Geschäftsbericht für das Jahr 2012

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

125 Jahre

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

G E D E N K T A F E L

2012 verließen uns unsere Mitglieder

Ulrich Rieck

Günther Schmidt

Wir werden das Andenken der Verstorbenen in Ehren bewahren.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
1.	Politische und wirtschaftliche Entwicklung 2012	6
1.1	Internationales Umfeld	7
1.2	Wirtschaftliche Entwicklung im Euro-Währungsgebiet	11
1.3	Wirtschaftsentwicklung in Deutschland	14
1.4	Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg	22
1.5	Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt	25
1.5.1	Entwicklung im Güterverkehr	25
1.5.2	Entwicklung im Omnibusverkehr	36
2.	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer	40
2.1	Europäische Politik und EU-Recht	40
2.2	Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	41
2.3	Straßenverkehrsrecht	43
2.4	Umwelt- und Abfallrecht	44
2.5	Arbeits- und Sozialrecht	45
2.6	Steuer- und Abgabenrecht	46
3.	Tätigkeit der Innung 2012	47
3.1	Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region	47
3.2	Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung 2012	50
3.3	Verkehrssicherheitsarbeit	58

Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

das vergangene Jahr stand für die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. im Zeichen ihres 125-jährigen Gründungsjubiläums. Damit ist die Innung der zweitälteste aktive Unternehmerverband der privaten Verkehrswirtschaft in Deutschland. Zahlreiche Mitglieder und ihre Familien sowie Gäste aus Politik, Verwaltung, Kammern, Verbänden, der Fahrzeugindustrie und gewerbenaher Dienstleister begingen im März 2012 gemeinsam mit der Innung dieses herausragende Ereignis in einer Festveranstaltung im Berliner Hotel Adlon und bei einem eindrucksvollen Festabend in der Großen Orangerie des Schlosses Charlottenburg.

Das Jubiläum bot Anlass, auf eine eindrucksvolle Verbandsgeschichte Rückschau zu halten und sich der gewerbepolitischen Schwerpunkte der zurückliegenden Jahrzehnte zu erinnern. Erkennbar hierbei waren Themen, die in den jeweiligen historischen Zeitläufen eingebettet waren, aber ebenso sehr auch Themen, die das Transportgewerbe und seinen Verband von Anfang an bis in die heutige Zeit begleiten. Die anlässlich des Jubiläums veröffentlichte Chronik bietet den Raum, sich all das noch einmal ins Gedächtnis zu rufen.

Das Jubiläum hat aber auch deutlich werden lassen, dass die Innung und ihre Repräsentanten neben allem Traditionsverständnis immer auch aufgeschlossen waren, Neues zu wagen, Neues zu begleiten und die Mitglieder bei aktuellen Entwicklungen zu unterstützen. Es war, ist und bleibt Verpflichtung, sich zur Unternehmens- und Verbandstradition zu bekennen, ohne in ihr zu verharren. Die Aufgeschlossenheit Modernem gegenüber ist Erfordernis eines erfolgreichen Verbands, ebenso wie die Chance, als aktive und zeitgemäße Interessenvertretung wahrgenommen zu werden.

Diesen Weg erfolgreich weiter zu beschreiten, wird auch weiterhin unser Anliegen sein und in den nächsten Jahren unser verbandspolitisches Wirken prägen.

Danken möchten wir in diesem Zusammenhang allen, die mit der Ausübung ehrenamtlicher Funktionen für die Innung zu unserem erfolgreichen Wirken beitragen. Dank gilt unseren Mitgliedern für die Verbandstreue und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Innung und ihrer Tochtergesellschaften für ihre engagierte Tätigkeit.

Berlin im Sommer 2013

Ulrich Schulz
Vorsitzender

Lothar Kastner
stellv. Vorsitzender

Karl-Heinz Deubel
Vorstandsmitglied

Lieselotte Raunhardt
Ehrenvorsitzende

Michael Eichen
Ehrenvorsitzender

1. Politische und wirtschaftliche Entwicklung 2012

Vor dem Hintergrund der an Einfluss verlierenden bremsenden Effekte in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften und der sich graduell verstärkenden Dynamik in den Schwellenländern ist 2013 mit einer leichten Besserung der globalen Konjunktur zu rechnen.

Die Staatsschuldenkrise im Euro-Raum sowie die geldpolitischen Maßnahmen seitens der großen Zentralbanken in einem gedämpften konjunkturellen Umfeld prägten im vergangenen Jahr auch das Bild an den Kapital- und Devisenmärkten. Vor dem Hintergrund sich eintrübender Konjunkturperspektiven beschloss der EZB-Rat Anfang Juli 2012, die drei Leitzinssätze um jeweils einen Viertel Prozentpunkt abzusenken. Der Hauptrefinanzierungssatz liegt damit aktuell auf dem Rekordtief von 0,75 %, der Satz für die Nutzung der Einlagefazilität gar bei 0 %. Daneben wurden weitere Beschlüsse zu geldpolitischen Sondermaßnahmen gefasst, darunter vor allem ein neues Programm für geldpolitische Outright-Geschäfte an den Sekundärmärkten für Staatsanleihen im Euro-Währungsgebiet. Käufe von Staatsanleihen eines Mitgliedslandes der Währungsunion im Rahmen dieses Programms können zeitlich und quantitativ unbegrenzt durchgeführt werden, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass das Mitgliedsland ein Anpassungsprogramm durchläuft und die damit verbundene Konditionalität vollständig einhält. Bisher wurden im Rahmen des neuen Programms noch keine Staatsanleihen erworben.

Auch in Deutschland hat die gesamtwirtschaftliche Expansion im Jahr 2012 an Schwung eingebüßt. Das reale Bruttoinlandsprodukt ist im Berichtszeitraum mit 0,7 % nur moderat gestiegen, nach sehr kräftigen Zuwächsen von 4,25 % und 3 % in den Jahren 2010 und 2011. Das Wirtschaftswachstum blieb damit zuletzt unter der Potenzialrate, die auf 1,25 % geschätzt wird. Gleichwohl hat sich die gesamtwirtschaftliche Aktivität im Korridor der Normalauslastung bewegt, und die Unternehmen meldeten überwiegend eine gute oder zumindest befriedigende Wirtschaftslage. Der Anstieg der Verbraucherpreise, zu dem Energie und Nahrungsmittel weiterhin überproportional beitrugen, flachte sich ein wenig ab und zwar auf 2,0 % in nationaler Abgrenzung (VPI) und auf 2,1 % in der harmonisierten Definition (HVPI).

	Reales Bruttoinlandsprodukt		Verbraucherpreise 1)		Leistungsbilanzsaldo		Arbeitslosenquote 2)	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012 3)	2011	2012 3)
Land bzw. Wirtschaftsraum	Veränderung gegenüber Vorjahr in %				in % des BIP		in %	
EWU	1,4	-0,6	2,7	2,5	0,1	1,2	10,2	11,4
Großbritannien	0,9	0,0	4,5	2,8	-1,4	3) -3,3	8,0	3) 8,1
USA	1,8	2,2	3,2	2,1	-3,1	3) -3,1	8,9	8,1
Japan	-0,6	1,9	-0,3	0,0	2,0	1,0	4,6	4,4
China	9,3	7,8	5,4	2,6	2,8	2,6	.	.
Indien	7,5	4,1	9,6	9,7	-3,4	3) -3,8	.	.
Brasilien	2,7	0,9	6,6	5,4	-2,1	-2,4	6,0	5,5
Russland	4,3	3,4	8,4	5,1	5,2	4,1	6,6	5,7

Quellen: IWF, EZB, Eurostat, nationale Statistiken. 1 Für EWU und Großbritannien Harmonisierter Verbraucherpreisindex. 2 Arbeitslosenquote nach nationaler Definition; für EWU und Großbritannien standardisierte Quote. 3 Vorausschätzungen des IWF (World Economic Outlook, Oktober 2012).

Abbildung 1: Makroökonomische Eckdaten ausgewählter Volkswirtschaften
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2012

Die konjunkturelle Verlangsamung schlug sich in Deutschland jedoch nicht in den Staatsfinanzen nieder, da die hierfür wichtige Entgelt- und Arbeitsmarktentwicklung im Jahresdurchschnitt stabil war. Der staatliche Gesamthaushalt hat im Jahr 2012 mit einem leichten Plus von 0,2 % des Bruttoinlandsprodukts abgeschlossen. Dabei wurde ein immer noch spürbares Defizit bei den Gebietskörperschaften durch einen Überschuss der Sozialversicherungen verdeckt.

1.1 Internationales Umfeld

Trotz zunächst günstiger Signale zum Auftakt des Jahres 2012 blieb die Expansion der Weltwirtschaft im weiteren Jahresverlauf verhalten. Dies dürfte zum Teil den Entwicklungen im Euro-Raum, die sich mehrfach krisenhaft zuspitzten und über das ganze Jahr hin im Fokus des öffentlichen Interesses standen, sowie ihren Ausstrahleffekten auf andere Länder geschuldet gewesen sein. Die Volkswirtschaften Großbritanniens und Japans konnten sich ebenfalls rezessiven Tendenzen nicht entziehen, wozu jedoch länderspezifische Probleme maßgeblich beigetragen haben. Ein wichtiger und zudem global wirksamer Bremsfaktor war die erneut deutliche Verteuerung von Rohöl im Winter 2012.

Ungeachtet der globalen Konjunkturflaute übertraf die US-Dollar-Notierung für die Sorte Brent im Jahresdurchschnitt sogar noch leicht ihr Rekordniveau von 2011. Die US-Wirtschaft blieb hingegen trotz der Verunsicherungen aufgrund der intensiven Diskussion über die Staatsfinanzen auf ihrem moderaten Wachstumskurs. Retardierenden Einflüssen seitens der Fiskalpolitik wirkte hier unter anderem ein neuer Aufschwung im Wohnungsbau entgegen.

Als bemerkenswert niedrig im historischen Vergleich erwies sich die Dynamik in den Schwellenländern. Nach einer Phase rasanter Expansion, die im Anschluss an die globale Wirtschaftskrise von Normalisierungs- und Aufholprozessen sowie wirtschaftspolitischen Stimuli getragen worden war, hat es nicht nur eine zyklische Beruhigung gegeben, sondern das Wachstum in einigen Volkswirtschaften dieser Ländergruppe scheint auch an seine strukturellen Grenzen gestoßen zu sein. Vor dem Hintergrund der langsam an Einfluss verlierenden bremsenden Effekte in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften und der sich graduell verstärkenden Eigendynamik in den Schwellenländern ist in diesem Jahr mit einer leichten Besserung der globalen Konjunktur zu rechnen.

Die Konjunkturflaute des vergangenen Jahres war im Verarbeitenden Gewerbe besonders ausgeprägt, das typischerweise stärkeren zyklischen Ausschlägen unterliegt als die Gesamtwirtschaft. In den Wintermonaten 2012 konnte die globale Industrieproduktion zunächst noch recht schwungvoll expandieren. Ausschlaggebend hierfür waren aber wohl temporäre Faktoren wie die Erholung nach den Überflutungen in Thailand im Herbst 2011, sodass der Schub alsbald wieder nachließ.

Im Jahresdurchschnitt legte die weltweite Erzeugung in der Industrie lediglich um 3,5 % zu und unterschritt so die mittlere Wachstumsrate in der Aufschwungphase der Jahre 2003 bis 2007 um 1,75 Prozentpunkte. Dabei konnten zwar die aufstrebenden Volkswirtschaften ihren Ausstoß noch ganz erheblich steigern (+ 6 %), während die Produktion in den Industrieländern kaum mehr nach oben ging (+ 0,5 %). Allerdings fiel der Rückstand der Expansionsrate gegenüber ihrem früheren Trend in den Schwellenländern spürbar größer aus. Dies ist ein weiterer Beleg dafür, dass die dortige Wachstumsverlangsamung nicht allein auf die Schwäche der Nachfrage aus den fortgeschrittenen Volkswirtschaften und speziell aus dem Euro-Raum zurückgeführt werden kann. Ausgehend von den asiatischen Schwellenländern mehrten sich aber zum Jahresende 2012 die Hinweise auf eine allmählich anziehende Dynamik im globalen Verarbeitenden Gewerbe. Mit einer höheren Gangart in diesem Sektor dürfte auch das Welthandelsvolumen an Waren wieder etwas stärker wachsen, das im Berichtsjahr nur um 2,25 % ausgeweitet wurde.

Als Barometer der globalen Konjunkturlage haben sich erneut die Preise für Industrierohstoffe erwiesen. Der entsprechende HWWI-Industrieländerindex auf US-Dollar-Basis ist infolge der allgemeinen Nachfrageschwäche im Durchschnitt des abgelaufenen Jahres um 15,75 % eingebrochen. Analog stellt seine spürbare Erholung zum Jahreswechsel 2012/2013 einen Reflex auf die wieder günstigere Einschätzung der aktuellen Situation im Verarbeitenden Gewerbe dar. Demgegenüber spiegeln die Entwicklungen an den internationalen Märkten anderer Rohstoffklassen auch spezifische Einflüsse wider, die zumeist von der jeweiligen Angebotsseite ausgingen. So haben sich Nahrungs- und Genussmittel 2012 nur um 5 % verbilligt, vor allem weil eine schwere Dürre in den USA die Ernteaussichten im Sommer erheblich eintrübte und einen vorübergehenden Preisschub auslöste. Rohöl der Sorte Brent verteuerte sich sogar noch leicht; mit 111,5 US-Dollar musste im Durchschnitt des vergangenen Jahres so viel für ein Fass gezahlt werden wie nie zuvor. Insbesondere die Einschränkung der iranischen Ölexporte durch das Embargo der EU und durch zusätzliche Sanktionen der USA sowie das Risiko schwerwiegender Angebotsbeschneidungen im Fall einer weiteren Eskalation der Situation am Persischen Golf sind wohl für den zeitweise deutlichen Preisanstieg maßgeblich gewesen. Die im letzten Jahresdrittel zu beobachtende Stabilisierung der Notierungen auf erhöhtem Niveau dürfte vor allem auf die Förderkürzungen Saudi-Arabiens zurückzuführen sein.

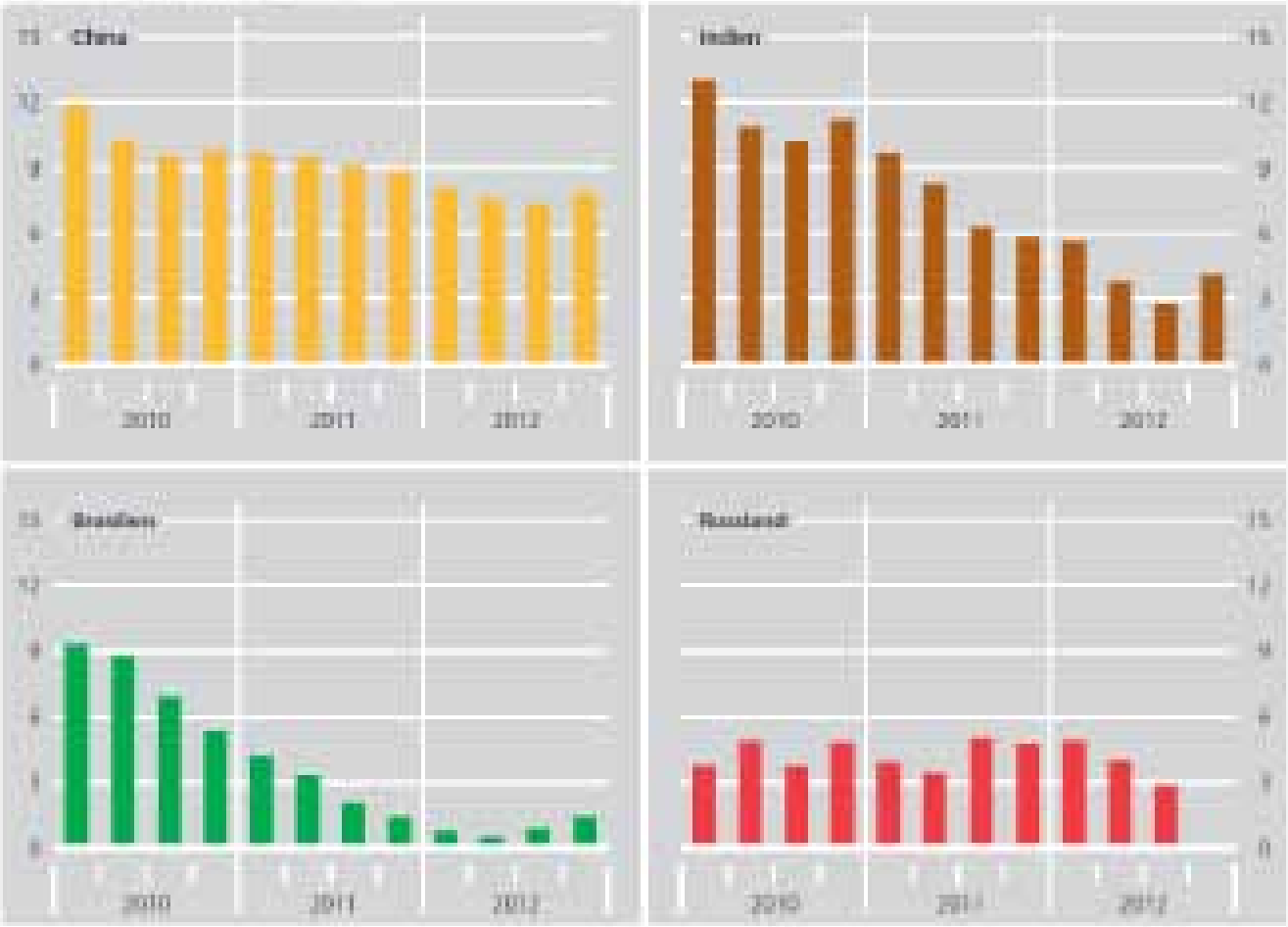


Abbildung 2: Reales Bruttoinlandsprodukt in ausgewählten Schwellenländern
Veränderung gegenüber Vorjahr in %
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2012

Ausgehend von 2,7 % im Jahr 2011 verminderte sich die Teuerungsrate auf der Verbraucherstufe der Industrieländer im vergangenen Jahr auf 2,0 %. Dabei stiegen die Preise für Energieträger nur noch um 3,6 % gegenüber 2011 an, als sie um 12,3 % nach oben geschnellt waren. Zumindest ist der reale Einkommensspielraum der privaten Haushalte in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften durch die Beruhigung des Preisklimas nicht mehr in dem Maße eingeschränkt worden wie zuvor. Der Warenkorb der Konsumenten ohne die volatilen Komponenten Energie und Nahrungsmittel hat sich 2012 fast genauso moderat verteuert wie im Vorjahr (+ 1,6 %).

Im Gegensatz zu anderen Industrieländern konnte die amerikanische Volkswirtschaft 2012 ihren moderaten Expansionskurs halten. Mit einem Plus von 2,25 % legte das reale BIP noch kräftiger zu als im Vorjahr, in dem nicht zuletzt die Auswirkungen des schweren Erdbebens in Japan auf die Automobilindustrie und die starke Ölverteuerung die Wachstumsrate auf 1,75 % gedrückt hatten. Geschuldet war die anhaltende gesamtwirtschaftliche Erholung vor allem der robusten Expansion des privaten Konsums, die sich wiederum auf reale Einkommenssteigerungen stützen konnte. Dazu hat beigetragen, dass sich bei weiterhin nur verhaltenen nominalen Lohnsteigerungen die Teuerungsrate, gemessen am Verbraucherpreisindex, von 3,2 % im Vorjahr auf 2,1 % ermäßigte.

Wichtiger noch dürfte aber die Fortsetzung der Erholung am Arbeitsmarkt gewesen sein. So wurden 2012 per saldo 2,25 Millionen neue Stellen außerhalb der Landwirtschaft in abhängigen Beschäftigungsverhältnissen geschaffen. Der bei Weitem größte Teil der zusätzlichen Arbeitsplätze ist in privaten Dienstleistungsunternehmen entstanden. Abgesehen vom Bergbau, zu dem auch die derzeit stark wachsende Öl- und Gasförderung zählt, ist dies der einzige große Wirtschaftsbereich, dessen Stellenzahl mittlerweile wieder ihren Vorkrisenstand erreicht hat.

Das international eng vernetzte Verarbeitende Gewerbe konnte sich im vergangenen Jahr den Auswirkungen der globalen Nachfrageschwäche nicht entziehen, so dass hier sowohl das Investitionswachstum als auch der Arbeitsplatzaufbau zeitweise stockten.

Bis Januar 2013 rutschte die Erwerbslosenquote auf 7,9 %. Damit unterschritt sie ihren Höchststand vom Oktober 2009 um gut 2 Prozentpunkte. Gleichwohl nahm die Federal Reserve das nach wie vor recht hohe Maß an Unterbeschäftigung 2012 zum Anlass, ihre geldpolitischen Stimulierungsbemühungen fortzusetzen und ihre Kommunikationsstrategie zur Steuerung der Erwartung auf eine ausgedehnte Phase expansiver Politik zu verfeinern.

Die Entwicklung an den Kapitalmärkten wurde im Jahr 2012 vor allem durch die Staatsschuldenkrise im Euro-Raum einerseits sowie durch geldpolitische Maßnahmen seitens der großen Zentralbanken andererseits geprägt. Dazu kamen im Jahresverlauf zunehmende Konjunktursorgen. Die Aussicht auf ein weiteres dreijähriges Refinanzierungsgeschäft des Eurosystems sorgte an den Kapitalmärkten zu Jahresbeginn zunächst für Entspannung, was sich besonders auf die Staatsanleiherenditen der europäischen Peripherieländer auswirkte, die in Erwartung eines erleichterten Kapitalmarktzugangs spürbar sanken. Die beiden Programmländer Portugal und Griechenland konnten von dieser Entwicklung allerdings nicht profitieren. Mit Blick auf Portugal wuchsen die Zweifel, ob die gestiegene Staatsverschuldung auf Dauer tragbar sein werde. Bezogen auf Griechenland beunruhigte die Marktteilnehmer, dass wesentliche Ziele des vereinbarten Hilfsprogramms verfehlt zu werden drohten. Zudem erwiesen sich die Verhandlungen Griechenlands mit privaten Gläubigern über einen möglichen Forderungsverzicht als schwierig. Unter dem Druck, die Voraussetzung für ein erforderlich gewordenes zweites Rettungspaket zu erfüllen, kam es aber schließlich im März 2012 zu einer Einigung, bei der der griechische Staat bis dahin umlaufende eigene Anleihen gegen neue griechische Anleihen mit bis zu 30-jähriger Laufzeit und EFSF-Anleihen mit kürzerer Laufzeit tauschte. Allerdings sorgte die dadurch erreichte Reduktion der griechischen Staatsverschuldung für

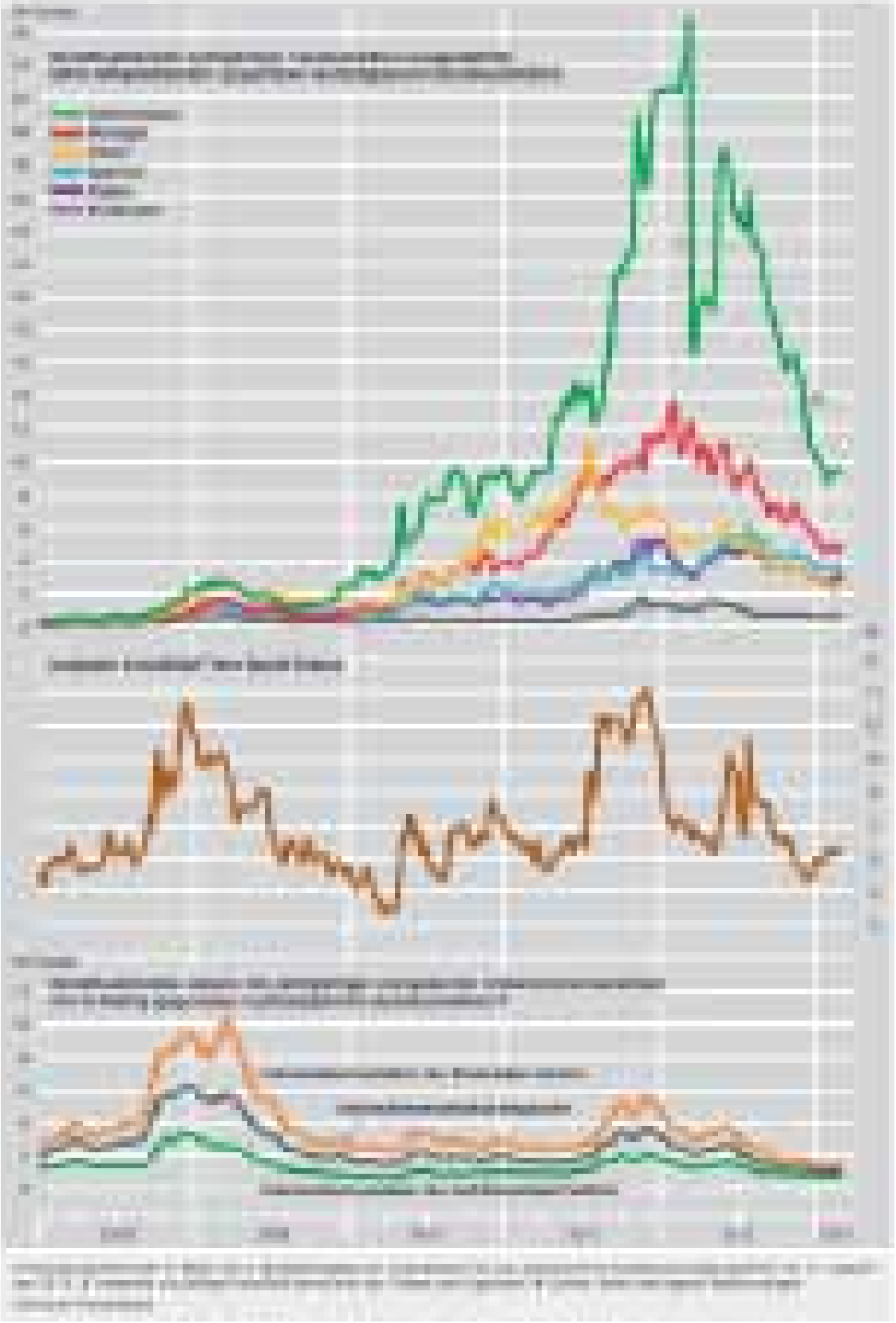


Abbildung 3: Rentenmarkt - Wochendurchschnitte
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2012

keine nachhaltige Beruhigung, da weiterhin Zweifel unter den Marktteilnehmern bestanden, inwieweit sie ausreichen würde. Verstärkt wurde die Unsicherheit durch die Parlamentswahlen im Mai, die zu keiner regierungsfähigen Mehrheit führten, sodass im Juni erneut gewählt werden musste. Dazu rückte die Besorgnis über das spanische Bankensystem und die dortigen öffentlichen Haushalte in den Blickpunkt, wodurch sich in der Folge die Finanzierungsbedingungen aller Peripherieländer spürbar verschlechterten.

Angesichts der zunehmenden Unsicherheit verstärkte sich die Präferenz für liquide, erstklassige Anlagen; „Safe haven"-Flüsse drückten die Renditen in Deutschland, den USA und Japan. So rentierten zehnjährige Bundesanleihen Anfang Juni auf einem neuen historischen Tiefstand bei knapp über 1,0 %. Entsprechend nahm die Spreizung der Anleiherenditen im Euro-Raum in dieser Phase weiter zu. Ohne Berücksichtigung der aufgrund des Anleihetauschs reduzierten griechischen Rendite erreichte die BIP-gewichtete Streuung der Renditen zur Jahresmitte einen neuen Höchststand.

Ende Juli 2012 kam es zu einer Trendumkehr an den Anleihemärkten. Ausschlaggebend waren Äußerungen von EZB-Präsident Draghi, im Rahmen des geldpolitischen Mandats alles Erforderliche zu tun, um den Euro zu erhalten. In der Folgezeit, in der das geplante Anleihekaufprogramm des Eurosystems (Outright Monetary Transactions: OMT) weiter konkretisiert wurde und auch die amerikanische und die japanische Notenbank Anleihekaufprogramme ankündigten, sanken die Renditen der Peripherieländer deutlich. Zugleich nahm auch die Verunsicherung an den Rentenmärkten ab. Die Besorgnis der Marktteilnehmer über die Nachhaltigkeit der Staatsfinanzen in einigen Ländern und über die Verflechtung von Staats- und Bankrisiken trat in dieser Zeit etwas in den Hintergrund. Die Renditen der europäischen Kernländer und der USA stiegen bis zum Jahresende wieder leicht an, lagen aber immer noch unter den Werten zu Jahresbeginn. Die Renditen zehnjähriger Bundesanleihen und entsprechender US-Titel ermäßigten sich im Jahresverlauf insgesamt 1,2 % beziehungsweise 1,8 %. Zinsdämpfend dürften auch die im Jahresverlauf schwächeren Konjunkturperspektiven gewirkt haben.

Angesichts anhaltend niedriger Notenbankzinsen und eines in der zweiten Jahreshälfte gestiegenen Risikoappetits der Investoren sind die Finanzierungskosten für Unternehmen am Kapitalmarkt deutlich zurückgegangen; sie haben zum Jahresende historische Tiefstände erreicht.

1.2 Wirtschaftliche Entwicklung im Euro-Währungsgebiet

Anhaltende Konjunkturschwäche und weitere Verschlechterung der Arbeitsmarktlage

Die konjunkturelle Schwäche im Euro-Raum, die nach einer wenig schwungvollen, nur zwei Jahre währenden Erholung im Herbst 2011 eingesetzt hatte, hielt das ganze Jahr 2012 an; im letzten Jahresviertel 2012 hat sie sich noch spürbar verstärkt. Ausschlaggebend für die ungünstige Entwicklung waren sowohl die europäische Staatsschulden- und Bankenkrise als auch die Abkühlung der Weltwirtschaft. Im Jahresdurchschnitt sank die gesamtwirtschaftliche Erzeugung im Euro-Raum um 0,5 %, nachdem sie 2011 um 1,5 % expandiert hatte. Der Rückstand gegenüber dem – zyklisch jedoch überhöhten – Vorkrisenniveau weitete sich auf 3 % aus. Zudem hat die Unterauslastung der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten im Jahresdurchschnitt 2012 wieder zugenommen. Sektoral betrachtet war der Rückgang des BIP breit angelegt. Im Jahr 2012 sank die Bruttowertschöpfung in der Bauwirtschaft im Vorjahrsvergleich um 3,5 % und im Produzierenden Gewerbe (ohne Bau) um 1,5 %. Betroffen waren auch mehrere Zweige des Dienstleistungssektors; hier fielen die Rückgänge jedoch schwächer aus. Die unternehmensnahen Dienstleistungen konnten das Niveau des Vorjahres immerhin halten. Im Hinblick auf die Verwendungsseite war die rezessive Entwicklung auf die anhaltende Kontraktion der Inlandsnachfrage zurückzuführen

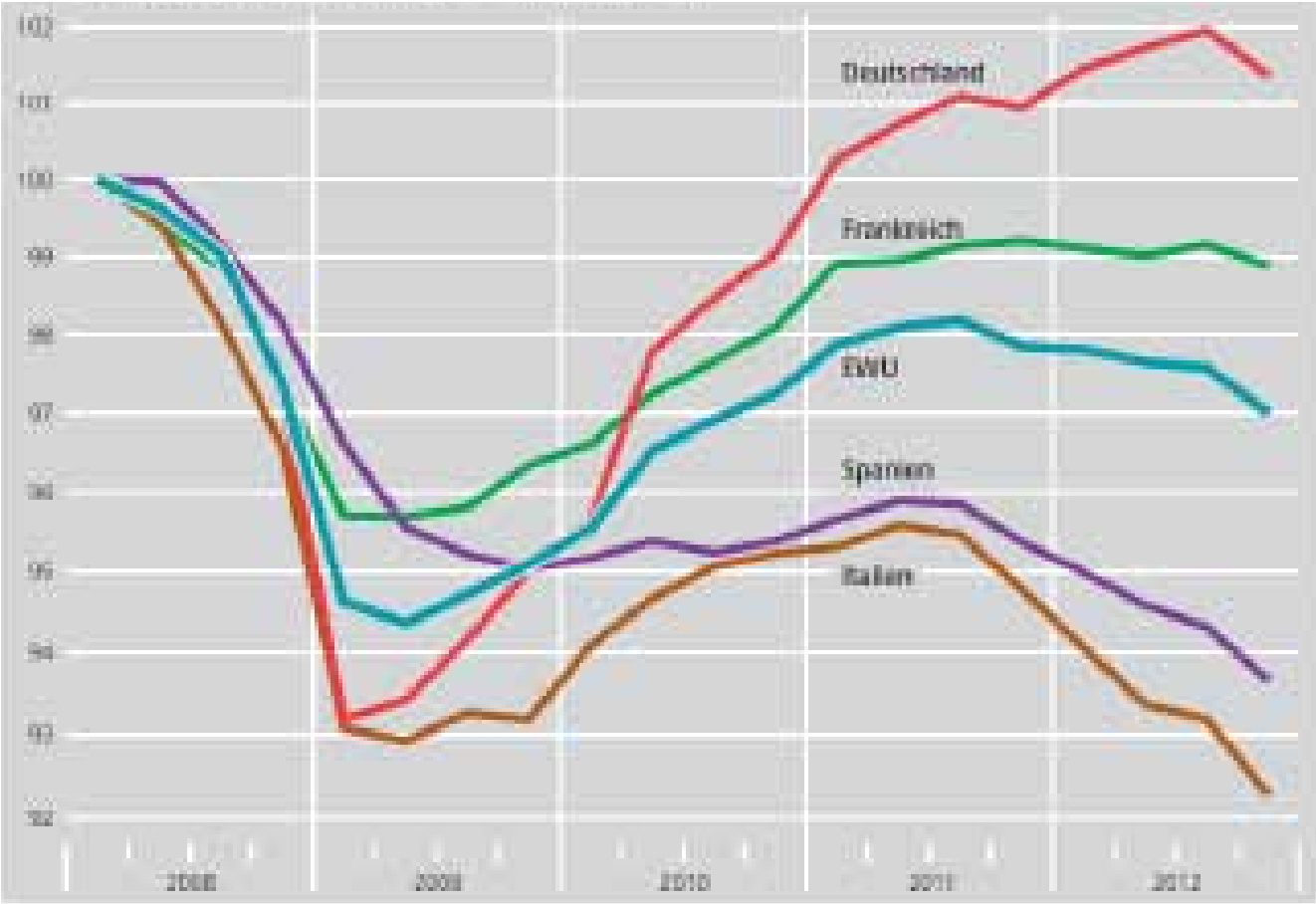


Abbildung 4: Reales Bruttoinlandsprodukt im Euro-Raum und in ausgewählten Mitgliedsländern
letzter BIP-Höchststand vor der Krise (1. Vj. 2008) = 100, saisonbereinigt
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2012

(im Jahresdurchschnitt – 2,25 %). Am stärksten schrumpften hier die Bruttoanlageinvestitionen, wobei der Rückgang bei den Ausrüstungen noch kräftiger ausfiel als bei den Bauten. Auch der private Verbrauch gab spürbar nach. Dämpfend auf die inländische Nachfrage wirkten in erster Linie die weiterhin erheblichen Anstrengungen zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte – vor allem in den Peripherieländern – und die Bestrebungen der privaten Haushalte in einigen Mitgliedstaaten, ihre zum Teil sehr hohe Verschuldung abzubauen. Hinzu kamen zumindest zeitweise erhöhte Finanzierungsrestriktionen für Unternehmen in den Krisenländern sowie negative Vertrauenseffekte aufgrund der Zuspitzungen der Finanzkrise im Euro-Raum und der vielerorts rasch zunehmenden Arbeitslosigkeit.

Von den Rohölpreisen, die im Jahresdurchschnitt 2012 in Euro gerechnet vor allem abwertungsbedingt nochmals merklich stiegen, gingen ebenfalls zusätzliche Belastungen aus. Positive Impulse kamen nur vom Export, der jedoch wegen der langsameren Gangart der Weltwirtschaft mit 2,5 % nicht einmal halb so kräftig zulegte wie ein Jahr zuvor. Nimmt man den moderaten Rückgang der realen Importe mit ins Bild, so belief sich der rechnerische Wachstumsbeitrag des Außenhandels gleichwohl auf 1,5 Prozentpunkte. Hinter der BIP-Kontraktion im Euro-Raum verbargen sich erneut starke Unterschiede zwischen den Mitgliedsländern. Etwa die Hälfte der Staaten sah sich mit einem Rückgang der Wirtschaftsaktivität konfrontiert, darunter neben der Mehrzahl der Krisenländer auch die Niederlande, Belgien und Finnland. In der Gruppe der südlichen Peripherieländer erlitt Griechenland erneut den schärfsten Einbruch (–6,5 %); Ende letzten Jahres lag die Wirtschaftsleistung dort um fast ein Viertel unter dem Stand vom Herbst 2008. Des Weiteren schrumpfte die gesamtwirtschaftliche Erzeugung in Portugal um 3,25 %,

in Zypern um 2,5 %, in Italien um 2,25 % und in Spanien um 1,5 %. Dabei standen in Spanien und Portugal dem starken Rückgang der Inlandsnachfrage merkliche Exportsteigerungen gegenüber. In den übrigen Ländern konnte das Niveau entweder gehalten oder noch gesteigert werden, allerdings ließ die Dynamik auch in den Ländern mit zunehmender Produktion im Jahresverlauf durchweg deutlich nach. Im Schlussquartal sank das reale BIP in 12 der 14 Länder, von denen Ergebnisse vorliegen, darunter auch in Deutschland. Alles in allem hat aber die deutsche Wirtschaft die Konjunktur im Euro-Raum im Jahr 2012 merklich gestützt. Ohne Deutschland gerechnet ist die gesamtwirtschaftliche Erzeugung des Euro-Raums um 1 % gesunken. Zuwächse konnten auch Estland, die Slowakei, Österreich und Irland erzielen. In Frankreich blieb das reale BIP praktisch unverändert.

Die hartnäckige Rezession und die strukturellen Anpassungen in den Krisenländern haben auf den Arbeitsmärkten in den Ländern des Euro-Raums tiefe Spuren hinterlassen. So ist die Zahl der Beschäftigten in den ersten drei Quartalen des Jahres 2012, für die Angaben vorliegen, um 929 000 beziehungsweise 0,6 % unter den Stand der entsprechenden Vorjahrszeit gesunken, wobei sich dieser Rückgang auf die Krisenländer konzentrierte. Damit ging ein kräftiger Anstieg der Arbeitslosigkeit einher. Ende 2012 lag die Zahl der Erwerbslosen mit 18,75 Millionen um fast 2 Millionen höher als ein Jahr zuvor. Die saisonbereinigte Arbeitslosenquote erreichte im November/Dezember mit 11,8 % den höchsten Stand seit Beginn der Währungsunion. Besonders stark waren wiederum die Peripherieländer betroffen; die Bandbreite der

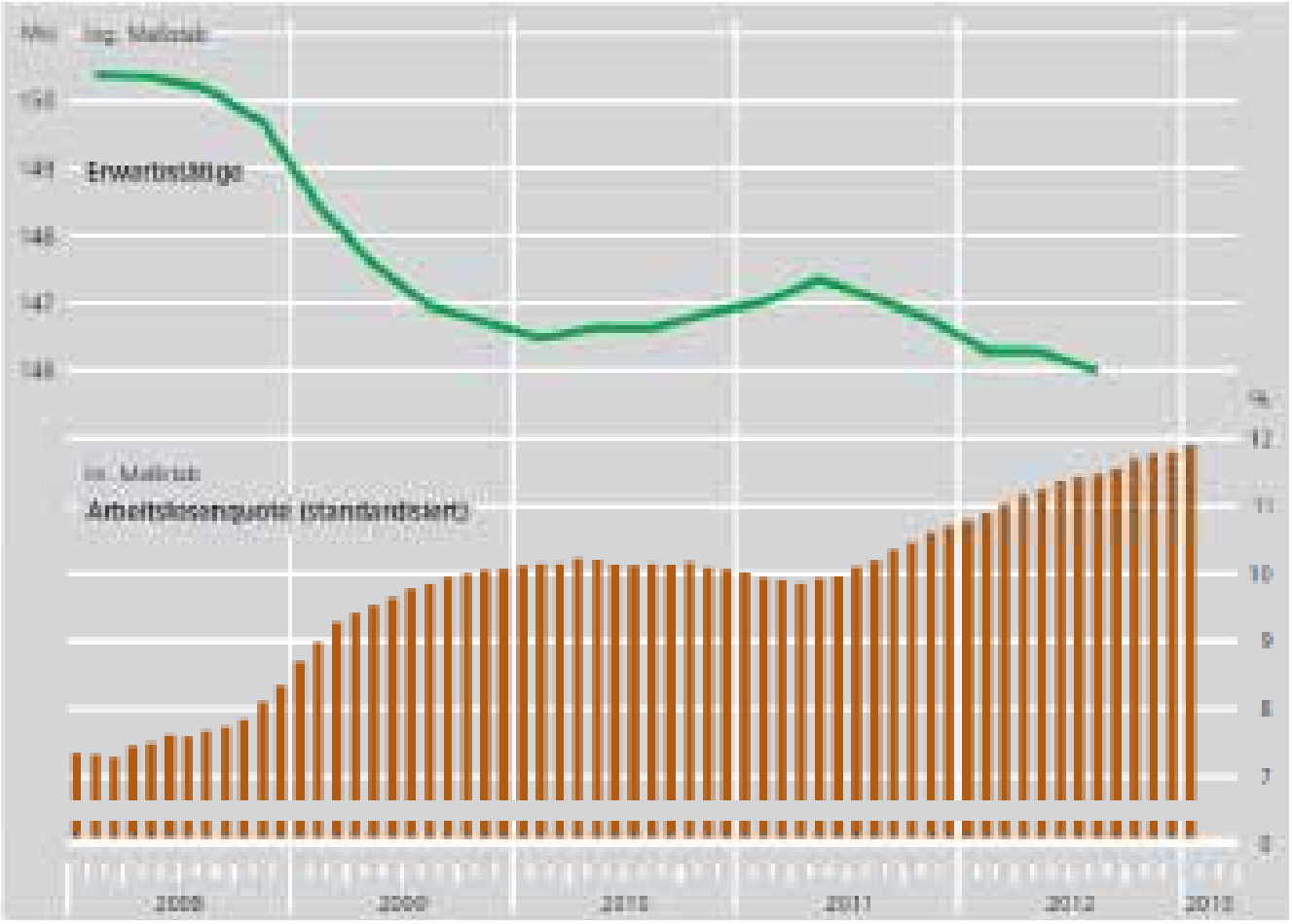


Abbildung 5: Arbeitsmarkt in der EWU
saisonbereinigt
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2012

Quoten reichte hier Ende 2012 von 11,3 % in Italien bis 27,0 % in Griechenland (November).

Die Erwerbslosigkeit in der Gruppe der Jugendlichen unter 25 Jahren war in manchen dieser Länder sogar mehr als doppelt so hoch. Die schwierige Arbeitsmarktlage in den Krisenländern und die allgemeinen Wohlstandsverluste haben die Akzeptanz der von den Regierungen ergriffenen Konsolidierungs- und Reformmaßnahmen in den Bevölkerungen zwar teilweise deutlich vermindert, letztlich ist es aber noch in keinem Land zu einer grundsätzlichen Abkehr vom eingeschlagenen Anpassungskurs gekommen. Der Anstieg der Verbraucherpreise hat im Euro-Raum im Jahr 2012 nur wenig nachgelassen. Im Jahresdurchschnitt belief sich die Teuerungsrate gemäß dem Harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) auf 2,5 %, nach 2,7 % im Jahr zuvor. Aufgrund des spürbar schwächeren Wechselkurses gegenüber dem US-Dollar zogen die Rohölpreise in Euro gerechnet deutlich an; in der Folge zahlten die Konsumenten für Energie 7,6 % mehr als im Vorjahr. Nahrungsmittel verteuerten sich mit 3,1 % wie im Vorjahr ebenfalls überdurchschnittlich kräftig. Auch hier spielten Preisimpulse von den internationalen Märkten eine Rolle. Der Preisanstieg bei Industriewaren (ohne Energie) verstärkte sich auf + 1,2 %. Den dämpfenden Effekten der konjunkturellen Abschwächung dürften dabei nicht nur der schwächere Euro entgegengewirkt haben, sondern auch die weitere Anhebung indirekter Steuern in einigen Mitgliedsländern. Hiervon waren unter anderem die Preise von Dienstleistungen betroffen, die sich um 1,8 % und damit etwa ebenso stark wie im Jahr zuvor erhöhten. Im Verlauf des Jahres 2012 flachte sich die allgemeine Preistendenz ab. Zu Jahresende lag die Vorjahrsrate des HVPI nur noch wenig über 2 %.

Die nach wie vor ungünstige konjunkturelle Entwicklung in den Peripherieländern des Euro-Raums sollte nicht die Fortschritte beim Abbau makroökonomischer Ungleichgewichte verdecken. Die hohen Leistungsbilanzdefizite vor der globalen Rezession, die einen wesentlichen Auslöser der Krise in den Peripherieländern darstellten, sind in den letzten Jahren deutlich kleiner geworden und in Irland sogar schon in eine Überschussposition umgeschlagen.

Positiv ist zudem zu werten, dass Strukturreformen in Gang gekommen sind, wenngleich zumeist weiterhin ein erheblicher Handlungsbedarf besteht. Die zu erwartenden Wachstumsimpulse sind allerdings bisher noch nicht erkennbar. Dies dürfte zum einen daran liegen, dass die kritische Masse an Reformen mancherorts noch nicht erreicht ist und die bisher ergriffenen Maßnahmen noch nicht lange genug in Kraft sind, um Wirkungen zeigen zu können. Zum anderen werden derzeit mögliche positive Effekte, die von den Reformen ausgehen, durch die schwere Rezession überlagert. Erfahrungsgemäß werden sie erst im Gefolge einer zyklischen Erholung deutlich zutage treten.

1.3. Wirtschaftsentwicklung in Deutschland

Deutliche Konjunkturabschwächung

Die Konjunktur in Deutschland hat im Jahr 2012 an Schwung eingebüßt. Das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist im Berichtszeitraum mit 0,7 % nur moderat gestiegen, nach sehr kräftigen Zuwächsen von 4,25 % und 3 % in den Jahren 2010 und 2011. Das Wirtschaftswachstum blieb damit zuletzt unter der Potenzialrate, die auf 1,25 % geschätzt wird. Gleichwohl hat sich die gesamtwirtschaftliche Aktivität im Korridor der Normalauslastung bewegt, und die Unternehmen meldeten überwiegend eine gute oder zumindest befriedigende Wirtschaftslage.

Zurückzuführen ist die Abschwächung des Wirtschaftswachstums zum einen auf den Abschluss des Aufholprozesses nach der schweren Rezession 2008/2009 und der damit verbundenen Normalisierung des Expansionstempos. Hinzugekommen ist als besonderer Belastungsfaktor das schwierige internationale Umfeld. Hierzu zählen die mit den Schuldenkrisen verbundene hohe Unsicherheit und die schweren Anpassungsrezessionen in

Teilen des Euro-Gebiets. Die deutsche Wirtschaft konnte sich aufgrund ihres hohen Offenheitsgrades diesen Widrigkeiten trotz einer guten strukturellen Verfassung nicht entziehen. Insbesondere die Unternehmensinvestitionen wurden über den Vertrauenskanal in Mitleidenschaft gezogen. Hingegen profitierte der Wohnungsbau von der Verunsicherung.

Der private Konsum setzte seine verhaltene Aufwärtstendenz fort. Stützend erwiesen sich dabei die weiter zunehmende Erwerbstätigkeit und der kräftige Anstieg der Effektivverdienste. Während sich die binnenwirtschaftlichen Teuerungsimpulse verstärkten, ließen die außenwirtschaftlichen nach. Der Anstieg der Verbrau-

Abbildung 6: Grunddaten zur Wirtschaftsentwicklung in Deutschland
Veränderung gegenüber Vorjahr in %
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2012

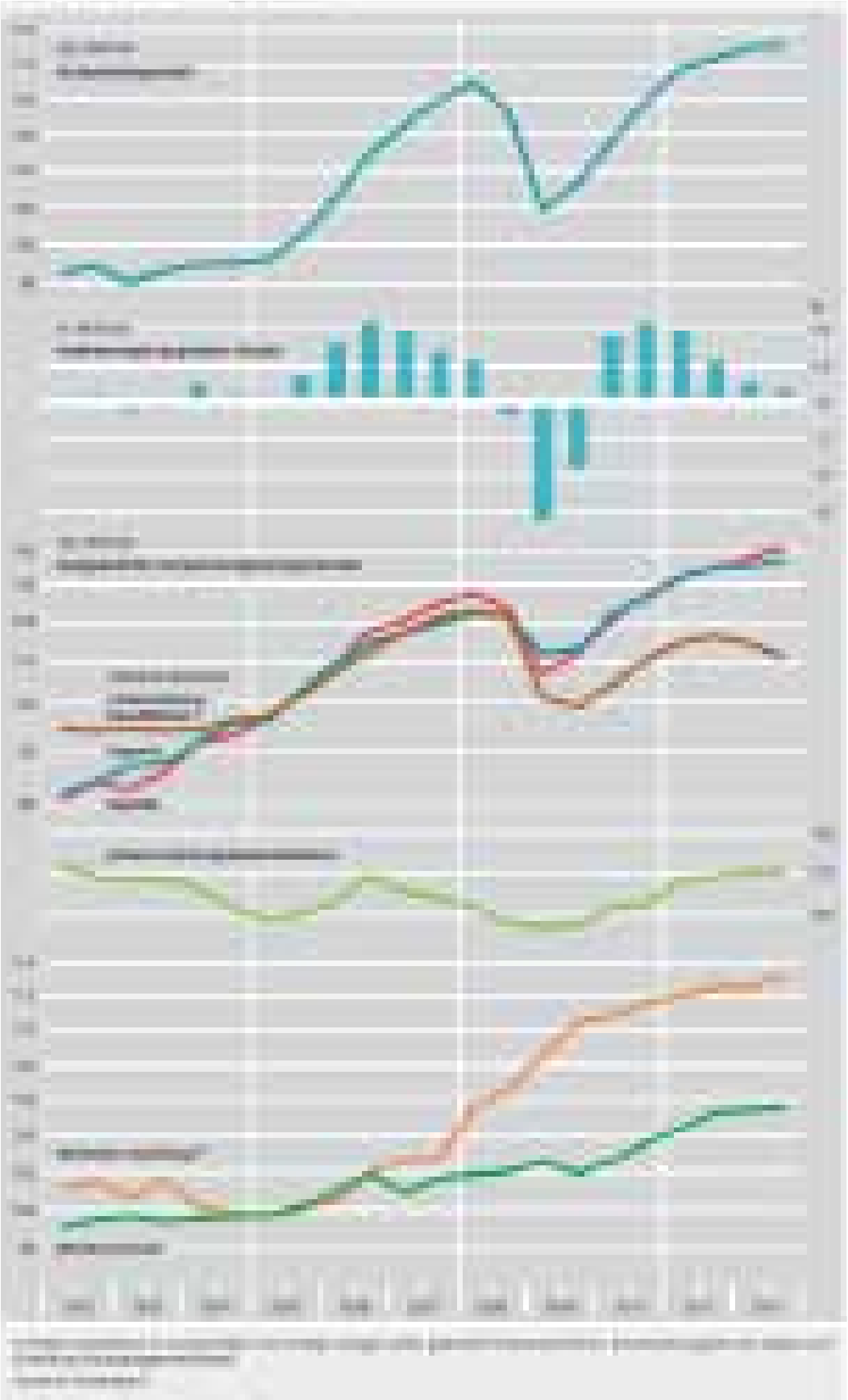


Abbildung 7: Gesamtwirtschaftliche Produktion und Nachfrage
2005 = 100, preis- und saisonbereinigt, halbjährlich
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2012

cherpreise, zu dem Energie und Nahrungsmittel weiterhin überproportional beitrugen, flachte sich ein wenig ab.

Die deutsche Industrie, die bereits im Jahr 2011 den Vorkrisenstand erreicht hatte, konnte im vergangenen Jahr ihre Produktion nicht weiter steigern. In der zweiten Jahreshälfte 2012 fiel sie sogar wieder dahinter zurück. Hierzu haben die gedämpfte Auslandsnachfrage und die schwache heimische Investitionstätigkeit maßgeblich beigetragen. Die Abkühlung der Industriekonjunktur strahlte auf zahlreiche Dienstleistungssparten aus. So wurde die Wertschöpfung im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe merklich verhaltener ausgeweitet. Die Unternehmensdienstleister bekamen die Verlangsamung ebenfalls zu spüren, schnitten im sektoralen Vergleich aber noch gut ab. In der Bauwirtschaft standen Anstößen von der Wohnungsnachfrage dämpfende Einflüsse vom gewerblichen und öffentlichen Bau gegenüber, sodass im Ergebnis das Aktivitätsniveau des Vorjahres nicht gehalten werden konnte. Der öffentliche Dienstleistungssektor expandierte erneut in gemäßigtem Tempo.

Die Ausfuhren von Waren und Dienstleistungen erhöhten sich 2012 mit 3,7 % deutlich verhaltener als im Jahr zuvor (+ 7,8 %). Dies lag vor allem an dem spürbaren Rückgang der Lieferungen in den Euro-Raum, in den rund zwei Fünftel der deutschen Exporte gehen. Erhebliche Einbußen waren insbesondere in Italien, Spanien, Portugal und Griechenland zu verzeichnen. Andererseits wurden die Exporte in Drittländer trotz sich im Jahresverlauf verlangsamender globaler Konjunktur erneut kräftig ausgeweitet. Vor allem die Geschäfte mit Kunden in den USA florierten. Ausgesprochen dynamisch entwickelten sich auch die Ausfuhren in die OPEC-Staaten, nach Japan, Großbritannien, Russland und in die südostasiatischen Schwellenländer. Die Lieferungen nach China haben allerdings im Vergleich zum rasanten Wachstum der letzten beiden Jahre erheblich an Schwung eingebüßt. Zudem stiegen die Ausfuhren in die mittel- und osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten nur wenig. Weiterhin besonders gefragt waren 2012 im Ausland Kraftwagen und Kraftwagenteile sowie Maschinen aus deutscher Produktion, wenngleich nur ein moderates Absatzplus verzeichnet wurde. Die Hersteller von Datenverarbeitungsgeräten sowie elektronischen und optischen Erzeugnissen konnten ihren Auslandsabsatz hingegen deutlich erhöhen. Besonders stark stiegen die Exporte von Luft- und Raumfahrzeugen. Nur wenig wurden insgesamt die Lieferungen von Vorleistungsgütern ausgeweitet. Allerdings hoben sich die Auslandsgeschäfte der chemischen und pharmazeutischen Industrie positiv davon ab. Die Ausfuhren von Konsumgütern, die aber nur ein Sechstel der Gesamtexporte ausmachen, sind ebenfalls kräftig gewachsen.

Die Ausrüstungsinvestitionen wurden im Jahr 2012 erheblich zurückgenommen. Sie blieben um 4,8 % hinter ihrem Vorjahrsvolumen zurück. Vor allem die erhöhte Unsicherheit infolge der Euro-Schuldenkrise hat die Investitionsbereitschaft der Unternehmen stark belastet. Aber auch die schwächere Nachfrage im In- und Ausland spielte eine Rolle. Insbesondere in der Industrie sahen viele Firmen angesichts der Abschläge bei der Auslastung der Produktionsanlagen und der nach unten korrigierten Absatzperspektiven wenig Anlass, ihre Kapazitäten aufzustocken. Möglicherweise wurden Investitionsprojekte aber auch nur zurückgestellt. Sie könnten vergleichsweise rasch realisiert werden, wenn sich die Stimmung wieder verbessert. Die Einschränkung der Unternehmensinvestitionen erstreckte sich auch auf Bauten. Hingegen sind die Aufwendungen im Wohnungsbau im Jahr 2012 mit 0,9 % von einem erhöhten Niveau aus erneut gestiegen. Die Nachfrage wurde weiterhin von den vorteilhaften Finanzierungskonditionen und den zuversichtlichen Einkommenserwartungen stimuliert. Die Verlagerung der Bauaktivitäten auf den Neubau von Geschosswohnungen ist als Indiz zu werten, dass auch Kapitalanlageaspekte die Wohnungsnachfrage motiviert haben. Demgegenüber gab es bei den Bauinvestitionen der öffentlichen Hand nach dem Auslaufen der während der Rezession im Winterhalbjahr 2008/2009 aufgelegten Konjunkturprogramme einen beträchtlichen Rückpralleffekt.

Abbildung 8: Arbeitsmarkt, halbjährlich
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2012

Die privaten Verbrauchsausgaben wurden im Jahr 2012 preisbereinigt um 0,6 % ausgeweitet. Im Vergleich zur Stimmungseintrübung bei den Unternehmen haben sich die Staatsschuldenkrise im Euro-Raum und die damit verbundene Verunsicherung kaum auf die Konsumdispositionen der privaten Haushalte ausgewirkt. Gestützt wurde der private Verbrauch durch die Vergrößerung des Ausgabenspielraums im Zuge der verbesserten Arbeitsmarktlage und steigender Effektivverdienste, die den teuerungsbedingten Kaufkraftverlust überwog. Insgesamt legte der private Konsum etwas stärker zu als die verfügbaren Einkommen, sodass die Sparquote leicht auf 10,3 % zurückging. Das passt ins Bild einer hohen Anschaffungsneigung und optimistischer Erwartungen hinsichtlich der Einkommensentwicklung. Die sehr geringen Guthabenzinsen könnten aber auch eine Rolle gespielt haben.

Im Berichtszeitraum nahmen die Einfuhren mit 1,8 % nur moderat zu. Dies ist vor allem der heimischen Investitionsschwäche geschuldet. Hinzu kamen vorsichtigere Vorratsdispositionen der Unternehmen. Positive Impulse gingen dagegen aufgrund der Verflechtungen im internationalen Produktionsverbund vom Exportwachstum aus. In regionaler Hinsicht schnitten die Wareneinfuhren aus der EWU insgesamt etwas besser ab als die Importe aus Drittländern. Damit hat Deutschland erneut einen Beitrag zum Abbau der außenwirtschaftlichen Ungleichgewichte innerhalb des Euro-Raums geleistet. Gleichwohl hat sich der Außenhandelsüberschuss insgesamt bei nur geringfügig verschlechterten Terms of Trade deutlich erhöht. Infolgedessen stieg auch der Überschuss in der Leistungsbilanz um 0,8 Prozentpunkte auf 7,0 % des BIP an.

Die Beschäftigung ist im Jahr 2012 erneut kräftig gestiegen. Die Zahl der im Inland erwerbstätigen Personen nahm um 449.000 beziehungsweise 1,1 % zu. Wie schon im Vorjahr wurden vor allem sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze geschaffen. Im Berichtszeitraum haben 531.000 Personen mehr in einem solchen Normalarbeitsverhältnis gestanden, das entspricht einem Plus von 1,9 %. Der Zuwachs fiel zahlenmäßig bei den wirtschaftlichen Dienstleistern (ohne Arbeitnehmerüberlassung), im Verarbeitenden Gewerbe sowie im Gesundheits- und Sozialwesen am stärksten aus. Demgegenüber wurde im besonders konjunkturreagiblen Bereich der Leiharbeit ein Rückgang verzeichnet. Andere Beschäftigungsformen, vor allem geringfügige Arbeitsverhältnisse und Ein-Euro-Jobs, haben erneut abgenommen, und die konjunkturell bedingte Kurzarbeit wurde im Jahresdurchschnitt weiter zurückgeführt. Die Zahl der Selbständigen blieb etwa auf dem Stand des Vorjahres. Das Arbeitsvolumen erhöhte sich jedoch nur noch leicht, da sich die durchschnittliche Arbeitszeit je Erwerbstätigen verringerte, was vor allem mit dem Abbau von Arbeitszeitguthaben und Überstunden in Zusammenhang stand.

Der kräftige Beschäftigungsanstieg im Jahr 2012 wurde zu einem erheblichen Teil aus der Zuwanderung gespeist. Es zogen mehr Personen als im Vorjahr zu, aber auch deutlich Weniger Personen fort. Insgesamt dürfte der Wanderungssaldo mit rund 350.000 Personen das bereits sehr hohe Ergebnis von 279.000 Personen im Jahr 2011 deutlich übertroffen haben. Den bislang vorliegenden Informationen zufolge entfiel mit etwa einem Drittel der größte Teil des Wanderungsüberschusses auf die acht mittel- und osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten, deren Staatsangehörigen zum 1. Mai 2011 die volle Arbeitnehmerfreizügigkeit gewährt worden war. Trotz noch fehlender Arbeitnehmerfreizügigkeit war die Zuwanderung aus Rumänien und Bulgarien per saldo mit einem Anteil von rund einem Fünftel beträchtlich. Zudem ist der Migrationsüberschuss gegenüber Griechenland, Italien, Spanien und Portugal angesichts der dort schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse gestiegen und dürfte inzwischen ebenfalls ein Fünftel des Gesamtergebnisses ausmachen.

Die Arbeitslosigkeit hat sich im Berichtszeitraum weiter ermäßigt, und zwar um 79.000 auf 2,90 Millionen Personen oder 6,8 % der Erwerbspersonen. Allerdings war im Verlauf des Jahres ein leichter Anstieg der Arbeitslosigkeit zu verzeichnen. Die Unterbeschäftigung, die neben den Arbeitslosen auch die in arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen stehenden Per-

sonen einschließt, ging im Jahresdurchschnitt stärker als die registrierte Arbeitslosigkeit zurück. Dies hing vor allem mit der deutlichen Rückführung der Förderung von Selbständigkeit und der Arbeitsgelegenheiten in der Mehraufwandsvariante (Ein-Euro-Jobs) zusammen.

Der Preisauftrieb hat sich im Jahr 2012 nicht mehr wesentlich abgeschwächt. Zwar fielen die jahresdurchschnittlichen Preissteigerungsraten auf allen Absatzstufen geringer aus als im Jahr zuvor. Dies hing aber damit zusammen, dass der Durchschnitt des Jahres 2011 noch stark von den Aufholprozessen nach der Wirtschaftskrise 2008/2009 geprägt war. Während die Rohölnotierungen im Jahresmittel 2012 anders als in den Jahren unmittelbar zuvor kaum angestiegen sind, wertete der Euro gegenüber dem US-Dollar spürbar ab. Dies wirkte sich bei Energie auf allen Absatzstufen preissteigernd aus. Besonders stark war der Effekt bei den Einfuhren. Da sich andere importierte Waren aber nur moderat verteuerten, hielt sich der Anstieg der Einfuhrpreise insgesamt in recht engen Grenzen. Ähnliches galt auch für die Preise der Industrie im Inlandsabsatz. Im Auslandsabsatz konnte die Industrie zwar Preisanhebungen durchsetzen. Sie blieben wegen der geringeren Bedeutung der Energie jedoch hinter der Erhöhung der Einfuhrpreise zurück, sodass sich die Terms of Trade geringfügig verschlechterten.

Auf der Verbraucherstufe schlug neben dem weiterhin kräftigen Anstieg der Energiepreise – der allerdings nur etwa halb so stark ausfiel wie im Jahr zuvor – eine spürbare Verteuerung von Nahrungsmitteln zu Buche. Der Preisanstieg bei anderen Waren sowie Dienstleistungen verstärkte sich merklich. Im Jahresdurchschnitt erhöhten sich die Verbraucherpreise 2012 in nationaler Abgrenzung (VPI) um 2,0 % und in der harmonisierten Definition (HVPI) um 2,1 % und

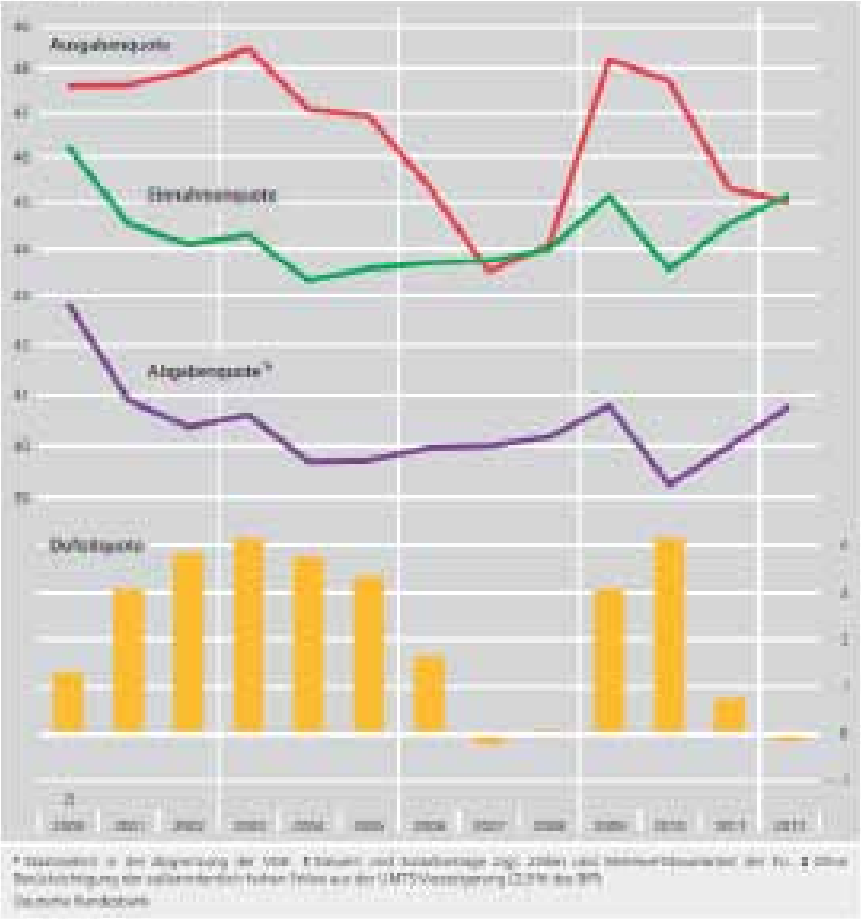


Abbildung 9: Kennziffern der öffentlichen Haushalte
in % des Bruttoinlandproduktes
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bank 2012

damit etwas weniger stark als im Jahr zuvor.

Der staatliche Gesamthaushalt hat im Jahr 2012 mit einem leichten Plus von 0,2 % des BIP abgeschlossen (2011: Defizitquote von 0,8 %). Dabei wurde ein immer noch spürbares Defizit bei den Gebietskörperschaften durch einen Überschuss der Sozialversicherungen verdeckt. Die konjunkturelle Verlangsamung schlug sich noch nicht in den Staatsfinanzen nieder, da die hierfür wichtige Entgelt- und Arbeitsmarktentwicklung im Jahresdurchschnitt stabil war. Die Saldoverbesserung ging zum einen darauf zurück, dass das Steueraufkommen erneut deutlich stärker zunahm als sich rechnerisch aus der Konjunktur ergibt. Zum anderen stiegen die konjunkturbereinigten Ausgaben nur mäßig. Die Zinsausgaben sanken angesichts der weiter sehr vorteilhaften Finanzierungskonditionen sogar. Insgesamt waren die Bedingungen für die Staatsfinanzen damit günstig. Nach Abzug der konjunkturellen Effekte dürfte noch ein – wenn auch begrenztes – Defizit bestehen. Für die Schuldenquote liegen noch keine Jahresergebnisse vor. Sie erhöhte sich von dem mit 80,5 % bereits sehr hohen Vorjahrsniveau aus bis zum Ende des dritten Quartals wieder auf 81,7 %, und zum Jahresende zeichnet sich eine ähnliche Größenordnung ab. Ursächlich für den Anstieg sind per saldo die Stützungsmaßnahmen im Rahmen der EWU von insgesamt rund 45 Mrd. € (EFSF-Hilfskredite, ESM-Kapitalzuführung).

Die staatliche Einnahmenquote nahm spürbar um 0,6 Prozentpunkte auf 45,2 % zu. Ausschlaggebend war dabei, dass der Anstieg der Steuereinnahmen deutlich stärker ausfiel, als es die üblicherweise verwendete makroökonomische Bezugsgröße hätte erwarten lassen. Hinzu kam eine günstige Wachstumsstruktur, welche die für die Steuern und Sozialbeiträge wichtigen makroökonomischen Aggregate stärker steigen ließ als das BIP im Nenner der Quote. Rechtsänderungen verringerten die Quote geringfügig, vor allem aufgrund der Absenkung des Rentenbeitragssatzes. Dem stand aber eine Quotenerhöhung durch den Fiscal drag in etwa gleichem Umfang gegenüber.

Die Ausgabenquote ist leicht auf 45,0 % zurückgegangen (2011: 45,3 %). Neben niedrigeren Zinsausgaben trug hierzu auch bei, dass die Arbeitsmarktausgaben weiter sanken und Konjunkturstützungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 ausliefen. Diese Faktoren überwogen insbesondere die Belastungen durch Vermögenstransfers im Zuge der WestLB-Auflösung. Das Defizit der Gebietskörperschaften in der haushaltsmäßigen Abgrenzung ist von 24,5 Mrd. € im Jahr 2011 wohl nur moderat zurückgegangen und dürfte 2012 weiter oberhalb von 20 Mrd. € gelegen haben. Die Kernhaushalte der Länder und Gemeinden konnten die Defizite im vergangenen Jahr ausgehend von 12 Mrd. € voraussichtlich zwar mehr als halbieren. Im Haushalt des Bundes war aber ein Wiederanstieg auf 23 Mrd. € zu verzeichnen. Das Soll des erst im November 2012 verabschiedeten zweiten Nachtrags wurde damit gleichwohl deutlich um 5,5 Mrd. € unterschritten, was nicht zuletzt auf niedriger als geplanten arbeitsmarktbedingten Ausgaben sowie Zinsaufwendungen gründete. Im Vorjahrsvergleich stieg das Steueraufkommen des Bundes um 3 %. Die Ausgaben wuchsen vor allem durch hohe Kapitaleinzahlungen beim ESM, aber auch bei der EIB spürbar um insgesamt 3,5 %. Im Rahmen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR) werden diese Einzahlungen als finanzielle Transaktionen klassifiziert und wirken sich damit nicht auf das Defizit aus. Die strukturelle Nettokreditaufnahme des Bundes wurde Mitte Januar vom Bundesfinanzministerium mit 0,32 % des BIP (8 Mrd. €, nach 20,5 Mrd. € im Jahr davor) ausgewiesen und damit etwas niedriger als die erst ab dem Jahr 2016 geltende Grenze der Schuldenbremse von 0,35 % des BIP. Allerdings unterzeichnet nicht zuletzt der im Rahmen einer vereinfachten Konjunkturbereinigung zum Haushaltsabschluss in Abzug gebrachte sehr hohe negative zyklische Effekt von 7 Mrd. € den tatsächlich noch verbliebenen Anpassungsbedarf beim Bundeshaushalt spürbar. Die Extrahaushalte des Bundes (ohne die Bad Banks) schlossen das Jahr 2012 mit einem Plus von 2,5 Mrd. € ab, nach einem hohen Überschuss von 6 Mrd. € im Vorjahr, der durch

eine (ebenfalls in den VGR nicht defizitrelevante) hohe Kapitalrückzahlung an den Sonderfonds Finanzmarktstabilisierung erzielt wurde.

1.4. Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg

Das Bruttoinlandsprodukt in der Region Berlin-Brandenburg ist im Jahr 2012 preisbereinigt um 1,0 % gewachsen. Die Entwicklung übertraf damit das bundesweite Wirtschaftswachstum von 0,7 %. Das geht aus Berechnungen des Arbeitskreises „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“ hervor. Berlin verzeichnete danach ein Wirtschaftswachstum von 1,2 % und Brandenburg von 0,5 %. Im Jahr zuvor war die Wirtschaftsleistung in beiden Ländern noch um jeweils 2,0 % gestiegen.

Das Wachstum im Jahr 2012 resultiert in beiden Ländern hauptsächlich aus der Entwicklung in den Dienstleistungsbereichen, die in Berlin zu 83 % und in Brandenburg zu 70 % zur Bruttowertschöpfung beitrugen. Die Bruttowertschöpfung dieser Bereiche stieg in Berlin preisbereinigt um 1,6 % und in Brandenburg um 1,5 %. Während Berlin in den Bereichen Handel und Gastgewerbe das bundesdurchschnittliche Wachstum übertreffen konnte, zeigte Brandenburg vor allem in den Bereichen Finanz-, Versicherungs- und Unternehmensdienstleister sowie Grundstücks- und Wohnungswesen einen überdurchschnittlichen Anstieg der Wirtschaftsleistung.

Dagegen ist die Bruttowertschöpfung im Produzierenden Gewerbe in Brandenburg um 2,4 % gesunken, zurückzuführen auf Entwicklungen im Verarbeitenden Gewerbe und im Baugewerbe. Im Berliner Produzierenden Gewerbe stagnierte die Wirtschaftsleistung (–0,1 %). Ursache ist hier vor allem eine im Vergleich zum Vorjahr geringere Bruttowertschöpfung im Baugewerbe. Dass die Berliner Wirtschaft einen guten Kurs eingeschlagen hat, zeigt auch der Blick auf die Entwicklung seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts. Zwischen 2005 und 2012 nahm das reale Bruttoinlandsprodukt in Berlin um jahresdurchschnittlich 2,3 % zu, im Bundesdurchschnitt waren es 1,5 %. Trotz der unsicheren konjunkturellen Lage, die vor allem aus der Schuldenkrise im Euroraum resultiert, gab es auch 2012 wirtschaftliches Wachstum in der Hauptstadt. Das Bruttoinlandsprodukt nahm um real 1,2 % zu, gegenüber 0,7 % deutschlandweit. Insgesamt wurde in Berlin im Jahr 2012 eine Wirtschaftsleistung von 103,6 Mrd. EUR erbracht.

Wachstumsbeiträge gingen 2012 vor allem von den Dienstleistungsbranchen aus. Information und Kommunikation und das Gesundheits- und Sozialwesen sind Beispiele für Dienstleistungen, die sich in Berlin stetig positiv entwickeln und zahlreiche neue Arbeitsplätze schaffen. Der Berlin-Tourismus, der 11 % mehr Übernachtungen verbuchen konnte als 2011, hat Impulse für den Einzelhandel und das Gastgewerbe ausgelöst. Der expandierende Wohnungsbau hat ebenfalls die Binnenkräfte gestärkt, wobei sich das gesamte Berliner Baugewerbe nach der hohen Dynamik aus 2011 moderater entwickelte. Das Baugeschehen in der Hauptstadt bewegt sich indes auf einem hohen Niveau. Dies unterstreicht die hier auch 2012 gestiegene Zahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Die Berliner Industrie, die mittlerweile in starkem Maße in die internationale Arbeitsteilung eingebunden ist und 2012 mehr als die Hälfte des Umsatzes im Ausland erzielte, profitierte von der regen Auslandsnachfrage. Dies hat sich stabilisierend auf die Umsätze ausgewirkt.

Die Industrie zeigte sich insgesamt gefestigt und lag bei der Wertschöpfung etwa auf dem Stand von 2011, während bei der Beschäftigung sogar ein höheres Niveau erreicht wurde. Die gesamten Ausfuhren der Berliner Wirtschaft sind im Jahr 2012 um rund 600 Mio. auf 13,6 Mrd. EUR gestiegen. Das entsprach einem Exportzuwachs um 4,6 %, bei einem gleichzeitigen Importrückgang um 3,9 %. Dabei zeigt sich ein starker Fokus auf den wachstumsstarken asiatischen Markt, der 2012 anteilig 27,3 % der Berliner Ausfuhren abnahm. Bundesweit lag dieser Anteil nur bei 16,3 %. Auch die Bedeutung

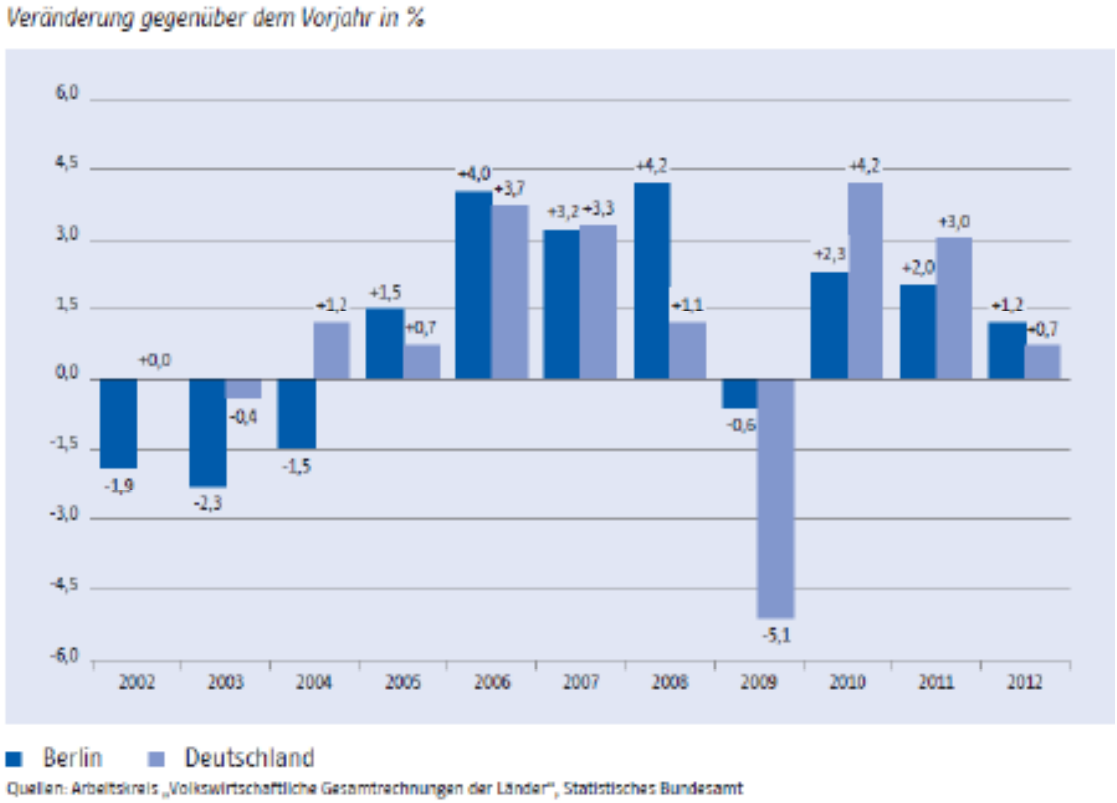


Abbildung 10: Bruttoinlandsprodukt (real) - Berlin im Vergleich zu Deutschland
Quelle: Wirtschafts- und Innovationsbericht Berlin 2012/2013 der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung

der USA, in die mit 10,6 % die im Ländervergleich meisten Berliner Ausfuhren gingen, fiel größer aus als bundesweit mit 7,9 %. Dagegen hat die Eurozone für die Berliner Exporte eine unterdurchschnittliche Bedeutung. 2012 war sie die Zielregion von 22,8 % der Berliner Ausfuhren, verglichen mit 37,5 % im Bundesdurchschnitt.

Aber nicht nur die Ausfuhren, sondern auch die vielen ausländischen Unternehmen kennzeichnen den internationalen Anspruch des Wirtschaftsstandortes Berlin. Im Bereich der Handwerkskammer Berlin waren Ende 2012 anteilig 16,7 % der Inhaberinnen und Inhaber nicht-deutscher Staatsangehörigkeit. Bei der IHK lag der Anteil der ausländischen Gewerbetreibenden ein Jahr zuvor bei 13,8 %. Unter den einzelnen Ländern sind die USA weiterhin der mit Abstand wichtigste Handelspartner Berlins. Im Rahmen eines gemeinsamen Abendempfanges mit US-Botschafter Murphy am 28. Februar 2013 in Berlin bedankte sich Wirtschaftssenatorin Yzer bei der amerikanischen Business Community für das Engagement in der Stadt und betonte, dass die Schaffung eines Freihandelsabkommens zwischen der EU und den USA von Berlin unterstützt würde. Daneben sollte es weiterhin das Hauptziel der europäischen Handelspolitik sein, die Doha-Runde erfolgreich abzuschließen und zu einem multilateralen Handelsabkommen zu gelangen. Weitere wichtige Absatzmärkte für Berliner Waren und Dienstleistungen in 2012 waren die Russische Föderation und Frankreich. Das Königreich Saudi-Arabien, 2011 erstmals unter den TOP 10 der Berliner Exportmärkte, konnte seine Position weiter ausbauen und liegt nunmehr auf dem vierten Rang, gefolgt von der Volksrepublik China und Polen.

Berlin sieht in der langfristigen positiven Gestaltung der europäischen Nachbarschaft zu Polen und der Intensivierung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit dem dynamisch wachsenden jungen Mitglied der Europäischen Union eine wichtige Aufgabe. Die Oder-Partnerschaft hat sich als beispielhafte Initiative regionaler und grenzüberschrei-

tender Kooperation etabliert und Eingang in das Programm der Zusammenarbeit anlässlich des 20. Jahrestages der Unterzeichnung des deutsch-polnischen Nachbarschaftsvertrags gefunden. Die Gestaltung eines gemeinsamen, infrastrukturell gut angebundenen Wirtschaftsraumes mit Westpolen und seinen dynamisch wachsenden Metropolen hat in Bereichen wie der gut vernetzten Tourismuszusammenarbeit bereits konkrete Gestalt angenommen.

Ausdruck der guten wirtschaftlichen Entwicklung in der Hauptstadt ist die stetig zunehmende Zahl an Arbeitsplätzen, die bereits seit 2004 wächst und dies in jedem Jahr stärker als im Bundes-

Abbildung 11: Die 10 wichtigsten Exportländer für Berlin 2012
Quelle: Wirtschafts- und Innovationsbericht Berlin 2012-2013 der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung

durchschnitt. 2012 stieg die Gesamtzahl der Erwerbstätigen in Berlin um gut 45.000 auf rund 1,76 Mio. Personen. Das waren 2,6 % mehr als 2011, bundesweit gab es nur einen Anstieg um 1,1 %. Auch wurde damit der größte Zuwachs im Vergleich der Bundesländer verzeichnet. Maßgeblich hierfür war die günstige Entwicklung bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Zahl Mitte 2012 um 3,4 % über dem Vorjahresstand lag. Hier schlagen sich die robuste konjunkturelle Entwicklung und die Einstellungsbereitschaft der Unternehmen nieder.

Verbunden mit dem Zuwachs an Beschäftigten ist die Arbeitslosenquote in Berlin weiter gesunken. Im Jahr 2012 lag sie bei 12,3 %, nach 13,3 % im Jahr 2011. Im Jahresdurchschnitt waren 2012 insgesamt rund 215.400 Personen arbeitslos (94.000 Frauen und 121.400 Männer), somit 13.500 weniger als ein Jahr zuvor. Während die Arbeitslosenzahl damit um 5,9 % zurückging, wurde im Bundesdurchschnitt ein Rückgang um 2,6 % verzeichnet.

Diese Entwicklungen unterstreichen, dass zahlreiche Berlinerinnen und Berliner von der steigenden Zahl an Arbeitsplätzen profitieren, obwohl viele Stellen auch von außerhalb besetzt werden. Deshalb liegt ein Fokus der Wirtschaftspolitik auf der Förderung des Dienstleistungssektors und von Industrieansiedlungen, um Beschäftigungsangebote für Menschen unterschiedlichster Qualifikationen zu schaffen.

Die Zahl der Unternehmensinsolvenzen ist 2012 infolge der robusten Gesamtkonjunktur in Berlin gesunken. Insgesamt wurden 1.286 Insolvenzverfahren gegen Unternehmen verzeichnet, verglichen mit 2011 ein Rückgang um 99 bzw. 7,1 %. Die größte Zahl an Insolvenzen gab es bei den freiberuflichen wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen, gefolgt vom Handel und Baugewerbe. Bei den voraussichtlichen Forderungsausfällen hatten die Industrie, die freiberuflichen wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen sowie das Grundstücks- und Wohnungswesen die größten Anteile.

1.5. Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt

1.5.1. Entwicklung im Güterverkehr

Der Modal Split der drei Landverkehrsträger in Deutschland wird nach wie vor deutlich vom Straßengüterverkehr dominiert. Auf die anderen beiden Verkehrsträger entfielen in den vergangenen Jahren stets weniger als 30 % der Verkehrsleistung. Das nachfolgende Schaubild zeigt die Entwicklung des **Modal Split** der Transportleistung der drei Landverkehrsträger in Deutschland im Zeitraum der Jahre 2007 bis 2012 unter Berücksichtigung gebietsfremder Fahrzeuge. Danach sank der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,5 Prozentpunkte. Zwar stieg die Transportleistung gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland im vergangenen Jahr im Vergleich zum Vorjahr nach aktuellen Prognosen um rund 1,5 % an, im Gegenzug nahm jedoch die Verkehrsleistung inländischer Lkw im gleichen Zeitraum um 4,6 % ab. Insgesamt bedeutete dies einen Rückgang der Transportleistung des Straßengüterverkehrs um 2,4 %. Einen Rückgang am Modal Split verzeichnete ebenso die Eisenbahn. Ihr Anteil sank im Jahresvergleich 2012 zu 2011 um 0,2 Prozentpunkte. Ausgehend von einem niedrigen Niveau konnte damit die Binnenschifffahrt ihre Quote an der gesamten Transportleistung der drei Landverkehrsträger in Deutschland im Jahr 2012 leicht erhöhen. Ihr Anteil stieg um 0,7 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr an. Gleichwohl ist er mit 9,4 % der im Betrachtungszeitraum zweitniedrigste Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt.

In einem schwierigen Umfeld kam es im **Straßengüterverkehr** im Jahr 2012 zu Mengen- und Leistungsrückgängen. Insgesamt verringerte sich die im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2011 um 92,4 Mio. t bzw. 3,1 % auf 2,88

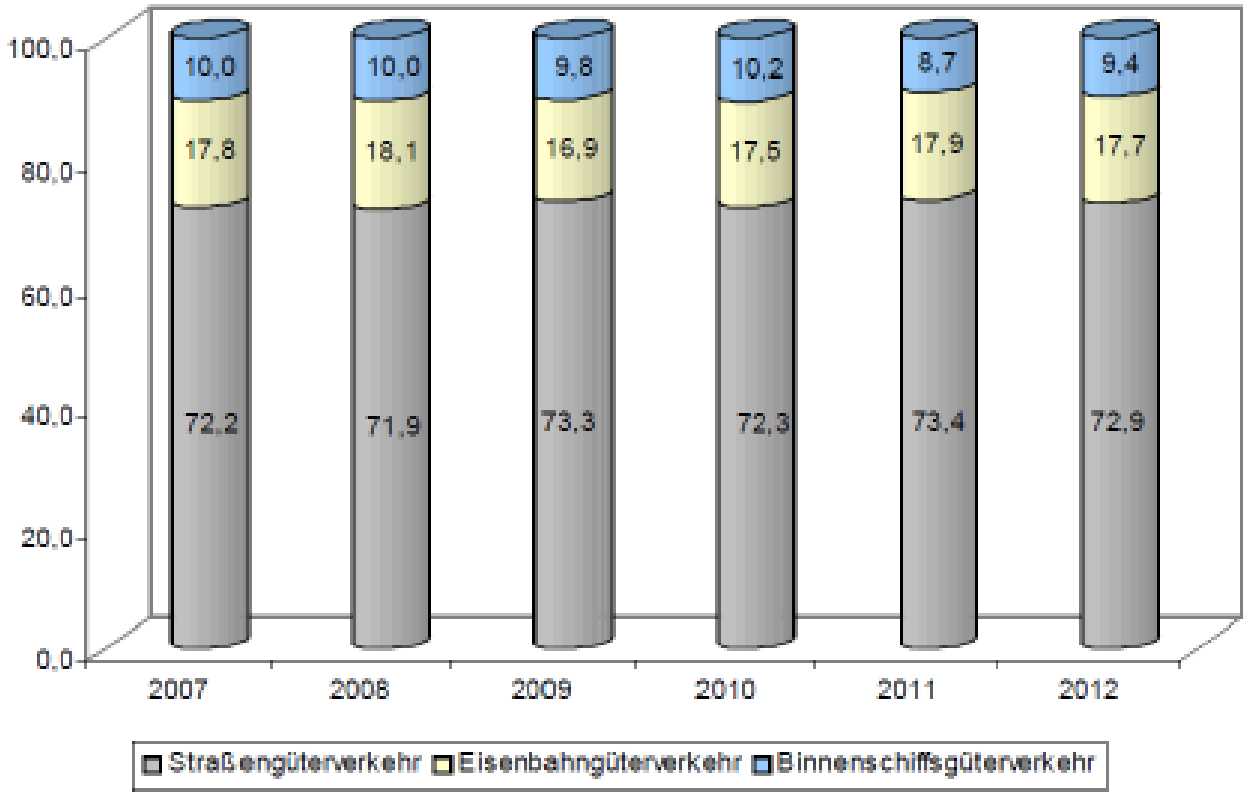


Abbildung 12: Anteile der Landesverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in den Jahren 2007 bis 2012 in %
Quelle: BAG

Mrd. t. Die Beförderungsleistung im Inland lag im Jahr 2012 mit rund 280,0 Mrd. tkm rund 4,6 % unter dem entsprechenden Wert des Jahres 2011. Der in den Jahren 2010 und 2011 zu beobachtende Aufholprozess nach dem deutlichen Einbruch der Verkehrsentwicklung im Jahr 2009 setzte sich damit nicht weiter fort.

Vor allem gegen Ende des Jahres 2012 schwächte sich die Mengen- und Leistungsentwicklung spürbar ab. Der höhere prozentuale Rückgang der Tonnenkilometerleistungen im Vergleich zur Gütermenge ist vor allem auf den hohen Rückgang der Beförderungen über weite Entfernungen – insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr – zurückzuführen. Zu dieser Entwicklung dürfte neben Regionalisierungstendenzen auf den Beschaffungsmärkten der starke internationale Wettbewerb auf dem europäischen Straßengüterverkehrsmarkt beigetragen haben. Die Mengen- und Leistungsrückgänge des Straßengüterverkehrs zeigten sich im Jahr 2012 sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Im Binnenverkehr nahm die beförderte Gütermenge gegenüber dem Jahr 2011 um 83,4 Mio. t bzw. 2,9 % auf 2,76 Mrd. t. ab, die Verkehrsleistung sank um 4,0 % auf 254,2 Mrd. tkm. Trotz neuerlicher Zuwachsraten bei den deutschen Im- und Exporten verringerte sich das Beförderungsaufkommen im grenz-überschreitenden Verkehr im Vergleichszeitraum um 7,0 % auf 0,12 Mrd. t, die Verkehrsleistung reduzierte sich um 10,9 % auf 25,8 Mrd. tkm. Die prozentualen Mengen- und Leistungsrückgänge der deutschen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr fielen damit mehr als doppelt so hoch aus wie im Binnenverkehr. Nach den hohen Zuwächsen im Jahr 2011 verzeichneten sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr im Jahr 2012 Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum Vorjahr. Die durch Industrie und Handel im Rahmen des Werkverkehrs beförderten Gütermengen nahmen dabei mit - 4,7 % stärker ab als die Beförderungsmengen des gewerblichen Güterkraftverkehrs (-2,6 %). Vor dem Hintergrund der schwächeren Baukonjunktur kam es in beiden Verkehrsbereichen vor allem

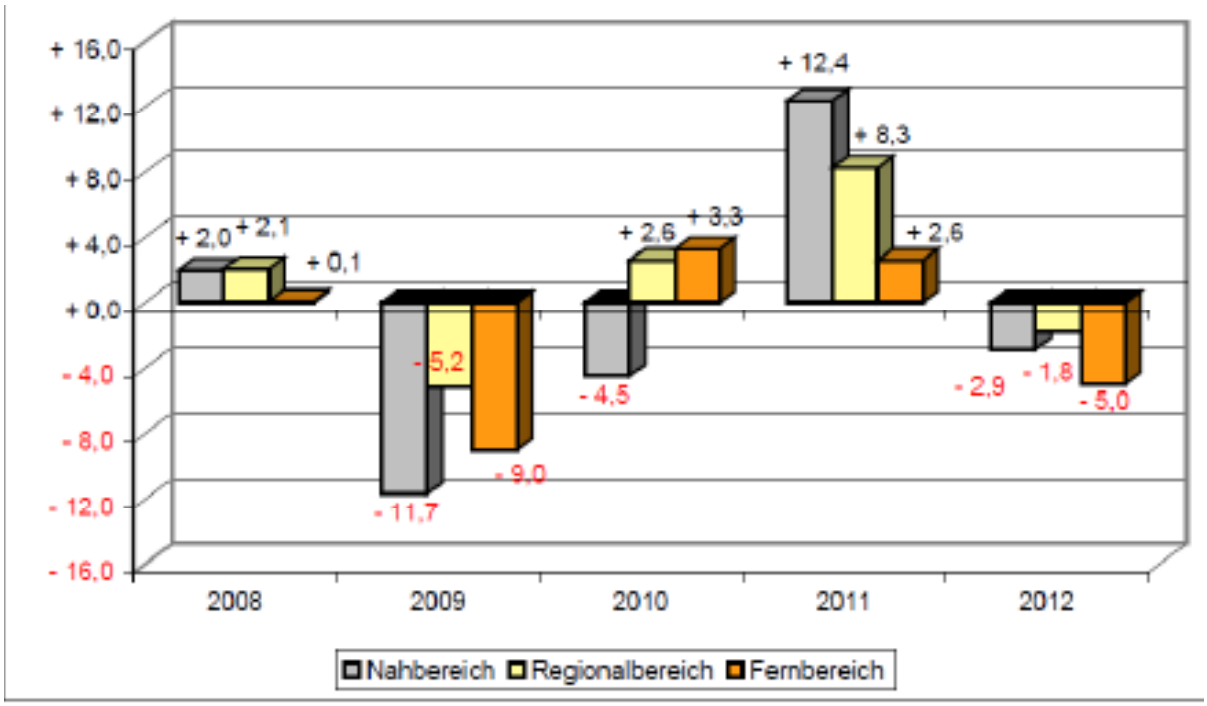


Abbildung 13: Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber den Vorjahren in %
Quelle: BAG

in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ zu deutlichen Rückgängen. Mit -14,4 % wies der Werkverkehr darüber hinaus in der Güterabteilung „Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle“ hohe Rückgänge auf (zum Vergleich: gewerblicher Verkehr: -2,1 %). Der gewerbliche Verkehr verzeichnete ferner deutliche Aufkommensverluste in der Güterabteilung „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“.

Nachdem es im Jahr 2011 im **Nahbereich (bis 50 km)** noch zu zweistelligen Zuwachsraten gekommen war, zeigten sich in diesem Entfernungsbereich im Jahr 2012 unterproportionale Mengen- und Leistungsrückgange. Im Nahbereich, der stark von der konjunkturellen Entwicklung in der Bauwirtschaft geprägt wird, verringerten sich die beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2011 um 2,9 % und die Beförderungsleistung um 1,9 %. Die schwächere Baukonjunktur schlug sich in Rückgängen in den baustoffaffinen Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ nieder. Im Jahr 2012 entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge allein auf Baustoffe.

Im **Regionalbereich (51 - 150 km)** verringerten sich die Mengen und Leistungen im Jahr 2012 im Vergleich zum Jahr 2011 um jeweils 1,8 %. Ursächlich waren auch hier vor allem Rückgänge in den vorgenannten baustoffaffinen Güterabteilungen. Hervorzuheben sind Mengenzuwächse in den Güterabteilungen „Nahrungs- und Genussmittel“, „Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter“ sowie „Sammelgut“.

Die beiden letztgenannten Güterabteilungen zeigten auch im **Fernbereich (151 km und mehr)** im Jahr 2012 ein geringes Wachstum. Insgesamt wiesen die Beförderungen im Fernbereich im Vergleich zum Jahr 2011 jedoch überdurchschnittliche Rückgänge auf. Diese zeigten sich neben den vorgenannten baustoffaffinen Güterabteilungen vor allem bei den Nahrungs- und Genussmitteln sowie Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen. Der Mengen- und Leistungsrückgang im Fernbereich betrug 5,0 % bzw. 6,4 %.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2012 rund 78,0 % auf den Nah- und Regionalbereich, im Fernbereich wurden 69,0 % der Gesamtverkehrsleistungen erbracht.

Trotz der Zunahme des deutschen Außenhandels verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge im **grenzüberschreitenden Verkehr** im Jahr 2012 überdurchschnittliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Insgesamt nahm die beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011 um 7,0 % auf rund 119,5 Mio. t ab; die Verkehrsleistung verringerte sich um 10,9 % auf rund 25,8 Mrd. tkm. Seit dem Jahr 2008 entwickelt sich die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr damit rückläufig. Mit Ausnahme des Jahres 2011, in dem es einen leichten Zuwachs gab, gilt dies auch für die Aufkommensmengen. Wie der nachstehenden Tabelle zu entnehmen ist, gingen im Jahr 2012 die Versand- und Empfangsmengen im Vergleich zum Jahr 2011 insgesamt um 6,7 % bzw. 6,3 % zurück. Die Wechselverkehre mit den anderen EU-Mitgliedstaaten verzeichneten dabei überproportionale Mengenrückgänge. Die rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr ist neben der gebremsten konjunkturellen Entwicklung in Europa auf die hohe Wettbewerbsintensität und das damit einhergehende niedrige Preisniveau auf dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt zurückzuführen.

Aufgrund kostenbedingter Wettbewerbsvorteile kommt es auf dem gemeinschaftlichen Verkehrsmarkt zu Marktanteilsverschiebungen zugunsten mittel- und osteuropäischer Güterkraftverkehrsunternehmen.
Im Gegensatz zu inländischen Fahrzeugen konnten gebietsfremde Fahrzeuge im Jahr 2012 ihre mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland erneut steigern. Die Beauftragung aus-

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	2011	2012	Veränderungen[1]	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
- Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	61.790,3	56.870,6	- 4.919,7	- 8,0
Drittstaaten	8.515,1	8.724,0	208,9	- 2,5
Versand insgesamt	**70.305,4**	**65.594,7**	**- 4.710,8**	**- 6,7**
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	47.515,9	44.393,8	- 3.122,1	- 6,6
Drittstaaten	3.502,1	3.403,4	- 98,7	- 2,8
Empfang insgesamt	**51.018,0**	**47.797,2**	**- 3.220,8**	**- 6,3**
Dreiländerverkehr [2]	**7.193,8**	**6.153,9**	**- 1.039,9**	**-14,5**
Insgesamt	**128.517,2**	**119.545,8**	**- 8.971,5**	**- 7,0**

[1] Die Daten sind aus den mehrstelligen Originalwerten ermittelt.
[2] Einschließlich Durchgangsverkehr.
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Abbildung 14: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

ländischer Frachtführer erfolgt dabei sowohl durch in- und ausländische Produktions- und Handelsunternehmen als auch durch deutsche Speditions- und Transportunternehmen. Die Verflechtung bzw. Verzahnung deutscher und ausländischer Unternehmen auf dem Güterverkehrsmarkt nimmt insoweit zu. Begünstigt wird diese Entwicklung durch die steigende Flexibilität ausländischer Transportunternehmen, die sich u. a. in einer Ausweitung des Dienstleistungsangebots auf dem internationalen Verkehrsmarkt zeigt, etwa im Bereich der Pkw- oder der Tank- und Silotransporte. Als Reaktion auf den Wettbewerbs- und Preisdruck im internationalen Straßengüterverkehr zieht sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) ein Teil der deutschen Verkehrsunternehmen aus diesem Segment zurück und verstärkt seine Aktivitäten auf dem vergleichsweise lukrativeren deutschen Binnenverkehrsmarkt.

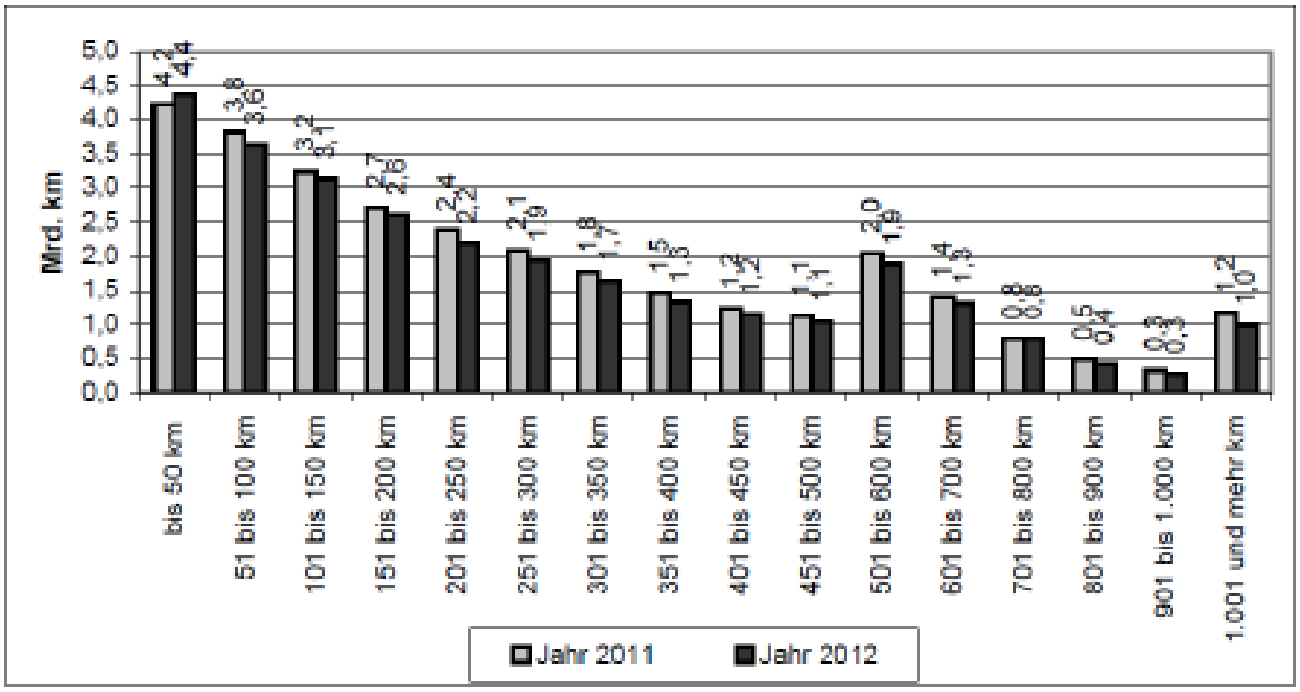
Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)

Im Jahr 2012 ging die im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erbrachte Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 % zurück. Insgesamt wurden im Jahr 2012 rund 28,9 Mrd. km zurückgelegt. Wie Abbildung 15 zu entnehmen ist, war eine Fahrleistungssteigerung ausschließlich im Nahbereich zu verzeichnen. In Entfernungsbereichen über 50 km gingen die Fahrleistungen im Vergleich zum Jahr 2011 zurück. Der Anteil der Leerkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern lag im Jahr 2012 bei 20,7 % (2011: 20,3 %). Die trotz konjunktureller Wechsellagen relative Konstanz des Leerfahrtenanteils in den letzten Jahren deutet auf eine Annäherung an Grenzwerte hin. Der Leerkilometeranteil variiert dabei in Abhängigkeit von der Entfernungsstufe: Im Nahbereich lag er im Jahr 2012 bei 43,0 %, im Regionalbereich bei 33,4 % und im Fernbereich bei 10,4 %. Die Leerfahrtenanteile in den einzelnen Entfernungsbereichen blieben damit im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Der Anteil der Leerkilometer an den zurückgelegten Gesamtkilometern nimmt mit zunehmender Transportweite deutlich ab (siehe Abbildung 16). Ab Transportweiten von ca. 500 km

liegt der Anteil der Leerkilometer nur noch bei 5 % bzw. darunter. Grund ist die Art der Verkehre in den einzelnen Entfernungsbereichen. So wird der Nahbereich stark durch die Bauwirtschaft geprägt. Mit rund 42 % haben Beförderungen mit Kipperfahrzeugen einen hohen Leerkilometeranteil an den zurückgelegten Gesamtkilometern. Hierbei handelt es sich zumeist um Baustellentransporte, häufig Transporte über kurze Distanzen bis zu 50 km, z.B. zu Abraumhalden. Rückfrachten sind hier regelmäßig nicht möglich. Entsprechendes gilt für Baustellentransporte oder Müll- und Entsorgungstransporte zu Aufbereitungsanlagen im Regionalbereich. Mit 34,1 % hatten Tank- bzw. Silotransporte im Jahr 2012 ebenfalls einen relativ hohen Leerkilometeranteil (Jahr 2011: 33,9 %). Auf Tank- bzw. Silotransporte entfielen im Jahr 2012 rund ein Zehntel aller mit deutschen Lkw zurückgelegten Gesamtkilometer. Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben ist in diesem Bereich oftmals eine Reinigung des Tanks bzw. Silos notwendig, bevor Rückfrachten aufgenommen werden können, z.B. bei der Beförderung von flüssigem Gefahrgut oder Lebensmitteln. In der Regel entstehen höhere Kosten, wenn die Reinigung bei Fremdfirmen und nicht auf dem eigenen Betriebshof durchgeführt wird. Daher rentieren sich Rückladungen häufig nicht. Dessen ungeachtet konnten deutsche Transportunternehmen mit Tank- und Silofahrzeugen im Vergleich zu den Jahren vor der Wirtschaftskrise den Anteil der Leerkilometer an den zurückgelegten Gesamtkilometern um rund 2 Prozentpunkte senken, unter anderem durch die vermehrte Nutzung von spezialisierten Frachtenbörsen im Flüssigsegment. Im Fernbereich, der vergleichsweise geringe Leerfahrtenanteile aufweist, nutzen die Unternehmen Optimierungspotentiale wie eine verbesserte Disposition, die Organisation von regelmäßigen Rundläufen oder die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen.

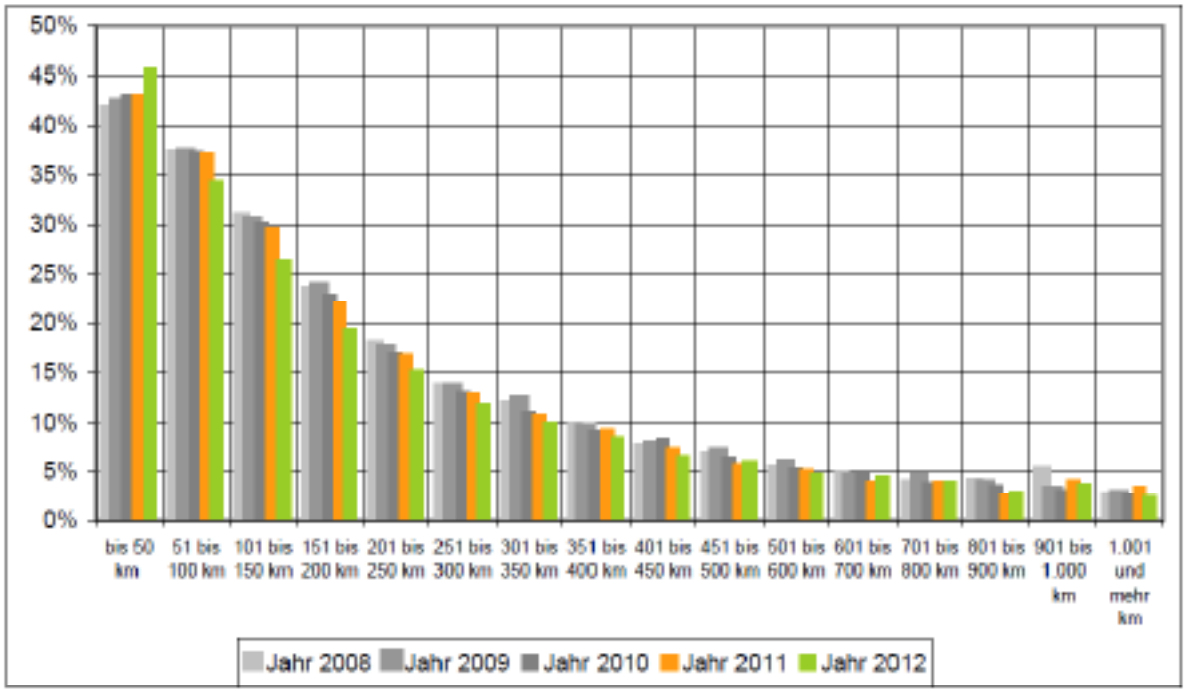
Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Trotz einer insgesamt stabilen und im europä-



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt.

Abbildung 15: Mit deutschen Lkw zurückgelegte Gesamtkilometer (Last- und Leerkilometer) nach Entfernung der druchgeführten Beförderungen in den Jahren 2011 und 2012



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt.

Abbildung 16: Anteil der Leerkilometer an den zurückgelegten Gesamtkilometern nach Entfernungsstufen in den Jahren 2008 bis 2012

ischen Vergleich guten konjunkturellen Entwicklung in Deutschland nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr leicht ab. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 26,6 Mrd. km durch Lkw auf den mautpflichtigen Strecken in Deutschland zurückgelegt. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Jahr 2011 um 0,4 %. Ohne Berücksichtigung der seit August 2012 mautpflichtigen Abschnitte auf Bundesstraßen belief sich der Rückgang im Vorjahresvergleich auf 1,4 %. Die mautpflichtigen Fahrleistungen der inländischen Lkw sanken dabei um 1,3 % bzw. 2,7 %.

Aufgrund der Fahrleistungszuwächse von Lkw aus den jungen EU-Mitgliedstaaten verzeichnete die Gruppe der ausländischen Fahrzeuge ein Plus der mautpflichtigen Fahrleistungen um 1,2 % bzw. 0,9 %. Die Einnahmen aus den mautpflichtigen Fahrleistungen der deutschen Lkw waren hingegen rückläufig. Der Grund hierfür war der zunehmende Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge. Dies galt zwar auch für die ausländischen Lkw. Die im Vergleich dazu höhere Steigerungsrate der mautpflichtigen Fahrleistungen führte jedoch gleichwohl zu einem Anstieg der Mauteinnahmen bei den ausländischen Fahrzeugen und kompensierte die Rückgänge auf Seiten der Inländer mehr oder minder deutlich.

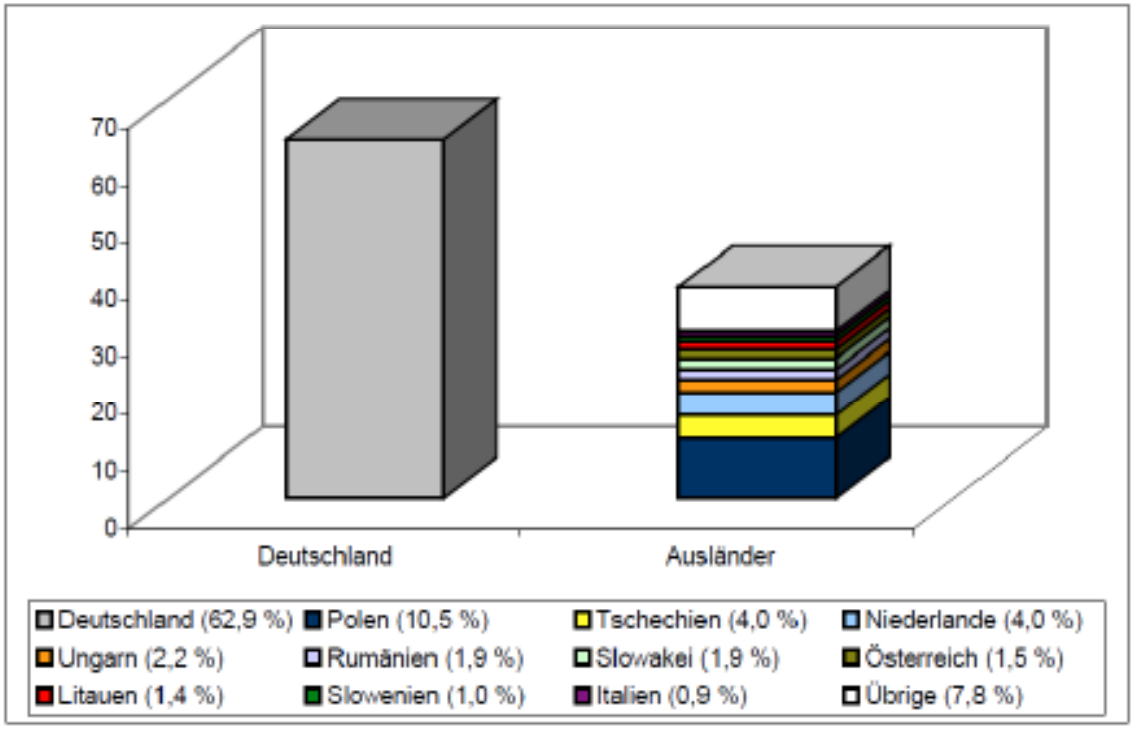
Im Jahr 2012 gingen die Einnahmen aus den Mautfahrleistungen im Vergleich zum Vorjahr erstmals im Betrachtungszeitraum zurück. Insgesamt ergaben sich im vergangenen Jahr aus den mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen und Bundesstraßen Einnahmen in Höhe von 4,4 Mrd. Euro. Dies entspricht einem prozentualen Rückgang gegenüber dem Jahr 2011 um 3,0 %. Neben der im Vorjahresvergleich geringeren Kilometerleistung von Mautfahrzeugen ist dies erneut auf den zunehmenden Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zurückzuführen.

Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Anteile

deutscher sowie ausländischer Lkw an den insgesamt in Deutschland erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2012. Danach erbrachten deutsche Fahrzeuge im vergangenen Jahr einen Anteil von 62,9 % und gebietsfremde Fahrzeuge einen Anteil von 37,1 % an den Gesamtfahrleistungen auf den mautpflichtigen Straßen in Deutschland. Die Lkw aus den zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Fahrzeuge mit den höchsten Mautfahrleistungen in Deutschland vereinten einen Anteil von 79,0 % an den ausländischen Fahrleistungen und einen Anteil von 29,0 % an den Gesamtfahrleistungen auf sich. Mit deutlichem Abstand am stärksten vertreten waren hierbei Fahrzeuge aus Polen. Auf sie entfielen im Jahr 2012 insgesamt 10,5 % der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Unter den zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Fahrzeuge mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland waren im letzten Jahr sieben junge EU-Mitgliedstaaten.

Die mautpflichtigen Fahrleistungen gingen im vergangenen Jahr im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 % zurück. Hierin enthalten sind auch Fahrleistungen auf mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten. Bleiben die seit August 2012 neuen mautpflichtigen Abschnitte auf Bundesstraßen unberücksichtigt, so belief sich der Rückgang im Vorjahresvergleich auf -1,4 %. Die Rückgänge entfielen dabei nahezu ausschließlich auf deutsche Fahrzeuge sowie Lkw aus sämtlichen alten EU-Mitgliedstaaten. Aus der Gruppe der Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten erbrachten im Vorjahresvergleich lediglich Lkw aus Estland, Slowenien und Tschechien im Jahr 2012 eine geringere mautpflichtige Fahrleistung in Deutschland. Die gestiegene Mautfahrleistung der übrigen jungen EU-Mitgliedstaaten führte insgesamt zu einem Zuwachs der ausländischen Mautfahrleistungen um 1,2 % bzw. ohne Berück-



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 17: Anteil deutscher und ausländischer Lkw an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2012. Ausländische Fahrleistungen gegliedert nach den zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Lkw mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2012

sichtigung der neuen Streckenabschnitte um 0,9 %. Gegenüber dem Jahr 2011 nahm damit der Anteil der deutschen Fahrzeuge an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen zu Gunsten der ausländischen Lkw um 0,6 Prozentpunkte ab. Ohne Berücksichtigung der neuen Streckenabschnitte schrumpfte der deutsche Anteil an den Mautfahrleistungen um 0,9 Prozentpunkte.

Ausländische Fahrzeuge werden vor allem im internationalen Straßengütertransport eingesetzt. Sie konnten damit im vergangenen Jahr auf der einen Seite in einem höheren Maße vom wachsenden Außenhandel Deutschlands profitieren als ihre deutschen Wettbewerber.

Auf der anderen Seite nutzte ihnen die in Teilen vergleichsweise gute Entwicklung der Volkswirtschaften und des Außenhandels in einzelnen Staaten Mittel- und Osteuropas – beispielsweise in Polen –, die sich teilweise in Transitverkehren durch Deutschland niederschlugen.

Beförderungsentgelte

Die Mehrheit der seitens des BAG befragten Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs konnte im Jahr 2012 ihre Entgelte bei Beförderungen für Stammkunden erhöhen. Die durchschnittlichen Frachterhöhungen dieser Unternehmen beliefen sich auf 3,0 % bis 5,0 % und erfolgten zu einem hohen Anteil über Dieselpreisgleitklauseln, die eine Anpassung der Frachten an die Entwicklung der Kraftstoffkosten ohne stetiges Nachverhandeln ermöglichen. Entgeltsteigerungen, die deutlich über die gestiegenen Dieselkosten hinausgingen, waren lediglich in Marktsegmenten festzustellen, in denen besonders hohe Anforderungen an die Transportdienstleister gestellt werden.

Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Güterbeförderungen im Straßenverkehr weist für den nationalen Verkehr im Jahr 2012 einen Indexwert von 109,1 aus. Er lag damit um 2,0 % über dem Wert des Jahres 2011 (Jahr 2006 = 100). Im grenzüberschreitenden Verkehr wirkte sich der gestiegene Wettbewerbsdruck durch ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen – unter anderem auf Relationen, auf denen deutsche Unternehmen sich in größerem Umfang engagieren (z.B. im Italienverkehr) – dämpfend auf die Preisentwicklung aus: Dort lag der Index mit 109,6 um 1,3 % über dem Wert des Vorjahres (Jahr 2006 = 100).

Im Rahmen der Marktgespräche des BAG werden Dieselfloater von den meisten Transportunternehmen grundsätzlich positiv beurteilt, da durch den Einsatz von Dieselpreisgleitklauseln die negativen Effekte stark schwankender Treibstoffpreise begrenzt werden können. Nachteilig sei aus Sicht der Transportunternehmen jedoch, dass die Bereitschaft vieler Kunden im Gegenzug abnehme, Frachterhöhungen aufgrund anderer Kostensteigerungen, wie z.B. höherer Personalkosten, zuzustimmen. Nach Informationen des BAG setzten im Jahr 2012 nur noch relativ wenige Transportunternehmen weiterhin Dieselzuschläge anstatt Dieselpreisgleitklauseln ein, etwa in Fällen, in denen Auftraggeber keine Dieselpreisgleitklauseln akzeptierten oder sie selbst auf deren Anwendung verzichteten. Diese Unternehmen verhandelten zumeist mit einer fest fixierten relativ kurzen Frequenz über eine Anpassung der Dieselzuschläge.

Vor dem Hintergrund eines im Laufe des 2. Halbjahres 2012 zurückgehenden Ladungsangebots auf dem Markt berichteten die Gesprächspartner des BAG von zunehmenden Ausschreibungsaktivitäten der verladenden Wirtschaft. Der Trend geht dabei zu kürzeren Vertragslaufzeiten. Insbesondere im Automobilbereich setzten einige verladende Unternehmen mehrere Ausschreibungsrunden nacheinander an, um ihre Logistikausgaben zu senken. Ein besonders hoher Druck auf die Beförderungsentgelte bestand nach Informationen des BAG des Weiteren im Bereich der Papierindustrie, die unter anderem durch ein verändertes Mediennutzungsverhalten der Bevölkerung getroffen wird, und bei Beförderungen für die Stahlindustrie, die im Jahr 2012 deutlich die Folgen der Euro-Krise zu spüren bekam. Die Beförderungsentgelte auf dem Rückladungsmarkt bzw. Spotmarkt waren im Jahr 2012 starken Schwankungen unterworfen und lagen nach Informationen des BAG im

Durchschnitt unter dem Vorjahresniveau. Insbesondere im 4. Quartal 2012 ging das Preisniveau vor dem Hintergrund einer nachlassenden Laderaumnachfrage deutlich zurück.

Als weiterer Grund für das niedrige Frachtenniveau wurden in Marktgesprächen des BAG Kabotageverkehre, vor allem durch mittel- und osteuropäische Transportunternehmer, angeführt – insbesondere bei nationalen Langstreckenverkehren. Vor dem Hintergrund des auf einigen wichtigen europäischen Relationen gesunkenen Ladungsaufkommens waren im grenzüberschreitenden Verkehr auf dem Spotmarkt eine hohe Wettbewerbsintensität und gesunkene Entgelte festzustellen. Hiervon waren deutsche Transportunternehmen insbesondere bei Verkehren nach Italien, teilweise auch im Frankreichverkehr betroffen. Aus Sorge vor einer möglichen negativen Wirtschaftsentwicklung nahmen viele Transportunternehmen zum Jahreswechsel 2012/2013 Abstand von Preisverhandlungen. Sie befürchteten bei einer Aufforderung zu Preisanpassungen Neuausschreibungen der Auftraggeber. Vor diesem Hintergrund warteten zum Jahreswechsel viele Transportunter-nehmen auf bessere wirtschaftliche Rahmenbedingungen für Entgeltverhandlungen.

Für Transportunternehmen, deren Standort an einer bemauteten Bundesstraße liegt bzw. die regelmäßig bemautete Bundesstraßen befahren, waren Verhandlungen mit ihren Auftraggebern über die Weitergabe der zum 1. August 2012 eingeführten Maut auf Bundesstraßen unabdingbar. Die meisten dieser Unternehmen gaben gegenüber dem Bundesamt an, dass die Bundesstrassenmaut größtenteils, jedoch nicht vollständig von ihren Kunden übernommen werde. Transportunternehmen, die nur in geringem Maße von der Maut auf Bundesstraßen betroffen sind, strebten nach Informationen des Bundesamtes zumeist keine Preisverhandlungen auf Grund der hierdurch bedingten Kostensteigerungen an.

Kostenentwicklung

Maßgeblich für den Anstieg der Gesamtkosten in den meisten Transportunternehmen waren vorrangig die höheren Aufwendungen für Dieselkraftstoff. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag das durchschnittliche Preisniveau für Dieselkraftstoff in allen vier Quartalen des Jahres 2012 über den entsprechenden Vorjahresnotierungen, im Jahresdurchschnitt um 4,9 %. Somit trat im Jahr 2012 insgesamt keine wirksame Entspannung auf der Kostenseite ein. Wie dem nachstehenden Schaubild zu entnehmen ist, pendelten sich die Preise für Dieselkraftstoff auf hohem Niveau über 110,00 Euro / 100 l ein.

Für Fernverkehr betreibende Unternehmen erreichen die Kraftstoffkosten in Abhängigkeit von den Einkaufspreisen sowie von der individuellen Kostenstruktur des Fuhrparks und dessen Einsatzintensität einen Anteil zwischen einem Viertel und einem Drittel der Gesamtkosten. Die zeitnahe Weitergabe von Kraftstoffkostensteigerungen an die Auftraggeber besitzt auf Seiten der Transportunternehmen daher regelmäßig hohe Priorität. Selbst im Falle vereinbarter Dieselpreisgleitklauseln betragen Marktgesprächen des BAG zufolge die zeitlichen Verzögerungen bei der Abrechnung an die Auftraggeber zwischen eineinhalb und drei Monaten, die teilweise über Kontokorrentkredite zwischenfinanziert werden. Um kostenträchtige Leerfahrten zu vermeiden, wurde im Ladungs- und Teilladungsverkehr intensiv nach passenden Rück- und Beiladungen gesucht. Gelang dies nicht, wurden nicht kostendeckend durchführbare Beförderungen zunehmend abgelehnt. Mittelständische Transportunternehmen zeigten eine steigende Bereitschaft, bestehenden Kooperationen beizutreten oder selbst geeignete Kooperationsformen zu initiieren.

Zur Steigerung der Effizienz ihres Fuhrparkeinsatzes setzten Transportunternehmen zum Teil neue bzw. verbesserte Softwarelösungen für die Disposition und Einsatzüberwachung in Echtzeit bis hin zu permanenten Verbrauchskontrollen ein. Daneben wurde dem Fahrpersonal zumeist durch Schulungen im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) u. a. eine verbrauchsoptimierte Fahrweise vermittelt, deren Festigung zum Teil über Erfolgsprämien

angestrebt wurde.

Zur Produktivitätssteigerung findet darüber hinaus eine permanente Optimierung des Fahrzeugeinsatzes statt. Hierzu zählen fallweise ein kontinuierlicher Fahrzeugeinsatz rund um die Uhr oder die Einrichtung von Stafetten-, Netzwerk- und Begegnungsverkehren in Verbindung mit wechselndem Fahrpersonal und wechselnden Fahrzeugen.

Die im Rahmen des BKrFQG vorgeschriebenen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wurden bei mittleren und großen Betrieben vielfach bereits komplett umgesetzt. Um die dafür anfallenden Kosten zum Teil wieder erstattet zu bekommen, wurde das Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ viel genutzt. Generell ist die Personalsituation und -verfügbarkeit bei Ausbildungsbetrieben regelmäßig bedeutend besser als bei Marktteilnehmern, die keine Ausbildungsplätze für Berufskraftfahrer anbieten. Nach Aussagen von Güterkraftverkehrsunternehmen zeigen sich bei zahlreichen Nachwuchskräften unzureichend ausgeprägte „soft skills“.

Deutliche Kostensteigerungen ergaben sich ferner bei Reparaturen, der externen Wartung der Lastkraftfahrzeuge sowie Ersatzteilen, insbesondere bei Reifen. Nach Unternehmensangaben können sich jedoch bei einer Ressourcen schonenden Fahrweise die Mehrkosten für die Beschaffung von rollwiderstandsarmen Reifen amortisieren, da diese dann nicht nur eine höhere Laufleistung als herkömmliche Reifen erreichen, sondern auch den Kraftstoffverbrauch deutlich senken können. Ein Teil der fuhrparkbezogenen Sachkosten wurde in Betrieben mit mautpflichtigen LKW durch Fördermittel aus dem Programm „De-minimis“ finanziert.

Ein zunehmender Anteil der Transportunternehmen wies im Jahr 2012 auf deutlich gestiegene Versicherungsprämien hin. Ursache seien die allgemein erhöhten Schadensaufwendungen der Versicherer, teils aber auch betriebsintern gestiegene Schadenssummen. Bei den infrastrukturabhängigen Kosten ergaben sich Steigerungen durch die Einführung der Maut auf bestimmten Bundesstraßen, die allgemeine Mauterhöhung in Österreich sowie höhere Mautkosten in Italien.

Ertragslage

Gemäß Marktgesprächen des BAG hat sich im Jahresverlauf 2012 die Ertragslage deutscher Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs im Vergleich zum Vorjahr tendenziell verschlechtert. Neben den beschriebenen Kostensteigerungen zeichnete hierfür nicht zuletzt die Konjunkturabschwächung im 4. Quartal verantwortlich. Dies war nicht nur nachteilig im Hinblick auf die turnusmäßigen Jahresentgeltverhandlungen, sondern führte bei vielen Frachtführern – neben dem tendenziell volatileren Güteraufkommen – zu einer schlechteren Auslastung ihrer Fuhrparkkapazitäten mit entsprechenden Produktivitätsverlusten. Die meisten Güterkraftverkehrsunternehmen erwirtschafteten zwar noch ein positives oder ausgeglichenes Betriebsergebnis. Allerdings sanken vielfach die Umsatzrenditen. Für die reine Beförderungsleistung lagen sie nach Unternehmensangaben überwiegend zwischen 0,5 % und 2,0 % und nur bei Spezialtransporten sowie in Marktnischen etwas höher. Teilweise wurden Defizite im Transportbereich durch Überschüsse aus anderen Sparten, etwa dem Logistik- oder Lagerbereich, kompensiert.

Viele Transportdienstleister zeigten sich unzufrieden mit ihrer Ertragslage und gaben an, der teilweise verschobenen Durchsetzung höherer Beförderungsentgelte höchste Priorität beizumessen. Dass die Ertragslage bei einem Teil der Frachtführer im Jahr 2012 in den defizitären Bereich abglitt, zeigte sich u. a. am Anstieg der Insolvenzen. Marktgesprächen zufolge lasse die hohe Wettbewerbsintensität im Fern- und grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Frachtführern aus den MOE-Staaten deutschen Transportunternehmen kaum noch Möglichkeiten, im Selbsteintritt ausreichende Deckungsbeiträge im Langstreckengeschäft zu erwirtschaften. Innerdeutsch zeigte sich im vergangenen Jahr ebenfalls ein unverminderter Preisdruck. So herrschte beispielsweise im Stückgutmarkt ein ausgeprägter, über eine aggressive Preisgestaltung

geführter Verdrängungswettbewerb zwischen Konzernspeditionen und Stückgutkooperationen. Ebenso zeigte sich im Bereich der Lebensmittellogistik eine hohe Wettbewerbsintensität. Überdies übten einige Auftraggeber aus dem Automobilbereich einen hohen Druck auf die Margen der Transport- und Logistikdienstleister aus.

Ertragssteigerungen verzeichneten u. a. Transportunternehmen, die ihre Sendungs- und Kundenstrukturen unter Effizienz- und Rentabilitätsaspekten optimieren konnten. Dies erfolgte vorzugsweise durch die branchenspezifische Akquisition neuer Kunden, mit deren Aufkommen über Bündelungseffekte sowohl die relationsbezogene Auslastung des Fuhrparks als auch die Wirtschaftlichkeit von Verkehren verbessert wurde. Ein vergüteter Mehrwert war ferner bei Nischengeschäften mit speziellen, hochwertigen Transportanforderungen vorzufinden, bei denen die reibungslose und flexible Bedienung optimierter Lieferketten regelmäßig garantiert und mit onlinegestützten Statusreports dokumentiert wird. Höhere Gewinnmargen konnten in Abgrenzung zum Transportsegment zudem Logistikdienstleister verbuchen, die sich in Wachstumssegmenten gut aufgestellt haben.

Regional verankerte mittelständische Dienstleister erweiterten teilweise ihr Angebotsportfolio an branchen- und kundenspezifischen Logistiklösungen. Da sie mit ihrer Direktkundschaft organisch gewachsen sind, können sie aufgrund ihrer Erfahrungen und bei direkter Nähe zu den Kunden vergleichsweise flexibler auf deren Anforderungen reagieren.

Investitionen

Im Verlauf des Jahres 2012 hielt der überwiegende Teil der Güterkraftverkehrsunternehmen seine Fuhrparkkapazitäten konstant. Investitionen in das Transportequipment konzentrierten sich überwiegend auf Ersatzinvestitionen. Diese dienten vor allem der Konsolidierung der Standardfuhrparks auf die für mautpflichtige Strecken im Güterverkehr derzeit noch günstigsten Schadstoffklassen S 5 (Euro V) sowie EEV. Während diese für im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte LKW in weiten Teilen bereits abgeschlossen ist, wird der entsprechende Austausch im Nah- und Verteilerverkehr stufenweise nachgeführt.

Nach der Wirtschaftskrise haben sich die Investitionszyklen weitgehend normalisiert; Nachholeffekte sind kaum noch zu erwarten. Kleinere Unternehmen investierten nicht selten in gute gebrauchte Euro V-Fahrzeuge anstatt in Neufahrzeuge. Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge wurden im Verlauf des Jahres 2012 nur sehr verhalten vorgenommen. Zumeist wurden zunächst einzelne Euro VI-Fahrzeuge angemietet oder geleast, um diese im vorgesehenen Praxiseinsatz zu testen. Dabei zeigten sich diese Unternehmen nach Informationen des Bundesamtes bisher durchaus zufrieden – insbesondere mit den Verbrauchswerten.

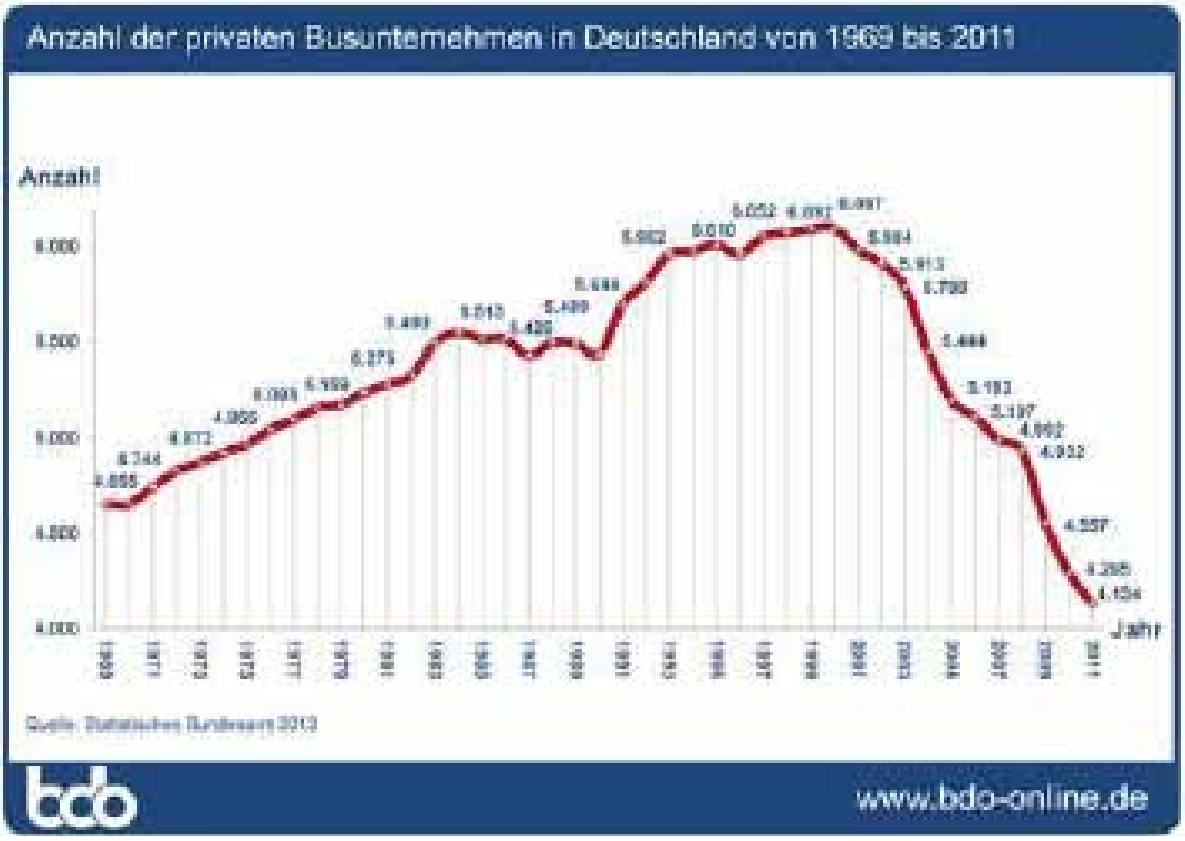
Im Vergleich zum Vorjahr hat sich bei Erweiterungsinvestitionen die ausgeprägte Zurückhaltung im Verlauf des Jahres 2012 und zu Beginn des Jahres 2013 noch verstärkt. Der seit Oktober 2012 schleppende Konjunkturverlauf, die Unwägbarkeiten der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung vor dem Hintergrund der europäischen Schuldenkrise sowie die schwächere Ertragslage im Transportsektor setzten keine Wachstumsimpulse für Fuhrparkinvestitionen. Insbesondere vielen kleineren Unternehmen gelang es nicht, ausreichende Kapitalrücklagen für Erweiterungsinvestitionen zu bilden. Ein Ausbau des Fuhrparks war zumeist bei Unternehmen vorzufinden, die längerfristige Festverträge mit neu akquirierten Kunden abschlossen und neben dem Transport in erheblichem Umfang Logistikdienstleistungen erbringen. Entsprechendes galt für Transport- und Logistikdienstleister, die mit ihren wichtigen Bestandskunden organisch wachsen und diesen mehr Transportkapazitäten zur Verfügung stellten. Als Ausdruck zunehmender Bestrebungen zur Qualitätssicherung in Lieferketten war zu beobachten, dass einige Verlader von ihren Spediteuren einen höheren Selbsteintritt forderten. Ein eindeutiger Trend zu Kauf, Leasing oder Miete war im Jahr 2012 nicht erkennbar. Sowohl die Listenpreise ab Werk für den Kauf von

neuen Lastkraftfahrzeugen als auch die Kosten für eine Finanzierung sind im Geschäftsjahr 2012 je nach Anbieter mehr oder minder deutlich gesunken. Insbesondere zum Jahresende mehrten sich Aussagen über tendenziell weiter sinkende Preise. Banken verlangen jedoch für eine Finanzierung seit geraumer Zeit fallweise höhere Sicherheiten. Nicht wenige Transportunternehmen nutzten die zum Teil sehr günstigen Leasingangebote mehrerer Nutzfahrzeughersteller für bestimmte Modelle. Generell wird ein tendenziell steigender Teil des Fuhrparks durch angemietete Lastkraftfahrzeuge abgedeckt. Hierdurch soll flexibler auf die zunehmende Volatilität des Güteraufkommens reagiert werden. Ferner wurden Lastkraftfahrzeuge angemietet, um den Zeitraum bis zur herstellerübergreifenden Verfügbarkeit der EURO VI-Modellpaletten und der Entscheidung über die Höhe ihrer Bemautung zu überbrücken. Der Trend zum Abschluss von Full-Service-Verträgen hielt an.

1.5.2. Entwicklung im Omnibusverkehr

Sinkende Zahl privater Omnibusunternehmen in Deutschland

Trotz der geringen Unternehmensgrößen hat die Busbranche mit ihren historisch gewachsenen Strukturen schon zahlreiche Wirtschaftskrisen überstanden. Dennoch wird seit mehreren Jahren ein Trend zur stetigen Abnahme von privaten Busunternehmen erkennbar. Gegenüber dem Jahr 2000 mit einem Höchststand von 6.097 Unternehmen gibt es mittlerweile mehr als tausendfünfhundert private Busunternehmen weniger. Damit hat sich die Zahl der Unternehmen innerhalb von zehn Jahren um fast 30 % reduziert. Gründe dafür sind Verkäufe, Betriebsaufgaben, Insolvenzen sowie ein zunehmender Konzentrationsprozess der Branche. Dies zeigt die außerordentliche Notwendigkeit einer starken Rückendeckung des mittelständischen Bustouristikgewerbes durch Schaffung ausgewogener gesetzlicher Rahmenbedingungen.



Quelle: bdo Konjunkturumfrage 2012/2013

Quelle: bdo Konjunkturumfrage 2012/2013

Die Zahl der Neuzulassungen aller Kraftomnibusse in Deutschland nahm 2012 erstmalig wieder zu, nachdem seit 2008 Rückgänge zu verzeichnen waren. Im Zeitraum 1985 bis 1999 stieg die Zahl neu zugelassener Busse jährlich. Anschließend schwankte die Anzahl der Neuzulassungen um den Mittelwert 5.590.

Das Jahr 2012 war für Unternehmer der privaten Busbranche erneut von steigenden Kosten überschattet. Dies ging aus der achten bdo-Konjunkturumfrage des Jahres 2012/2013 hervor. Vor allem erschwerte Rahmenbedingungen sorgten im Jahr 2012 erneut dafür, dass die Umsätze, nach einer positiven Entwicklung im vorangegangenen Jahr, wieder zurückgingen. Dies sind im Tourismus unter anderem die steuerlichen Nachteile des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels gegenüber dem Flugverkehr sowie die Subventionspolitik der Bahn. Auch die bundesweit mittlerweile mehr als 50 Umweltzonen benachteiligten die mittelständische Branche massiv. Im ÖPNV hingegen stehen wichtige Finanzierungsströme weiter auf dem Prüfstand. Die Busförderung und die Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr und die Schwerbehindertenbeförderung wurden in den letzten Jahren drastisch reduziert. Das schlägt sich in höheren Fahrpreisen und Umsatzeinbußen bei den Unternehmen nieder.

Auch die Buchungszahlen in den einzelnen Marktsegmenten der Bustouristik haben sich im Jahr 2012 negativ entwickelt. Die Gewinnsituation verbesserte sich jedoch im Vergleich zum Vorjahr. Neben dem Trend zum Deutschlandtourismus haben bustouristische Kurzreisen nach wie vor ein großes Erfolgspotential. Gerade für den boomenden Städte- und Kulturtourismus sowie Musical- und Eventreisen sind Reisebusse als flexibles und umweltfreundliches Verkehrsmittel unverzichtbar.

Im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fällt die Bilanz für das Jahr 2012 weiterhin durchwachsen aus. Eine leichte Positivtendenz zeigt sich sowohl bei der Gewinnentwicklung als auch bei den Fahrgastzahlen. Steigende Treibstoffkosten und qualifiziertes Personal sind nur einige der Probleme, welche die Busunternehmer vor Herausforderungen stellen.

Chancen und Perspektiven bieten hingegen zielgruppengerechte Angebote und moderne Kommunikationslösungen für Busreisen. Die bdo-Konjunkturumfrage belegt, dass in der Zukunft zwei aussichtsreiche Zielgruppen die Busbranche dominieren werden: Best Ager und Jugendliche. Das Stimmungsbild zur Liberalisierung des Fernlinienverkehrs zeigt sich äußerst positiv. Marktchancen im Fall einer generellen Liberalisierung des Fernverkehrs für Buslinien sehen die Hälfte der Busunternehmer. Wiederum ein Großteil derer kann sich vorstellen, in Kooperation oder als Subunternehmer am Markt tätig zu werden.

Verbesserte touristische Geschäftslage

Die befragten Busunternehmer beurteilten die allgemeine Geschäftslage besser als im Vorjahr. Laut diesjähriger Konjunkturumfrage hat sich für 21 % der Unternehmer, und damit für 11 % weniger als noch im Vorjahr, die allgemeine Geschäftslage verschlechtert. 25 % der Befragten schätzten ihre Situation besser ein. Die generelle Stimmung in der Bustouristik 2012 stieg damit von einem Tiefstand im letzten Jahr um 13 Prozentpunkte auf einen positiven Saldo von 4 %. Nach einer positiven Umsatzentwicklung im Vorjahr, verschlechterte sich der Saldo im Bereich der Umsatzentwicklung um 12 Prozentpunkte und sank auf - 3 %. Während 31 % der Unternehmer steigende Umsätze verzeichneten, registrierten 34 % der Bustouristiker sinkende Umsätze.

Mit 20 % blieb die Zahl der Unternehmer, die positive Gewinne verzeichneten, zwar fast unverändert, jedoch ist die Anzahl derer, die von einer verschlechterten Gewinnentwicklung ausgehen, gesunken. Damit verbesserte sich der Saldo im Vorjahresvergleich um zehn Prozentpunkte, lag aber noch immer im negativen Bereich. Augenscheinlich trägt die Branche unter anderem die Konsequenzen weiterhin gestiegener Treibstoffkosten und der Notwendigkeit von Investitionen in die Neuanschaffung oder Umrüstung von Fahrzeugen. Die Busbetriebe profitierten im Jahr 2012 von gestiegenen Zahlen im Anmietverkehr. In den anderen Bereichen sind allerdings sinkende Buchungszahlen zu verzeichnen gewesen. War der Inlandstourismus noch im letzten Jahr positiv beurteilt wurden, sank der Saldo im Jahr 2012 um acht Prozentpunkte auf 7 %. Auch für Busreisen ins Ausland war eine negative Entwicklung zu erkennen. Nur noch 10 % gaben gestiegene Buchungszahlen an. 37 %, gleich wie im Vorjahr, hatten mit einer negativen Entwicklung zu kämpfen. Der Saldo sank damit auf - 27 %. Negative Tendenzen gab es auch bei den eigen veranstalteten Reisen. Im Gegensatz zur positiven Entwicklung im Vorjahr wurde in diesem Segment ein Saldo von - 18 % erreicht.

Einzig der Stimmungssaldo beim Mietomnibusverkehr stieg im Jahr 2012 weiter auf einen Wert von 11 %. Der Anteil von Unternehmen, die den

Quelle: bdo Konjunkturumfrage 2012/2013

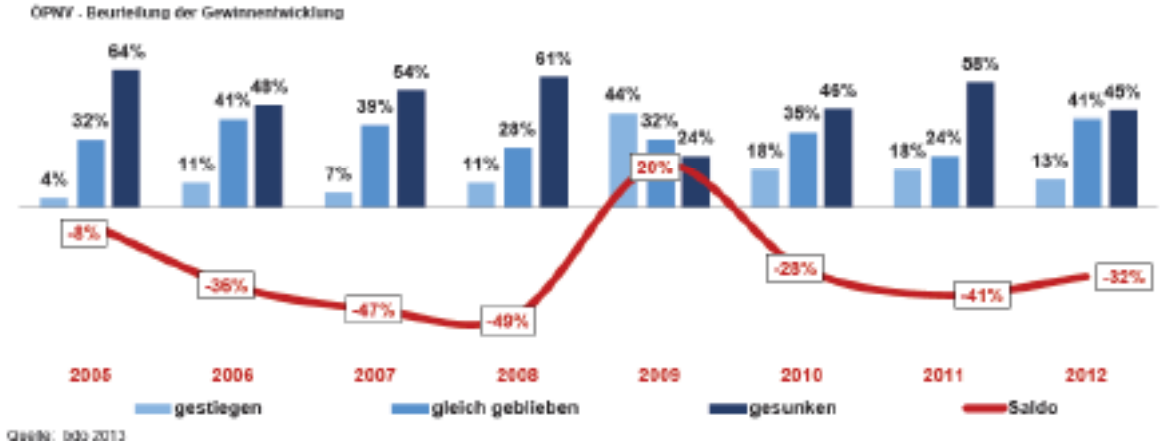
Omnibus öfter vermieten konnten, lag demnach bei 29 %. Immerhin 6 % weniger als im Vorjahr mussten Buchungsrückgänge in Kauf nehmen.

Busurlauber verfolgen weiter den Trend zur Kurzreise. Auch aus dem Potenzial des Städte- und Kulturtourismus sowie der Eventreisen wird von den Unternehmern weiterhin geschöpft. 34 % der Befragten bescheinigten daher dem „Kurz- und Tagesreisen"-Trend ein großes Entwicklungspotential. 15 % der Touristiker zählen Städte- und Kulturreisen zu den beliebtesten Kurzreiseformen. 11 % der Unternehmer bescheinigen Musical- und Eventreisen einen großen bustouristischen Trendfaktor. Die Deutschlandreise wird von zehn % der Unternehmer als Trend definiert. Einen Trend im Segment der qualitativ hochwertigen Reisen sehen weitere 8 % der Bustouristiker.

Für die Zukunft des Busreisemarktes prognostizieren die befragten Unternehmer ausserdem weiterhin eine Tendenz zu Kombinationsreisen wie Bus-Flug sowie zum Gesundheitstourismus. Aufgrund der harten Wettbewerbssituation in der Busbranche kann auf flexibles Handeln in Kombination mit Individualität und Qualität nicht verzichtet werden.

Positive Entwicklung der ÖPNV-Geschäftslage

Die Beurteilung der allgemeinen Geschäftslage der Busunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs fiel im Jahr 2012 geringfügig besser als im Vorjahr aus. Der Saldo stieg um 6 % auf - 13 %. Der Umsatz im Busliniennahverkehr sank im Vorjahr um 5 Prozentpunkte und erreichte damit den tiefsten Stand seit sieben Jahren. 26 % der Unternehmen, und damit fast genauso viele wie im Vorjahr, verzeichneten steigende Umsätze. Aber 5 % mehr registrierten eine negative Umsatztendenz. Daher ergab sich ein negativer Saldo von - 2 %. Trotz der negativen Umsatzentwicklung nahm die Gewinnkurve der ÖPNV-Unternehmer im Jahr 2012 einen positiven Verlauf. Der seit 2009 anhaltende Abwärtstrend wurde damit unterbrochen und der Saldo steigt um 11 Prozentpunkte auf - 32 %. Erklären lässt sich diese Entwicklung durch zahlreiche Maßnahmen und reduzierte Investitionspläne, die aufgrund der schlechten Geschäftsprognosen aus den Vorjahren zur Kostensenkung ergriffen wurden. Im Hinblick auf die Fahrgastzahlen des Liniennahverkehrs zeigte sich im Jahr 2012 eine leicht positive Entwicklung. 24 % der Busunternehmer gingen von einer verstärkten Busnutzung im ÖPNV aus, während 26 % gesunkene Fahrgastzahlen auswiesen. War im Jahr 2011 ein Saldo von - 10 % zu verzeichnen, ist dieser im Jahr 2012 auf - 2 % gestiegen. Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs Aus Sicht der Omnibusunternehmer in Deutschland ist die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs positiv zu bewerten. Insbesondere die damit verbundene wachsende Popularität des Verkehrsmittels Bus und das damit geweckte Interesse der Öffentlichkeit hat für positive Resonanz gesorgt. Basierend auf den Daten der Konjunkturumfrage sieht die Hälfte der Unternehmerschaft die Öffnung des Marktes auch als Chance für das eigene Unternehmen. Der Einstieg am Markt wird dabei vor allem durch



Quelle: bdo Konjunkturumfrage 2012/2013

Kooperationen geplant. 32 % können sich auch vorstellen, durch eine Subunternehmerschaft tätig zu werden, wobei nur 13 % den Einstieg als eigenständiges Unternehmen für relevant halten. Bei der Frage nach den Prioritäten im Falle einer Partnerschaft, die für den Eintritt in den Markt in Erwägung gezogen wird, hat sich die Hälfte der Unternehmer für feste auskömmliche Kilometerpreise, aber für keine Übernahme des Risikos bzw. der Chancenbeteiligung ausgesprochen. Wiederum bevorzugt die andere Hälfte, Verträge mit fairer unternehmerischer Beteiligung an Chancen und Risiken.

2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer

2.1. Europäische Politik und EU-Recht

Europaparlament und Verkehrsministerrat stimmen für Änderungen bei den Sozialvorschriften

Im Juli 2012 stimmte das Europäische Parlament (EP) über den Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zur Änderung der Kontrollgeräte-Verordnung 3821/85/EWG und der VO 561/2006/EG ab. Gewerbeseitig gelang es, den Abgeordneten des Europäischen Parlamentes deutlich zu machen, dass die bestehenden Lenk- und Ruhezeitenregelungen für die Bustouristik aufgrund fehlender Flexibilität nicht länger hinnehmbar sind. Dieser Überzeugung Vorschub geleistet hat auch der Umstand, dass die bestehenden starren Pausenregelungen oder die unsinnige Beschränkung der 12-Tage-Regelung auf internationale Busverkehre keinesfalls der Verkehrssicherheit in den Mitgliedstaaten dient. Vor diesem Hintergrund hatten einige EU-Abgeordnete den Vorstoß unternommen, im Rahmen der Abstimmung über den Digitalen Tachografen, die bestehenden Lenk- und Ruhezeitenregelungen für Omnibusfahrer zu flexibilisieren. Diese Anträge fanden nach „heißen Debatten“ die mehrheitliche Unterstützung des Gesamtplenums, so dass die EU-Kommission gezwungen wurde, sich mit den Forderungen nach eigenständigen und flexibleren Regelungen für den Personenverkehr auseinander zu setzen. In der Sitzung des Rates der Verkehrsminister der EU am 29.10.2012 ist eine politische Einigung über den Vorschlag zur Änderung der Verordnung über das Kontrollgerät im Straßenverkehr erzielt worden. Im Großen und Ganzen haben die Minister dabei die bereits im Juni 2012 getroffene sogenannte allgemeine Ausrichtung des Rates bestätigt.

Deutschland stimmte dem Beschluss allerdings nicht zu. Hintergrund hierfür war die Tatsache, dass sich Berlin nicht mit seiner Forderung durchsetzen konnte, den Ausnahmeradius bei der sogenannten Handwerkerregelung von 50 auf 150 km anzuheben. Die Mehrheit im Rat hat sich auf 100 km geeinigt.

Im Gegensatz zum Europäischen Parlament (EP), das sich dafür ausgesprochen hatte, satellitengestützte intelligenten Tachografen bereits 24 Monate nach Inkrafttreten technischer Spezifikationen verpflichtend einzuführen, plädiert der Rat für eine Einführungsfrist von mindestens 40 Monaten.

Auch eine weitere Forderung aus dem Gewerbe hat Berücksichtigung gefunden: Die Aufzeichnung von Standortdaten soll nach Ansicht des Rates auf die Start- und Endzeit der täglichen Arbeitszeit beschränkt werden. Der ursprüngliche Vorschlag zielte auf eine Aufzeichnung dieser Daten bei jedem Beförderungsvorgang ab, womit datenschutzrechtlich sehr bedenkliche lückenlose Bewegungsprofile erstellt werden könnten.

Die Änderungsanträge des Europäischen Parlaments zur Änderung der Lenk- und Ruhezeiten (Verordnung 561/2006) waren nicht Gegenstand der Diskussionen bei dieser Ratssitzung in 1. Lesung. Parallel zum ordentlichen Gesetzgebungsverfahren lief bereits 2012 das Schlichtungsverfahren an, der sogenannte Trilog, in dem die EU-Kommission, das Europäische Parlament und der Rat versuchen, sich auf einen gemeinsamen Text zu einigen.

Abstimmung im EU-Parlament zur Energiebesteuerung – Keine Dieselverteuerung durch Änderung der Mineralölsteuerregelungen

Mit einer deutlichen Mehrheit hat das EU-Parlament Mitte April 2012 einen Plan abgelehnt, mit dem Dieseltreibstoff teurer geworden wäre. Der Vorschlag der EU-Kommission, Diesel und Benzin in Zukunft gleich zu besteuern, ist dabei mit 524 zu 140 Stimmen von über Dreiviertel der EU-Abgeordneten abgelehnt worden. Der Gesamtbericht der Europaparlamentarierin Astrid Lulling, die die Ablehnung empfohlen hatte, wurde mit 374 Stimmen angenommen (217 votierten dagegen, 73 enthielten sich). Die Kommission hatte vorgeschlagen, Kraftstoffe in der EU künftig einheitlich auf der Basis der Energiedichte und des CO2-Ausstoß zu besteuern sowie vorzuschreiben, dass Benzin und Diesel in gleicher Höhe besteuert werden müssen.

Frankreich: Alkoholtestgeräte

Zu erheblicher Unsicherheit bei im Frankreichverkehr tätigen Güterverkehrs- und Omnibusunternehmen führte ein von Frankreich mit Geltung ab 01.07.2012 vorgesehenes Gesetz, wonach in allen Kraftfahrzeugen, also auch in LKW und Bussen ein Alkoholtestgerät mitgeführt werden muss. Zwar galt noch eine Übergangsfrist bis zum 31.10.2012, doch spätestens danach sollte ein Bußgeld fällig werden, sollte ein solches Gerät bei einer Kontrolle nicht vorgezeigt werden können. Kurzfristig legte Frankreich fest, dass nur im Land selbst anerkannte Testgeräte nutzbar sein sollten, nachdem es zuvor noch hieß, nur in Frankreich erworbene Geräte würden akzeptiert. Infolge der daraufhin einsetzenden massiven Proteste setzte Frankreich die Verpflichtung zunächst befristet, später unbefristet aus.

Polen: Vereinfachungen im MwSt.-System

Seit 1. Januar 2012 gibt es für Busunternehmer, die in Polen Gelegenheitsverkehre durchführen ein vereinfachtes System zur Registrierung für die Mehrwertsteuer. Zuvor hatten bei im Polenverkehr tätigen Busunternehmen die umständlichen bürokratischen Vorschriften der Registrierung zur Veranlagung in Polen für erhebliche Verärgerung bei deutschen Busunternehmen geführt. Nach energischen Forderungen hat Polen ein vereinfachtes Verfahren eingeführt. Dieses wird für jene Unternehmen zur Verfügung gestellt, die gelegentlich nach Polen einreisen und auf die Möglichkeit des Abzugs der Vorsteuer, die Rückerstattung dieser oder die Rückerstattung der Steuerdifferenz verzichten. Für alle Unternehmen, die eine Steuerrückerstattung beabsichtigen, bleibt das bisherige System bestehen!

Reisedokumente für Kinder ab Juni 2012

Seit 26. Juni 2012 benötigt jedes Kind, das ins Ausland reist, unabhängig vom Alter ein eigenes Reisedokument. Eintragungen im Reisepass der Eltern werden seither nicht mehr anerkannt. Mit den neuen Richtlinien erfülle man europäische Vorgaben. Die neue Regelung gilt auch bei Reisen innerhalb der EU und des Schengen-Raumes. Auch wenn an den Grenzen zwischen den Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens keine regelmäßigen Passkontrollen stattfinden, muss sich dennoch jede Person stets ausweisen können. Bei Missachtung der neuen Regelung kann es zu hohen Bußgeldern kommen.

2.2. Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Das dominierende verkehrspolitische Thema aus Sicht des **Güterkraftverkehrsgewerbes** war in den Marktgesprächen des BAG die anstehende Entscheidung über die **künftige Ausgestaltung der Mautsätze**. Von besonderem Interesse ist dabei die künftige Mauteinstufung von Fahrzeugen der Emissionsklasse S 6 (Euro VI). Aufgrund der vergleichsweise höheren Beschaffungskosten für Euro VI-Fahrzeuge und eines befürchteten Werteverfalls der Euro V-Fahrzeuge im Falle einer Mautspreizung forderten Transportunternehmer in Marktgesprächen des BAG im Hinblick auf Investitionsentscheidungen eine Planungs- und Kalkulationssicherheit bezüglich der

künftigen Mauteinstufung und der Mauthöhe für Euro VI-Fahrzeuge sowie des Einführungszeitpunkts. Verwiesen wurde in diesem Zusammenhang auch auf die zum 1. Januar 2009 in Kraft getretene Mauterhöhung und die damit verbundene stärkere Mautspreizung. Letztere war nach Auffassung des Güterkraftverkehrsgewerbes im Wesentlichen mitverantwortlich für den seinerzeitigen hohen Wertverlust von Euro III-Fahrzeugen. Generell befürchten viele Güterkraftverkehrsunternehmen, dass ihre Auftraggeber – entsprechend der schon vorherrschenden Verfahrensweise – auch zukünftig lediglich bereit sein würden, die Mautkosten für die günstigste Emissionsklasse zu tragen und zwar unabhängig von der Schadstoffklasse des eingesetzten Lkw. Aufgrund der am Markt bestehenden Unsicherheiten bezüglich der künftigen Mauteinstufung erfolgen Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge in 2012 zurückhaltend. Weitere Faktoren, die Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge bislang beeinflussen, sind die vergleichsweise höheren Anschaffungskosten und die geringere Nutzlast dieser Fahrzeuge.

Vermehrt bemängelt wurde auch der in Teilen **schlechte Zustand der Straßenverkehrsinfrastruktur**. Vorschub wurde diesem Thema durch die Brückensperrungen im Großraum Köln geleistet, infolge derer der Lkw-Verkehr in der Region stark beeinträchtigt wurde. Betroffen von den daraus resultierenden Umwegverkehren waren nicht nur Nah- und Regional-, sondern auch Transitverkehre. Die Folge waren Kostensteigerungen bei den betroffenen Güterkraftverkehrsunternehmen (z. B. durch zusätzliche Kraftstoff- und Fahrzeugkosten sowie Mautgebühren), die die Wirtschaftlichkeit einzelner Beförderungen beeinträchtigten. Neben Güterkraftverkehrsunternehmen berichteten im Großraum Köln auch einige Großunternehmen sowie eine Vielzahl mittlerer und kleinerer Verladeunternehmen über wirtschaftliche Schäden infolge der Verkehrsbeeinträchtigungen. Nicht wenige Güterkraftverkehrsunternehmen sehen in den Brückensperrungen Vorboten für künftige sanierungsbedingte Kapazitätsengpässe auf den bereits heute stark frequentierten Strecken.

Für das Jahr 2013 standen einige Veränderungen bezüglich der **Maut-Harmonisierungsprogramme** an, die im Berichtsjahr in Form geänderter Förderrichtlinien zur Aus- und Weiterbildung und für die De-Minimis-Beihilfen im Bundesanzeiger veröffentlicht wurden.

Im Wesentlichen wurden ab dem Förderjahr 2013 nachfolgende Änderungen wirksam:

1. De-Minimis-Beihilfen

- Senkung des Förderhöchstbetrages von 2.000 € auf 1.500 € pro mautpflichtigem Fahrzeug
- Senkung des Förderhöchstbetrages pro Unternehmen von 33.000 € auf 25.000 €

2. Aus- und Weiterbildung

- Betriebliche Ausbildungsverhältnisse werden nur noch mit 50.000 € pauschal anerkannt. Kleinere und mittlere Unternehmen erhalten eine Zuwendung in Höhe von 50 %; andere Antragsteller von 43 %
- Um Führerscheinkosten adäquat in die Fördersummen zu integrieren, ergeben sich differenzierte Förderbeträge für die einzelnen Ausbildungsjahre
- Anträge auf die Förderung von Ausbildungsverhältnissen sind zukünftig in der Zeit vom 01. Januar bis 30. September eines Jahres zu stellen. Es gibt keine Beschränkungen der zu beantragenden Ausbildungsverhältnisse. Allerdings muss innerhalb von 2 Monaten nach Zugang des Förderbescheids ein Ausbildungsvertrag vorgelegt werden. Falls dies nicht geschieht, entfällt der Bewilligungsbescheid.
- Die Förderung von Weiterbildungsmaßnahmen ist an die Zahl der mautpflichtigen Fahrzeuge gekoppelt. Pro schwerem, mautpflichtigem Nutzfahrzeug können Weiterbildungsmaßnahmen von bis zu 600 EURO/

mautpflichtiges Fahrzeug (Stand des Fuhrparks 30. September des Vorjahres) geltend gemacht werden.

- De-Minimis-Beihilfen und Weiterbildungsmaßnahmen sind in der Zeit 01. Oktober des Vorjahres bis zum 28. Februar des Förderjahres zu beantragen.

Als größter Brennpunkt für die **Busbranche** wurden auch im Berichtsjahr die **Umweltzonen in deutschen Städten** benannt. Wieder ansteigende **Dieselpreise** waren ein gravierendes Problemfeld, welches von 85 % der befragten Busunternehmer genannt wurde. An dritter Stelle der dringendsten Probleme (51 %) wurde seitens der Busunternehmer der **Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal** benannt. Die Suche nach geeignetem Fahrpersonal gestaltet sich bereits jetzt zunehmend schwieriger. Das Durchschnittsalter von Busfahrern liegt bei 45 Jahren. In den nächsten Jahren wird ein großer Teil der Busfahrer in den Ruhestand gehen, ohne dass genügend junge Busfahrer nachrücken. Die vom bdo initiierte Kampagne „Beweg was – Werd Busfahrer“ verfolgt das Ziel, Nachwuchs für den Beruf des Busfahrers zu begeistern.

Zusätzlicher Wettbewerbsdruck entsteht für die Busunternehmer im Reiseverkehr aus kontinuierlich **zunehmendem Kostendruck**. Dazu gehören zum einen die komplexen und kostenintensiven Gebührenregelungen wie Park- und Einreisegebühren in den Städten, verschiedene Mautsysteme und Mehrwertsteuerrichtlinien im europäischen Ausland, zum anderen die steigenden Instandhaltungs- und Werkstattkosten.

Die Vielzahl an bürokratischen Auflagen und Verordnungen macht den Unternehmern zusätzlich zu schaffen. Hinzu kommt der Konkurrenzdruck durch den harten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern wie der Bahn oder dem Flugzeug, welche mit staatlich subventionierten Billigpreistickets dem Bus Marktanteile entziehen. Zu den Forderungen der Busbranche zählen daher nicht nur finanzielle Entlastungen, sondern auch verbesserte politische Rahmenbedingungen für die Busunternehmer.

Am 14. September 2012 wurde der langersehnte Kompromissvorschlag zum **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** durch eine interfraktionelle Arbeitsgruppe des Bundestages vorgelegt. Hochrangige Vertreter der Bundes- und Landesministerien sowie die Berichterstatter und verkehrspolitischen Sprecher von Union, FDP, SPD und Grünen haben die gemeinsame Beschlussempfehlung unterzeichnet. Damit wurde der Weg frei für eine Zweite und Dritte Lesung des Parlamentes, deren Ergebnis anschließend im Bundesrat beraten würde.

Als gewerbepolitischer Erfolg des bdo und seiner Landesverbände konnte verbucht werden, dass alle wesentlichen Forderungen des privaten Busgewerbes Eingang in die Gesetzesänderung fanden und dort behauptet werden konnten. Das galt für die Regelungen zum Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre ebenso wir für die Bestimmungen zum Nahverkehrsplan, zur Genehmigungserteilung oder zum Verzicht auf die Busmaut.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Bis zum Ende der Legislaturperiode plante das Bundesverkehrsministerium noch eine **Reform des Verkehrszentralregisters** und des Mehrfachtäterpunktsystems. Die angestrebte Reform sah die Umstellung auf ein 2-Punkte-Bewertungssystem mit Entzug der Fahrerlaubnis beim Erreichen der 8-Punkte-Grenze vor. Ob die Reform des Verkehrszentralregisters tatsächlich noch im Laufe dieser Legislaturperiode umgesetzt würde, war bis zum Ende des Berichtsjahres ungewiss.

Änderungen bei HU und SP seit 01. Juli 2012

Die 47. Änderungsverordnung zum § 29 StVZO, der die Durchführung der Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung regelt, tritt am 01.07.2012 in Kraft. Wesentliche Änderungen bei der Hauptuntersuchung:

- Bei verspäteter Durchführung der HU gibt es keine Rückdatierung mehr. Es gilt die volle Plakettenlaufzeit ab dem Untersuchungsdatum. Wird allerdings mehr als zwei Monate überzogen, wird eine Ergänzungsuntersuchung fällig und dadurch eine um 20 % höhere Prüfgebühr.

- Es gelten ein einheitlicher Mangelbaum und eine einheitliche Mangeleinstufung, die jede Prüforganisation verbindlich anzuwenden hat.

- Durchführung einer Probefahrt von mind. 8 km/h zu Beginn der HU (auch bei der SP).

- Eine Untersuchungsstelle muss mit einem Scheinwerfergestell ausgestattet sein.

- Schrittweise Einführung und Erprobung eines HU-Adapters für die Elektronik neu zugelassener Fahrzeuge.

- Bei der Sicherheitsprüfung entfällt der frühere Prüfpunkt Auspuffanlage. Somit umfasst die SP nunmehr 4 folgende Prüfbereiche: Fahrgestell, Fahrwerk und Aufbau/Verbindungseinrichtungen; Lenkung; Reifen/Räder; Bremsanlage. Auch bei der SP ist seit 01. Juli 2012 eine Prüfungsfahrt zu absolvieren.

2.4. Umwelt- und Abfallrecht

Zum 01. Juni 2012 trat das neue **Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)** in Kraft, mit dem die Bundesrepublik Deutschland die EU-Abfallrahmenrichtlinie (Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle) in nationales Recht umgesetzt hat. Das KrWG betont noch stärker als sein Vorläufer, das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG) vom 27. September 1994, die Bedeutung der Abfallvermeidung und der Abfallverwertung. Dies drückt insbesondere die nunmehr fünfstufige Abfallhierarchie (§ 6 KrWG) – bestehend aus Vermeidung, Vorbereitung zur Wiederverwertung, Recycling, sonstige Verwertung (insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung) und Beseitigung – aus. Für das im Abfalltransport tätige Transportgewerbe ergeben sich aus dem KrWG einige Neuerungen. Diese betreffen vor allem die Anzeigepflicht für Sammlung und Beförderung von nicht gefährlichen Abfällen im gewerblichen Bereich sowie im Rahmen des Werkverkehrs und Änderungen bei der Erlaubnispflicht für den gewerblichen Transport gefährlicher Abfälle. Auch in der Kennzeichnungspflicht der eingesetzten Fahrzeuge gibt es Veränderungen. Außerdem, definiert das KrWG die Stoffklassen der Produkte, Nebenprodukte und Abfälle neu und legt Kriterien für das Ende der Abfalleigenschaft fest. Ferner werden gewerbliche Sammler von Abfällen verpflichtet, der zuständigen Behörde die beabsichtigte Sammlung von werthaltigen Abfällen aus privaten Haushaltungen vor Beginn derartiger Sammlungen anzuzeigen. Für bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes bestehende Sammlungen galt eine Frist bis 31.08.2012, innerhalb der diese Anzeige zu erfolgen hatte. Bereits im Berichtsjahr führte gerade diese Verpflichtung bundesweit zu einer Fülle von Streitfällen, nämlich dann, wenn die zuständige Behörde – meist auf Veranlassung von kommunalen Entsorgungsunternehmen, die die lukrative Wertstofferfassung gern selbst übernehmen wollten – die gewerbliche Sammlung untersagen oder nur noch unter Auflagen weiterhin zulassen wollte.

Berliner Senat legt neue Anforderungen für die umweltverträgliche Beschaffung durch die Öffentliche Hand fest

Am 23. Oktober 2012 hat der Berliner Senat die von Stadtentwicklungs- und Umweltsenator Michael Müller vorgelegte **Verwaltungsvorschrift „Beschaffung und Umwelt“** beschlossen, die im Januar 2013 in Kraft getreten ist.

Demnach werden allen öffentlichen Einrichtungen des Landes konkrete Anforderungen für eine klimaverträgliche und Ressourcen schonende Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen verbindlich vorgege-

ben. Die Vorschrift enthält ökologische Kriterien beispielsweise für Büroartikel, technische Büroausstattung, Reinigungsmittel und -dienstleistungen, Straßenfahrzeuge, Großveranstaltungen, Stromausschreibungen und Planung von Büro- und Verwaltungsgebäuden.

Die öffentlichen Einrichtungen des Landes Berlin (von Senats- und Bezirksverwaltungen bis hin zu Anstalten öffentlichen Rechts) beschaffen jährlich Produkte und Dienstleistungen in einem finanziellen Umfang von rund 4 bis 5 Mrd. €. Bei der Auftragsvergabe soll nunmehr ein erheblicher Beitrag für den Umweltschutz geleistet werden, indem umweltfreundliche Produkte und Materialien sowie umweltschonende Verfahren bei der Erfüllung von Leistungen konsequent bevorzugt werden.

Für Transportunternehmen hat die Verwaltungsvorschrift Bedeutung im Segment des öffentlichen Straßen-, Tief- und Rohrleitungsbaus. Innungsbetriebe, die mit ihren LKW ausschließlich in diesem Bereich tätig sind, konnten bislang auch dann die Berliner Umweltzone befahren, wenn die Fahrzeuge keine oder keine grüne Feinstaubplakette besitzen. Rechtsgrundlagen hierfür sind die Ausnahmeregelungen der Feinstaubverordnung und § 35 Abs. 6 StVO, wonach Fahrzeuge, die Sonderrechte nach StVO in Anspruch nehmen können, von der Kennzeichnungsverpflichtung und damit den Regelungen von Umweltzonen ausgenommen sind.

Mit der ab Januar 2013 geltenden neuen Verwaltungsvorschrift läuft diese Ausnahmeregelung dahingehend ins Leere, als bei Neuverträgen prinzipiell nur noch Fahrzeuge mit grüner Feinstaubplakette zum Einsatz kommen dürfen. Die Verwaltungsvorschrift ist nicht auf Leistungen innerhalb der Umweltzone begrenzt!

2.5. Arbeits- und Sozialrecht

Am 01.11.2012 ist das **„Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern“** in Kraft getreten. Das Gesetz erfasst trotz wiederholt geäußerter Kritik leider auch die sogenannten selbstfahrenden Unternehmer, mithin laut Gesetzgeber solche, die weder angestellt noch scheinselbständig sind. Nach Auffassung der Innung hätten statt der echten Unternehmer Scheinselbständige in den Anwendungsbereich des Gesetzes aufgenommen werden sollen. Der Gesetzgeber hat sich bedauerlicherweise gegen diese Lösung entschieden. Zwar sah die Bundesregierung eigentlich selbst keine Notwendigkeit für eine Einbeziehung von selbstfahrenden Unternehmern in die Arbeitszeitregelungen. Auf der anderen Seite wollte Deutschland nun mit einer 1:1 Umsetzung der Vorgaben der EU-Arbeitszeit-Richtlinie 2002/15/EG ein ansonsten drohendes Vertragsverletzungsverfahren abwehren. Als besonders problematisch wurde seitens der Innung folgendes bewertet: Im Gesetz ist – übernommen aus den EU-Richtlinientexten – immer von selbständigen Fahrern die Rede! Dies impliziert ausdrücklich nicht, dass damit die weithin am Markt anzutreffenden „selbständigen Kraftfahrer ohne eigenes Fahrzeug“ legalisiert sind! Immer wieder haben Gerichte geurteilt, dass derartige Tätigkeiten dem Begriff der Scheinselbständigkeit unterfallen. „Auftraggeber“ derartiger Leistungen riskieren bis zu vier Jahre rückwirkend die Nachzahlung von Sozialversicherungsbeiträgen, und zwar regemäßig Arbeitgeber- und Arbeitnehmeranteile!

Neuer Mindestlohn in der Entsorgungswirtschaft im Jahr 2013

Nachdem die bislang geltenden Mindestlohnvorschriften für Betriebe der Entsorgungswirtschaft und der Straßenreinigung bis 31.12.2012 befristet waren, haben sich die Tarifvertragsparteien BDE, VKA und Verdi auf einen neuen, ab 01.01.2013 geltenden Mindestlohn verständigt. Dieser liegt mit 8,68 EUR/Std. 33 Cent über dem zuvor geltenden Mindestlohn von 8,33 EUR/Std. Zugleich haben die Tarifparteien einen Antrag auf erneute Allgemeinverbindlichkeit gestellt.

Mit dem **„Gesetz zu Änderungen im Bereich der geringfügigen Beschäftigung“** wurde

eine zum 01.01.2013 wirksam werdende Anhebung der Entgeltgrenze für geringfügig Beschäftigte auf 450,00 € (zuvor 400,00 €) und eine Anhebung der Grenze für das monatliche Gleitzonenentgelt auf 850,00 € (bisher 800,00 €) zulässig. Zum anderen sollte die bisherige Versicherungsfreiheit in der gesetzlichen Rentenversicherung mit der Möglichkeit der vollen Versicherungspflicht für geringfügig entlohnte Beschäftigte in eine Rentenversicherungspflicht mit Befreiungsmöglichkeit umgewandelt werden (Wechsel von Opt-in zu Opt-out). Für Beschäftigungsverhältnisse, die bereits vor dem 01.01.2013 bestanden haben, sah das Gesetz Bestandsschutz- und Übergangsregelungen vor.

Bundesarbeitsgericht: Urlaubsabgeltung verfällt nicht mehr zum Jahresende

Arbeitnehmer sind nach einer Kündigung nicht mehr an enge Fristen gebunden, wenn sie die Bezahlung offener Urlaubsansprüche verlangen. Das Bundesarbeitsgericht (BAG) in Erfurt änderte in dieser Frage seine vorherige Rechtsprechung. Der gesetzliche Urlaubsabgeltungsanspruch als Geldleistung unterliege nicht den Fristen des Bundesurlaubsgesetzes, entschied der Neunte Senat. Das gelte unabhängig davon, ob Arbeitnehmer arbeitsfähig seien oder nicht (9 AZR 652/10). Die Frist, wonach Urlaub im laufenden Jahr, bei besonderen Gründen bis spätestens bis Ende März des Folgejahres genommen sein muss, galt nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich auch für den Anspruch auf finanzielle Abgeltung. Die Bundesrichter billigten im Gegensatz zu den Vorinstanzen einem Arbeitnehmer eine Zahlung für Resturlaub zu, die er erst nach Ende des Jahres beantragt hatte, in dem er gekündigt worden war. Sein Abgeltungsanspruch sei nicht am 31. Dezember untergegangen. Zudem gebe es keine Gründe dafür, dass für arbeitsfähige und arbeitsunfähige Arbeitnehmer andere Regeln für den Verfall des Urlaubsabgeltungsanspruchs gelten sollten. Danach ist die finanzielle Urlaubsabgeltung nun als „reiner Geldanspruch“ zu sehen. Für Geldansprüche gelten oft allerdings arbeitsvertragliche oder tarifliche Ausschlussfristen von meist drei bis sechs Monaten. Wenn nicht, greift die allgemeine gesetzliche Verjährungsfrist von drei Jahren.

2.6. Steuer- und Abgabenrecht

Verschiedene **Bundesstraßen seit August 2012 mautpflichtig**. Am 1. August 2012 startete die Mauterhebung auf 1.135 Kilometern vierstreifigen Bundesstraßen, die autobahnähnlich ausgebaut und an eine Bundesautobahn angebunden sind. Die Gebühr gilt für Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Toll Collect, der Mautbetreiber in Deutschland, wurde mit der Umsetzung beauftragt. Zur Umsetzung der Bundesstraßenmaut wurde durch eine Software-Anpassung die ursprüngliche Speicherkapazität der Fahrzeuggeräte (On-Board Units, OBUs) um gut 20 % erweitert. Auf diese Weise können die Geräte nun 1.103 zusätzliche Streckenabschnitte auf den Bundesstraßen verarbeiten.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) überwacht die Einhaltung der Mautpflicht mit Kontrollfahrzeugen, die Errichtung zusätzlicher Kontrollbrücken war nicht vorgesehen. Bei der sogenannten mobilen Kontrolle können die BAG-Mitarbeiter während der Fahrt und im fließenden Verkehr die Fahrzeuge überprüfen. Zusätzlich kommen portable Kontrolleinrichtungen zum Einsatz, die an wechselnden Standorten und zu beliebigen Zeiten eingesetzt werden können.

In der Hauptstadtregion sind folgende Brandenburger Bundsstraßenabschnitte von der Mautpflicht betroffen:

- B 5 zwischen Nauen und der Landesgrenze Berlin/Brandenburg
- B 96 zwischen Oranienburg Nord und Kreuz Oranienburg (A10/A111)
- B 96 zwischen Landesgrenze Berlin und Rangsdorf

- B 101 N zwischen Heinersdorf Birkholz und Thyrow

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat die Übersicht der **Pauschbeträge für Verpflegungsmehraufwendungen** (Spesen) und Übernachtungskosten im Ausland mit Wirkung zum 01. Januar 2012 aktualisiert. Die neuen Auslandspauschbeträge gelten für Reisetage seit dem 01. Januar 2012.

BFH-Urteil: Keine Übernachtungspauschalen im Ausland für Lkw-Fahrer

Mit Urteil vom 28. März 2012 (VI R 48/11) hat der BFH entschieden, dass ein Fernfahrer, der im Ausland in der Schlafkabine seines Lkw übernachtet, keine Übernachtungspauschalen für Auslandsdienstreisen als Werbungskosten geltend machen kann. Nach den BFH-Richtern würde die Anerkennung der Auslandspauschalen zu einer offensichtlich unzutreffenden Besteuerung führen, da der tatsächliche Aufwand des Lkw-Fahrers beträchtlich unter der Höhe der Pauschalen liegt. Daher seien nur die tatsächlich angefallenen Aufwendungen abziehbar, die ohne Einzelnachweise der Höhe nach zu schätzen sind. Liegen keine Einzelnachweise vor, könnten die Aufwendungen mit 5 Euro je Tag geschätzt werden.

Gleichzeitig entschieden die Richter, dass der Lkw-Wechselplatz keine regelmäßige Arbeitsstätte darstellt. Damit bestätigte der BFH seine Rechtsprechung zur regelmäßigen Arbeitsstätte, nach der immer eine betriebliche Einrichtung vorliegen muss. Beim Lkw-Wechselplatz handelt es sich dagegen nicht um eine betriebliche Einrichtung des Arbeitgebers. Fahrten zum Lkw-Wechselplatz sind somit als Reisekosten und nicht nur mit der Entfernungspauschale anzusetzen.

Auch der Lkw selbst ist keine regelmäßige Arbeitsstätte. Hier bestätigte der BFH seine Rechtsprechung, dass für eine regelmäßige Arbeitsstätte eine ortsfeste Einrichtung vorliegen muss. Dies ist beim Lkw grundsätzlich nicht gegeben.

3. Tätigkeit der Innung 2012

3.1. Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region

2005 hat Berlin seinen ersten Luftreinhalteplan in Kraft gesetzt, dessen – für das Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsgewerbe - wesentlichster Teil die Einführung der Umweltzone im Jahr 2008 darstellte. Nach wie vor beurteilt die Fuhrgewerbe-Innung die tatsächlichen Ergebnisse dieser Maßnahme im Hinblick auf die erzielten Schadstoffminderungseffekte beim Feinstaub kritisch. Vor diesem Hintergrund hat die Innung gemeinsam mit einer Reihe weiterer Organisationen den Prozess der öffentlichen Auslegung des im April 2012 vorgelegten **Entwurfs des Luftreinhalteplans 2011 – 2017** erneut kritisch begleitet. Gemeinsam mit dem Verband Verkehr und Logistik Berlin-Brandenburg hat die Innung zum vorgelegten Entwurf eine Stellungnahme sowie gemeinsam mit zahlreichen Organisationen der Berliner Wirtschaft ein Punktepapier vorgelegt. Wie bereits beim ersten Luftreinhalteplan des Landes Berlin entsteht auch mit dem 2012 vorgelegten Entwurf der Eindruck besonders

ambitionierter Ziele und Maßnahmen. Verglichen mit anderen, von gleicher oder oft gar deutlich höherer Belastungssituation der kritischen Schadstoffe PM und NOx betroffenen Kommunen und den von deren Seite qualitativ und vor allem zeitlich veranlassten Maßnahmen wichen die Berliner Planungen und Maßnahmen wieder in teils erheblichem Umfang ab.

Insofern verbanden die unterzeichnenden Verbände ihre Stellungnahme mit folgenden Forderungen:

- Keine weiteren Alleingänge des Landes Berlin im Hinblick auf die von anderen Ländern und Kommunen veranlassten Planungen und Maßnahmen!

- Unbedingte Wahrung der Verhältnismäßigkeit vorgesehener Maßnahmen zur Verbesserung der Luftgüte im Hinblick auf die tatsächlich erzielbaren Effekte und die damit verbundenen Auswirkungen für die Berliner Transport-, Speditions- und Busunternehmen!

- Initiierung und Unterstützung aller Initiativen, die – trotz anerkanntermaßen unterschiedlicher Belastungssituation – bundesweit auf möglichst gleichartige Regelungen gerichtet sind. Der bestehende Flickenteppich höchst unterschiedlicher Regelungen und Ausnahmetatbestände bei einzelnen Maßnahmen darf nicht fortgeschrieben werden!

- Initiierung und Unterstützung aller Maßnahmen gegenüber der EU-Ebene, die auf realistische Wirkungseffekte gerichtet sind und die eine Harmonisierung von Emissions- und Immissionswerten mit angemessenen Fristen der Umsetzung gerichtet sind!

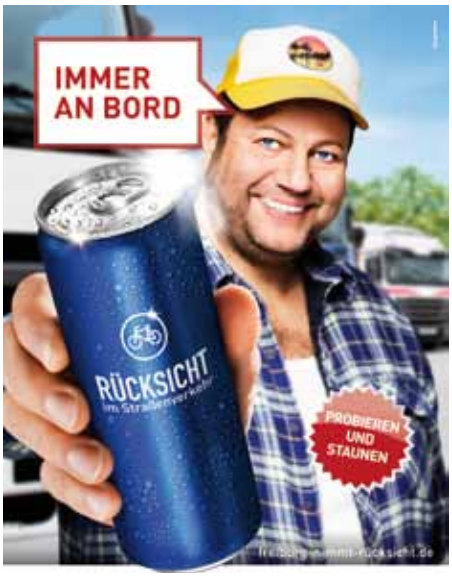
Auf massive Kritik bei der Fuhrgewerbe-Innung stieß das im Dezember 2011 vom Brandenburger Landtag mit der Regierungsmehrheit beschlossene **Gesetz zur Stärkung der kommunalen Daseinsvorsorge**, dass es kommunalen Unternehmern erleichtern soll, sich wirtschaftlich stärker zu betätigen. In einer umfassenden Stellungnahme hat die Innung die Gefahren erläutert, die für einen Teil der Marktsegmente des Transportgewerbes aus der Ausweitung der wirtschaftlichen Betätigung der Kommunen resultieren können. Zwar teilt auch die Innung die Auffassung der Landesregierung, dass in den peripheren Regionen des Landes infolge der demografischen Entwicklung und weiter zurückgehender Wirtschaftsleistung tatsächlich absehbar Bedarf für Lösungen besteht, den Bürgern auch künftig Leistungen der Daseinsvorsorge zu akzeptablen Bedingungen anzubieten. Doch das darf nicht durch Erweiterung wirtschaftlicher Betätigung an anderer Stelle zulasten privater, steuerzahlender Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft erfolgen. Zudem ist der „Mitnahmeeffekt“ derartiger Möglichkeiten nach Auffassung der Innung auch in den wirtschaftlich stärkeren Regionen des berlinnahen Umlands zu befürchten. Sofern private Unternehmen bestimmte Leistungen besser und günstiger als kommunale Einrichtungen oder Betriebe erbringen, sollte den Privaten der Vorzug gegeben werden. Auf den Angebotsvergleich oder gar überhaupt auf die Einholung von privatwirtschaftlichen Angeboten zu verzichten, um Leistungen kommunal zusätzlich zu übernehmen, ist einerseits eine Abkehr vom Prinzip der Marktwirtschaft und dürfte zudem auch betriebswirtschaftlich oftmals fragwürdig sein. Wo bislang auf die Anschaffung oder Erweiterung von Fuhrparks aus nachvollziehbaren Gründen verzichtet wurde, liegt es künftig schneller nah, sich in der Kommune eigene LKW anzuschaffen. Und dann - so die Innung - gilt wieder der alte Grundsatz: Ist der LKW erst einmal da, muss er auch rollen - egal, wie viel das einbringt.

Zu einem verkehrspolitischen **Gespräch mit dem Senator für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Michael Müller, und dem Staatssekretär für Verkehr und Umwelt, Christian Gaebler**, trafen am 27.06.2012 Repräsentanten der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg zusammen. Für die Innung nahm Geschäftsführer Gerd Bretschneider an der Zusammenkunft teil. Erörtert wurden Themen der Verkehrsentwicklungs- und der Luftreinhaltepla-

nung, Auswirkungen des neuen Kreislaufwirtschaftsgesetzes auf private und kommunale Entsorgungsunternehmen, die Haltung des Landes Berlin zum bundesweiten Feldversuch mit Lang-LKW sowie Fragen der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes. Verbändeseitig massiv kritisiert wurden die in einzelnen Bezirken zu beklagenden unverhältnismäßig langen Bearbeitungsfristen bei Antragsverfahren zur Einrichtung zeitweiliger Halteverbotszonen, was – so Senator Müller – auf die zunehmende Verknappung der Personalausstattung in den Bezirksämtern zurückzuführen sei. Die Verbände wiederholten ihre Anregung, hier die genehmigungsrechtliche Verfahrenspraxis so umzustellen, dass die Genehmigung als erteilt gilt, wenn nicht innerhalb einer gewissen Frist eine Ablehnung des Antrags ergeht. Eine Prüfung dieses Vorschlags wurde zugesagt.

Zu einem ersten **Gespräch** nach Bildung der neuen Berliner Landesregierung waren bereits am 04.01.2012 der Innungsvorsitzende Michael Eichen und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider **mit dem für Verkehr und Umwelt zuständigen Staatssekretär beim Senator für Stadtentwicklung, Christian Gaebler** zusammengetroffen. Gaebler, der in den zurückliegenden Jahren verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus war, war mit vielen gewerbepolitischen Themen und den Positionen der Innung bereits vertraut. Insofern konnten Eichen und Bretschneider bei den erörterten Themen an die verkehrspolitischen Diskussionen zu zahlreichen Fragestellungen anknüpfen. Neben der allgemeinen wirtschaftlichen Situation der Innungsbetriebe, über die seitens der Verbandsrepräsentanten einleitend informiert wurde, standen die Umsetzung des Stadtentwicklungsplans Verkehr, die angestrebte Fortschreibung des Wirtschaftsverkehrskonzepts, Fragen der Luftreinhaltung und Lärmminderungsplanung sowie der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Tagesordnung des Gesprächs. Seitens der Innung wurde nochmals nachdrücklich dafür geworben, Reisebussen mit gelber Feinstaubplakette auch nach dem 01.01.2012 befristet bis spätestens 2014 m Rahmen einer generellen Ausnahmeregelung die Zufahrt in die Berliner Umweltzone zu ermöglichen. Eichen und Bretschneider erläuterten abschließend noch die Vorhaben der Tochtergesellschaft der Innung, der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit und warben um weitere Unterstützung des Landes Berlin für dieses Engagement.

Am 08.02.2012 begrüßten Michael Eichen und Gerd Bretschneider den **parlamentarischen Geschäftsführer und verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus, Oliver Friederici**, zu einem verkehrspolitischen Meinungsaustausch im Haus der Fuhrgewerbe-Innung. Im Mittelpunkt des Gesprächs standen verkehrspolitische und das Güter- und Personenbeförderungsgewerbe betreffende Umweltthemen. Im Zusammenhang mit dem von der neuen Regierungskoalition beschlossenen Weiterbau der A 100 informierten die Innungsvertreter über die Erwartungen des Gewerbes, die Funktionalität des Wirtschaftsverkehrs in hoher Qualität zu erhalten, auch wenn nach einer Fertigstellung der nächsten Bauabschnitte verkehrslenkende Maßnahmen ergriffen werden, die Innenstadtbereiche von Durchgangsverkehren zu entlasten. Erörtert wurden ferner Erfahrungen für das Transportgewerbe aus den Pilotprojekten zur Lärmminderung sowie die Befürchtungen aus dem aktuell zur Novellierung anstehenden Abfallrecht für gewerbliche Abfalltransporteure.



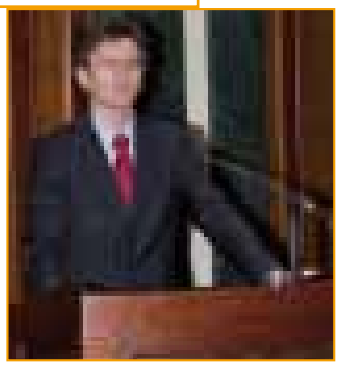
3.2. Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung 2012

Vom „Hafermotor“ zu Euro 6, von der Fuhrherren- zur Internetgeneration im Verkehrsgewerbe - 125 Jahre Fuhrgewerbe-Innung Festakt und Festabend am 16. März 2012

Aus Anlass des **125-jährigen Gründungsjubiläums der Fuhrgewerbe-Innung** waren am 16. März 2012 über 400 Gäste aus Mitgliedsunternehmen, der Politik, aus Verwaltungen, Kammern, Verbänden und anderen Organisationen der Wirtschaft, der Nutzfahrzeugindustrie, von gewerbenahen Dienstleistern und den Medien der Einladung zum Festakt ins Hotel Adlon gefolgt. Nach der Begrüßung durch den Innungsvorsitzenden Michael Eichen überbrachten die Staatssekretäre für Wirtschaft, Christof von Knobelsdorff (in Vertretung des Regierenden Bürgermeisters von Berlin), für Verkehr und Umwelt, Christian Gaebler, und für Infrastruktur des Landes Brandenburg, Rainer Bretschneider die Grußworte der Landesregierungen Berlins und Brandenburgs. Es schlossen sich die Grußworte des Präsidenten des bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer, Wolfgang Steinbrück, und der uvb Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg, Burkhard Ischler, an. Für die Industrie- und Handelskammern aus Berlin und Brandenburg würdigten die Hauptgeschäftsführer Jan Eder (Berlin) und René Kohl (Potsdam) die Zusammenarbeit mit der Innung. Über 400 Gäste waren auch der Einladung der Innung zum Festabend in die Große Orangerie des Schlosses Charlottenburg gefolgt, um dem Gründungsjubiläum einen würdigen Abschluss zu verleihen. Im Verlauf des Festabends überreichte Eichen an den Vorsitzenden der Kinderunfallhilfe, Adalbert Wandt, und den Vorstand der KRAVAG-Versicherung, Bernd Melcher, einen Spendenscheck über EUR 10.000,00. Die Innung hatte aus Anlass ihres Gründungsjubiläums zu einer Spendenaktion zugunsten der Kinderunfallhilfe aufgerufen und die eingegangenen Spenden aus eigenen Mitteln auf die Spendensumme erhöht. Bernd Melcher verband den Dank der KRAVAG mit der Ankündigung, diese Spendensumme noch zu verdoppeln. Mit dem Spendenerlös werden Maßnahmen der Unfallprävention und der Versorgung verunfallter Kinder finanziert.

Michael Eichen
FGI-Vorsitzender

Christoph von Knobelsdorff
Staatssekretär, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung Berlin



Christian Gaebler
Staatssekretär, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

Rainer Bretschneider
Staatssekretär, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

Burkhard Ischler
Präsident der Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg e. V.

Wolfgang Steinbrück
Präsident des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e. V.

Jan Eder
Hauptgeschäftsführer der IHK Berlin

René Kohl
Hauptgeschäftsführer der IHK Potsdam

Ein kurzer Abriss der Geschichte der Fuhrgewerbe-Innung

In Folge des Wirtschaftsaufschwunges nach der Reichs-gründung 1871 und einer schnell komplexer werdenden sozialen, politischen und technischen Umwelt erkennen die Berliner Fuhrunternehmer bereits Ende der 1870er Jahre die Notwendigkeit einer Gesamtinteressenvertretung gegenüber Gesellschaft und Politik.

1887
Die Mitglieder des „Gesamtverbandes Berliner Droschkenbesitzer und Fuhrherren“ und des „Central-Vereins Berliner Fuhrunternehmer“ vereinigen sich in der Fuhrherren-Innung Berlin. Die Innung gibt sich den Auftrag, auf die Gestaltung der wirtschaftlichen Ordnung Einfluss zu nehmen und auf Rahmenbedingungen zu bestehen, die reelles und ehrbares Wirtschaften zulassen.
Unter Leitung des ersten Obermeisters Ludwig Grassow bezieht die Innung zusammen mit der Fuhrwerks-Be-rufsgenossenschaft, Section Berlin, ihren ersten Amtssitz in der Alexanderstraße.
1889

Gründung der Innungskrankenkasse. Sie ermöglicht die günstige Krankenversicherung der Angestellten von Innungsbetrieben.

1893
Emil Beck, der ehemalige Vorsitzende der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft, wird zum Obermeister gewählt. Er prägt die Geschicke der Innung bis 1907 in dieser Funktion.

1906
Die Innung bezieht erstmals ein eigenes Haus in der Fontanepromenade neben dem Gebäude der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft, deren Hauptsitz sich seit 1906 wieder in Berlin befindet.

1918
Die Reorganisation der kriegsgeschundenen Fuhrunter-nehmen wird zur Bewährungsprobe für die Innung, zusätzlich erschwert durch Wirtschaftskrise und Hyperinflation als Kriegsfolgen.

1925
Die Innung erhält erstmals direkten Zugang zur Politik, als ihr damaliger stellvertretender Obermeister, Leo Tilgner, Abgeordneter des Berliner Stadtparlamentes wird. Seinem Wirken verdanken die Innungsbetriebe eine Zurückdrängung des Wettbewerbs öffentlicher Fuhrbetriebe.
1929
Die „Interessengemeinschaft des Berliner Transport-gewerbes“ wird gegründet. Sie vereinigt sämtliche Speditions-, Möbeltransport- und Fachfuhrvereinigungen Berlins unter Leitung der Fuhrherren-Innung. Die Bedeutung und der Einfluss der Innung werden damit gesteigert.

1930
Auch die Innungsbetriebe bleiben von den Auswirkungen der schweren Wirtschaftskrise nicht verschont. Allerdings können die Krisenfolgen mit der 1930/31 durchgeführten Neugliederung des Verbandes in Fachgruppen und die Gründung einer „Fuhrausgleichstelle“ zur Auftragsvermitt-lung, vor allem für die kleineren Mitgliedsunternehmen, abgeschwächt werden.
1934
Nach der „Machtergreifung“ durch die Nationalsozialisten er-

eilt die Fuhrherren-Innung die Gleichschaltung. Obermeister Leo Tilgner wird zum Rücktritt gedrängt, die Innung in die NS-Organisation „Reichsverband des Fuhrgewerbes“ gepresst. Neuer Obermeister wird Fritz Mätzner, die Innung geht in die „innere Immigration“, bleibt aber dank des Einflusses Mätzners vor der formalen Auflösung bewahrt.

1945
Nach der Zulassung durch den Alliierten Kontrollrat kann der Verband, nun in Fuhrgewerbe-Innung umbenannt, unter Obermeister Martin Hempel seine ursprüngliche Arbeit wieder aufnehmen.

1947
Da die Arbeit der Innung und des Fuhrgewerbes allgemein im sowjetischen Sektor der Stadt unter immer stärker werdenden Repressalien leidet, zieht die Fuhrgewerbe-Innung von der Invalidenstraße in die Emserstraße.

1948
Während der Berliner Luftbrücke leistet die Fuhrgewerbe-Innung wertvolle Arbeit bei der Verteilung der eingeflogenen Versorgungsgüter in der Stadt und bei der Errichtung des Flughafens Tegel.

1951
Umzug der Innung an den Mehringdamm.

1952
Die Organisationsstruktur der Innung wird zum zweiten Mal grundsätzlich modernisiert, sie gliedert sich nun in Fachsparten. Außerdem wird der Ausbildungsbetrieb wieder aufgenommen, die Innungskrankenkasse wieder zugelassen und die „Genossenschaft des Güternahverkehrs GeDeGe eG“ gegründet.

1963
Die Fuhrgewerbe-Innung zieht erneut in ein eigenes Haus in der Hedemannstraße, wo sich noch heute der Verbandssitz befindet.

1964
Dem unerwartet verstorbenen Martin Hempel folgt 1964 Karl Mätzner als Obermeister ins Amt.

1972
Der am 26. Mai zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik geschlossene „Verkehrsvertrag“ bringt auch dem Berliner Fuhrgewerbe Erleichterungen, insbesondere im Wechselverkehr mit Baustoffen und Abfall.

1984
Unter der Leitung des Vorstandsvorsitzenden Rainer Welz und der zum Geschäftsführenden Vorstand gewählten Lieselotte Raunhardt wird der Verband nach Grundsätzen des modernen Managements reorganisiert. Karl Mätzner wird der letzte Ehrenobermeister der Innung.

1989
Nach der Wiedervereinigung leistet die Innung über-lebens-

wichtige Hilfestellungen vor allem für kleine und mittlere Unternehmen des Fuhrgewerbes aus Ostberlin und dem Umland, darunter viele Existenzgründer.

1992
Die Innung wirkt bei der Planung von Güterverkehrszentren im Berliner Umland mit und erzielt erstmals eine langfristige Integration privater Busunternehmer in den ÖPNV in Berlin.

1994
Der Betreuungsumfang der Fuhrgewerbe-Innung wird nun auch formal auf das Land Brandenburg erweitert. Dadurch können sich auch brandenburgische Arbeitnehmer günstig über die Innungskrankenkasse versichern.

1995
Auf Veränderungen bei der Entsorgung von Bauabfällen reagiert der Verband in Kooperation mit den Verbänden der Bauwirtschaft mit der Gründung der Überwachungsgemeinschaft Baureststofftransport. Aus ihr geht 1998 die behördlich anerkannte Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e.V. hervor.

1998
Michael Eichen übernimmt den Vorstandsvorsitz der Innung, Lieselotte Raunhardt wird Ehrenvorsitzende.

2000
Zusammen mit den Bundes- und Landesverbänden des Güterkraftverkehrs- und des Omnibusgewerbes protestiert die Innung gegen Wettbewerbsverzerrungen und zusätzliche Belastungen durch Ökosteuer und in einer groß angelegten Demonstration in Berlin.

2001
Gründung der FGIBB Service GmbH als Nachfolgerin der GeDeGe eG. Die Fuhrgewerbe-Innung setzt sich für eine Befreiung der Berliner Stadtautobahnen von der Lkw-Maut ein.

2005
Die Innung kritisiert die im Rahmen des Luftreinhalte- und Lärmschutzplanes in Berlin eingerichtete Umweltzone als nicht zielführendes Instrument. Es gelingt, solche Ausnahmeregelungen und –fristen zu schaffen, die nahezu allen Mitgliedsunternehmen die betriebliche Existenz erhält.

2008
Mit der Gründung ihrer zweiten Tochtergesellschaft VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH bündelt und erweitert die Innung ihr Engagement in der Verkehrs-sicherheitsarbeit. Mit ihr und mit Unterstützung der Verkehrslenkung Berlin und der Landesverkehrswacht Brandenburg beginnen die Informationskampagnen „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ in Schulen und Freizeiteinrichtungen in Berlin und Brandenburg.

Umfangreiche Informationen zur Geschichte und zum Wirken der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V. und zur Entwicklung der Tätigkeitsbereiche der Innungsbetriebe findet der interessierte Leser in der aus Anlass des 125-jährigen Gründungsjubiläums des Verbandes herausgegebenen Chronik. Leser der Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg können kostenfrei ein Exemplar in der Innungsgeschäftsstelle anfordern.

Partner der Innung beim 125-jährigen Gründungsjubiläum:

Mercedes-Benz

Niederlassung Berlin

Nutzfahrzeug-Zentrum

MAN

NEOPLAN

VOLVO

Volvo Truck Center Ost GmbH

DEKRA

IVECO

KRAVAG

POPP FAHRZEUGBAU

SCHMITZ CARGOBULL The TrailerCompany

Schönwetter

SVG

Badischer Hof

DAF Berlin

Leistung aus Leidenschaft

FGIBB Service GmbH Schulungen · Seminare · Beratungen

Fliegl

GALERIA KAUFHOF berlin | am alexanderplatz

IKK Innungskrankenkasse Brandenburg und Berlin

KRONE Wir transportieren Zukunft

Berliner Kindl Jubiläum PILSENER

RENAULT TRUCKS

SCANIA

TOTAL

TÜVRheinland® Genau. Richtig.

Rund 140 Mitglieder und Gäste folgten auch 2012 der Einladung zur **Mitgliederversammlung der Innung** am 10. November ins Hotel Courtyard by Marriott in der Berliner Axel-Springer-Straße. In den Berichten von Vorstand und Geschäftsführung wurden die aktuellen politischen Ereignisse und ihre Auswirkungen auf das Verkehrsgewerbe sowie die gewerbepolitische Arbeit und Schwerpunkte der Mitgliederbetreuung des vergangenen Jahres reflektiert. Nach der Erläuterung der Jahresrechnung und dem Bericht der Kassenprüfer standen Wahlen auf der Tagesordnung. Michael Eichen, seit 25 Jahren ehrenamtlich für die Innung engagiert, davon die vorangegangenen 14 Jahre als Vorsitzender, legte nach Veräußerung seines Unternehmens in diesem Jahr den Vorsitz der Innung nieder. Zu seinem Nachfolger wählte die Versammlung – zunächst für das verbleibende Jahr der Legislaturperiode – nahezu einstimmig das bisherige Vorstandsmitglied Ulrich Schulz, geschäftsführender Gesellschafter des Berliner Containerdienstes Richter & Schulz oHG. Neu in den Vorstand gewählt wurde Karl-Heinz Deubel, geschäftsführender Gesellschafter des im Güternah- und –fernverkehr tätigen Mitgliedsunternehmens Deubel & Co. Handels- und Transportservice GmbH. Lothar Kastner, stellvertretender Vorsitzender und Repräsentant des von der Innung betreuten Personenbeförderungsgewerbes, blieb bis zum Ende der Wahlperiode weiterhin im Amt. Michael Eichen wurde für seine Verdienste zum Ehrenvorsitzenden der Innung gewählt und mit der goldenen Ehrennadel des Verbandes ausgezeichnet. Der neue Vorsitzende Ulrich Schulz würdigte in seiner Ansprache das langjährige Wirken Eichens für die Fuhrgewerbe-Innung und dankte ihm im Namen aller Mitglieder für sein vielfältiges Engagement. Neben dem Innungsvorsitz hatte Eichen für die Innung zahlreiche weitere Ehrenämter inne. Eine weitere personelle Veränderung gab es bei den Rechnungsprüfern: Günter Heinze, der sein Transportgewerbe aufgegeben hat, schied aus dem Ehrenamt aus, an seine Stelle wählten die Mitglieder Kai Unrau, geschäftsführender Gesellschafter der Unrau Fuhrunternehmen oHG.

Im zweiten Teil der Versammlung gab Werner Paetznick, Direktor des Geld- und Devisenhandels der Deutschen Bank i. R. einen Überblick über die Entstehung und die Entwicklung der Gemeinschaftswährung Euro. Anschaulich und unterhaltsam erläuterte er mögliche Entwicklungsrichtungen, die die Währungsunion – in Abhängigkeit von politischen Weichenstellungen – in den kommenden Jahren nehmen könnte. Traditionell klang die Versammlung bei einem gemeinsamen Mittagsbuffet und Gesprächen im Kollegenkreis aus. Der Dank der Innung galt 2012 der Volvo Truck Center Ost GmbH als exklusiver Unterstützerin der Mitgliederversammlung sowie ihren Repräsentanten Falk Fiala und Burkhard Zech sowie Frank Göllner für die Volvo-Bussparte.

Über 40 Unternehmer und leitende Mitarbeiter aus den Entsorgungs- und Schüttguttransportunternehmen der Innung konnte Fachgruppensprecher Bernhard Lemmé am 24.04.2012 zur **Versammlung der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau** begrüßen. Im Mittelpunkt stand das zum 01.06.2012 in Kraft tretende neue Kreislaufwirtschaftsgesetz und dessen voraussichtliche Auswirkungen auf Abfallsammler und –beförderer. Als Gast referierte RA Stefan Kopp-Assenmacher aus der auf Umweltrecht spezialisierten Kanzlei Köhler & Klett. Nach einer allgemeinen Einführung durch Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider, der kurz den Gesetzgebungsprozeß bewertete, erläuterte Kopp-Assenmacher die Eckpunkte des neuen Gesetzes. Besonderen Schwerpunkt seiner Darstellungen nahmen dabei die künftigen Regelungen zu den Überlassungspflichten und zur Zulässigkeit gewerblicher Sammlungen ein. Nicht wenige Innungsbetriebe haben sich in verschiedenen Entsorgungssegmenten auf Sammelleistungen spezialisiert, die bislang auch uneingeschränkt zulässige gewerbliche Sammlungen von Sperrmüll, Elektroniksschrott und Metallschrotten beinhalten. Anhand verschiedener Beispielfälle zeigte Kopp-Assenmacher auf, wo ab 01.06.2012 Veränderungen zu erwarten sind und welche Veranlassungen betroffene Unternehmen in Angriff nehmen sollten. Der zweite Teil der Zusammenkunft beschäftigte sich mit der Thematik künftiger Nachwuchsgewinnung im Fahrpersonalbereich im Allgemeinen und für Entsorgungsunternehmen im Besonderen. Bretschneider informierte hierbei über Anregungen, die aus dem Kreis der von der Innung betreuten Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. an die Innung herangetragen wurden.

In Kooperation zwischen Fuhrgewerbe-Innung, dem Tachografenhersteller Stoneridge und dem Europäischen Fahrtenschreiberausbildungszentrum waren am 08.08.2012 Unternehmer, Fuhrparkverantwortliche und Disponenten zu einer **Informationsveranstaltung für Sozialvorschriften und die neue Generation digitaler Kontrollgeräte** ins Abakus-Tierparkhotel in Berlin-Friedrichsfelde eingeladen worden. Vorgestellt wurde mit dem SE5000 Exakt Duo die neue Tachografengeneraion des Herstellers Stoneridge, die den neuen Vorschriften zur Aufzeichnung von Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten angepasst wurde. Daniel Bley, Vertriebsleiter für Ostdeutschland bei Stoneridge, erläuterte den Umgang mit dem Gerät und stellte die entsprechende Menüführung vor. Ferner informierte er über Neuentwicklungen wie den Tacho Link, einen Dongle zur Verbindung mit anderen Geräten, den Tacho Centre App, der das Datendownload und die Datenübertragung vom Smartphone ins Büro ermöglicht sowie den Duo Mobile App, der die Darstellung der aktuellen Lenk- und Ruhezeiten auf dem Smartphone ermöglicht. Im zweiten Teil der Veranstaltung erläuterte Göran Kronberg vom Europäischen Fahrtenschreiberausbildungszentrum, der auch als Referent im Rahmen der Berufskraftfahrerwei-

terbildung der FGIBB Service GmbH tätig ist, über Erfahrungen der Aufzeichnungspraxis von Lenk- und Ruhezeiten durch die Kontrollgeräte, einige Besonderheiten bei der Gerätebedienung sowie Verknüpfungen zwischen Arbeitszeitrecht und den Lenk- und Ruhezeitvorschriften. Fallbeispiele rundeten die Erläuterungen ab.

Auf Anregung aus einem Innungsunternehmen, dessen Inhaberin auch ehrenamtlich in der IHK-Arbeit engagiert ist, hatten **Fuhrgewerbe-Innung und IHK Potsdam** für den 05.01.2012 nach Luckenwalde zu einer **gemeinsamen Informationsveranstaltung** geladen, bei der Transport- und Werkverkehrsunternehmer über aktuelle Entwicklungen der Sozialvorschriften, zu den Berufskraftfahrerqualifikationen sowie zu den Neuregelungen im Güterkraftverkehrsrecht im Zusammenhang mit der Umsetzung des „Road Package“ informiert wurden. Da die Zahl der Anmeldungen die ursprünglichen Erwartungen weit übertraf, das IHK-Regionalcenter damit nicht mehr ausreichend Kapazität bot, musste ins Biotechnologiezentrum ausgewichen werden: über 60 Teilnehmer konnten Klaus Paragenings von der IHK Potsdam, Randolf Kluge, Leiter des IHK-Regionalcenters Teltow-Fläming und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider begrüßen. Zahlreiche Einzelfragen wurden im Anschluss noch mit den Referenten erörtert – aus den veranschlagten zwei Stunden Veranstaltungsdauer waren letztlich vier geworden, was aufgrund des breiten Interesses vielen Teilnehmern erst bewusst wurde, als der Veranstaltung zu Ende war.

Bereits zum dritten Mal fand am 07.06.2012 in **Kooperation mit der IHK Cottbus** für Unternehmer des Straßengüter- und –personenverkehrs eine **Informationsveranstaltung** zur Thematik Sozialvorschriften im Straßenverkehr statt. Der Einladung der IHK Cottbus waren über 70 Unternehmerinnen und Unternehmer, Fuhrparkverantwortliche und Disponenten aus der Lausitz und anderen Teilen Südbrandenburgs gefolgt.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider informierte über Erfahrungen aus der Anwendung des Arbeitszeit- sowie des Lenk- und Ruhezeitenrechts. Hierbei ging er besonders auf die anstehenden Neuregelungen zur Anwendung des Arbeitszeitrechts auf selbstfahrende Unternehmer ein.

Den zweiten Teil bildeten Informationen über aktuelle Entwicklungen der Tachografentechnik und verschiedene Fragestellungen im Umgang mit den Aufzeichnungsgeräten.

Im dritten Teil informierte Bettina Voigt aus der Außenstelle Dresden des Bundesamtes für Güterverkehr über Fragestellungen der Kontrollpraxis.

Eine Diskussion der Veranstaltungsteilnehmer mit den Referenten zu verschiedenen Fragestellungen aus der Praxis rundete die Zusammenkunft ab.

Auf Einladung der Fahrzeugwerk Bernard KRONE GmbH konnten Innungsmitglieder und KRONE-Kunden am 21.08.2012 bei einer **Werksbesichtigung in Lübtheen** Einblicke in die Fahrzeugfertigung der Brüggen Fahrzeugwerk und Service GmbH gewinnen. Unter fachkundiger Begleitung von Rainer Steuernagel, Sonderbeauftragter des Unternehmens KRONE, und Fred Dahl, Gebietsverkäufer für Berlin und Brandenburg, wurde im laufenden Produktionsprozess demonstriert, in welchen Schritten Kühl- und Trockengutkofferauflieger gefertigt werden. Ein Vortrag von Alois Hummel, Consultant Technik Kühlfahrzeuge der Firma KRONE, rundete das Themenspektrum des Besuchs ab.

In vielerlei Hinsicht bot die Innung ihren Mitgliedsunternehmen auch 2012 I**nformationen und Service**. Etabliert hat sich hierbei die Reihe der Leitfäden, Informationsbroschüren und Merkblätter, die seitens der Innung ständig erweitert, aktualisiert und sich ändernden rechtlichen Vorschriften angepasst werden.

Verletzungen von Informationspflichten in Zusammenhang mit einem Internetauftritt (Homepage) führen immer wieder zu Klagen und Abmahnungen gegenüber dem jeweiligen Anbieter. Um sich unnötigen Aufwand und ggf. auch immense Kosten zu ersparen, sollte die Internetpräsenz möglichst rechtssicher gestaltet werden, insbesondere im Bezug auf die sogen. Anbieterkennzeichnung (Impressum). Die Innung erstellte 2012 hierzu einen Leitfaden, der Hilfestellung für die den Unternehmen mit eigener Homepage obliegenden Informationspflichten beim Internetauftritt bietet.

Überarbeitet wurden im Berichtsjahr die Leitfäden „Außenstände eintreiben“, „Minijobs/Geringfügig Beschäftigte“ und „Alle Jahre wieder – Jahressonderzahlungen“. Diese können in der Innung angefordert werden und stehen selbstverständlich auch in dem durch Passwort geschützten Downloadbereich der Innungshomepage unter www.fuhrgewerbe-innung.de zur Verfügung.

2012 konnte der bdo den Mitgliedsunternehmen seiner Landesverbände neue **Muster-Geschäftsbedingungen für die Omnibusvermietung - kurz Mietomnibusbedingungen** - zur Verfügung stellen. Diese Muster-AGB sind von Rechtsanwalt Rainer Noll (Stuttgart) komplett neu und unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung und neuen EU-Gesetzgebung entworfen worden. Mit RA Noll – ausgewiesener Experte sowohl im Reiserecht als auch bei der Erstellung allgemeiner Geschäftsbedingungen – arbeitete der bdo bereits zuvor seit mehreren Jahren erfolgreich und vertrauensvoll zusammen. Um den größtmöglichen Praxisbezug für die Mitgliedsunternehmen sicherzustellen, ist der Entwurf mehrfach in einer Arbeitsgruppe, die aus Vertretern des bdo und verschiedener Landesverbände bestand, intensiv diskutiert und ergänzt worden.

3.3. Verkehrssicherheitsarbeit

Auch 2012 engagierten sich die Innung, ihre Mitgliedsunternehmen und die Tochtergesellschaft VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH in verschiedenen Projekten der Verkehrssicherheitsarbeit. Breiten Raum nehmen dabei weiterhin Informationskampagnen zur Aufklärung über die Gefahren des toten Winkels am LKW ein.

So unterstützen die Innung und zahlreiche Mitgliedsunternehmen seit 1995 im Rahmen der Aktionspartnerschaft Verkehrssicherheit gemeinsam mit der Berliner Polizei und vielen anderen Aktionspartnern die alljährliche **Frühjahrsaktion der Schulverwaltung** an Berliner Grund- und Sonderschulen **„Achtung! Toter Winkel!“**, bei der mit Beginn der Radfahrsaison Berliner Schüler über die Gefahren des toten Winkels an LKW und Bussen aufgeklärt und über zweckmäßiges Verhalten zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr informiert werden.

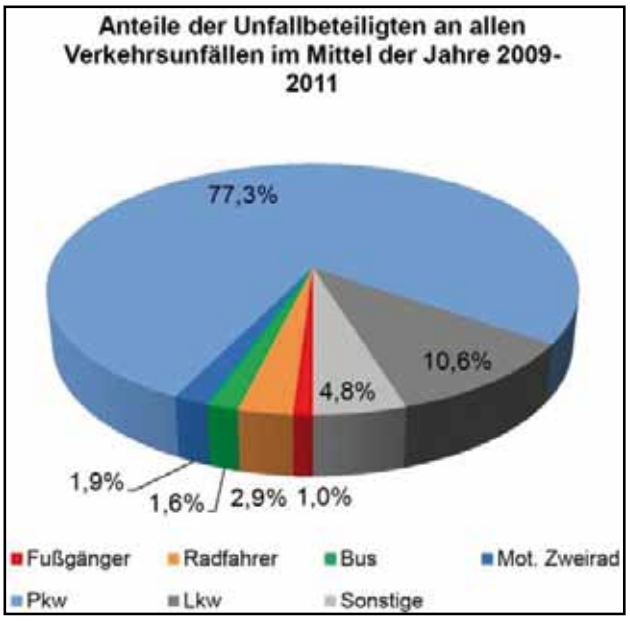
Für die Schulen im Bezirk Neukölln begannen am 23.04.2012 die Informationsveranstaltungen auf dem Gelände des Mitgliedsunternehmens Hagemann-Logistic in der Berliner Gradestraße. Das Familienunternehmen, das zu den größten inhabergeführten Transport- und Speditionsunternehmen in der Region zählt, unterstützte die Aktion in diesem Jahr eine Woche lang durch Gestellung eines Sattelzugs und einer Fläche auf dem Speditionsgelände, um in Neukölln die

Aktion für alle Schulen zu ermöglichen. Allein dadurch wurde es möglich, ca. 1000 Schüler zu erreichen. Weitere Innungsbetriebe verschaffen Schülern und Lehrern in zahlreichen Bezirken mit ihren Mitarbeitern und Fahrzeugen die Möglichkeit, die Sichtbereiche eines LKW-Fahrers, die Möglichkeiten der Spiegeltechnik an den Fahrzeugen und die toten Winkel am LKW anschaulich kennen zu lernen. Ferner üben die Kinder, wie sie sich als Radfahrer oder Fußgänger so verhalten sollten, dass Unfälle mit rechtsabbiegenden LKW vermieden werden können.

Darüber hinaus hatten die Berliner und Brandenburger Schulen auch in diesem Jahr die Möglichkeit, ein von der Tochtergesellschaft der Innung, der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH, mit Unterstützung des Landes Berlin und der Landesverkehrswacht in Brandenburg geschaffenes Angebot in Anspruch zu nehmen – Moderatoren erläutern an eigens für die **Informationskampagne „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“** vorgehaltenen LKW die Thematik, ferner kann mithilfe einer Film-DVD die Problematik im Unterricht vor- oder nachgearbeitet werden.

Zum **10. Berliner Forum für Verkehrssicherheit** hatte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für den 20.06.2012 die Aktionspartner der Verkehrssicherheitsarbeit in der Hauptstadt, darunter auch die Innung, eingeladen. Die Repräsentanten der Senatsverwaltung stellten zunächst die Verkehrsunfallentwicklung des Jahres 2011 vor, um anschließend über die Umsetzung des Aktionsprogramms 2010 zu informieren. Neben der Verabschiedung des Verkehrssicherheitsberichts 2012 standen noch Informationen und Diskussionen zu verschiedenen Schwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes und der Träger der Verkehrssicherheitsarbeit auf der Tagesordnung. Den Abschluss bildete ein Sachstandsbericht zum Verkehrssicherheitsprogramm 2020.

Aktiv arbeitete die Innung 2012 auch weiterhin in der **Lenkungsgruppe Technik** mit, die neben weiteren Lenkungsgruppen aktiv die Umsetzung und Weiterentwicklung des **Verkehrssicherheitsprogramms Brandenburg** begleitet.



Berlin

Quellenverzeichnis:

Deutsche Bundesbank, Geschäftsbericht 2012.
Bundesamt für Güterverkehr (BAG).
Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo), Konjunkturumfrage 2012/2013.
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung, Wirtschafts- und Innovationsbericht Berlin 2012/2013.