor rund 120 Mitgliedern und Gästen des Verbandes stellte Falk Fiala, General Manager Region Ost der Volvo Truck Center Deutschland GmbH, die bisherigen Entwicklungs- und Erprobungsresultate des schwedischen Nutzfahrzeugherstellers im Hin-

blick auf den Einsatz von Hybridtechnologien im Nutzfahrzeugsegment vor.

Neben rund 100 Mitgliedern nahmen wieder zahlreiche Gäste an der Versammlung teil, darunter Falk Fiala und Burkhard Zech (1. u. 2. v. l) vom Hersteller Volvo

Zur Thematik Umweltzone und damit einhergehenden wirtschaftlichen Bedingungen nahm Volkmar Strauch, Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen in seinem Beitrag Stellung. Er ging dabei auch auf Forderungen der Innung ein, bei der Bearbeitung von Anträgen auf Ausnahmegenehmigungen bei Einführung der Umweltzone Anfang 2008 zu verhindern, dass betriebliche Existenzen gefährdet werden.

Falk Fiala informiert zur Thematik Hybrid-Antrieb

Im vorausgehenden internen Teil der Mitgliederversammlung, bei dem satzungsgemäße Aufgaben im Mittelpunkt standen, wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder Michael Eichen (Ursula Eichen Schnelltransporte, Vorsitzender), Lothar Kastner (Bus-Verkehr Berlin KG, stellvertretender Vorsitzender) und Ulrich Schulz (Richter & Schulz oHG, Vorstandsmitglied) in geheimer Wahl jeweils einstimmig in ihren Ämtern bestätigt. Auch die bisherigen Rechnungsprüfer der Innung, Michael Bauer und Günter Heinze, erhielten erneut das einstimmige Votum der Mitglieder.

Zuvor hatten Eichen im Bericht des Vorstandes und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider im Bericht der Geschäftsführung die bestimmenden Themen des Jahres 2006, aber auch aktuelle Entwicklungen mit Auswirkungen für die Güter- und Personenverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg in Erinnerung gerufen. Dabei gingen sie vor allem auf sozialrechtliche und -politische Themen wie die Einführung des digitalen Kontrollgeräts, die Änderungen der Arbeitszeit- und Sozialvorschriften für das Fahrpersonal sowie die gegenwärtige Mindestlohndebatte für Postbeschäftigte, aber auch die Umweltdiskussion ein.

Der Dank der Innung galt 2007 dem Hersteller Volvo – und dabei insbesondere dessen Repräsentanten Falk Fiala und Burkhard Zech – für die Unterstützung der Veranstaltung, die zum Gelingen der Mitgliederversammlung beigetragen hat.

## Fachgruppenversammlung Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau

Über 50 Unternehmer der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau konnten Innungsvorstand Ulrich Schulz und Fachgruppensprecher Bernhard Lemmé am 01. Februar 2007 zur Fachgruppenversammlung begrüßen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen die Änderungen im Nachweisrecht bei der Entsorgung von Abfällen und rechtliche Rahmenbedingungen und vorgesehene Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zur Lärmminderung in der Region Berlin-Brandenburg.

Zum Thema Nachweisrecht referierte Ulf Berger, Leiter der Sonderabfallbehörde in der

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz über die anstehenden bzw. in Kraft getretenen Änderungen. Im zweiten Teil der Zusammenkunft rief Innungsgschäftsführer Gerd Bretschneider den Vortrag von Dr. Manfred Breitenkamp aus der Umweltverwaltung anlässlich der Jahresmitgliederversammlung der Innung im Jahr 2005 in Erinnerung und erläuterte in kurzen Zügen nochmals die für Transportunternehmen relevanten Eckpunkte des Luftreinhalteplans für Berlin.

Ferner informierte er über die vorgesehenen Maßnahmen in verschiedenen Städten Brandenburgs sowie über die Hintergründe der in Berlin vorgesehenen Lärmminderungsmaßnahmen im Verkehrsbereich in den Nachstunden.

## Unternehmer- und Fahrerschulungen zum digitalen Kontrollgerät

Die schon traditionellen Veranstaltungen der Winterwerkstatt, die von der Innung in den Wintermonaten eines jeden Jahres angeboten werden, fanden auch 2007 Anklang in den Unternehmen. Das bewies die hohe Teilnehmerzahl der durchgeführten Veranstaltungen. Bereits im Jahr zuvor hatte die Innung mehrere Informationsveranstaltungen zum digitalen Kontrollgerät durchgeführt, die auf großes Interesse gestoßen waren.

Carsten Landwehr, Tachex GmbH, informiert über den richtigen Umgang mit dem digitalen Kontrollgerät

Da weiterhin Anfragen sowohl zum Umgang mit dem Gerät und den rechtlichen Rahmenbedingungen als auch zu geeigneter Hard- und Software für die Datenübertragung und -auswertung bei der Innung eingingen, wurden im Rahmen der Winterwerkstatt Informationsveranstaltungen für Unternehmer, Disponenten und Fahrpersonal angeboten und durchgeführt. Die Resonanz auf die Angebote der Innung machte es erforderlich, Wiederholungsveranstaltungen anzubieten. Statt nur – wie ursprünglich geplant – einer Fahrerschulung fanden vier Schulungsveranstaltungen allein für Kraftfahrer statt.

## Informationsveranstaltung „Unternehmensnachfolge“

Wiederkehrende Anfragen aus Mitgliedsbetrieben zur Thematik „Unternehmensnachfolge“ waren Anlass für die Innung, sich auch dieser Thematik im Rahmen der „Winterwerkstatt“ zu befassen. Das auch dieses Veranstaltungsangebot das Interesse der Mitglieder traf, bewies die Resonanz: rund 30 Unternehmer, z. T. gemeinsam mit dem potentiellen Nachfolger, waren der Einladung am 08. Februar 2007 ins Innungshaus gefolgt, um von RA Dr. Peter Sander einen Vortrag zu den verschiedenen Arten der Unternehmensnachfolge und den dabei zu beachtenden Aspekten zu hören sowie Antworten auf konkrete Fragestellungen zu erhalten.

Zunächst wurde ein Überblick über die wichtigsten organisatorischen, wirtschaftlichen, finanziellen, steuerlichen und rechtlichen Fragen gegeben, ehe die verschiedenen Möglichkeiten der Unternehmensnachfolge erläuterte wurden. Neben der Übergabe an Familienangehörige skizzierte der Referent dabei die Übertragung an bisherige Mitarbeiter des Unternehmens oder den Verkauf an Dritte.

Rechtliche Möglichkeiten und Notwendigkeiten der Vertragsgestaltung riss er dabei ebenso an wie die Möglichkeiten der Unternehmensbewertung, nach denen der bisherige Unternehmer ermitteln kann, wie sich die Werthaltigkeit des Betriebs für die Verhandlungen mit dem Nachfolger bemessen lässt.

### Besichtigung der Gedenkstätte Hohenschönhausen

Neben gewerbespezifischen Themenveranstaltungen bietet die Innung im Rahmen ihrer jährlichen Winterwerkstatt auch Veranstaltung von allgemeinem Interesse an. Im Berichtsjahr hatten sich die Mitglieder für einen Besuch der Gedenkstätte Berlin-Hohenschönhausen entschieden. Am Samstag, den 24. Februar 2007 haben rund 30 Mitglieder bzw. Mitarbeiter aus Innungsbetrieben an der Besichtigung dieser Gedenkstätte, die sich im ehemaligen Stasi-Untersuchungsgefängnis befindet, teilgenommen. Bei der Besichtigung führten ehemalige Häftlinge die Besucher durch das Gefängnis und informieren sie über die Haftbedingungen und Verhörmethoden des DDR-Staatssicherheitsdienstes.

### Neue und überarbeitete Informationsbroschüren, Übersichten und Merkblätter

Im Zusammenhang mit den zum 11. April 2007 in Kraft tretenden Änderungen hat die Geschäftstelle der Innung ihre Informationsbroschüre „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ grundlegend überarbeitet. Zur besseren Übersicht über die Änderungen gegenüber den vorherigen Regelungen, wurde zudem eine Übersicht über die Lenk- und Ruhezeitenvorschriften für den Güterkraftverkehr und im Gelegenheits- und Linienverkehr erarbeitet.

Neben den bereits vorhandenen Merkblättern hat die Innung in Zusammenarbeit mit der Fachvereinigung Omnibus und Touristik im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen ein neues Merkblatt erstellt, welches Organisatoren von Gruppenausflügen mit Omnibussen neben allgemeinen Regelungen auch über die wichtigsten Arbeitszeitregelungen für Omnibusfahrer in Europa informiert.

Ferner wurde 2007 der von der Innung herausgegebene Leitfaden „Containergestellung“ überarbeitet.

## 3.5 Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

### Tag der Verkehrssicherheit

Erstmals fand auf Initiative und unter Leitung und Verantwortung der Innung am 16. Juni 2007 ein „Tag der Verkehrssicherheit in Berlin und Brandenburg“ mit dem Schwerpunkt LKW statt. Ziel war es, gemeinsam mit verschiedenen Aktionspartnern das Engagement der Branche und des Verbandes für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Region Berlin-Brandenburg zu stärken. Die bewusst als Familientag für Verkehrssicherheit organisierte Veranstaltung lockte an diesem Samstag, dem bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit, weit mehr Teilnehmer und Besucher in das ADAC-Fahrsicherheitszentrum Linthe als ursprünglich gedacht.

Empfang zum Tag der Verkehrssicherheit im Fahrsicherheitszentrum Linthe

Für die meisten aktiven Teilnehmer – fast 600 LKW- und PKW-Fahrer – bot sich erstmals bei einem dynamischen Fahrsicherheitstraining Gelegenheit, sich vom Bremsverhalten einer Sattelzugmaschine, eines Solo-LKW oder eines PKW auf simulierter eisglatter Fahrbahn zu überzeugen. Dabei standen LKW und PKW der verschiedensten Hersteller zu Verfügung. Die Interessenten kamen nicht nur aus Berlin und Brandenburg, sondern – auf Einladung verschiedener Aktionspartner – auch aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

Zwar war das praktische Fahrprogramm die Hauptattraktion. Aber neben den eigenen Grenzwerterfahrungen auf den verschiedenen Modulstrecken standen auch Sattelzugmaschinen sowie ein Lastzug für normale Probefahrten auf dem 1600 m langen Rundkurs bereit. Dieses Herstellerangebot wurde fast pausenlos genutzt. Und während sich die Transportprofis ausführlich den LKW und PKW widmeten, konnte der jüngere Nachwuchs das Kinderprogramm durchlaufen.

Mit LKW und PKW konnten Elemente von Fahrsicherheitstrainings live „erfahren“ werden.

Dagmar Lay D. & The Music-Family sorgten gemeinsam mit dem Privatsender starfm 87,9 für die akustische Untermalung. Wer dann noch den etwas besonderen Kick suchte, brauchte sich nur mit einem der „Offroad-Taxis“ über den recht unwegsamen Berg- und Talkurs chauffieren zu lassen.

## Aktion „Toter Winkel“ 2007

„Brummi und Bus zum Anfassen“, hieß es auch 2007 wieder, um den Inhalt der Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“ zusammenfassen, die von Unternehmen der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. im 13. Jahr in Folge unterstützt wurde. Güterkraftverkehrs- und Omnibusunternehmen der Fuhrgewerbe-Innung ermöglichen wieder durch die ehrenamtliche Gestellung ihrer Fahrzeuge in den Berliner Stadtbezirken die Demonstration der Tücken des toten Winkels, der bestimmte Fahrzeugbereiche für den Kraftfahrer nicht einsehbar macht. Nach Einschätzung der Innung zahlt sich das Engagement aller Aktionsteilnehmer zunehmend aus. Ausdruck hierfür sind nicht allein die Unfallzahlen, sondern die auch bei vielfältigen anderen Anlässen deutlich werdenden Diskussionen zu dieser Thematik.

## Workshop über Ursachen, Gefahren und Minderungspotentiale des toten Winkels am Nutzfahrzeug

Am 08. Mai 2007 begrüßte die Innung rund 60 Teilnehmer aus Verbänden, Organisationen und Verwaltungen, aus Verkehrswachten und von der Polizei Berlins und Brandenburgs zu einem Workshop, bei dem aktuelle Entwicklungen aus der Ursachenforschung zum toten Winkel sowie rechtliche und technische Vorhaben zur Minderung der Gefahren dieses Phänomens beleuchtet wurden. Experten aus Gutachterorganisationen, von der Polizei und aus der Nutzfahrzeugindustrie informierten dabei über neueste Erkenntnisse und Initiativen. Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin und des Ministeriums für Infrastruktur und Raumentwicklung des Landes Brandenburg überbrachten neben den Grußworten der Senatorin bzw. des Ministers Informationen über die Aktivitäten beider Länder zu mehr Verkehrssicherheit unter dem Gesichtspunkt Nutzfahrzeugverkehr und toter Winkel. Ein Repräsentant der Stadt Amsterdam, wo man der Thematik ebenfalls seit langem ein hohes Maß an Aufmerksamkeit zuwendet, berichtete über die in den Niederlanden gesammelten Erfahrungen und eingeleiteten Maßnahmen.

Die Veranstaltung bildete einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Region und zur weiteren Sensibilisierung des Gewerbes, aber auch der Öffentlichkeit

und wichtiger Multiplikatoren für diese Thematik. Sie war darüber hinaus Ausdruck des Engagements der Innung im Rahmen der mit der Unterzeichnung der Europäischen Charta für Verkehrssicherheit vor zwei Jahren verbunden Verpflichtungen.

## Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010

Am 21. Juni 2007 fand das 5. Berliner Forum Verkehrssicherheit bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung statt. In Verantwortung des Leiters des Referats Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik und Verkehrsentwicklungsplanung wurden die Ergebnisse der Verkehrsunfallentwicklung des Jahres 2006 vorgestellt, Umsetzungsstand und Fortschreibung des Aktionsprogramm Verkehrssicherheit Berlin 2010 erörtert und der Verkehrssicherheitsbericht 2007 des Landes Berlin verabschiedet.

## 2. Verkehrswirtschaftstreffen der Partner des Verkehrssicherheitsprogramms Brandenburg

Auf Einladung des Ministers für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Reinhold Dellmann, fand am 19. Juni das 2. Verkehrswirtschaftstreffen im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne des Landes Brandenburg auf Schloß Lindstedt in Potsdam statt. Minister Dellmann und die neue, für den Bereich Verkehrssicherheit zuständige Staatssekretärin Dorette König würdigten zunächst die Arbeit des Forums Verkehrssicherheit in den vergangenen 12 Monaten, ehe Vertreter der vier Lenkungsgruppen Mensch, Umfeld, Verkehrswege und Technik über die von der jeweiligen Lenkungsgruppe bearbeiteten oder initiierten Projekte berichteten.

## Verkehrssicherheitskongress Brandenburg

Am 28.11.2007 trafen sich Vertreter der Verkehrspolitik, der Verwaltungen, der Verkehrswirtschaft und der Medien zum jährlichen Verkehrssicherheitskongress des Landes Brandenburg in Potsdam. Die Veranstaltung, eine Initiative des Forums Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg, des Verbandes der Motorjournalisten und des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, informierte über vielfältige Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider erläutert beim Verkehrssicherheitskongress Spiegelsysteme und Sichtfelder am LKW

Über die Gefahren des Toten Winkels an LKW, mögliche Folgen wegen des toten Winkels, das Sichtverhalten im Stadtverkehr beim Rechtsabbiegen sowie die Minderung des toten Winkels durch moderne Spiegeltechnik an LKW informiert die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. gemeinsam mit den Aktionspartnern Unfallanalyse Berlin GBR und Volvo Truck Center Deutschland Niederlassung Ost (Neuseddin) anlässlich dieser Zusammenkunft.

## Brummifest 2007

Es war ein imposanter Anblick, den die Verkehrswacht Berlin gemeinsam mit den Teilnehmern des Fernfahrerstammtischs Berlin und den anderen Aktionspartnern – darunter der Innung – am 16. September 2007 auf dem Parkplatz AVUS-Nordkurve ermöglicht hatten. Kranfahrzeuge, Kipper, Fahrzeuge mit Selbstlader und Vorführ-LKW verschiedener Hersteller, ein LKW- und ein PKW-Überschlagsimulator, ein Rettungsfahrzeug der Berliner Feuerwehr und vieles mehr boten Gelegenheit, sich zu allen Fragen der Verkehrssicherheit rund um das Nutzfahrzeug und das Gewerbe zu informieren. Die Innung war mit einem Infostand präsent und informierte über

Präsentation zum Brummifest 2007

## ACE-Verkehrssicherheitstag – Innung informiert junge Verkehrsteilnehmer zu richtigem Verhalten gegenüber LKW und Bus

Anlässlich des Verkehrssicherheitstages des ACE Auto Clubs Europa am 08.11.2007 in Berlin-Kreuzberg informierten der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider junge Verkehrsteilnehmer, Eltern und Pädagogen über richtiges Verhalten als Fußgänger und Radfahrer gegenüber LKW und Bus. Schwerpunkt bildeten die Gefahren des Toten Winkels und Risiken im Kreuzungsbereich und beim Abbiegen schwerer Fahrzeuge.

## Innung und ESA unterstützen rbb-Aktion „96 Stunden“

„Als Gemeinschaft einer anderen Gemeinschaft zu helfen und einen aktiven Beitrag zur Kinder- und Jugendarbeit in Berlin zu leisten – aus diesem Grund machen wir mit“.

So sah es nicht nur der Sprecher der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V., Bernhard Lemmé (zugleich auch Vorsitzender des Überwachungsausschusses der Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V.), sondern auch alle anderen Unter-nehmerkollegen beider Organisationen, die sich zur Unterstützung der aktuellen rbb-Aktion „96 Stunden“ im Herbst 2007 spontan bereit erklärt hatten.

Neben der Schuttentsorgung übernahmen Innungsbetriebe auch die Anfuhr von Mutterboden.

Auslöser der Mitwirkung war die Anfrage des Rundfunks Berlin-Brandenburg (rbb) bei einzelnen Containerdiensten, beim Abriss des früheren Grünflächenamtes Berlin-Tempelhof anfallende Bauabfälle unentgeltlich zu entsorgen. Dieses Gelände hatten die Pfadfinder im Berliner Süden als neues Vereinsgelände erhalten, nachdem ihr Vereinsheim im Jahr zuvor durch Brandstiftung verloren gegangen ist. Schnell wurden Absprachen getroffen, dass die Aufgabe in Anbetracht der zu erwartenden Transport- und Entsorgungskosten von deutlich über 10.000,- EUR nur durch gemeinsames Handeln zu lösen ist.

rbb-Moderator Uwe Madel würdigte zum Abschluss das Engagement aller Unterstützer.

Unter Koordinierung der Geschäftsstelle der Innung wurden Mitte September neun Container aus fünf Containerdiensten – Mitgliedsunternehmen der Innung und der Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. ESA, vier davon langjährig als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert, einer im erstmaligen Zertifizierungsprozess befindlich – gestellt und im Baufortschritt mehrfach getauscht. Die BSR-Müllverbrennungsanlage Berlin-Ruhleben erklärte sich bereit, die anfallenden 10 t Teerpappe unentgeltlich zu übernehmen. Drei Tage später – die Aktion muss immer in 96 Stunden abgeschlossen sein – waren nicht nur die fünf Containerdienste an dieser Aktion beteiligt, sondern weitere Innungsbetriebe, die unentgeltlich den Ober- und Füllboden von den Lagerplätzen aus Berlin und Brandenburg auf das neue Vereinsgelände transportierten. Insgesamt konnten so über 200 cbm Boden bewegt werden.

## Schlusswort

Wenngleich die Bedingungen für kleine Unternehmen und kleinere Mittelständler in der Region nicht einfacher werden, konnte sich die Mehrzahl der Innungsbetriebe im vergangenen Jahr erfolgreich am Markt behaupten. Gemeinsam haben die Betriebe und ihr Verband darüber hinaus engagierte Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit geleistet, um das Image des Gewerbes zu verbessern. Daraus resultierend und nicht zuletzt aufgrund der hervorragenden Betreuungsqualität konnte die Innung so viele Neumitglieder gewinnen, dass die jahrelange Balance aus Betriebsaufgaben und Neumitgliedschaften 2007 einem positiven Mitgliedersaldo gewichen ist. Daraus möglichst einen Trend zu machen, wird neben der weiterhin zu leistenden qualitativ anspruchsvollen gewerbepolitischen und der Betreuungsarbeit eines der Hauptziele der Innung sein.