# Geschäftsbericht für das Jahr 2016

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

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

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

über 130 Jahre

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

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

*2016 verließen uns unsere Mitglieder*

*Winfried Schmidt*

*Uwe Ach*

*Wolfgang Weber*

*Christel Schreiber*

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

# Inhaltsverzeichnis


| | | |
|---|---|---|
| | Vorwort | 5 |
| 1. | Wirtschaftliche Entwicklung 2016 | 6 |
| 1.1 | Konjunkturelles Umfeld, Entwicklung der Weltwirtschaft und in Europa | 6 |
| 1.2 | Wirtschaftsentwicklung in Deutschland | 8 |
| 1.3 | Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg | 9 |
| 1.4 | Entwicklung im Güter- und Personenverkehr | 9 |
| 1.4.1 | Entwicklung im Güterverkehr | 9 |
| 1.4.2 | Entwicklung im Omnibusverkehr | 16 |
| 2. | Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer | 19 |
| 2.1 | Europäische Politik und EU-Recht | 19 |
| 2.2 | Nationale Verkehrspolitik, Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht | 21 |
| 2.2.1 | Güterkraftverkehrsrecht | 22 |
| 2.2.2 | Personenbeförderungsrecht | 24 |
| 2.3 | Straßenverkehrsrecht | 25 |
| 2.4 | Umwelt- und Abfallrecht | 26 |
| 2.5 | Arbeits- und Sozialrecht | 30 |
| 2.6 | Handels-, Steuer- und Abgabenrecht | 33 |
| 3. | Tätigkeit der Innung 2016 | 34 |
| 3.1 | Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region | 34 |
| 3.2 | Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung | 39 |
| 3.3 | Verkehrssicherheitsarbeit | 42 |

# Vorwort

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Signale der demografischen Entwicklung in Deutschland werden spürbarer: Wie in anderen Branchen auch, so verstärkt sich auch bei den Transport- und Busunternehmen der Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern. 2016 signalisierten Innungsbetriebe zunehmend das Problem, Fahrzeuge wegen Fahrermangel nicht einsetzen oder Erweiterungsinvestitionen wegen fehlender Fahrer nicht realisieren zu können.

Die Unterstützung der Innungsbetriebe bei der Gewinnung von Personal und von Auszubildenden entwickelt sich vor diesem Hintergrund zu einem neuen Aufgabenschwerpunkt des Verbandes. Die Präsentation der Berufsbilder, der zu besetzenden Stellen und der jeweiligen Unternehmen, die selbst aufgrund ihrer Größe und Struktur personell nicht in der Lage sind, sich auf Ausbildungs- und Jobmessen zu engagieren, rückt dabei stärker in den Fokus. Ob es perspektivisch gelingt, im Wettbewerb mit anderen Branchen dabei zu bestehen, hängt jedoch von vielen weiteren Faktoren ab, auf die einzelne Unternehmen und der Verband nur bedingt Einfluß haben. Auf jeden Fall gilt: die Achtung und Wertschätzung für die vom Fahrpersonal im Güter- und Personenverkehr erbrachten Leistungen bei Auftraggebern, aber auch innerhalb der Gesellschaft muss sich ändern! Wenngleich automatisiertes und autonomes Fahren erkennbare Fortschritte machen, mindestens eine Generation lang wird man auf Fahrerinnen und Fahrer jedoch weiterhin nicht verzichten können, die zuverlässige Ver- und Entsorgung von Kommunen, Wirtschaft und Bürgern mit Gütern und Beförderungsleistungen bleibt auf engagiertes Fahrpersonal angewiesen.

Doch auch andere Themen bestimmen verstärkt die Verbandsarbeit. Klima- und Umweltfragestellungen prägen zunehmend die Verkehrspolitik mit absehbaren Konsequenzen für die Unternehmen der Verkehrsbranche. Für die Innung bedeutet das, solche Rahmenbedingungen zu erzielen, die Investitionssicherheit für die Unternehmen und Erhaltung der mittelständischen Struktur des Gewerbes garantieren. Dafür bedarf es starker Partner und zuverlässiger Netzwerke sowie ehrenamtlicher Mitarbeit.

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

Berlin im Sommer 2017

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ulrich Schulz<br>Vorsitzender | Lothar Kastner<br>stellv. Vorsitzender | Karl-Heinz Deubel<br>Vorstandsmitglied | Michael Eichen<br>Ehrenvorsitzender |

# 1 Wirtschaftliche Entwicklung 2016

## 1.1. Konjunkturelles Umfeld, Entwicklung der Weltwirtschaft und in Europa

Die Weltwirtschaft hat das Jahr 2016 gefestigt beendet. Zwar dürfte das Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung im Schlussquartal saisonbereinigt etwas nachgelassen haben. Ausschlaggebend hierfür war aber, dass in den USA die hohe Dynamik im Sommer von Sondereinflüssen begünstigt und mithin nicht zu halten war. Anderenorts zeichnete sich kein größerer Tempowechsel ab. Vielmehr wies eine Reihe von Indikatoren auf eine Aufhellung des weltweiten Konjunkturbilds hin. Es gab deutliche Anzeichen für eine Belebung der Industrie und des internationalen Warenhandels.

Darüber hinaus verbesserte sich die Stimmung auf Unternehmensebene spürbar, und die Preise auf wichtigen Rohstoffmärkten zogen an. Insgesamt spricht also einiges dafür, dass die bereits seit Längerem erwartete graduelle Festigung der Weltwirtschaft nunmehr im Gang ist.

Die Erwartung eines einschneidenden Politikschwenks in den USA wird vielfach als eine Ursache für die Aufhellung des globalen Konjunkturbilds und für diverse Finanzmarktbewegungen in der jüngsten Zeit gewertet. Zwar könnten umfassende Steuersenkungen das Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage und damit der Importe in den USA kurzfristig anheizen. Angesichts der weitgehenden Normalauslastung der Kapazitäten der amerikanischen Wirtschaft dürfte dies aber auch den Preisauftrieb und mithin die Zinsen spürbar erhöhen. Über das Zins-Wechselkurs-Gefüge würden sich diese Effekte der Tendenz nach wohl auch in den Partnerländern niederschlagen. Mithin könnte dort der dämpfende Einfluss höherer Zinsen und niedrigerer Kaufkraft einer Ausweitung der Exporte in die USA gegenüberstehen.

Ins Bild zu nehmen wäre auch die Gefahr eines restriktiveren Kurses der amerikanischen Handelspolitik. Insofern haben nicht nur Aufwärtsrisiken für die globale Konjunktur an Bedeutung gewonnen. Eindeutiger dürfte sein, dass ein solcher Politikwechsel den allgemeinen Preisauftrieb steigern würde.

Politische Ereignisse sowie die geldpolitischen Beschlüsse der Federal Reserve und des Eurosystems prägten seit September vergangenen Jahres maßgeblich das Geschehen an den internationalen Finanzmärkten. Hinzu kam, dass im Laufe des vierten Quartals steigende Energiepreise dazu beitrugen, die Deflationssorgen einiger Marktteilnehmer zu zerstreuen. Anfang November führte insbesondere der Ausgang der US-Wahlen weltweit zu einem raschen Zinsauftrieb. Ein Faktor dafür war die Erwartung einer Lockerung der US-Fiskalpolitik; zudem hob die Federal Reserve die US-Leitzinsen um weitere 25 Basispunkte an und bekräftigte, gegebenenfalls die Geldpolitik im Laufe des Jahres 2017 weiter zu straffen.

Im Euro-Raum setzte sich das robuste Wirtschaftswachstum zum Jahresende 2016 fort. Schätzungen von Eurostat zufolge nahm das reale BIP im vierten Quartal saisonbereinigt um 0,4% gegenüber der Vorperiode und um 1,7% im Vorjahresvergleich zu. Damit dürfte sich die Produktionslücke im Euro-Gebiet weiter geschlossen haben. Auch das stetige Expansionstempo und die verbesserte Stimmung von Haushalten und Unternehmen legen nahe, dass sich die konjunkturelle Erholung gefestigt hat. Im Jahresdurchschnitt 2016 dürfte das ausgewiesene reale BIP zwar mit 1,7% etwas weniger stark gewachsen sein als im Jahr zuvor. Die für 2015 gemeldete recht hohe Zuwachsrate von 1,9% ging jedoch zu knapp 0,4 Prozentpunkten auf eine Niveauanhebung des irischen BIP infolge von Aktivitätsverlagerungen internationaler Unternehmen zurück. Ohne diesen Effekt zeigt sich in der Jahresbetrachtung eine Verstärkung der wirtschaftlichen Expansion im Euro-Raum.

Der private Verbrauch scheint gegen Jahresende wieder an Schwung gewonnen zu haben, nachdem sich seine Expansion im Sommerhalb-

jahr abgeschwächt hatte. Jedenfalls stiegen die realen Einzelhandelsumsätze saisonbereinigt nach einer nur verhaltenen Zunahme im Vorquartal um 0,9% kräftig an. Zudem wurden mehr neue Kraftfahrzeuge zugelassen. Getragen wurde die verbesserte Konsumkonjunktur von einer spürbaren Aufhellung des Verbrauchervertrauens, insbesondere hinsichtlich der Arbeitsmarkt- und Konjunkturperspektiven.

Die Investitionsbudgets dürften im Berichtszeitraum vermehrt dotiert worden sein. Bei den Ausrüstungsinvestitionen könnte es nach einem Minus im Vorquartal preisbereinigt ein Plus gegeben haben. Zumindest nahm die Investitionsgüterproduktion saisonbereinigt um 0,3% zu. Die Bauinvestitionen scheinen an Schwung verloren zu haben. Die Bauleistung stieg im Herbst saisonbereinigt um 0,8% gegenüber dem Vorquartal, in dem sie um 1,8% zugelegt hatte.

Nach einer Stagnation im dritten Vierteljahr gewannen die Ausfuhren im letzten Quartal wohl wieder spürbar an Tempo. Die Erlöse aus Warenausfuhren in Drittländer erhöhten sich in den letzten Monaten des Jahres sehr viel stärker als die Exportpreise, sodass sich ein deutlicher Volumeneffekt ergeben haben sollte. Dazu dürfte die Festigung der globalen Industriekonjunktur beigetragen haben. Im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Euro-Raum zogen auch die Einfuhren merklich an. Der Handel zwischen den Mitgliedsländern verzeichnete in den letzten Monaten des vergangenen Jahres ebenfalls kräftige Zuwächse.

Die Industriekonjunktur hielt sich im Euro-Raum im Schlussquartal 2016 auf Expansionskurs. Die Erzeugung erhöhte sich saisonbereinigt um 0,8% gegenüber der Vorperiode. Im Vorjahresvergleich ergab sich eine Steigerung um 1,9%. Die Produktionsausweitung war breit angelegt. Lediglich die Ausbringung von Konsumgütern ging etwas zurück.

Die konjunkturelle Lage verbesserte sich in den meisten Mitgliedsländern des Euro-Raums. Die französische Wirtschaft erhöhte ihr Expansionstempo im vierten Quartal spürbar; das reale BIP nahm saisonbereinigt um 0,4% gegenüber der Vorperiode zu. Der private Verbrauch stieg recht kräftig um 0,6%, und der Staatsverbrauch wurde merklich ausgeweitet.

Die Bruttoanlageinvestitionen legten wieder verstärkt zu, was im Zusammenhang mit der Verlängerung von Sonderabschreibungsregelungen stehen dürfte. Zudem konnten die Ausfuhren spürbar gesteigert werden. In Italien setzte sich die nur schleppende wirtschaftliche Erholung fort. Das BIP erhöhte sich real lediglich um 0,2%. Das Wachstum dürfte sowohl vom privaten Konsum als auch von den Exporten getragen worden sein. Zwar festigte sich die Industriekonjunktur weiter, am Bau ist jedoch bislang keine Belebung zu erkennen. Auch die steigende Arbeitslosigkeit legt nahe, dass es der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung an Stärke fehlt.

In Spanien hielt die kräftige konjunkturelle Aufwärtstendenz mit unverändertem Tempo an. Die Wirtschaftsleistung nahm saisonbereinigt um 0,7% gegenüber dem Vorquartal zu. Angetrieben von einer lebhaften Auslandsnachfrage stieg die Industrieproduktion deutlich an. Hingegen scheint die Konsumkonjunktur etwas nachgelassen zu haben. Auch in den anderen Mitgliedsländern des Euro-Raums war die Entwicklung überwiegend positiv.

Ein recht kräftiges Wirtschaftswachstum gab es in den baltischen Staaten, der Slowakei, Österreich und Portugal. Die Niederlande, Zypern und Belgien verzeichneten deutliche Zuwächse. Lediglich in Finnland und Griechenland schrumpfte die Wirtschaftsleistung im Vorquartalsvergleich.

Die graduelle Verbesserung der Arbeitsmarktlage im Euro-Raum setzte sich fort. Die standardisierte Arbeitslosenquote verringerte sich bis zum Jahresende auf 9,6%. Im Dezember 2015 hatte sie sich noch auf 10,5% belaufen. Die Erwerbstätigkeit nahm im dritten Quartal 2016 nur wenig zu. Gleichwohl ergab sich im Vorjahresvergleich noch ein Zuwachs von 1,2%. Das Wachstum der Arbeitskosten erhöhte sich im gleichen Zeitraum auf 1,5%.

Die Verbraucherpreise im Euro-Raum stiegen im Herbst 2016 um saisonbereinigt 0,4% und damit zum dritten Mal in Folge spürbar an. Dies lag in erster Linie an Energie, die sich im Zuge der höheren Rohölnotierungen vor allem im Dezember deutlich verteuerte. Daneben erhöhten sich die Preise von Dienstleistungen um 0,2%. Für Nahrungsmittel und Industriegüter ohne Energie mussten die Verbraucher hingegen kaum mehr aufwenden als im Sommer. Insgesamt weitete sich der Vorjahresabstand des HVPI recht kräftig um 0,4 Prozentpunkte auf + 0,7% aus. Dabei machte sich auch bemerkbar, dass die Energiepreise im Herbst 2015 zurückgegangen waren.

Ohne Energie und Nahrungsmittel lag die Vorjahresrate wie in den beiden Quartalen zuvor bei + 0,8%. Im Jahresdurchschnitt 2016 wirkte Energie jedoch immer noch stark dämpfend, sodass der Anstieg der Verbraucherpreise insgesamt mit 0,2% nur wenig höher ausfiel als im Jahr 2015. Ohne Energie gerechnet stiegen die Verbraucherpreise dagegen unverändert moderat um 0,9%, wobei sich Dienstleistungen mit 1,1% am stärksten verteuerten, gefolgt von Nahrungsmitteln mit 0,9% und Industriegütern ohne Energie mit 0,4%. Sechs Länder sahen sich noch sinkenden Preisen gegenüber, in allen übrigen lag die Teuerungsrate zwischen 0% und 1%, mit Ausnahme von Belgien mit einer Rate von über 1%. Deutschland nahm sowohl bei der Kern- als auch der Gesamtrate einen Platz im oberen Mittelfeld ein.

## 1.2. Wirtschaftsentwicklung in Deutschland

Die deutsche Wirtschaft setzte im Jahr 2016 ihren Wachstumskurs fort. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Jahr 2015 preisbereinigt um rund 1,9 % und wuchs damit in einer ähnlichen Größenordnung wie in den beiden Jahren zuvor. Auf der Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen positive Impulse sowohl vom Produzierenden Gewerbe als auch von den Dienstleistungsbereichen. Die wirtschaftliche Leistung im Produzierenden Gewerbe stieg im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um 1,8 %. Hierzu trugen vor allem das Verarbeitende Gewerbe und – u. a. begünstigt durch den milden Winter – das Baugewerbe bei. Der Dienstleistungssektor legte im Jahr 2016 preisbereinigt ebenfalls um 1,8 % zu. Nach Rückgängen in den Jahren 2014 und 2015 verzeichnete der Bereich Verkehr und Lagerei im Jahr 2016 mit einem Plus von 1,4 % wieder einen Anstieg. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts waren die privaten und staatlichen Konsumausgaben sowie die Investitionen für die positive Entwicklung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2016 maßgeblich.

Die privaten Konsumausgaben verzeichneten im Vergleich zum Jahr 2015 preisbereinigt einen Zuwachs von 2,0 %. Dabei gaben die privaten Haushalte im Jahr 2016 für alle Verwendungszwecke mehr Geld aus als im Vorjahr. Die staatlichen Konsumausgaben stiegen im Vergleichszeitraum preisbereinigt sogar um 4,2 %. Eine deutliche Zunahme verzeichneten insbesondere die Aufwendungen für soziale Sachleistungen. Weiterhin positiv entwickelten sich die Investitionen: Die staatlichen und nichtstaatlichen Bauinvestitionen erhöhten sich im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um 3,1 %, die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – um insgesamt 1,7 %.

Die positive Entwicklung des deutschen Außenhandels schwächte sich im Jahr 2016 deutlich ab. Der Export lag mit rund 1.207,0 Mrd. Euro nominal nur noch um 1,1 % über dem Wert des Vorjahres; die Importe erhöhten sich mit rund 954,6 Mrd. Euro lediglich noch um 0,6 %. Mit einem Anteilswert von rund 58,3 % entfiel der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien und Amerika. Mit rund 707,7 Mrd. Euro stiegen die deutschen Exporte in andere EU-Staaten im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,2 %, die Einfuhren legten um 1,7 % auf 552,4 Mrd. Euro zu. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, nahm im Vergleichszeitraum hingegen um

0,8 % auf insgesamt rund 219,6 Mrd. Euro ab. Vor allem die deutschen Importe aus Russland und Norwegen gingen wertmäßig zurück. Rückläufig entwickelte sich im Jahr 2016 gleichsam der deutsche Außenhandel mit Amerika, darunter den Vereinigten Staaten und Brasilien.

## 1.3. Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg

### *Berlin*

Die Berliner Wirtschaft wuchs im Jahr 2016 kräftig. Nach Abzug der Preissteigerung lag das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes bei 2,7 Prozent, so das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. Das Wirtschaftswachstum in Berlin speist sich vor allem aus den Dienstleistungsbereichen, deren Wertschöpfung preisbereinigt um 2,8 Prozent wuchs.

Dabei sticht der Bereich „Handel, Verkehr, Gastgewerbe, Information und Kommunikation“ mit einem Zuwachs von 3,7 Prozent hervor. Das Produzierende Gewerbe wuchs um 1,9 Prozent, vor allem durch weit überdurchschnittliche 6,9 Prozent im Baugewerbe. Das Verarbeitende Gewerbe – also die klassische Industrie – lieferte mit 0,6 Prozent nur einen kleinen Wachstumsbeitrag.

### *Brandenburg*

Die Brandenburger Wirtschaft wuchs inflationsbereinigt mit 1,7 Prozent etwas langsamer als der Durchschnitt aller Bundesländer mit 1,9 Prozent. In Brandenburg legte das Produzierende Gewerbe preisbereinigt um 1,9 Prozent zu und damit stärker als die Gesamtwirtschaft. Dazu trug das starke Wachstum des Verarbeitenden Gewerbes mit 3,9 Prozent bei.

Die Dienstleistungsbereiche verzeichneten einen Zuwachs von 1,6 Prozent. Während der Teilbereich der „Öffentlichen und sonstigen Dienstleister, Erziehung und Gesundheit“ mit 0,2 Prozent Zuwachs nahezu stagnierte, entwickelten sich die anderen Dienstleistungsbereiche stärker als die Gesamtwirtschaft.

## 1.4. Entwicklung im Güter- und Personenverkehr

### 1.4.1. Entwicklung im Güterverkehr

Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen verzeichnete im Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2015 Mengen- und Leistungszuwächse. Das im In- und Ausland beförderte Transportaufkommen erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 75,2 Mio. t bzw. 2,5 % auf insgesamt 3.110,5 Mio. t; die Verkehrsleistung stieg um 0,3 % auf rund 315,7 Mrd. tkm.

Im Jahr 2015 hatte die Beförderungsmenge im Vergleich zum Jahr 2014 um 0,5 % auf 3.035,3 Mio. t abgenommen, während die Verkehrsleistung noch um 1,5 % auf rund 314,8 Mrd. tkm angestiegen war. Im Berichtsjahr lag die Beförderungsmenge im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen erstmals über dem Niveau des Jahres 2008. Die Verkehrsleistung blieb hingegen weiterhin deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurück.

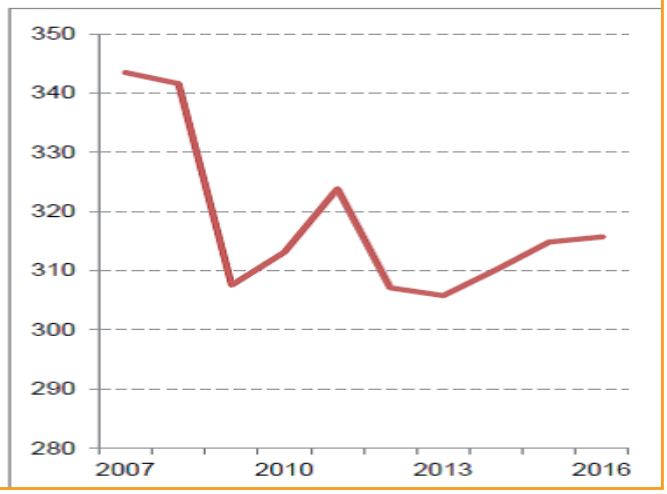
Deutsche Lastkraftfahrzeuge legten im Jahr 2016 eine Gesamtstrecke von rund 30,2 Mrd. km zurück. Im Vergleich zum Jahr 2015 bedeutete dies ein Plus von rund 0,5 %. Dabei nahmen die Lastkilometer im Vergleichszeitraum um 0,1 % auf 23,7 Mrd. km und die Leerkilometer um 1,9 % auf rund 6,5 Mrd. km zu. Der Anteil der Leerkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern erreichte im Jahr 2016 rund 21,5 % und lag damit um 0,3 Prozentpunkte über dem entsprechenden Wert des Vorjahres.

Somit hat sich der Leerkilometeranteil in den letzten zehn Jahren sukzessive erhöht. Im Jahr 2007 lag er noch bei rund 19,8 %.

(s. Grafik auf Seite 10)

Abbildung 2: Beförderte Gütermenge im Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen in Mio. t

Abbildung 3: Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge in Mrd. tkm



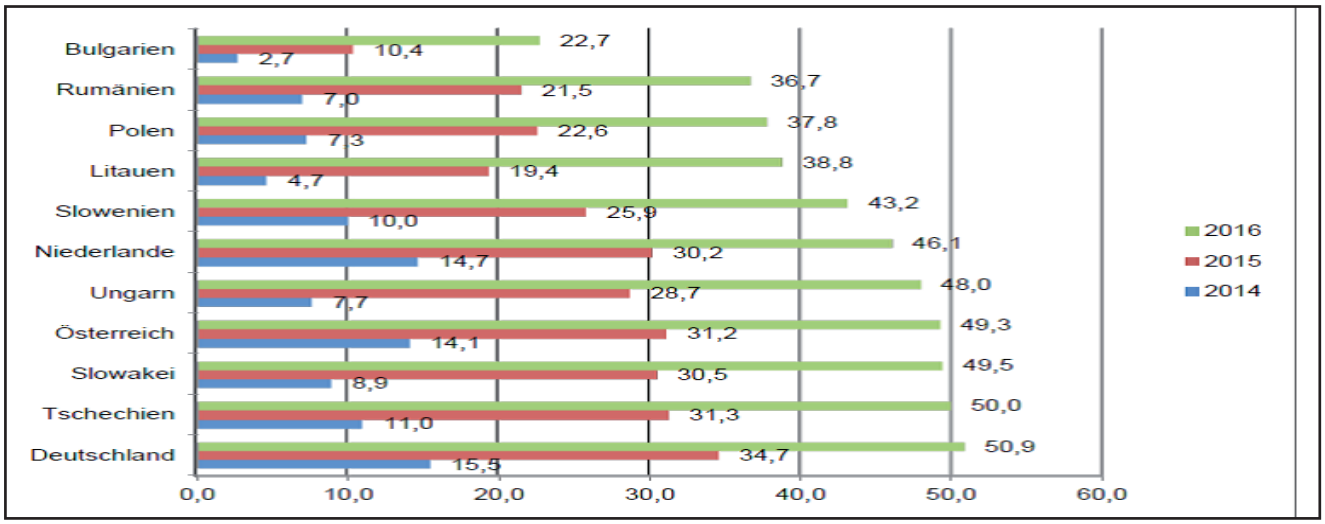

*Quelle: BAG*

Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland stiegen im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 9,2 % auf rund 32,5 Mrd. km. Ein wesentlicher Grund für den Fahrleistungsanstieg liegt in der Ausweitung der Mautpflicht im Jahr 2015, mithin in der geänderten Datenbasis. Das mautpflichtige Straßennetz wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2015 um mehr als 1.100 km autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen erweitert, die Mautpflicht zum 1. Oktober 2015 des Weiteren auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t ausgeweitet.

Bei den gebietsfremden Lastkraftwagen waren im Jahr 2016 weiterhin höhere prozentuale Zuwachsraten zu verzeichnen als bei den inländischen Fahrzeugen. Während die mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Lastkraftwagen im Vergleich zum Jahr 2015 um 7,8 % auf rund 19,2 Mrd. km anstiegen, erhöhten sie sich bei gebietsfremden Fahrzeugen um 11,3 % auf rund 13,3 Mrd. km. Der Anteil letzterer an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland legte damit im Jahr 2016 auf rund 40,9 % zu. Der Fahrleistungsanteil inländischer Fahrzeuge sank im Gegenzug auf rund 59,0 %. Überdurchschnittliche Fahrleistungszuwächse verzeichneten im Vergleichszeitraum u. a. mautpflichtige Fahrzeuge aus Litauen, Rumänien, Polen und Bulgarien. Mit rund 4,8 Mrd. km erzielten polnische Mautfahrzeuge im Jahr 2016 bereits einen Anteil von rund 14,8 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Weiterhin zugenommen haben gleichsam die Anteile mautpflichtiger Fahrleistungen von Fahrzeugen aus Rumänien (3,2 %), Litauen (1,8 %), Bulgarien (1,4 %) und Slowenien (1,2 %). Die mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen aus den Niederlanden (3,1 %) und Österreich (1,0 %) sanken hingegen. Die Mauteinnahmen stiegen im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 6,0 % auf über 4,6 Mrd. Euro. Bei den Inländern ergaben sich Einnahmezuwächse um 3,8 % auf knapp 2,7 Mrd. Euro, bei den Gebietsfremden um 9,2 % auf knapp 2,0 Mrd. Euro.

Erstmals entfiel im Jahr 2016 das Gros der mautpflichtigen Fahrleistungen auf Mautfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI. Ihr Fahrleistungsanteil erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2015 um 15,9 Prozentpunkte auf rund 46,3 %. Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Die Fahrleistungsanteile von Mautfahrzeugen der Schadstoffklassen EEV und Euro V gingen auf 10,2 % bzw. 36,9 % zurück. Der kumulierte Fahrleistungsanteil von Fahrzeugen der drei genannten Schadstoffklassen erreichte damit im Jahr 2016 rund 93,4 %. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro III und Euro IV schrumpfte im Vergleichszeitraum weiter und lag zuletzt bei rund 6,3 %. Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I und Euro II haben lediglich noch marginale Bedeutung.

Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro IV nach Herkunftsstaaten im Zeitraum 2014 bis 2016 in %




*Anmerkungen: Ab dem Jahr 2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen auf zusätzlichen mautpflichtigen Bundesstrassen. Ab dem 01.10.2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen von Lkw mit einem zGG ab 7,5 t. Die Auswirkungen auf die Anteile der Emissionsklassen sind marginal.*
*Quelle: Bundesamt für Güterverkehr*

## Kostenentwicklung

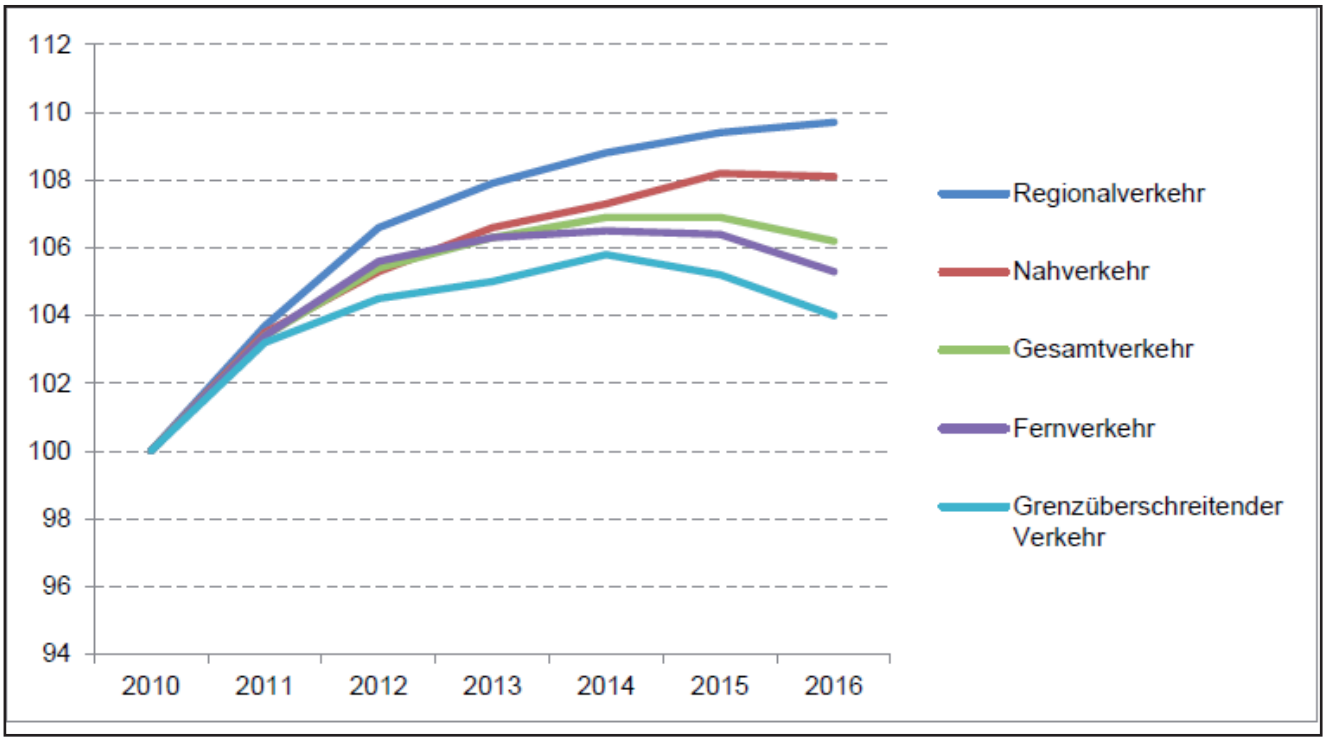
Die Gesamtkostenentwicklung im gewerblichen Straßengüterverkehr stellte sich im Jahr 2016 uneinheitlich dar. Während bei einem Teil der Unternehmen die Gesamtkosten angesichts des neuerlichen Rückgangs der Kraftstoffpreise im Vergleich zum Jahr 2015 abnahmen, stagnierten bzw. stiegen sie bei einem Großteil bereits wieder. Trotz einer im Jahresverlauf steigenden Tendenz lagen die durchschnittlichen Einkaufspreise für Dieselkraftstoff für Großverbraucher bei Abnahme von 50 bis 70 hl und Lieferung frei Verbrauchsstelle nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahresdurchschnitt 2016 um rund 8,4 % unter dem Niveau des Jahres 2015.

Aufgrund des höheren Anteils der Kraftstoffkosten an den Gesamtkosten wirkten sich die Rückgänge der Dieselpreise im Regional- und vor allem im Fernverkehr wesentlich stärker aus als im Nahverkehr. Neben dem Rückgang des Preisniveaus trugen unternehmensseitig der zunehmende Einsatz von verbrauchsoptimierten Euro VI-Fahrzeugen und Telematiksystemen, Fahrerschulungen und Anreizsysteme für eine kraftstoffsparende Fahrweise sowie die Ausnutzung von Preisschwankungen beim Kraftstoffeinkauf zur Betriebstankstellenbevorratung sowie an Tankstellen verschiedentlich zur Senkung der Kraftstoffkosten bei.

Gesamtkostensteigerungen resultierten im Jahr 2016 vorrangig aus dem weiteren Anstieg der Personalaufwendungen. So lagen allein die tariflichen Steigerungen der Fahrerlöhne örtlich bei über 3 %. Vielfach wurden übertarifliche Lohnerhöhungen gewährt. Die Gründe hierfür liegen insbesondere in einem verschärften Wettbewerb um Fachkräfte, der sich u. a. in gezielten Abwerbeversuchen innerhalb der Branche widerspiegelte, und zunehmenden Schwierigkeiten, vakante Stellen mit qualifizierten Kräften, die dem Anforderungsprofil der Arbeitgeber entsprechen, zu besetzen. In Marktgesprächen des BAG gab ein Großteil der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen an, seinen Fahrpersonalbedarf weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht decken zu können.

Die Bindung von geeignetem Fahrpersonal, u. a. durch höhere Vergütungen, wird daher immer mehr zum wettbewerbsrelevanten Faktor. Zunehmende Gehaltsforderungen von Kraftfahrern zeigten sich mithin auch im Rahmen von Neueinstellungen. Um vor diesem Hintergrund bestehende Gehaltsstrukturen zu wahren, zog dies auf Unternehmensebene bisweilen weitere Lohnanpassungen nach sich.

Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr nach Verkehrsarten (Jahr 2010 = 100)




*Quelle: Statistisches Bundesamt, BAG*

Bei einem Jahresvergleich gilt es ferner, die Ausweitung der Mautpflicht zum 01.07.2015 um mehr als 1.100 km auf Abschnitte von Bundesstraßen und zum 01.10.2015 auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t zu berücksichtigen. Hiervon waren Güternahverkehr betreibende Unternehmen überproportional betroffen. Höhere streckenabhängige Mautkosten verzeichneten Transportunternehmen ferner im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Belgien aufgrund der dort zum 01.04.2016 eingeführten Lkw-Maut sowie im Zuge von Mauterhöhungen in Österreich, Italien und der Schweiz.

## Beförderungsentgelte

Der gewerbliche Straßengüterverkehr verzeichnete im Jahr 2016 insgesamt eine leicht rückläufige Entgeltentwicklung. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes weist für das Jahr 2016 über alle Segmente einen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,7 % auf. Ursächlich war vor allem ein deutlicherer Rückgang im 1. Quartal 2016, der von Marktteilnehmern vorrangig mit einer schwachen Nachfrage und dem temporären Tiefstand der Dieselpreise begründet wurde. Transportdienstleister mit Dieselpreisgleitklauseln mussten daher individuell vereinbarte Preisnachlässe gewähren; dauerhaft eingesetzten Frachtführern wurden häufig die Kraftstoffzuschläge gestrichen. Generell erschwerte es der neuerliche Rückgang der Kraftstoffpreise den gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2016, etwaige Kostensteigerungen, beispielsweise aufgrund gestiegener Personalaufwendungen, in Form höherer Entgelte an ihre Auftraggeber weiterzugeben.

Erst zum Jahreswechsel 2016/2017 zeigten sich kleinere und mittelständische Bestandskunden, die sehr hohe Qualitätsansprüche an ihre vertraglich gebundenen Transportdienstleister mit hochwertigen logistischen Mehrwertdienstleistungen stellen, wieder eher zu moderaten Preisanpassungen im unteren einstelligen Prozentbereich bereit. Preisverhandlungen mit großen, konzerngebundenen Auftraggebern gestalteten sich weiterhin schwierig.

Mit einem Plus von 0,3 % wies im Jahr 2016 einzig der Regionalverkehr leichte Entgeltsteigerungen gegenüber dem Vorjahr auf. Im gewerblichen Güternahverkehr stagnierten die Entgelte mit -0,1 % annähernd. Die im Vergleich zum Gesamtmarkt etwas positivere Entwicklung ist nach Informationen des Bundesamtes u. a. auf die o. g. Ausweitung der Mautpflicht zurückzuführen, die sich im Nah- und Regionalverkehrssegment kostenseitig überproportional auswirkte. Einfluss auf die Preisfindung hatte zudem die im Laufe der Jahre erfolgte Konsolidierung der Marktteilnehmer in diesen Segmenten, die sich für Spediteure örtlich in einer geringeren Verfügbarkeit an Subunternehmen und entsprechend höheren Beförderungsentgelten zeigte. Konjunkturell lösten z. B. gesteigerte Aktivitäten im privaten Wohnungsbau sowie Bautätigkeiten zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur einen Nachfrageschub nach Laderaum zur Beförderung von Baustoffen und Schüttgut aus.

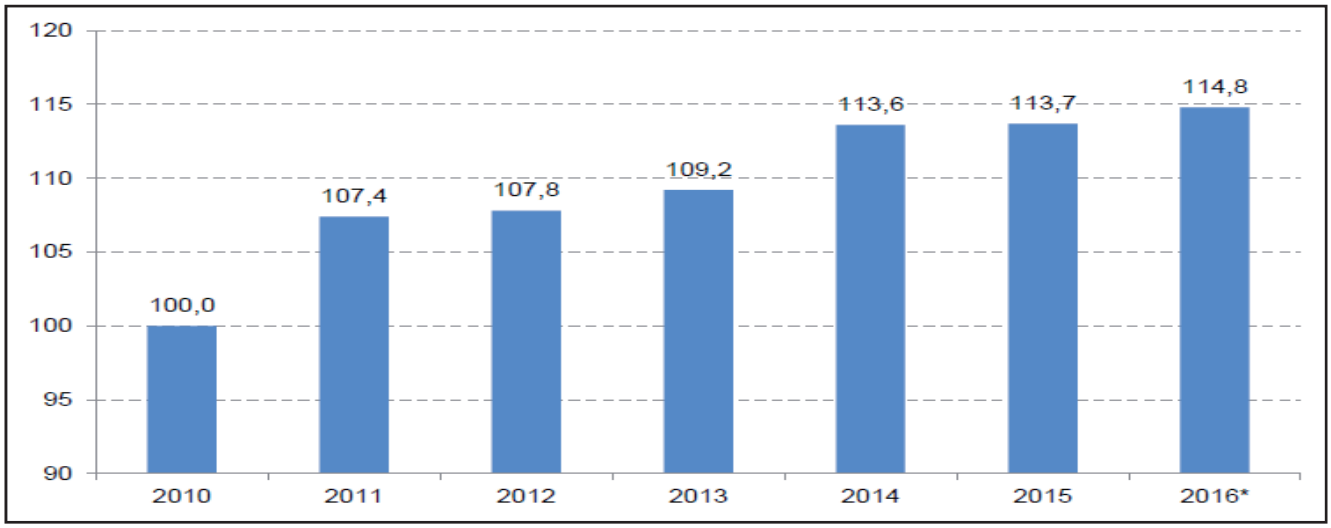
Im Fernverkehr und insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr bedingte der abermalige Rückgang der Kraftstoffpreise in Verbindung mit einem hohen europaweiten Angebot an Laderaumkapazitäten im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr einen erneuten Rückgang der Beförderungsentgelte in Höhe von 1,0 % bzw. 1,1 %.

Die Marktlage führte zu vermehrten Ausschreibungen und Druck auf die Beförderungsentgelte. Nicht selten verzichteten deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen daher auf die Anberaumung der sonst üblichen Preisverhandlungen. Angesichts des anhaltend hohen Wettbewerbs- und Preisdrucks zogen sich deutsche Transportunternehmen aus Beförderungen von standardisierten Komplettladungen auf langen Strecken im Fernverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr mit eigenen Fahrzeugen weiter zurück.

## *Ertragslage*

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 1,0 %. Angesichts der stagnierenden bis leicht rückläufigen Entgeltentwicklung kamen die Wachstumsimpulse im Wesentlichen von der Aufkommensseite. Im Rahmen von Marktgesprächen des BAG wiesen Unternehmensvertreter in Teilen darauf hin, dass ein mögliches höheres Umsatzwachstum an den o. g. personellen Restriktionen gescheitert sei.

Umsatzentwicklung im Wirschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“, Index (Jahr 2010 = 100)




** Vorläufiger Wert*
*Quelle: Statistisches Bundesamt, BAG*

Der Großteil der in die BAG-Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen gab an, im Jahr 2016 Erträge in etwa auf dem Niveau des bereits guten Vorjahres erwirtschaftet zu haben. Die genannten Umsatzrenditen im Transportsegment lagen weiterhin überwiegend in einer Bandbreite von 1 % bis 3 %, in Fällen, in denen überdurchschnittliche Aufkommenszuwächse zu einer nachhaltigen Verbesserung der Kapazitätsauslastung und des Fahrzeugeinsatzes führten, auch bis zu 5 %. Nicht wenige Transportunternehmen erzielten innerhalb der genannten Bandbreiten Renditesteigerungen im Vergleich zum Vorjahr.

Ein Faktor waren in diesem Zusammenhang Maßnahmen zur Kostenreduktion beim Einsatz des Eigenfuhrparks. Weiterhin im Fokus von Transportdienstleistern standen Aktivitäten, die darauf abzielten, möglichst für Direktkunden Lagerhaltung und hochwertige, innovative logistische Dienstleistungen zu erbringen. In diesen Geschäftsfeldern ließen sich je nach Umfang und Ausprägung der Leistungserbringung auch Umsatzrenditen über 5 % erzielen. Unzufrieden mit ihrer Ertragsentwicklung zeigten sich hingegen Transportunternehmen, die trotz Gesamtkostensteigerungen keine Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen konnten.

## *Investitionen*

Bei den Fahrzeuginvestitionen handelte es sich nach Informationen des BAG im Jahr 2016 erneut in hohem Maße um Ersatzinvestitionen. Ein Großteil der seitens des Bundesamtes befragten Güterkraftverkehrsunternehmen hielt seine Laderaumkapazitäten im Vergleich zum Vorjahr konstant.

Erweiterungsinvestitionen wurden zumeist nur bei Neugeschäften, Auftragsausweitungen von Bestandskunden oder zwecks Flexibilisierung des Fuhrparks, insbesondere mittels Sattelanhängern und wechselbaren Ladungsträgern, getätigt.

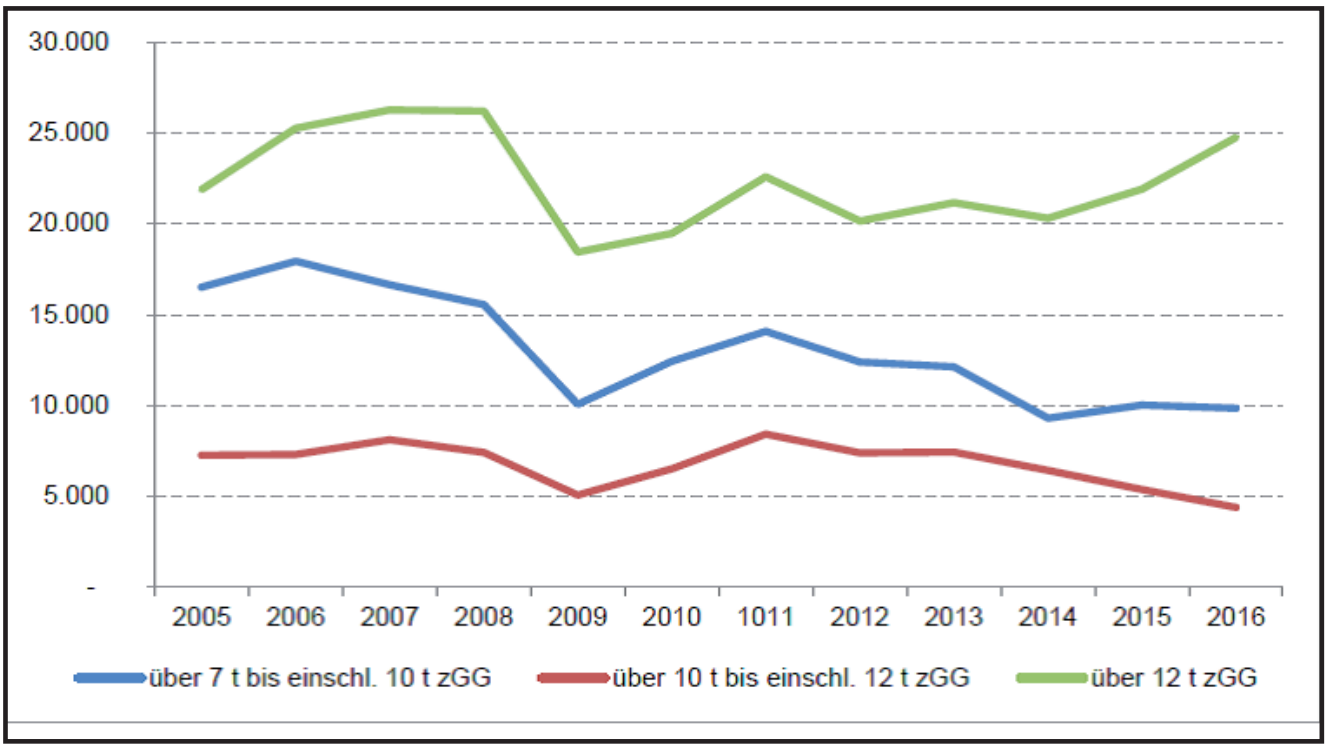
Als Investitionshemmnisse wurden von Güterkraftverkehrsunternehmen insbesondere die in einigen industriegeprägten Ballungsgebieten eingeschränkte Verfügbarkeit an geeignetem Fahrpersonal und die zum Teil als unbefriedigend empfundene Entwicklung der Beförderungsentgelte genannt. Auswirkungen auf die Fahrzeuginvestitionen hatten ferner der fortschreitende Rückzug deutscher Frachtführer aus standardisierten nationalen und internationalen Langstreckenverkehren sowie eine teilweise zu beobachtende Ausdehnung der Haltedauer von Lastkraftfahrzeugen.

Insgesamt wurden im Jahr 2016 bundesweit knapp 43.900 Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t neu zugelassen. Im Vergleich zum Jahr 2015 entsprach dies einer Zunahme um rund 4,2 %. Die Anzahl der neu zugelassenen Sattelzugmaschinen belief sich im Jahr 2016 auf knapp 37.000, ein Plus von 1,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Neufahrzeuge wurden oftmals mit zusätzlichen Fahrerassistenzsystemen wie GPS-Tempomat und Abbiegeassistenten sowie Komfortpaketen geordert, nicht zuletzt zum Zwecke der Bindung von Fahrern an den eigenen Betrieb.

Verkaufsfördernd wirkten die seit Jahresbeginn 2016 bei diversen Nutzfahrzeughändlern zu beobachtenden Listenpreissenkungen bzw. die Gewährung von Rabatten, günstige Sonderausstattungs- und Servicepakete sowie zinsgünstige Finanzierungsangebote. Typischerweise wurden für die neuen Fahrzeuge sogenannte Full-Service-Wartungsverträge abgeschlossen. Vor allem bei Unternehmen, die Güterverkehre mit einem hohen mautpflichtigen Streckenanteil abwickeln, besaß die Umstellung des Fuhrparks auf Euro VI-Fahrzeuge weiterhin hohe Priorität.

Nach Informationen des BAG besteht der Fuhrpark großer Flottenbetreiber in zunehmendem Maße bereits zu 100 % aus Euro VI-Fahrzeugen; bei den meisten Transportunternehmen liegt deren Anteil inzwischen deutlich über 50 %.

Neuzulassungen von Lastkraftwagen ab einer zulässigen Gesamtmasse über 7 Tonnen im Zeitraum von 2005 bis 2016 (ohne Sattelzugmaschinen)




*Quelle: Kraftfahrt- Bundesamt, BAG*

Feststellbar war, dass Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 t im Jahr 2016 einen deutlichen Zuwachs erfuhren. Im Vergleich zum Jahr 2015 stiegen sie um rund 13,2 % auf rund 24.800. Den Zuwächsen in den höheren Gewichtsklassen standen im Vergleichszeitraum mehr oder minder deutliche Rückgänge bei den Neuzulassungen von Lastkraftwagen der Gewichtsklassen über 7 t bis einschließlich 10 t zGG (-1,8 %) sowie über 10 t bis einschließlich 12 t zGG (-18,4 %) gegenüber. Die Entwicklung der Neuzulassungen deutet darauf hin, dass der Einsatz von Lastkraftwagen, die durch die Absenkung der Tonnagegrenze von 12 t auf 7,5 t zGG zum 1. Oktober 2015 neu unter die Mautpflicht fielen, für die Güterkraftverkehrsunternehmen an Attraktivität verloren hat. Nach BAG-Informationen ersetzten Güterkraftverkehrsunternehmen bisher für Verteilerverkehre im Nahbereich eingesetzte Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 11,99 t vermehrt durch Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 18,0 t, die bei gleicher Mautkostenbelastung eine höhere Nutzlast sowie eine größere Anzahl an Palettenstellplätzen bieten. Für Kurier- und Sonderfahrten haben einige Güterkraftverkehrsunternehmen wieder häufiger kleinere Nutzfahrzeuge im Segment zwischen 2,8 - 3,5 t zGG beschafft.

Der Trend einer verstärkten Anmietung von Fahrzeugen, um flexibler auf die zunehmend volatilere Transportnachfrage reagieren zu können und den eigenen Fuhrpark bei neuen Transportaufträgen nicht erweitern zu müssen, setzte sich im Jahr 2016 auf Seiten der Güterkraftverkehrsunternehmen fort. Dabei orientieren sich die Laufzeiten der Mietverträge typischerweise an den Laufzeiten der neuen Aufträge. Jenseits dessen investierten Logistikdienstleister bei zusätzlichen bzw. neuen Aufträgen örtlich in die Erweiterung bestehender oder in kundenbedarfsgerechte neue Lagerkapazitäten, ferner in die sicherheitstechnische Ausstattung der Lager sowie vermehrt in Speditionssoftware und Telematiksysteme – nicht zuletzt unter Nutzung der BAG-Fördermittel.

## 1.4.2. Entwicklung im Omnibusverkehr

Die Busbranche ist in ihrer Gesamtheit tendenziell klein und mittelständisch geprägt. In Omnibusbetrieben sind bundesweit durchschnittlich 34 Mitarbeiter tätig, wobei in Linien- und Fernlinienverkehrsbetrieben meist eine höhere Anzahl verzeichnet wird als in Gelegenheitsverkehrsbetrieben. Die an der bdo-Umfrage, auf der die nachstehenden Angaben beruhen, beteiligten Unternehmen verfügen im Durchschnitt über sieben Reisebusse mit 13 Mitarbeitern, 19 Linienbusse und 35 Mitarbeiter und 27 Fernlinienbusse mit 60 Mitarbeitern.

Die Busbranche schaut für 2016 auf ein konjunkturell gesehen durchwachsenes Jahr zurück. In den drei Segmenten: Touristik, ÖPNV und Fernlinienverkehr wurden unterschiedliche Entwicklungen festgestellt. Während die Bustouristik Rückschläge hinnehmen musste, bewerten Unternehmen im ÖPNV und im Fernlinienverkehr die Geschäftslage positiver im Vergleich zum Vorjahr.

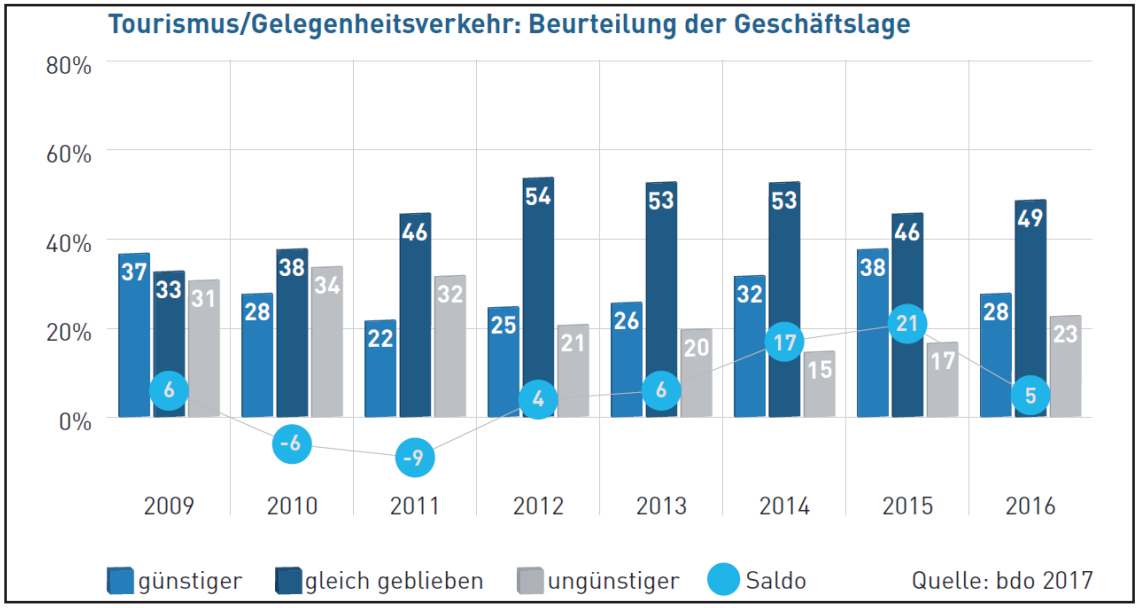
Die Zukunftsaussichten werden von den privaten, meist mittelständischen Unternehmern überwiegend sehr skeptisch betrachtet. Während der Fernlinienverkehr sehr optimistisch dem Geschäftsjahr 2017 entgegen sieht, ist die Einschätzung der Bustouristiker wesentlich verhaltener und die der ÖPNV-Unternehmen mehrheitlich negativ geprägt.

Deutliche Unterschiede sind in den drei Bereichen der Busbranche ebenfalls bei den Herausforderungen, Trends und Prognosen zu erkennen.

### *Digitalisierung – alternative Antriebsformen - Nachhaltigkeit*

Besonders Unternehmen, die im Fernbusbereich tätig sind, äußern sich offen für neue Ideen und Innovationen. Chancen in alternativen Antriebsformen, Digitalisierung oder nachhaltiger/umweltschonender Produktgestaltung und Programmplanung werden deutlich stärker von Fernbusbetreibern gesehen. Festzustellen ist zusätzlich, dass der Nachhaltigkeitsgedanke mit steigender Unternehmensgröße in allen drei Bereichen stärker gelebt und umgesetzt wird. Die Reisebranche ist weitaus zurückhaltender was Neuerungen betrifft. Der digitale Fortschritt und die Möglichkeiten, die man hierdurch nutzen kann werden von rund 34 Prozent der Reisebusunternehmer als keine Chance bzw. kein Mehrwert für das eigene Geschäft gesehen.

Nur 27 Prozent gehen davon aus, dass diese Neuerungen das eigene Unternehmen zukünftig positiv beeinflussen werden.




*Quelle : bdo*

### *Inlandstourismus nimmt zu – Terrorgefahr verändert die Zieldestinationen*

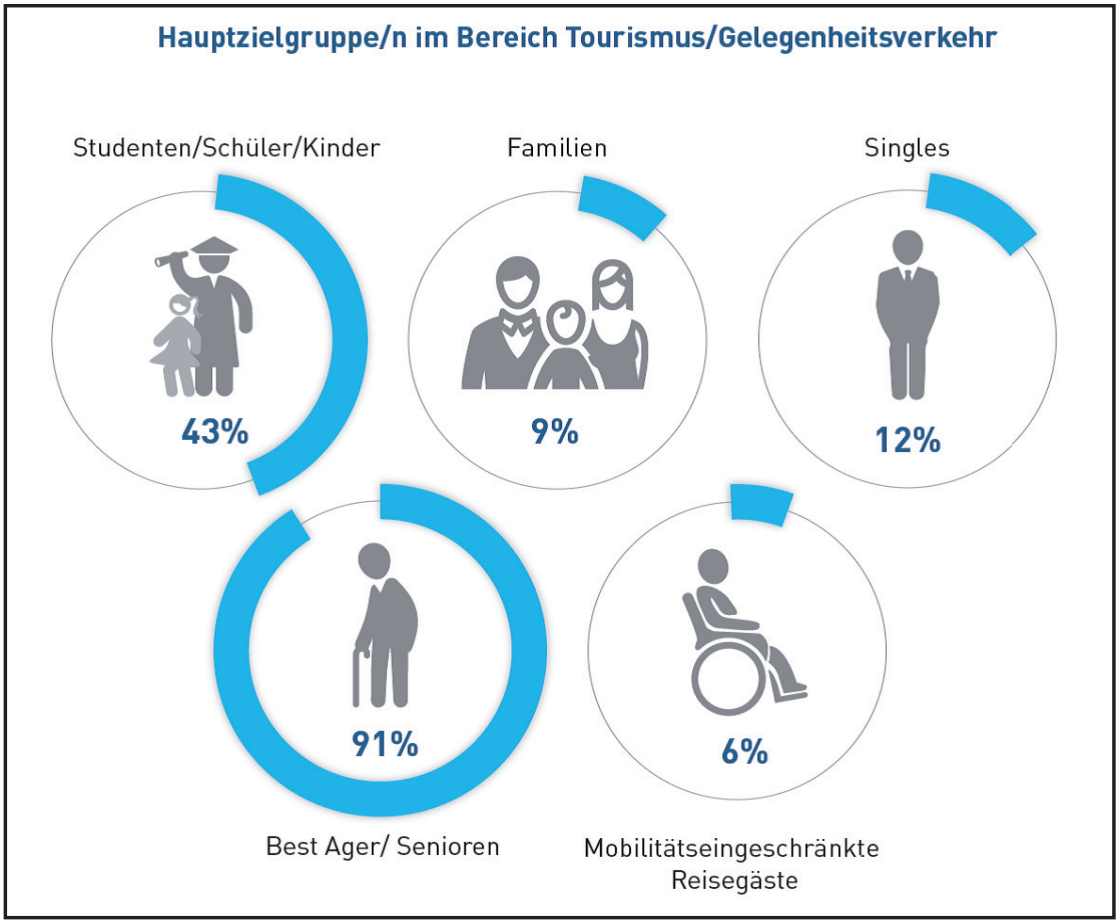
Der Inlandstourismus hat zugenommen und auch die Zukunftsprognosen gehen in dieselbe Richtung. Durch die steigende Terrorgefahr besinnen sich die Deutschen wieder stärker auf den Urlaub im Heimatland. Die steigende Terrorgefahr stellt die Busunternehmer im touristischen Verkehr, aber auch im Fernlinienverkehr, vor neue Herausforderungen. Massen-Spontan-Stornierungen und kurzfristige Zieldestinationsverschiebungen nehmen stärker zu und machen die langfristige Planung von Reiserouten immer schwieriger.

Auch durch den ansteigenden administrativen Aufwand stehen sowohl die Bustouristik, als auch der Fernlinienverkehr zunehmend vor immer größer werdenden Hürden.

Zu den bereits sehr unterschiedlichen Mehrwertsteuersystemen innerhalb Europas haben seit 2016 immer mehr Länder auch noch Mindestlohn- und Entsenderegelungen eingeführt, die ebenfalls die grenzüberschreitende Tätigkeit erheblich erschweren. Dies wird auch in dieser Umfrage deutlich, wo rund 78 Prozent der Bustouristiker bestätigen, dass der zunehmende administrative und finanzielle Aufwand in einigen Ländern Einfluss auf die Konzipierung von Reisen bzw. Reiserouten hat.

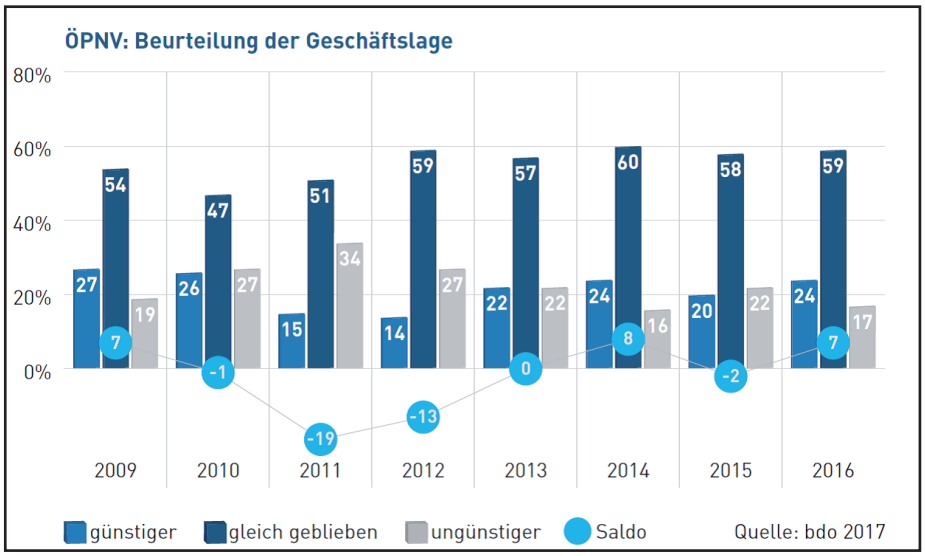
### *Europaweiter Ausschreibungswettbewerb und eigenwirtschaftliche Verkehre*

Die an der Befragung beteiligten Unternehmen äußern sich kritisch zur Entwicklung der EU-Verordnung 1370/2007 sowie dem europaweiten Ausschreibungswettbewerb. Rund 61 Prozent der Unternehmen, somit 6 Prozent mehr als im




*Quelle : bdo*

Vorjahr, befürchten zukünftig eine negative Entwicklung für ihr eigenes ÖPNV-Unternehmen. Mehr als die Hälfte (60 %) der Unternehmen äußern sich kritisch zur nicht ausreichenden Berücksichtigung des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit im PBefG in den Kommunen.

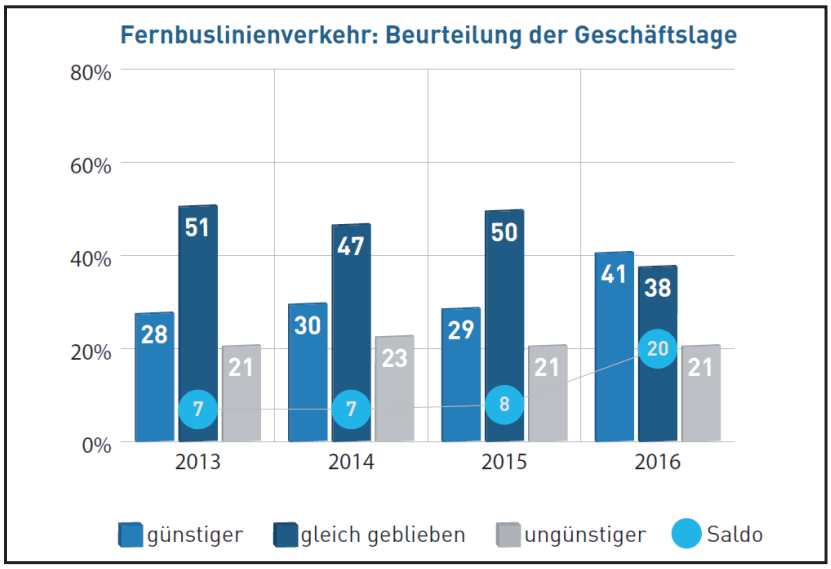



*Quelle : bdo*

Fahrermangel ist seit Jahren ein enormes Problem in der Busbranche und stellt die Unternehmen immer wieder vor eine große Herausforderung, Personal für diesen Berufszweig zu begeistern. Während im Jahr 2015 noch 76 Prozent aller Unternehmen über fehlendes Fahrpersonal klagten, ist die Anzahl dieses Jahr zumindest auf 56 Prozent gesunken.

Im ÖPNV wird der größte Bedarf an Fahrern gemeldet. Sinkende Fahrgastzahlen prognostizieren vor allem Unternehmen aus dem ÖPNV (38 %) und Gelegenheitsverkehr (36 %). Im Fernlinienverkehr blicken die Unternehmer weitaus positiver in die Zukunft. Lediglich 7 Prozent befürchten zukünftig einen Rückgang bei Fahrgästen. Allerdings war das Jahr 2016 auch geprägt durch eine massive Konsolidierung bei den Plattformbetreibern im Fernbuslinien-Segment. Nach dem Zusammenschluß der Anbieter Flixbus und MeinFernbus, der Übernahme der ADAC-Post-Aktivitäten durch MeinFernbus/Flixbus sowie der Betriebseinstellung bei BerlinLinienBus verblieb im nationalen Segment nur noch MeinFernbus/Flixbus und mit deutscher Zentrale die im grenzüberschreitenden Linienverkehr engagierte Deutsche Touring. Diese Marktänderungen hatten auch Auswirkungen auf die Partnerunternehmer der jeweiligen Plattformen, die zum Großteil – zumindest zunächst – in die veränderten Netze integriert wurden, in gewissem Umfang aber auch ihre Leistungen verringerten oder ganz einstellten; letzteres 2016 allerdings nur in sehr geringem Umfang. 2016 fuhren rund 24 Millionen Fahrgäste mit dem Fernbus, was einem Plus von 4,6 % entspricht.

Allerdings gehen Experten von einer gewissen Marktsättigung aus, Zuwächse im Umfang der Jahre 2013-2015 werden wohl in den kommenden Jahren nicht mehr erzielbar sein. Ein wesentlicher Einfluß auf die Zahl der Reisegäste wird aber den Faktoren Fahrpreis bei Fernfahrten, Preis und Streckennetz der Bahn sowie – in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr – dem Kraftstoffpreis zugesprochen.




*Quelle : bdo*

## 2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer

### 2.1. Europäische Politik und EU-Recht

#### *Vollständiges Inkrafttreten der VO (EU) Nr. 165/2014*

Nachdem Teile der VO (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr bereits 2015 wirksam geworden waren, trat die Verordnung am 02. März 2016 vollständig in Kraft. Gleichzeitig wurde die bis dahin gültige Verordnung (EG) 3821/85 aufgehoben und verlor damit ihre Gültigkeit. Die VO (EU) Nr. 165/2014 regelt alle Fragestellungen zu Beschaffenheit, Ausrüstung und Umgang mit Fahrtenschreibern im Güter- und Personenverkehr.

#### *Durchführungsverordnung zum neuen intelligenten Fahrtenschreiber veröffentlicht*

Auch die technischen Spezifikationen zum neuen intelligenten Fahrtenschreiber aus der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sind 2016 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden. Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 enthält Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur zu diesen Fahrtenschreibern der nächsten Generation.

Danach soll der neue Fahrtenschreiber künftig an das GNSS-System (Global Navigation Satellite System) angebunden und eine Früherkennung per drahtloser Fernkommunikation bei Straßenkontrollen eingeführt werden.

Dabei werden nur solche Daten übermittelt, die auf eine mögliche Manipulation des Fahrtenschreibers hindeuten könnten, nicht jedoch aufgezeichnete Lenk- oder Ruhezeiten. Die Übermittlung darüber hinausgehender Daten konnte gewerbeseitig in den Verhandlungen zur VO 165/2014 erfolgreich abgewendet werden.

Auch können Geldstrafen oder sonstige Sanktionen niemals allein aufgrund fernübermittelter Daten verhängt werden. Sollte sich für die Kontrollbeamten infolge der Fernübertragung von Daten der Verdacht einer Tachomanipulation ergeben, so muss das Fahrzeug auch weiterhin angehalten und im herkömmlichen Sinne überprüft werden, bevor die Kontrollbehörden weitere Schritte einleiten können. Eine Ausrüstungspflicht für neu zugelassene Fahrzeuge gilt drei Jahre nach Veröffentlichung der Durchführungsverordnung, also ab Mitte Juni 2019.

Für Altfahrzeuge tritt eine Nachrüstpflicht erst nach 15 weiteren Jahren, somit im Jahre 2034 in Kraft.

#### *EU-Verordnung 2016/403*

Ab Januar 2017 tritt die EU-Verordnung 2016/403 in Kraft und ergänzt die Verordnung 1071/2009. Diese regelt die Berufszulassung als Transportunternehmer. Eine besondere Rolle spielt dabei der Verkehrsleiter.

Die Aufgabe eines Verkehrsleiters als fachkundige Person in einem Unternehmen des gewerblichen Güter- oder Personenverkehrs ist es, die rechtskonforme Abwicklung der Beförderungen sicherzustellen. Er muss darauf achten, dass die technischen, organisatorischen sowie beförderungs- und straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften eingehalten werden.

Die Verordnung VO (EU) 2016/403, die von der EU-Kommission unter dem Stichwort „Todsündenliste“ im Internet hinterlegt ist, zeigt auf, was als schwere, schwerwiegende und schwerste Verstöße des Fahrers dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter zugerechnet werden können.

So zählt dieses Risikoeinstufungsverfahren, wie es offiziell genannt wird, etwa eine Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit um mindestens 25 Prozent als schwersten Verstoß des Fahrers. Aber auch wer bei einer Betriebskontrolle als Unternehmer keine oder nur eine mangelhafte Organisation der Arbeit der Fahrer nachweisen kann, wird demnach mit einem schweren Verstoß belegt. Aus zehn Verstoß-Gruppen besteht diese Liste.

## *Neue EU-Datenschutzgrundverordnung in Kraft getreten*

Die sogenannte Datenschutzgrundverordnung (DS-GVO) ist 2016 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden, nachdem das EU-Parlament und der Rat der Europäischen Union dem Text zugestimmt hatten.

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2016/679 wurde ein rund vierjähriges Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen. Zwischenzeitlich hatten über 3.000 Änderungsanträge zu dem Regelwerk vorgelegen. Die zweijährige Übergangsfrist nach Inkrafttreten endet am 25. Mai 2018. Dann wird die Verordnung für Behörden und Unternehmen unmittelbar geltendes Recht in Deutschland sein.

Mit der DS-GVO sollten die bestehenden EU-Datenschutzvorschriften der alten Datenschutzrichtlinie 95/46/EG aus dem Jahr 1995 komplett überarbeitet werden. Kernziel war es, einen weitreichenden Entscheidungsrahmen der Nutzer über ihre persönlichen Daten zu gewährleisten und ein einheitlich hohes Datenschutzniveau einzuführen. Daraus ergeben sich umfangreiche Regelungsbereiche, die für Unternehmen bedeutsam sind.

Darunter fallen u.a.:

- das sogenannte Recht des Nutzers auf Vergessenwerden (dauerhafte Löschung der persönlichen Daten),
- gestiegene Dokumentationspflichten,
- die Durchführung von Datenschutzfolgenabschätzungen und gegebenenfalls Konsultation der zuständigen Aufsichtsbehörde,
- die Verarbeitung der Daten nur nach ausdrücklicher Einwilligung der betroffenen Person,
- das Recht auf Datenübertragbarkeit bei Wechsel an einen anderen Dienstleister (Datenportabilität),
- das Recht des Betroffenen über Datenschutzverletzungen informiert zu werden
- sowie die Verpflichtung, Datenschutzbestimmungen in klarer und verständlicher Sprache zu

erläutern.

Bei Verstößen drohen empfindliche Strafen. Darüber hinaus regelt die DS-GVO auch die Datenübertragung zu polizeilichen und gerichtlichen Zwecken innerhalb der EU.

Ein betrieblicher Datenschutzbeauftragter ist zunächst nur bei risikoträchtigen Datenverarbeitungsvorgängen vorgesehen.

Auch wenn die DS-GVO in Deutschland unmittelbar anwendbar sein wird, so war bereits aus Fachkreisen zu vernehmen, dass diverse nationale Gesetze an die DS-GVO angepasst werden sollen, insbesondere das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG).

Kritikwürdig ist vor allem der hohe bürokratische Aufwand für kleine und mittlere Unternehmen (KMU). Klar erkennbar hatte der Verordnungsgeber die großen sozialen Netzwerke und Internetplattformen vor Augen. Durch die teilweise sehr allgemeinen Formulierungen werden jedoch Unternehmen nahezu jeder Größe angesprochen.

Diese sehr allgemeinen Formulierungen sorgen auch dafür, dass in vielen Punkten noch unklar ist, wie die Regelungen in der Praxis umgesetzt werden sollen.

## 2.2. Nationale Verkehrspolitik, Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

### Bundeskabinett beschließt Bundesverkehrswegeplan 2030

Das Bundeskabinett hat Anfang August 2016 den von Bundesminister Alexander Dobrindt vorgestellten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie die Ausbaugesetze für die Bundesschienen-, Bundesfernstraßen- und Bundeswasserstraßenwege beschlossen. Der neue Bundesverkehrswegeplan umfasst rund 1.000 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden Euro. Diese teilen sich auf in 112,3 Milliarden Euro für Schienenwege, 132,8 Milliarden Euro für Bundesfernstraßen, und 24,5 Milliarden Euro für Bundeswasserstraßen.

Der neue BVWP 2030 enthält rund 1.000 Projekte. Davon entfallen 49,3 Prozent auf die Straße, 41,6 Prozent auf die Schiene und 9,1 Prozent auf Wasserstraßen. Die dringlichsten Aus- und Neubauprojekte sind nach nationalem Prioritätenkonzept als „Vordringlicher Bedarf“ (VB) eingestuft, darin gekennzeichnet die Projekte zur Engpassbeseitigung (VB-E).

*Bundeverkehrsminister Alexander Dobrindt bei der Vorstellung des BVWP (Quelle: BMVI)*

Der BVWP 2030 setzt fünf wesentliche Eckpunkte um:

1. Klare Finanzierungsperspektive
   Investitionsmittel und Projekte sind synchronisiert, so dass die Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können.

2. Erhalt vor Aus- und Neubau
   Rund 70 Prozent der Gesamtmittel fließen in den Erhalt der Infrastruktur (BVWP 2003: 56 Prozent).

3. Stärkung der Hauptachsen
   Stärkung der Hauptachsen und Knoten und damit der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes: 87 Prozent der Mittel gehen in großräumig bedeutsame Vorhaben.

4. Engpassbeseitigung
   Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen, um den Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren. Rund 2.000 Kilometer Engpässe auf Autobahnen und rund 800 Kilometer Engpässe auf Schienenstrecken werden beseitigt.

5. Breite Öffentlichkeitsbeteiligung

Erstmals konnten sich Bürgerinnen und Bürger am BVWP beteiligen - von der Grundkonzeption über Projektvorschläge bis zum Entwurf, der sechs Wochen öffentlich auslag. Die Stellungnahmen sind im Bericht zur Beteiligung zusammengefasst.

Den Bundesverkehrswegeplan flankieren die Ausbaugesetze für Schiene, Straße und Wasserstraße.

Die drei Gesetze bilden dann die Grundlage für die Finanzierung und Realisierung der Verkehrsprojekte im Bundesverkehrswegeplan.

## 2.2.1. Güterkraftverkehrsrecht

### *Geplante Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen ab Mitte 2018, Erweiterung um weitere Fahrzeugkategorien*

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat Mitte April 2016 einen ressortabgestimmten Entwurf zur 4. Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vorgelegt. Inhaltlich geht es um die Einführung der Lkw-Maut auf allen bisher nicht-mautpflichtigen Bundesstraßen ab Mitte 2018.

Mit der Gesetzgebung soll die Grundlage für die Einführung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen geschaffen werden, ohne dass bereits abschließende Festlegungen auf einen genauen Zeitpunkt und eine bestimmte Mauthöhe getroffen werden. Das BMVI beabsichtigt, ab Mitte 2018 mit der Erhebung zu beginnen. Zur Beauftragung der technischen Vorbereitung benötigt das BMVI zeitnah eine rechtliche Grundlage, die durch das Gesetzgebungsverfahren geschaffen werden soll.

Außerdem wird im Gesetzentwurf angekündigt, bis spätestens Ende 2017 die Ausweitung der Maut auf Lkw zwischen 3,5 und 7,5 t zGG und auf Busse sowie die Einbeziehung von Lärmkosten zu prüfen.

Der Gesetzentwurf beinhaltet u.a. folgende Regelungen:

a) Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle bisher nicht mautpflichtigen Bundesstraßen einschließlich von Strecken in der Baulast von Kommunen. Bisher unterliegen rund 2.300 km „autobahnähnliche“ Bundesstraßen, künftig sollen alle übrigen mehr als 37.000 km hinzukommen.

   Acht Prozent des Bundesstraßennetzes liegen in der Baulast der Kommunen. Dies trifft in der Regel Kommunen ab 80.000 Einwohnern.

   Die jährlichen Einnahmen werden vom BMVI auf „bis zu 2 Mrd. Euro“ geschätzt. Eine genauere Abschätzung wird aber von den Ergebnissen des nächsten Wegekostengutachtens 2018-2022 sowie den noch festzulegenden Mautsätzen abhängig sein.

   Die Schätzung stützt sich auf die bisherige Wegekostenrechnung 2013-2017, die aber nicht den Zeitraum des Beginns der Mauterhebung in 2018 abdeckt. Ein Mautaufkommen von zwei Milliarden Euro würde dabei den maximal möglichen Rahmen der Wegekosten für Bundesstraßen ausschöpfen.

   Dies wäre erreichbar, wenn auf Bundesstraßen mehr als doppelt so hohe Mautsätze wie auf Bundesstraßen erhoben würde (einen entsprechenden Vorschlag enthielt bereits das letzte Wegekostengutachten, in dessen Folge das mautpflichtige Bundesstraßennetzt zuletzt zum 01.07.2015 erweitert wurde, doch ist dieser Empfehlung das BMVI nicht gefolgt, die Mautsätze sind denen auf Autobahnen gleich) oder wenn für beide Straßennetzebenen ein gewichteter Durchschnitt herangezogen werden könnte. An der Umsetzbarkeit der zweiten Lösung gibt es im Hinblick auf Europarechtliche Vorgaben Zweifel.

b) Die Änderung der Definition der mautpflichtigen Fahrzeuge soll zur Anpassung der nationalen Gesetzgebung an das EU-Recht erfolgen: Bisher sind Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mautpflichtig, die „ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden“, künftig sollen es solche sein, die „für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden“. Es werden keine Angaben gemacht, welche Fahrzeuge davon betroffen sind.

c) Der Kreis der Mautschuldner in § 2 BFStrMG wird um die Person erweitert, auf die das Fahrzeug zugelassen ist, oder die, der das Kennzeichen des Fahrzeugs zugeteilt ist.

e) Datenschutzrechtliche Vorgaben werden darauf angepasst, dass der Abgleich, ob sich ein Fahrzeug auf einer mautpflichtigen Straße bewegt, künftig nicht mehr in der On-Board-Unit, sondern zentral erfolgt. Dazu soll die Datenerhebung durch den Betreiber um „Positionsdaten des zum Zweck der Mauterhebung im Fahrzeug eingebauten Fahrzeuggerätes“ erweitert werden. Außerdem sollen in diesem Zusammenhang andere Vorgaben auf die neue Konstellation zugeschnitten.

f) Der § 11 zum Mautaufkommen wird neu gefasst, wobei materiell relevant ist, dass die Zweckbindung für die Verbesserung der Bundesfernstraßen nun für alle Träger der Baulast an mautpflichtigen Straßen gelten soll. Die, für die kommunalen Baulastträger bestimmten, Mauteinnahmen sollen den Ländern aus dem Bundeshaushalt zugewiesen werden. Auch Ausgaben für den einheitlichen europäischen Mautdienst sollen aus dem Mautaufkommen finanziert werden.

g) Gesetzesteile sollen verzögert in Kraft treten. Bis zum 30. Juni 2018 sollen die §§ 1 (Netz), 3a (Knoten) und 11 (Mautaufkommen) in der bisher geltenden Fassung fortgeführt werden (Ausnahme Fahrzeugdefinition in § 1). Eine Ermächtigungsgrundlage soll dem BMVI erlauben, den Start der Erhebung zu verschieben.

h) In der Anlage 1 des Gesetzes sollen elektrisch betriebene Fahrzeuge der Emissionskategorie A zugeordnet werden

## *Lang-LKW sollen dauerhaft auf geeigneten Strecken fahren - Nach 5 Jahren endete der Feldversuch Lang-Lkw am 31.12.2016*

Die wesentlichen Ergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum Abschluss des Feldversuchs mit Lang-Lkw wurden 2016 vorgelegt und bestätigten die positiven Ergebnisse aus dem Zwischenbericht.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde der Endbericht erstellt.

Die Lang-Lkw sind fünf Jahre im Feldversuch getestet worden - mit positivem Befund. Ab 2017 ist der Lang-Lkw dauerhaft auf den dafür geeigneten Strecken zugelassen.

Wesentliche Ergebnisse des Berichts der Bundesanstalt für Straßenwesen sind:

- Zwei Lang-Lkw-Fahrten ersetzen drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw
- Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 % und 25 %
- Kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur
- Keine Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße

Das Bundesverkehrsministerium erarbeitete noch 2016 eine 7. Änderungs-Verordnung zur Überführung des Lang-Lkw in den streckenbezogenen Regelbetrieb nach Auslaufen des Feldversuchs, die am 27.12.2016 verkündet wurde, so dass die Lang-Lkw seit 1.1.2017 im streckenbezogenen Regelbetrieb fahren können.

Diese Verordnung erlaubt den unbefristeten streckenbezogenen Regelbetrieb für den Lang-Lkw auf Basis des bestehenden Positivnetzes (Meldungen der geeigneten Straßen durch die Länder, seit Mai 2016 ist der Einsatz auch in Brandenburg möglich).

Das Positivnetz kann – wie in der Vergangenheit auch – vom BMVI aktualisiert und erweitert werden. Die Bundesländer prüfen dazu kontinuierlich Strecken auf Eignung. Zurzeit hat das Positivnetz eine Länge von fast 11.600 Kilometern. Die Gewichtsbeschränkungen für Lkw bleiben unverändert bestehen. Auch Lang-Lkw dürfen 40 Tonnen Gewicht, bzw. 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr nicht überschreiten.

Das Bundesverkehrsministerium befürwortet auch einen grenzüberschreitenden Verkehr von Lang-Lkw auf der Grundlage bilateraler Abkommen und unter Beachtung der für Deutschland geltenden Rechtsanforderungen.

Zusatzregeln gibt es für zwei Lang-Lkw Typen:

- Der sog. verlängerte Sattelauflieger (Sattelkraftfahrzeug bis zu einer Gesamtlänge von 17,80 Metern) darf zunächst für weitere sieben Jahre eingesetzt werden.

- Für den Lang-Lkw des sogenannten Typ 2 (Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern) dürfen befristet für ein weiteres Jahr eingesetzt werden, um weitere Informationen zu erhalten.

## 2.2.2. Personenbeförderungsrecht

### *bdo erteilt allen Forderungen nach Öffnung des PBefG eine Absage*

Im Berichtsjahr wurden zunehmend Forderungen lauter, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu ändern.

Diesen Forderungen hat der bdo als Spitzenverband der privaten Busunternehmer in Deutschland eine entschiedene Absage erteilt!

Die Anwendung des Gesetzes sorgt für Kontroversen zwischen den kommunalen und privaten Unternehmen – auch Politik und Kommission sind skeptisch wegen der Ausführung in den Kommunen. Das wurde im Rahmen eines bdo-EXPERTEN-FORUM ÖPNV am 08.11.2016 deutlich. So hat die Welle der Direktvergaben an kommunale Unternehmen aus Sicht des bdo zu einer erheblichen Störung des Gleichgewichts geführt.

Deshalb appellierte und appelliert der bdo gemeinsam mit den vier großen bundesweit tätigen Busbetreibern an die Politik, Kommunalisierungs-Tendenzen im ÖPNV zu stoppen und die Soziale Marktwirtschaft zu erhalten.

Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU-Kommission bekräftigte die Haltung des bdo. Demnach beobachtet die Kommission die Umsetzung der VO 1370/2007 in nationales Recht sehr genau.

Den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre sei dabei eine löbliche nationale Initiative. Nach Auffassung der Kommission ist die Aufgabe nationaler Politik, mittelständische Strukturen zu erhalten und zu fördern.Vor knapp zehn Jahren ist mit der Brüsseler Verordnung 1370/2007 der Grundstein für den aktuellen Ordnungsrahmen im ÖPNV gelegt worden. Direktvergaben waren dabei nur als Ausnahme gedacht. Der bdo kritisiert seit langem, dass die Möglichkeiten, die die EU-Verordnung und das PBefG für mittelstandsfreundliche Vergaben bieten, vor Ort nicht gelebt werden.

Auch das Bundesverkehrsministerium bekräftigte abermals ausdrücklich den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre und empfahl dringend, auf Allgemeine Vorschriften zu setzen.

### *Kabinettbeschluss zur EU-Pauschalreiserichtlinie*

Anfang November 2016 hat das Bundeskabinett den Beschluss zur Umsetzung der EU-Pauschalreiserichtlinie gefasst. Wiederholt hatten die von der Pauschalreiserichtlinie betroffenen deutschen Tourismusverbände den Bundesjustizminister auf die drohenden massiven Schäden hingewiesen.

Der vom Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz ursprünglich vorgelegte Referentenentwurf war aus Sicht des Gewerbes praxisuntauglich und hätte zu wesentlichen Einschränkungen des touristischen Angebots in Deutschland führen können.

Zu den Verbesserungen aus Sicht der Busbranche zählen die Bewahrung des Sicherungsscheins, die Ausklammerung von Tagesfahrten aus dem Geltungsbereich sowie der Umstand, dass Einzelleistungen keine Pauschalreisen darstellen können.

### *Neue bdo-Muster-Reisebedingungen 2016 für Pauschalangebote*

Im Februar 2016 wurden die neuen bdo Muster-Reisebedingungen für Pauschalangebote veröffentlicht. Die Reisebedingungen sind seitens des bdo in enger Zusammenarbeit mit Rechtsanwalt Frank Hütten von der Rechtsanwaltskanzlei Noll & Hütten erarbeitet worden.

Mit der Vorlage der neuen Musterbedingungen möchte der bdo in erster Linie dem Wunsch vieler Mitgliedsunternehmen nach kürzer gefassten Reisebedingungen nachkommen. Zudem sind in der Vergangenheit mehrere Versionen der Muster-Reisebedingungen (u.a. eine Langfassung) zur Verfügung gestellt worden, was in der praktischen Anwendung vereinzelt zu Unsicherheiten geführt hat. Der bdo wird daher ab sofort nur noch diese Einheitsversion anbieten.

## 2.3. Straßenverkehrsrecht

### *Zulässiges Gesamtgewicht für Busse in Deutschland erweitert auf 19,5 t*

Am 29. Juni 2016 wurde die 51. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften im Bundesgesetzblatt (BGBl S. 1463) veröffentlicht.

Damit ist mit Artikel 1 Nr. 2 b das zulässige Gesamtgewicht für Kraftomnibusse mit nicht mehr als 2 Achsen von 18,0 auf 19,5 Tonnen ange-

hoben worden. Die Neuregelung ist am 30. Juni 2016 in Kraft getreten. Der deutsche Gesetzgeber hat damit die am 6. Mai 2015 veröffentlichte EU- Richtlinie 2015/719 des Europäischen Parlaments im grenzüberschreitenden Verkehr nun in Deutschland umgesetzt.

### *Änderung der Verkehrszeichenregelpläne bei Einrichtung zeitweiliger Halteverbotszonen in Berlin*

Im September 2015 wurde die Innung von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bzw. der Verkehrslenkung Berlin (VLB) über, zum 01.01.2016 beabsichtigte Änderungen bei der Einrichtung zeitweiliger Halteverbotszonen, informiert. Die angestrebten Änderungen betrafen die Gebühren bei den aufgrund der Rahmenanordnung (Jahresgenehmigung) nach Antrag im jeweiligen Einzelfall ergangenen Einzelgenehmigungen zum Einrichten einer Halteverbotszone für z. B. einen Umzug sowie die Beschaffenheit (Maße) der zum Einsatz kommenden Schilder.

Gemeinsam mit einem weiteren Verband, dessen Mitglieder von diesen Änderungen betroffen sind, hatte die Innung die kurzfristige Umsetzung der Maßnahmen kritisiert und einen Gesprächstermin zur Erörterung der Fragestellungen bei der VLB Verkehrslenkung Berlin gebeten. Hierbei sollte es in erster Linie um die Kosten der notwendigen Umrüstung der Schilder gehen, denn aufgrund der geforderten Maße müssen bei allen bislang verwendeten Schildern längere Schildermasten verwendet und aufgrund der dann größeren Schilderhöhe zusätzliche Sicherungsschuhe für die Schilder beschafft werden.

Dieses Gespräch fand am 12.01.2016 statt. Im Ergebnis des vorherigen Schriftverkehrs und des Gesprächs konnte erreicht werden, die Änderungen – zumindest zeitlich – abgemildert anzuwenden.

Die Gebührenänderungen wurden wie ursprünglich beabsichtigt zum 01.01.2016 wirksam, erfuhren aber die folgenden Veränderungen:

Der neue Regelplan 630 für mobile Verkehrszeichen wurde für jedes Unternehmen, das Inhaber einer Rahmenanordnung (jeweils gültig für ein Jahr) ist, mit der 2016 anstehenden Neuerteilung für ein weiteres Jahr wirksam, allerdings wurde der Einsatz der mobilen Verkehrsschilder mit den neuen Maßen erst ab 01.01.2017 verbindlich. Die Zeit bis dahin verblieb den Unternehmen zum allmählichen Umrüsten der Schilder bzw. der Verfahren zum Transport der Schilder und des Zubehörs. Einer weiteren zeitlichen Verschiebung der Anwendung auf den 01.07.2017 stimmten die Repräsentanten der VLB nicht zu.

## 2.4. Umwelt- und Abfallrecht

### *Novellierung der Gewerbeabfallverordnung*

Am 29. Juli 2016 hat das Bundesumweltministerium (BMUB) den innerhalb der Bundesregierung ressortabgestimmten Entwurf für eine Verordnung über die Bewirtschaftung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von Bau- und Abbruchabfällen (Gewerbeabfallverordnung–GewAbfV) der Europäischen Kommission zur Notifizierung übersandt.

Die Novelle regelt die Bewirtschaftung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von Bau- und Abbruchabfällen dergestalt, dass diese zukünftig nach Stoffströmen getrennt zu sammeln und vorrangig der Vorbereitung zur Wiederverwendung und dem Recycling zuzuführen sind. Nicht getrennt gehaltene Abfallgemische sind einer Vorbehandlung bzw. Aufbereitung zuzuführen.

Der Notifizierungsentwurf ist gegenüber dem vorherigen Referentenentwurf noch einmal abgeändert worden. So sah der Verordnungsentwurf bisher vor, dass alle in der Anlage zu § 6 Abs. 1 aufgeführten Anlagen-Komponenten auf demselben Betriebsgrundstück oder auf verschiedenen Grundstücken desselben Betriebes verteilt sein müssen.

Ein Beschluss der novellierten Verordnung erfolgte im Berichtsjahr nicht mehr.

## *Novellierung der Entsorgungsfachbetriebeverordnung (EfbV)*

Bereits 2015 hatte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) einen ersten Arbeitsentwurf einer neuen Entsorgungsfachbetriebe-Verordnung vorgelegt. Diesem folgte Anfang 2016 ein überarbeiteter Referentenentwurf, der in ein breites Anhörungsverfahren mündete. Ausführlich äußerte sich hierzu die deutsche Sektion der EVGE Europäischen Vereinigung der Gemeinschaften zur Zertifizierung von Entsorgungsfachbetrieben e. V., der auch die von der Innung gewerbepolitisch betreute Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. angehört.

Die vorgelegte Stellungnahme bildete auch die Basis für die mündliche Anhörung beim BMUB am 05. April in Bonn. Neben Repräsentanten des Deutschen Industrie- und Handelskammertages, verschiedenen Fachverbänden und Technischen Überwachungsorganisationen kamen auch Vertreter der deutschen Entsorgergemeinschaften zu Wort. Die Vertreter verschiedener Entsorgergemeinschaften beleuchteten einzelne Punkte des Verordnungsentwurfs eingehender, kritisierten auch einzelne vorgesehene Regelungen nachdrücklich, unterbreiteten aber auch konstruktive Änderungsvorschläge. Einige der Anregungen fanden Berücksichtigung im Regierungsentwurf, der im Sommer 2016 vorlag.

Ende August hat dann das Bundeskabinett den Regierungsentwurf beschlossen. Im Abstimmungsverfahren mit dem Bundesrat wurden einige der von der Wirtschaft angeregten Änderungen abgelehnt, was seitens der Entsorgergemeinschaft scharf kritisiert wurde. Gleichwohl gelang es nicht, diese Bundesratsänderungen zu verhindern.

Im Bundesgesetzblatt Teil 1 Nr. 58 vom 07.12.2016 wurde schließlich die Zweite Verordnung zur Änderung der abfallrechtlichen Überwachung veröffentlicht. Deren Inhalte sind die novellierte Entsorgungsfachbetriebeverordnung und die ebenfalls novellierte Abfallbeauftragten-Verordnung.

## *Bundesverwaltungsgerichts zur gewerblichen Sammlung und zu den Anforderungen an die Darlegung der ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung von Abfällen*

Seit Inkrafttreten des Kreislaufwirtschaftsgesetzes im Sommer 2012 gab es Auseinandersetzungen zwischen der privaten und der kommunalen Entsorgungswirtschaft im Segment sogenannter gewerblicher Sammlungen von Abfällen aus privaten Haushaltungen. Bundesweit wurden zahlreiche behördliche Untersagungen oder Befristungen angezeigter Sammlungen gerichtlich angefochten, zwischenzeitlich waren im Rahmen von Berufungsverfahren erste Entscheidungen beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Dieses hat Ende Juni 2016 zwei Entscheidungen in dieser Thematik getroffen. In beiden Fällen hat das Gericht zu Gunsten der privaten Entsorgung entschieden. Damit schob das Gericht, vier Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes, der ausufernden Verbotspraxis von gewerblichen Sammlungen einen Riegel vor. Auch Mitgliedsunternehmen der Innung wehrten sich vor Verwaltungsgerichten gegen Untersagungen oder Befristungen ihrer in Berlin bzw. Brandenburg angezeigten gewerblichen Sammlungen, in erster Linie von Sperrmüll, aber auch von Schrotten u. a. Abfallstoffen.

## *Gewerbliche Sammlung von Sperrmüll kann in Berlin durchgeführt werden*

Die Innung, die verschiedene Mitgliedsunternehmen begleitet und unterstützt hatte, als diese sich gegen behördliche Anordnungen zur Untersagung oder Befristung sogenannter gewerblicher Sammlungen von Wertstoffen aus privaten Haushaltungen gerichtlich zur Wehr setzten, konnte auf der Mitgliederversammlung am 26.11.2016 von einem Erfolg berichten: nach einem Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin vom 15. November 2016 kann in Berlin die gewerbliche Sammlung von Sperrmüll derzeit durchgeführt werden.

Zur Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg: Das Verwaltungsgericht Berlin hatte in mehreren gleichgelagerten Klageverfahren mit Urteilen vom 20. November 2015 entschieden, dass die Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) im Land Berlin kein Monopol auf die gewerbliche Sammlung von Sperrmüll haben.

Kläger dieser Verfahren waren sechs unterschiedlich große Entsorgungsunternehmen (darunter ein Innungsbetrieb), die in Berlin zum Teil seit den 90er Jahren gewerblich Sperrmüll sammeln. In den Jahren 2014 und 2015 untersagte die zuständige Senatsverwaltung den Unternehmen jeweils die weitere Durchführung der Sammlung. Das begründete sie damit, dass Sperrmüll als gemischter Abfall aus privaten Haushaltungen nicht gewerblich gesammelt werden dürfe. Außerdem stünden den Sammlungen der Kläger überwiegende öffentlich-rechtliche Interessen des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers (örE) entgegen.

Das Verwaltungsgericht Berlin hatte im November 2015 die Untersagungsverfügungen aufgehoben. Die Überlassungspflicht an den örE beziehe sich lediglich auf gemischten Abfall aus privaten Haushalten. Dazu zähle aber gerade der Sperrmüll nicht. Das Gericht führte aus, die Auffassung, dass Sperrmüll und insbesondere sperrige Einrichtungsgegenstände sich nicht in der Zusammensetzung, sondern lediglich hinsichtlich der Größe vom üblichen Mischabfall unterscheide, der im Rahmen der alltäglichen Lebensführung anfalle, sei lebensfremd. Auch die Tatsache, dass Sperrmüll gelegentlich anderen Haushaltsabfällen hinzugefügt werde, ändere die rechtliche Qualifizierung des Abfalls als Sperrmüll nicht. Eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des örE entstehe durch die Sammeltätigkeit der Kläger nicht. Dem örE werde durch die Tätigkeit der Kläger lediglich eine Abfallmenge in Höhe von 8% entzogen.

Die Möglichkeit der Einlegung der Berufung wurde in diesen Entscheidungen nicht zugelassen. Hiergegen wandte sich der Beklagte mit einer Beschwerde an das Oberverwaltungsgericht.

Das Oberverwaltungsgericht Berlin hat die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Berufung in der oben genannten Entscheidung abgelehnt. Zu der interessanten Frage, ob die gewerbliche Sammlung von Sperrmüll grundsätzlich zulässig ist, hat sich das Oberverwaltungsgericht allerdings nicht geäußert.

Mit dem dargestellten Beschluss wurde das Urteil des Verwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg aus November 2015 wirksam, das die Untersagungsverfügungen hinsichtlich der gewerblichen Sammlung von Sperrmüll aufgehoben hatte. Damit wurde bestätigt, dass die gewerbliche Sammlung von Sperrmüll in Berlin derzeit zulässig ist. Aufgrund eines noch anhängigen Verfahrens beim Bundesverwaltungsgericht in dieser Frage ist ausdrücklich darauf hinweisen, dass eine höchstrichterliche Entscheidung zu dieser Frage noch aussteht.

## *Entsorgung von Styroporabfällen ab 01.10.2016*

Ende August 2016 nahm bundesweit die Verunsicherung unter den Entsorgungsunternehmen und Containerdiensten zur Thematik Entsorgung von styroporhaltigen Bauabfällen ab 01.10.2016 zu. Vorwegzuschicken ist, dass es – wie nachstehend erläutert – in erster Linie um Dämmstoffe geht, nicht betroffen waren Styroporabfälle aus Verpackungen von z. B. Möbeln, Haushaltsgeräten (Waschmaschinen, Kühlschränke u. a. Elektrogeräte), die auch künftig der stofflichen Wiederverwertung zugeführt werden können.

Anders verhält es sich mit Styroporabfällen aus dem Abriss: hier bereitete die Entsorgung von flammgeschützten Styropordämmplatten ab Mitte des Jahres zunehmend Probleme. Ab dem 30. September 2016 wurde HBCD (Hexabromcyclododekan) in die sogenannte POP-Verordnung, Verordnung (EG) Nr. 850/2004, aufgenommen. Damit wurde beispielsweise aus dem Abfallschlüssel für Dämmmaterial 17 06 04 der Schlüssel für „Dämmmaterial aus gefährlichen Stoffen“ 17 06 03*, wenn der HBCD-Gehalt mehr als 1.000 mg/kg (0,1 Gew.-%) beträgt.

Im Regelfall kann bei Dämmplatten aus dem Abbruch davon ausgegangen werden, dass diese HBCD-haltig sind und die Schadstoffkonzentration über dem vorgenannten Grenzwert liegen. Darüber hinaus findet HBCD-Styropor auch teileweise bei der sogenannten Weißen Ware Verwendung, also als Dämmmaterial an Kühlschränken (nicht als Verpackung). Für die Entsorgung dieser Materialien konnten ab dem Stichtag nur noch diejenigen Verbrennungsanlagen genutzt werden, die die Schlüssel für gefährliche Styroporabfälle gelistet haben und die bereit sind, diese Abfälle anzunehmen. Daneben kann die Entsorgung über Sonderabfallbehandlungsanlagen erfolgen. Auch die Annahmebedingungen der MVAs im benachbarten Ausland sind hier zu prüfen.

Ein Aussortieren von HBCD-Styropor aus Abbruchabfällen kann nur bedingt erfolgen. Große Styropordämmplatten können unter zusätzlichem Aufwand aus den vermischten Bau- und Abbruchabfällen aussortiert werden. Gebrochenes, kleineres Material wird kaum aus den Containern entfernbar sein. So kam auch die Frage auf, ob Deponierungen von HBCD-Styropor in Abbruchabfällen, die die gesetzlichen Grenzwerte von 1.000 mg/kg HBCD bezogen auf den Container einhalten, weiterhin möglich sind? Rechnerisch ergibt sich, dass mit HBCD-Styropor vermischte Bau- und Abbruchabfälle weiterhin deponiert werden könnten.

Die vorgesehenen gesetzlichen Regelungen führten dazu, dass sich die bisherige umweltgerechte Entsorgung von HBCD-Styropor drastisch veränderte. Damit wurde ein Stoffstrom aus dem Recycling zu einem Stoffstrom der Beseitigung umdeklariert.

**Und hier begann das Problem**: bundesweit waren die Betreiber von Verbrennungsanlagen nicht daran interessiert, derartige Abfälle mit zu verbrennen. Dies ist teils technisch begründet, da bei der Verbrennung derartiger Monochargen Probleme bei der Rauchgasreinigung bestehen bzw. befürchtet werden. Andererseits nahmen die Verbrennungsanlagen damals aus Auslastungsgründen bereits andere Abfallstoffe nicht, da sie vertraglich vereinbarte Kontingente von Abfallimporten vor allem aus Großbritannien, den Niederlanden und z. T. Italien verarbeiten.

Auch für die Region Berlin-Brandenburg waren Befürchtungen artikuliert worden, ab September/Oktober einem Entsorgungsnotstand entgegen zu gehen, wenn keine Verbrennungskapazitäten bestehen.

Die Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH hatte intensive Aktivitäten gestartet, um in der Region über den 01.10.2016 hinaus gesicherte Entsorgungsmöglichkeiten zu schaffen. Aufgrund der sich bundesweit massiv verstärkenden Entsorgungsprobleme dieser Abfallstoffe wurde durch entsprechende Rechtsänderung die Anwendung der Neueinstufung der genannten Abfallstoffe zunächst um ein Jahr verschoben.

## *Vorläufiges Aus für die blaue Plakette, aber „Stickstoffstrategie“ des Bundesumweltministeriums*

Anfang August 2016 erklärte das Bundesumweltministerium, die Planungen zur Einführung einer weiteren „Blauen“ Plakette zur Fahrzeugkennzeichnung bis auf Weiteres auf Eis zu legen. Stattdessen sollen bereits ab Herbst alternative Modelle entwickelt werden, die besonders in Ballungsräumen bestehende Stickoxidproblematik zu bewältigen. Damit konnten Befürchtungen vor allem aus der Verkehrs- und Bauwirtschaft sowie dem Handel, kurzfristig weiteren Restriktionen beim Befahren innerstädtischer Gebiete unterworfen zu werden, zunächst entkräftet werden.

**Zum Hintergrund:** Im April 2016 hatten die Umweltminister auf einer Sonderkonferenz festgelegt, dass zur Verminderung von Stickoxidbelastungen insbesondere in den Innenstädten eine neue Schadstoffnorm noch bis Jahresende eingeführt werden sollte. Anlass ist, dass in deutschen Innenstädten der gesetzliche Grenzwert für Stickoxide in der Atemluft regelmäßig überschritten wird. Mit der neuen, sogenannten

„Blauen Plakette“ die vor allem Dieselfahrzeuge betrifft, soll eine Senkung der hohen Stickoxidwerte erreicht werden.

Das vorläufige Aus für die blaue Plakette bedeutet jedoch nicht, dass das Thema erledigt sei, hieß es seinerzeit. Denn die Stickoxidthematik steht insgesamt weiter im Fokus der Umweltpolitik in Deutschland. Um die Stickstoffemissionen effektiv zu mindern, hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit begonnen, eine nationale Stickstoffminderungsstrategie auszuarbeiten. Dabei wird ein sektorübergreifender Politikansatz in Form einer integrierten Strategie verfolgt, um das Problem in seiner Gesamtheit zu erfassen und anzugehen.

Hierzu werden im Dialog mit Experten, den verschiedenen staatlichen Ebenen, Wirtschaftsvertretern und gesellschaftlichen Gruppen Möglichkeiten der Stickstoffminderung ausgelotet, Handlungsoptionen erarbeitet und Eckpunkte einer handlungsorientierten Strategie erarbeitet.

Da der Straßenverkehr – insbesondere mit Dieselfahrzeugen – zu den wesentlichsten Quellen der Stickoxidemissionen zählt, wird in den nächsten Jahren zu erwarten sein, dass sich Steuerungsmaßnahmen vor allem auf den LKW- und PKW-Verkehr mit Dieselfahrzeugen richten werden.

## 2.5. Arbeits- und Sozialrecht

### *Bundeskabinett beschließt Flexi-Rentengesetz*

Das Bundeskabinett hat am 27.09.2016 den Entwurf eines Gesetzes zur Flexibilisierung des Übergangs vom Erwerbsleben in den Ruhestand und zur Stärkung von Prävention und Rehabilitation Erwerbsleben (Flexi-Rentengesetz) beschlossen. Wesentliche Inhalte des Entwurfs sind:

- Kombination von Teilzeitarbeit und Teilrente: Die Möglichkeit, vor Erreichen der Regelaltersgrenze eine Teilzeitarbeit durch eine Teilrente zu ergänzen, soll verbessert werden. Hinzuverdienst soll im Rahmen einer Jahresbetrachtung stufenlos bei der Rente berücksichtigt werden.

- Weiterhin bei vorgezogener Vollrente: Wer eine vorgezogene Vollrente wegen Alters bezieht und weiterarbeitet, soll fortan bis zur Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung versicherungspflichtig sein und demgemäß seinen Rentenanspruch erhöhen können.

- Weiterarbeit nach Erreichen der Regelaltersgrenze: Um einen Anreiz für eine Beschäftigung auch nach Erreichen der Regelaltersgrenze zu setzen, soll die Möglichkeit geschaffen werden, auf die dann bestehende Versicherungsfreiheit zu verzichte.

- Einzahlung zusätzlicher Beiträge in die Rentenversicherung: Versicherte könne früher und flexibler als bisher zusätzlich Beiträge in die Rentenversicherung einzahlen, um Rentenabschläge auszugleichen, die mit einer geplanten vorzeitigen Inanspruchnahme einer Altersrente einhergehen würden.

- Wegfall des Arbeitgeberbeitrags zur Arbeitslosenversicherung: Die Beschäftigung älterer Arbeitnehmer soll für Arbeitgeber dadurch attraktiver werden, dass der bisher an-

fallende gesonderte Arbeitgeberbeitrag zur Arbeitslosenversicherung für Beschäftigte, die die Regelaltersgrenze erreicht haben, für fünf Jahre entfällt.

## *Mindestlohngesetz*

Am 29.06.2016 hat die Mindestlohnkommission einstimmig beschlossen, den gesetzlichen Mindestlohn mit Wirkung zum 1. Januar 2017 auf 8,84 EUR zu erhöhen. Sie hat sich bei dieser Anpassung an der Tarifentwicklung orientiert. Danach hat sich die Erhöhung des Mindestlohns um 34 Cent errechnet. Auch wurde im Berichtsjahr 2016 die Rechtsprechung zum Mindestlohngesetz weiter entwickelt.

### LAG Berlin-Brandenburg: Anrechnung von Sonderzahlungen auf den gesetzlichen Mindestlohn

Das Landesarbeitsgericht (LAG) Berlin-Brandenburg hat über die Anrechnung von Sonderzahlungen auf den gesetzlichen Mindestlohn und die Berechnungsgrundlage für vereinbarte Zuschläge entschieden. Der Entscheidung zu Grunde liegt ein arbeitsvertraglich vereinbarter Stundenlohn der Klägerin von weniger als 8,50 Euro brutto pro Stunde.

Weiter war mit der Klägerin – ebenso wie mit zahlreichen weiteren Beschäftigten im Betrieb – im Arbeitsvertrag eine Sonderzahlung zweimal jährlich in Höhe eines halben Monatslohn, abhängig nur von vorliegender Beschäftigung im jeweiligen Jahr, vereinbart. Hierzu haben die Arbeitgeberin und der im Betrieb bestehende Betriebsrat vereinbart, diese Sonderzahlungen auf alle zwölf Monate zu verteilen, d. h. jeden Monat ein Zwölftel der Sonderzahlung auszuzahlen. Mit dieser zusätzlichen anteiligen Sonderzahlung ergab sich ein Stundenlohn der Klägerin von mehr als 8,50 Euro.

Daneben waren arbeitsvertraglich Überstunden-, Sonn- und Feiertags- sowie Nachtzuschläge vorgesehen, die die Arbeitgeberin weiterhin auf der Grundlage des vereinbarten Stundenlohns von weniger als 8,50 Euro berechnet. Hiergegen hatte sich die Klägerin gewandt und geltend gemacht, ihr stünden die Sonderzahlungen weiter zusätzlich zu einem Stundenlohn von 8,50 Euro zu. Der gesetzliche Mindestlohn von 8,50 Euro sei auch der Berechnung der Zuschläge zu Grunde zu legen.

Dem ist das LAG – unter Hinweis auf die Bedeutung der im Einzelfall getroffenen Vereinbarungen – nur bezüglich der Nachtarbeitszuschläge gefolgt. Bei den Sonderzahlungen handle es sich im vorliegenden Fall um Arbeitsentgelt für die normale Arbeitsleistung, weshalb eine Anrechnung auf den gesetzlichen Mindestlohn möglich sei. Die Betriebsvereinbarung, die die Fälligkeit der Sonderleistungen zu einem Zwölftel auf jeden Monat verschiebe, sei wirksam und verstoße nicht gegen den Arbeitsvertrag der Klägerin.

Die vertraglich geregelten Mehrarbeits-, Sonntags- und Feiertagszuschläge habe die Arbeitgeberin zulässig auf der Basis der vereinbarten vertraglichen Vergütung berechnet. Dagegen seien die Nachtarbeitszuschläge auf der Basis des Mindestlohns von 8,50 Euro zu berechnen, weil § 6 ArbZG einen angemessenen Zuschlag auf das dem Arbeitnehmer „zustehende Bruttoarbeitsentgelt“ vorschreibe, so das Gericht.

### MiLoG und Vergütung von Bereitschaftszeiten

Am 29.06.2016 hat das Bundesarbeitsgericht (BAG) entschieden, dass auch Bereitschaftszeiten mit dem Mindestlohn zu vergüten sind. Vergütungen für sogenannte „Vollarbeit“ können auf die Vergütung des Bereitschaftsdienstes angerechnet werden.

Die Frage der Vergütung von Bereitschaftszeiten mit Mindestlohn war wissenschaftlich sehr umstritten. Die Entscheidung des Gerichts, dass auch Bereitschaftszeiten zur, mit Mindestlohn vergütungspflichtigen, Arbeit rechnen, enttäuscht aus Arbeitgebersicht allerdings. Wenn die gesetzliche Lohnuntergrenze für Vollarbeit bei 8,50 € liegt, ist es nicht nachvollziehbar, dass Bereitschaftszeiten auch mit mindestens 8,50 € entlohnt werden müssen.

Das Urteil des BAG bezieht sich auf den Beruf des Rettungsassistenten. Ob das BAG vor dem Hintergrund, dass in § 21 a Abs. 3 ArbeitszeitG die Option der Richtlinie 2002/15//EG, dass Zeiten der Arbeitsbereitschaft nicht als Arbeitszeit zählen, ins deutsche Recht übernommen wurde, bezüglich des Fahrerberufes vergleichbar urteilen würde, ist ungewiss.

Das BAG weist in seinem Urteil noch darauf hin, dass es bei einem vereinbarten Bruttomonatsentgelt nicht darauf ankommt, dass jede einzelne Bereitschaftsstunde mit 8,50 € vergütet wird, sondern die Vergütung am Bruttomonatsentgelt zu messen ist. Dividiert man das monatliche Bruttoentgelt durch die vertraglich geschuldeten beziehungsweise tatsächlich geleisteten Stunden, darf das Ergebnis nicht kleiner als 8,50 €/Stunde sein. Eine solche Vergütungsregelung ist nach Auffassung des BAG wirksam und wird durch die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns nicht in Frage gestellt.

### *Ablauf der letzten Übergangsfrist nach BKrFQG*

Am 09.09.2016 ist die letzte Übergangsfrist für den Nachweis der gesetzlich vorgeschrieben Berufkaftfahrerqualifikation durch Eintrag der Schlüsselzahl „95“ im Führerschein ausgelaufen. Damit darf bei Beförderungen zu gewerblichen Zwecken mit Fahrzeugen, die mindestens die Führerscheinklassen C1 und D1 erfordern, ein Einsatz von Kraftfahrern ohne diesen Qualifikationsnachweis nicht mehr erfolgen. Neben den vom Gesetzgeber vorgegebenen Ausnahmen gilt nur noch eine Ausnahme bei Leerfahrten, die allerdings in Verantwortung der Bundesländer in Deutschland unterschiedlich zur Anwendung kommt.

### *BAG: Angemessenheit eines Nachtarbeitszuschlags*

Bestehen keine tarifvertraglichen Ausgleichsregelungen, haben Nachtarbeitnehmer nach § 6 Abs. 5 ArbZG einen gesetzlichen Anspruch auf einen angemessenen Nachtarbeitszuschlag oder auf eine angemessene Anzahl bezahlter freier Tage. Regelmäßig ist dabei ein Zuschlag iHv. 25% auf den Bruttostundenlohn bzw. die entsprechende Anzahl freier Tage für die zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr geleisteten Nachtarbeitsstunden angemessen. Bei Dauernachtarbeit erhöht sich dieser Anspruch regelmäßig auf 30%.

Dies entschied das Bundesarbeitsgericht mit Urteil vom 9. Dezember 2015 und schuf damit endgültige Klarheit zum Begriff der Angemessenheit für Zuschläge bei Nachtarbeit.

### *Zweites Pflegestärkungsgesetz (PSG II) - Änderungen bei Pflegezeit und Familienpflegezeit*

Am 13. November 2015 hat der Deutsche Bundestag das Zweite Pflegestärkungsgesetz (PSG II) beschlossen. In erster Linie tangiert es sozialpolitische Fragen der Pflegeversicherung, berührt aber auch einige arbeitsrechtliche Fragen bei der Anwendung des Pflegezeitgesetzes: Zunächst erweitert das PSG II den Personenkreis der nahen Angehörigen, die Pflege-Auszeiten in Anspruch nehmen können. Schwägerinnen und Schwager werden durch Ehegatten der Geschwister und Geschwister der Ehegatten, Lebenspartner der Geschwister und Geschwister der Lebenspartner ersetzt. Diese Neuregelung galt bereits seit dem 1. Januar 2016.

Darüber hinaus wurden die Freistellungsansprüche für die Beschäftigten auf pflegebedürftige nahe Angehörige mit nur geringen Beeinträchtigungen ausgeweitet. Durch die Neuregelung des Pflegebedürftigkeitsbegriffes werden im neuen Pflegegrad 1 auch Personen anerkannt, die nur geringe Beeinträchtigungen der Selbständigkeit oder der Fähigkeiten aufweisen. Bisher setzte die Pflegebedürftigkeit gemäß § 14 Abs. 1 SGB XI eine erhebliche Beeinträchtigung voraus.

Der Verweis in § 7 Abs. 4 PflegeZG auf den Begriff der Pflegebedürftigkeit in § 14 und § 15 SGB XI, der ebenso für die Familienpflegezeit maßgeblich ist, bleibt demgegenüber unverändert. Das Inkrafttreten der Neuregelung der Pflegegrade wurde für den 1. Januar 2017 vorgesehen.

## 2.6. Handels-, Steuer- und Abgabenrecht

### *ADSp 2017 veröffentlicht*

Nachdem sich die Verkehrsunternehmer- und die Verladerverbände im Jahr 2015 nicht einvernehmlich auf die neugefassten Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) einigen konnten, ist dies im Folgejahr gelungen.

Die Verhandlungen zur Novellierung der ADSp wurden vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLV) und dem Handelsverband Deutschland (HDE) unter Moderation des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) geführt.

Mit der erzielten Einigung wurde ein ausgewogener Interessenausgleich zwischen den verschiedenen Akteuren erzielt. Den Unternehmen der verladenden Wirtschaft, den Spediteuren und Frachtführern liegt jetzt ein verbindliches Regelwerk vor, dessen Anwendung die beteiligten Verbände ab dem 1. Januar 2017 unverbindlich empfehlen.

### *Steueränderungen 2016: Mehr Kindergeld und höhere Freibeträge*

**Höheres Kindergeld:** 2016 stieg das Kindergeld weiter um 2 Euro pro Kind. Ab dem 1. Juli 2016 stieg zudem der Kinderzuschlag für bedürftige Familien um 20 Euro auf dann 160 Euro monatlich. Er kann zusätzlich zum Kindergeld beantragt werden, wenn das Elterneinkommen zwar für den eigenen Lebensunterhalt reicht, nicht aber für den der Kinder.

Der Kinderfreibetrag, den jeder Elternteil erhält, wurde von 2.256 auf 2.304 erhöht. Der Freibetrag für Betreuung, Erziehung und Ausbildungsbedarf von 1.320 € je Kind bleibt hingegen gleich.

**Größerer Grundfreibetrag:** Auch der Grundfreibetrag (das so genannte Existenzminimum) wird 2016 erhöht – auf dann 8.652 Euro. Das sind 180 Euro mehr als noch 2015 (8.472 Euro). In gleicher Höhe stieg der Unterhaltsfreibetrag: Steuerzahler, die unterhaltspflichtig sind, konnten also bis zu 8.652 statt zuvor maximal 8.472 Euro jährlich als außergewöhnliche Belastung absetzen.

Die „kalte Progression“ wurde durch die Änderung des Einkommensteuertarifs gemildert.

### *Bundestag beschließt die Erbschaftsteuerreform*

Der Bundestag hat am 24. Juni 2016 mit grosser Mehrheit die Anpassung der Erbschaft- und Schenkungsteuer an ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts beschlossen.

Die Erbschaftsteuer musste neu geregelt werden, nachdem das Bundesverfassungsgericht Änderungen an den bislang geltenden Regeln angemahnt hatte. Das Gericht hatte insbesondere die Verschonungsregeln für Betriebsvermögen als zu weitgehend betrachtet.

Die für die Reform erforderliche Zustimmung des Bundesrates war allerdings nicht zu erwarten. Die 2016 beschlossene Reform wurde von den Fraktionen der Bundesregierung beschlossen, ohne die Oppositionspartei der Grünen einzubeziehen, die an den meisten Landesregierungen beteiligt ist und daher eine Stimmenmehrheit im Bundesrat kontrolliert.

Nach einem Vermittlungsverfahren haben Bundestag und Bundesrat dann doch dem „Gesetz zur Anpassung des Erbschaft- und Schenkungsteuergesetzes an die Rechtsprechung des BVerfG am 29. September bzw. 14. Oktober 2016 zugestimmt.

## 3. Tätigkeit der Innung 2016

### 3.1. Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region

Auch 2016 standen die verschiedensten Themen im Mittelpunkt der gewerbepolitischen Arbeit der Innung in Berlin und Brandenburg. Dazu zählten Fragestellungen zum Zustand und dem Erhalt der Straßeninfrastruktur, zur Verkehrsentwicklung und -organisation in der weiter wachsenden Metropole, zu Umweltthemen wie Luftreinhaltung und Lärmminderung sowie zur Verkehrssicherheit. Zahlreiche dieser Themen prägen auch die Mitgliederbetreuung. Andere sind darauf gerichtet, die Vernetzung, das ehrenamtliche Engagement und das Renommee der Innung zu stärken. In diesem Bericht soll und kann nur exemplarisch auf einzelne Aspekte eingegangen werden.

#### *Innung bei Anhörung im Wirtschaftsausschuss des Abgeordnetenhauses*

Auf Antrag der Fraktionen SPD und der CDU im Berliner Abgeordnetenhaus hatte der Ausschuss für Wirtschaft, Forschung und Technologie des Parlaments für den 29.02.2016 zu einer Anhörung zum Thema „Wachsende Stadt Berlin: Logistik und Wirtschaftsverkehr zukunftsfähig gestalten“ eingeladen. Neben dem Geschäftsführer der BEHALA – Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH Peter Stäblein und Prof. Dr. Gernot Liedtke, Abteilungsleiter Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung, trug Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider zu diesem Thema vor und beantwortete Fragen der Ausschussmitglieder.

Im Mittelpunkt der Vorträge und der Aussprache standen Aufgaben und Struktur des städtischen Wirtschaftsverkehrs, zunehmende Nutzungskonflikte im Bereich der öffentlichen Infrastruktur sowie vorhandene und wünschenswerte Ansätze zur Verbesserung der Stadtverträglichkeit logistischer Abläufe und der Fahrzeugtechnik. Bretschneider appellierte dabei an die Abgeordneten, die Planungen zur Stadtentwicklung aus der Vergangenheit, die von einer verhältnismäßig konstanten Einwohnerzahl in Berlin ausgingen, den sich ändernden Bedingungen anzupassen. Eine Stadt mit einem prognostizierten Wachstum von jährlich ca. 40.000 Einwohnern werde eine erheblich zunehmende Bautätigkeit bei Wohnungen, Gewerbeimmobilien aber auch der Straßeninfrastruktur verzeichnen. Ein starres Festhalten an bisherigen Planungen sei daher kontraproduktiv, so Bretschneider. Als Beispiel nannte er die im „Planwerk Innenstadt“ vorgesehene Umgestaltung der östlichen Stadtmitte im Bereich Molkenmarkt, die es kritisch zu prüfen gelte.

Er verdeutlichte ferner, dass sich alternative Antriebskonzepte der Fahrzeugtechnik im Güterverkehr – von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen – in nennenswertem Umfang bislang nur bei Fahrzeugen bis maximal 3,5 t zGG zu etablieren beginnen, schwere LKW hingegen auch auf absehbare Zeit von der Dieseltechnologie beherrscht werden

#### *Runder Tisch Mobilität*

Zu einer weiteren Zusammenkunft trafen sich die Mitglieder des „Runden Tischs Mobilität“ in Berlin am 14.1.2016 bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am Köllnischen Park. Für die Innung gehört Geschäftsführer Gerd Bretschneider seit vielen Jahren diesem Gremium an, dessen Aufgabe die Begleitung der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr der Hauptstadt ist.

Im Mittelpunkt der Zusammenkunft 2016 stand die Identifizierung von Schwerpunkten, an denen in den kommenden Jahren mit deutlichen Veränderungen in der Organisation und Abwicklung des städtischen Verkehrs zu rechnen ist. Daraus abgeleitet sollen Empfehlungen erarbeitet werden, wie der Stadtentwicklungsplan Verkehr mit einer Reichweite bis ins Jahr 2030 angepasst werden sollte. Themen der wachsenden Stadt, der Bevölkerungsentwicklung und die absehbaren demografischen Änderungen finden hierbei besondere Beachtung.

## *Difu-Veranstaltung zum städtischen Wirtschaftsverkehr*

Wieder wachsende Städte und Ballungsräume und die damit einhergehenden gesellschaftlichen und planerischen Aufgaben rücken verstärkt in den Fokus von Politik und Verwaltungen. Dazu zählen auch die innerstädtischen Verkehre, zunehmend auch der Wirtschaftsverkehr. Beschleunigt wird das Interesse durch die umweltrechtlichen Vorgaben der Europäischen Union, die im Hinblick auf Lärmminderung und Luftreinhaltung die Stadtverwaltungen vor besondere Herausforderungen stellt, geht es doch letztlich auch darum, die Funktionsfähigkeit der Städte, bezogen auf Ver- und Entsorgung zu erhalten oder gar auszubauen.

Auch das Deutsche Institut für Urbanistik hat das Thema Wirtschaftsverkehr in Städten stärker in den Fokus genommen. Nachdem sich 2015 bereits eine Konferenz beim Umweltbundesamt in Dessau diesem Thema gewidmet hatte, schloss sich am 28./29.11.2016 ein Seminar für Führungs- und Fachpersonal aus städtischen Verwaltungen an.

Analysiert wurden dabei Trends und Umweltprobleme, Methoden zur Erfassung des Wirtschaftsverkehrs, Möglichkeiten der Integration des Wirtschaftsverkehrs in die städtischen Planungen sowie Möglichkeiten und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr.
Für die Unternehmen des städtischen Güterkraftverkehrs skizzierte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider auf der Veranstaltung die Aufgaben, Bedienfelder und Struktur des Gewerbes für die Ver- und Entsorgung von Städten. Dabei spielten Unternehmensstruktur, Fuhrparkzusammensetzung und Spezialisierungen in verschiedenen Beförderungssegmenten ebenso eine Rolle wie die tatsächlichen Potentiale, Stadtverkehre den sich ändernden Umweltanforderungen anzupassen.

Bretschneider räumte den im Rahmen des Seminars auch diskutierten alternativen Bedienformen in einzelnen Segmenten der Kurier- und Expressdienste zwar ein gewisses Potential ein, bestimmte Stadtquartiere von motorisierten Verkehren zu entlasten, er warnte jedoch eindringlich vor überzogenen Erwartungen. Weder sei die Verlagerung von Güterbeförderungen im nennenswerten Mengenumfang auf Fahrräder – wie zunehmend von verschiedenen Protagonisten wieder in den Vordergrund gerückt – ein Thema, noch böten gegenwärtig alternative Antriebsformen abseits des Dieselantriebs ein nennenswertes Potential. Vereinzelte Initiativen der Transport- und Logistikwirtschaft sind hier hervorhebenswert, vermögen aber in absehbarer Zeit noch immer nicht, im nennenswerten Umfang konventionelle Güterverkehre abzulösen. In Vortrag und Diskussion wurden hierzu die Ursachen erörtert.

Wichtig – so Bretschneider in seinem Fazit – sei, dass das Thema Städtischer Wirtschaftsverkehr den ihm gebührenden Stellenwert in politischen und planerischen Prozessen be- oder gar überhaupt erst einmal erhält, aber pragmatisch dort angesetzt werden müsse, wo es wirklich Potentiale gibt. Dazu zählen u. a. Prioritäten im Wettbewerb um die Infrastrukturnutzung, die Bereitschaft der Städte zu flexibleren Abläufen bis hin zu kritischer Überprüfung verschiedener Regelungen im Straßenverkehrsrecht.

Weitere Themen des Seminars waren Probleme und Möglichkeiten der Datenerfassung von Mengenströmen im städtischen Verkehr, Klima- und Umweltaspekte städtischer Verkehre und Ansätze verschiedener Städte, sich mit dem Thema Wirtschaftsverkehr aktiv auseinanderzusetzen.

## *6. Steuerungskreis Verkehrsorganisation beim Bausenator*

In einem weiteren, seit einigen Jahren tätigen Gremium geht es um die Genehmigungsprozesse und Abläufe im Straßenbau. Am 18. Juli 2016 kamen die Teilnehmer dieses „Steuerungskreises Verkehrsorganisation“ beim Berliner Bausenator zu ihrer 6. Sitzung zusammen. **Für die Innung gehört Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider diesem Gremium an.** Unter der Leitung des damaligen Verkehrsstaatssekretärs Christian Gaebler erhielten die

Teilnehmer Informationen über aktuelle Entwicklungen in der Personalausstattung und Struktur der VLB Verkehrslenkung Berlin und die Ergebnisse einer Organisationsuntersuchung dieser Behörde. Des weiteren wurde über Änderungen und Abläufe bei der Antragstellung und Antragsbearbeitung für Bauvorhaben im öffentlichen Straßenland informiert.

Ziel des 2013 ins Leben gerufenen Gremiums ist es, Antrags- und Genehmigungsverfahren für Baustellen des Landes, der Bezirke und der Leitungsunternehmen zu optimieren und Verzögerungen abzubauen.

Auslöser für die Zusammenkünfte waren in jenem Jahr mehrere Tausend unbearbeitete Genehmigungsanträge infolge von Personalmangel und –ausfällen bei der VLB, was zu erheblichen Verzögerungen im Baugeschehen, teilweiser Kurzarbeit bei den Straßen- und Tiefbaufirmen in der eigentlichen Bausaison und drastischen Auftragsrückgängen bei den Straßenbau-Fuhrbetrieben geführt hat. Zwar gilt es noch immer, eine Reihe von Problemen zu bewältigen, eine Verbesserung der Situation ist allerdings inzwischen spürbar.

### *Arbeitsmarktgespräch der Logistikbranche mit der Bundesagentur für Arbeit*

Ursprünglich sollte es ein allgemeiner Meinungsaustausch zwischen Unternehmen und Verbandsvertretern der transport- und logistikaffinen Branchen mit verantwortlichen Mitarbeitern der Bundesagentur für Arbeit werden, zu dem die BDA-Landesorganisation uvb Vereinigung der Unternehmensverbände gemeinsam mit Fuhrgewerbe-Innung, Logistikverband und dem Groß- und Außenhandelsverband für den 27.01.2016 ins Haus der Wirtschaft am Berliner Schillertheater eingeladen hatten.

Aufgrund der aktuellen Entwicklung stand jedoch mehr oder weniger ausschließlich die Thematik der Qualifizierung und Arbeitsmarktintegration geflüchteter Menschen im Mittelpunkt der Veranstaltung.

Mit Bernd Becking, langjähriger Geschäftsführer Operativ der Regionaldirektion Berlin-Brandenburg der Bundesagentur für Arbeit und damals verantwortlicher Mitarbeiter beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge, stand ein kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung, der umfangreich über die tatsächlichen Potentiale, die Qualifikationen und die Förderinstrumente zur Arbeitsmarktintegration informierte. Dabei schloss er auch bestehende Defizite und Aufgabenfelder nicht aus, für die erkennbarer Handlungsbedarf besteht.

Die Teilnehmer artikulierten ihr Interesse, derartige Branchengespräche im Jahresrhythmus zu wiederholen.

### *Die Fuhrgewerbe-Innung bringt eine Ausbildungsbroschüre auf den Markt*

Die Nachwuchsgewinnung in den Innungsbetrieben gewinnt immer stärker an Bedeutung. Im Wettstreit der Branchen um Jugendliche wird es in Anbetracht der demografischen Entwicklung für Güter- und Personenverkehrsunternehmen immer schwieriger, Ausbildungsstellen zu besetzen.

Das ist zum einen dem Umstand geschuldet, dass viele Jugendliche die Berufsbilder in den Güterverkehrs-, Logistik-, Bus-, Mietwagen- und Krankentransportunternehmen schlicht nicht kennen, andererseits lässt es die Personalstruktur in den überwiegend kleinen und mittelständischen Unternehmen der Innung meist nicht zu, sich wie Konzerne und Großunternehmen auf Ausbildungsmessen, berufsbildenden Foren u. ä. direkt zu präsentieren.

Hier setzt die Innung nun an! Mit der Anfang Februar 2016 fertiggestellten Ausbildungsbroschüre „Deine Zukunft im Bereich Verkehr und Logistik“ sollen Schulabgänger auf die Berufe in den Innungsbetrieben aufmerksam gemacht, über die Berufe informiert und mit dem Angebot von Ausbildungsstellen in den Innungsbetrieben bekannt gemacht werden.

Die Broschüre wurde über Schulen, Oberstufenzentren, Kammern, Ausbildungsmessen, berufsorientierende Veranstaltungen u. ä. veröffentlicht. Zudem haben sich die Mitarbeiter der Innung mit der Broschüre auf Ausbildungsmessen und –veranstaltungen präsentiert und für eine Ausbildung in den Innungsbetrieben geworben. Ziel ist es, nach der ersten Auflage, die auf das im Sommer beginnenden Ausbildungsjahr fokussiert war, auch 2017 wieder Präsenz zu zeigen. Innungsbetriebe, die zurzeit noch nicht ausbilden, dieses aber künftig beabsichtigen, hatten somit die Möglichkeit, ihre Ausbildungsangebote für 2017 zu präsentieren.

## *Innung zeigt Präsenz auf Berliner Job- und Ausbildungsmessen*

Am 15. und 16.06.2016 fanden in den STATION Hallen Berlin am Gleisdreieck die Tage der Berufsausbildung statt. Die Fuhrgewerbe-Innung war hierbei erstmals mit einem eigenen Informationsstand vertreten, um interessierten Jugendlichen und Lehrern im Rahmen der Berufsorientierung die Ausbildungsberufe in den Innungsbetrieben, die der Innung angehörenden Ausbildungsbetriebe und die noch freien Ausbildungsplätze vorzustellen.

Im Rahmen der  Anfang des Jahres 2016 gestarteten Ausbildungskampagne der Innung zur Nachwuchsgewinnung war das, nach Erstellung, Druck und Versand der von der Innung veröffentlichten Ausbildungsbroschüre “Deine Zukunft in Verkehr und Logistik“ und der ebenfalls im vergangenen Jahr „ans Netz“ gegangenen Job- und Ausbildungsstellenbörse, der dritte Schritt der Kampagne.

**Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und Sandra Elsanowski, Assistentin der Geschäftsführung der Innung** haben zahlreiche Gespräche mit Ausbildungsinteressierten geführt und mit Hilfe der Ausbildungsbroschüre sowie weiteren Informationsmaterialien über die einzelnen Ausbildungsberufe im Güter- und Personenverkehr informiert.

Insbesondere die Azubi-Jobbörse

www.azubi.fuhrgewerbe.jobs

stieß bei den Besuchern auf reges Interesse, da hier nicht nur die noch freien Ausbildungsplätze veröffentlicht werden, sondern auch allgemeine Tipps zum Bewerbungsverfahren und Informationen zu den einzelnen Ausbildungsberufen zu finden sind.

Laut Messeveranstalter haben rund 20.000 Jugendliche an den beiden Tagen die Möglichkeit genutzt, sich über die verschiedenen Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten zu informieren.

Zahlreiche Mitgliedsbetriebe hatten auf der Azubi-Jobbörse der Innung inzwischen einen oder mehrere Ausbildungsplätze inseriert. In erster Linie für diese Unternehmen zeigte die Innung Präsenz auf zwei regionalen Messen: Zum einen auf der am 14./15. September 2016 in der ARENA in Berlin-Treptow durchgeführte „Last-Minute Azubi Jobmesse“ für das Jahr 2016.

Die Fuhrgewerbe-Innung war mit einem eigenen Infostand vertreten, der von Sandra Elsanowski und Sara Franza betreut wurde.

An beiden Messetagen wurden viele Interessenten über die im Verkehrsbereich angebotenen Ausbildungsplätze informiert. Bemerkenswert dabei war, dass sich zahlreiche Jugendliche gezielt nach den Berufsbildern Kraftfahrer im Bereich Güterbeförderung und im Personenverkehr erkundigt haben. Daneben war bei den Jungs der Beruf des „Kfz-Mechatronikers“ ganz oben auf der Wunschliste zu finden, bei den Mädchen war es der klassische Büroberuf „Kauffrau für Büromanagement“.

Das Innungsteam hat auf dieser Messe neben der erstmals erstellten Ausbildungsbroschüre auch auf die Azubi-Jobbörse aufmerksam gemacht und zudem eine Kurzbroschüre mit den damals aktuell noch offenen Ausbildungsplätzen zur Verfügung gestellt.

Gerd Bretschneider und Sandra Elsanowski präsentierten die von Innungsbetrieben angebotenen Ausbildungsberufe und Ausbildungsplätze schließlich auch am 05.11.2016 bei der Ausbildungsmesse Parentum Berlin West/Havelregion in Berlin Spandau. Zahlreiche Schulabgänger des kommenden Jahres hatten sich – oft gemeinsam mit ihren Eltern – an diesem Samstag auf den Weg gemacht, um sich über Ausbildungsberufe, Ausbildungsbetriebe und ausbildende Branchen zu informieren.

Für die Innungsrepräsentanten wurde dabei einmal mehr deutlich, wie wichtig Präsenz bei solchen Veranstaltungen ist, um die Berufsbilder der Verkehrswirtschaft vorzustellen. Wie bei ähnlichen Veranstaltungen war spürbar, dass sowohl bei den Schülern als auch bei vielen Eltern kaum Kenntnisse über die Berufsperspektiven im Verkehrsgewerbe vorhanden sind. Die Innung will mit ihrem Engagement im Interesse ihrer ausbildenden Mitgliedsunternehmen dafür Sorge tragen, Ausbildungs- und Berufswege in den Transport- und Busunternehmen breiter bekannt zu machen.

Das Resumee nach allen Messetagen ist durchweg positiv. Die Innung wird ihre Aktivitäten in den Bereichen Ausbildung und Personalgewinnung weiter ausbauen und auch in Zukunft an diversen Job- und Ausbildungsmessen mit einem eigenen Infostand vertreten sein, um dort auf die Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten unseres Gewerbes aufmerksam zu machen.

## *Informationsaustausch Zertifizierer/Behörden in Berlin und Brandenburg*

Zu einem erneuten Erfahrungsaustausch zwischen den in Berlin und Brandenburg anerkannten Entsorgergemeinschaften und Technischen Überwachungsorganisationen und den Umweltbehörden in Berlin und Brandenburg, hatte das Brandenburgische Landesamt für Umwelt für den 07.06.2017 in die Räume der SBB Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH nach Potsdam geladen. Für die Innung und die von ihr betreute Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. nahmen der Vorsitzende des ESA-Überwachungsausschusses, Bernhard Lemmé, Geschäftsführer Gerd Bretschneider sowie aus der Geschäftsstelle Sandra Elsanowski und Sara Franza an der Veranstaltung teil.

Im Mittelpunkt der Zusammenkunft stand auch hier die anstehende Novellierung der Entsorgungsfachbetriebeverordnung. Eine Referentin aus dem für die Novellierung im Bundesumweltministerium verantwortlichen Referat erläuterte nach der Begrüßung durch das MLUL Brandenburg die wesentlichen Eckpunkte des Referen-

tenentwurfs der EfbV. Hieran schloss sich eine intensive Diskussion zu einzelnen Fragestellungen des Entwurfs aus der praktischen Sicht der Zertifizierer an.

Im zweiten Teil ging es um verschiedene Themen wie die Zuverlässigkeit verantwortlicher Personen im Entsorgungsfachbetrieb, die Funktion von Fachbetriebszertifikaten bei der Arbeit der SBB. Den Abschluß bildete ein Erfahrungsbericht zur Zertifizierungspraxis aus der Perspektive eines Sachverständigen.

## 3.2. Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung

### *Mitgliederversammlung der Innung*

Seit vielen Jahren sind es rund 150 Mitglieder und Gäste, die der jährlichen Einladung der Innung zur Mitgliederversammlung folgen. Auch 2016 konnte der Vorsitzende der Innung am 26. November – diesmal im Novotel-Hotel am Tiergarten in Berlin-Charlottenburg - so viele Teilnehmer zur Versammlung begrüßen. Traditionell standen im ersten Teil der Zusammenkunft die satzungsmäßen Aufgaben auf der Tagesordnung. Im Bericht des Vorstandes würdigte **Ulrich Schulz** die aktuellen Rahmenbedingungen für Transport- und Busunternehmer, wobei er auch einige Fragen der europäischen und internationalen Politik anschnitt.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider rief im Bericht der Geschäftsführung zunächst einige Themen des vergangenen Jahres in Erinnerung, ging aber auch auf aktuelle Fragen der Verbandsarbeit und der Mitgliederbetreuung ein. Nach dem Bericht der Rechnungsprüfer, vorgetragen von Michael Bauer, und der einstimmigen Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung stand in diesem Jahr turnusgemäß auch die Wahl der Vorstandsmitglieder und der Rechnungsprüfer auf der Tagesordnung. Nachdem Bernhard Lemmé, Sprecher der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau, im Namen der Beiratsmitglieder den Wahlvorschlag des Beirats vorgetragen und begründet hatte, wurde über die Wahl der Vorstandsmitglieder in geheimer Wahl in separaten Wahlgängen abgestimmt. Einstimmig erhielten Ulrich Schulz (Richter & Schulz oHG) als Vorsitzender, Lothar Kastner (Bus-Verkehr Berlin) als stellvertretender Vorsitzender und Karl-Heinz Deubel (Deubel & Co. Handels- und Transportservice) als Vorstandsmitglied das Vertrauen ihrer Kolleginnen und Kollegen. Auch Michael Bauer und Kai Unrau wurden einstimmig im Amt der Rechnungsprüfer bestätigt.

Von der Firma secunet, repräsentiert durch Anne Lahner und Marian Jungbauer, wurde im öffentlichen Teil der Versammlung ein immer wichtigeres Thema behandelt: Unter dem Titel „Hacker an die Macht! Sind wir noch zu retten?“ demonstrierten sie live und erläuterten – obwohl eindringlich – so doch humorvoll, wo und welche Gefahren für Server, PC`s und Smartphones von Unternehmern und Unternehmen lauern. Dabei blieb es aber nicht. Mit welchen Instrumenten man sich schützen kann wurde natürlich auch erörtert. Die zwei Stunden dieses Versammlungsteils vergingen wie im Fluge, bis zum Ende blieb das Thema spannend und die Zuhörer lauschten gebannt.

**Der Dank der Innung galt 2016 der KRAVAG-Versicherung, deren Repräsentanten Vorstandsmitglied Bernd Melcher und der Transportrechtler RA Axel Salzmann besonderen Beifall der Mitglieder und Gäste erhielten.**

In guter Tradition klang die Veranstaltung beim gemeinsamen Mittagsbuffet und mit angeregten Gesprächen im Kollegenkreis aus.

*Impressionen von der Jahresmitgliederversammlung 2016*
*Quelle: FGI*

## *Unternehmerabende 2016 in Berlin, Pritzwalk und Lübbenau*

Erstmals hat die Innung 2015 ein neues Veranstaltungsformat angeboten, dass auf ausgesprochen positive Resonanz gestoßen ist. In Berlin und Brandenburg wurden gemeinsam mit einem Kooperationspartner thematische Unternehmerabende durchgeführt, zu denen Mitgliedsunternehmen, aber auch potentielle Neumitglieder eingeladen wurden. In vielen Fällen war das der Anstoß, eine Mitgliedschaft in der Fuhrgewerbe-Innung zu begründen.

Das Interesse, auf das die Veranstaltungen gestoßen sind, war Anlass, auch im Berichtsjahr wieder zu derartigen Zusammenkünften einzuladen. Thematisch standen Fragen des Arbeitsrechts, der neuen Tachografenverordnung der EU, aktuelle Fragestellungen des Güterkraftverkehrsgewerbes sowie das Thema zweckmäßiger Fahrzeugfinanzierungen im Mittelpunkt. Kooperationspartner war dabei die GEFA Gesellschaft für Absatzfinanzierung, deren Repräsentanten Reinhard Mull und Daniel Scherr einen informativen Einblick in die Möglichkeiten geeigneter Investitionsfinanzierung gewährte.

Die erste Veranstaltung fand vor „vollem Haus“ am 07. April in den Räumen der Innung statt, es schlossen sich Veranstaltungen in Lübbenau am 14. April und in Pritzwalk am 26. April an. Der hohe Zuspruch besonders im Berliner Raum führte zu einem weiteren Berliner Termin im Mai.

## *Informationsveranstaltung zum Thema „Beschäftigung und Qualifizierung von Flüchtlingen“*

Rund 30 Mitgliedsbetriebe folgten am 08. Juni 2016 einer Einladung in die Innungsgeschäftsstelle, um sich dort von Mitarbeitern der Arbeitsagentur Berlin-Süd über die verschiedenen Beschäftigungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten von Flüchtlingen zu informieren.

Anlass der Zusammenkunft waren zahlreiche Anfragen zu dieser Thematik aus den Mitgliedsbetrieben der Innung sowie mehrere branchenübergreifende Foren, bei denen Geschäftsführung und Mitarbeiterinnen der Innung Gelegenheit hatten, erste Informationen zu gewinnen. Zudem boten zwei der Innung angehörende Unternehmen ihrerseits bereits entsprechende Qualifikationen an und schaffen perspektivisch die Möglichkeit, als Bindeglied zu beschäftigungsinteressierten Unternehmen zu fungieren.

Sowohl seitens der Mitarbeiter der Bundesagentur als auch seitens der Unternehmen bestand schnell Konsens, dass die hohen rechtlichen Anforderungen insbesondere an das Fahrpersonal kurzfristige Qualifikationen kaum möglich werden lassen. Insofern muss davon ausgegangen werden, dass frühestens Ende 2017 mit ersten abgeschlossenen Qualifikationen im Fahrerbereich zu rechnen sein dürfte – sofern sich Interessenten für diesen Beruf finden.

## *Seminar- und Weiterbildungsangebote für Innungsbetriebe 2016 weiter ausgebaut*

Die zahlreichen rechtlichen Änderungen in verschiedenen Bereichen sowie – oftmals damit einhergehend – die vielfältigen Fragestellungen aus den Mitgliedsbetrieben, waren Anlaß für die Innung, ihre Wirtschaftsorganisation FGIBB Service GmbH um eine Erweiterung ihres Qualifizierungsangebots zu ersuchen. Diese ist der Bitte gefolgt und hat ihr Portfolio entsprechend ausgebaut.

Nachdem im Dezember 2015 das zum zweiten Mal angebotene Grundseminar für Fuhrparkleiter und Disponenten aus Güterkraftverkehrsunternehmen mit fast 20 Teilnehmern erfolgreich abgeschlossen wurde, folgten im Januar 2016 zwei Aufbaulehrgänge für Mitarbeiter aus Transport bzw. Busunternehmen. An zwei Samstagen und einem Freitag erwarben die Teilnehmer vertiefende Kenntnisse in der Betriebsführung, der Disposition, der Kalkulation, der Buchhaltung und im Arbeitsrecht.

Nach Information der Veranstalterin, der FGIBB Service GmbH, wird der gute Zuspruch nach diesen Veranstaltungen die Basis bilden, auch

im kommenden Winter das Angebot in die Schulungs- und Weiterbildungsaktivitäten im Auftrag der Innung aufzunehmen.

Von Mai bis Oktober fanden ferner acht Qualifizierungsveranstaltungen für Unterweiser zum Umgang mit digitalen Kontrollgeräten und fünf thematische Unterweisungen für Kraftfahrer statt, bei denen insgesamt rund 170 Teilnehmer geschult wurden.

Weiterhin wurden 16 befähigte Personen zur Prüfung und Instandsetzung wechselbarer Kipp- und Absetzbehälter in Entsorgungsunternehmen nach den Grundätzen der einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften geschult.

Eine weitere Neuausrichtung gab es ebenfalls im Entsorgungssegment: seit vielen Jahren führt die FGIBB Service GmbH Fortbildungen für Inhaber und verantwortliche Personen von Entsorgungsfachbetrieben und Unternehmen mit abfallrechtlicher Beförderungserlaubnis durch. Behandelt werden dabei auch aktuelle Entwicklungen sowie Themen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes in Entsorgungsunternehmen.

Um bei letzterem zusätzliche Akzente setzen zu können, hat die FGIBB Service GmbH für 2016 und 2017 eine Kooperation mit dem Mercedes-Benz Nutzfahrzeugzentrum in Berlin-Rudow begründet, das dankenswerterweise für diese Veranstaltungen sowohl seine Tagungsmöglichkeiten als auch ein Entsorgungsfahrzeug zu Demonstrations- und Erläuterungszwecken zur Verfügung gestellt hatte.

## 3.3. Verkehrssicherheitsarbeit

Wie in den zurückliegenden Jahren auch nahm 2016 die Verkehrssicherheitsarbeit breiten Raum in der Tätigkeit der Innung und ihrer Tochtergesellschaft der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH, ein. Seit Anfang April waren wieder Moderatoren mit den beiden LKW an Berliner und Brandenburger Grundschulen im Einsatz, um im Rahmen der seit 2008/2009 laufenden Informationskampagnen über „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ zu informieren und zu umsichtigem Verhalten im Straßenverkehr anzuhalten.

Mit neuartigem Schulungsmaterial wurden dabei die Schulen in die Lage versetzt, das Thema im Unterricht deutlich intensiver vorzubereiten oder nachzubearbeiten.

Verstärkt wurde im Berichtsjahr auch die Zusammenarbeit mit den Verkehrssicherheitsberatern der Berliner Polizeiabschnitte. Nach einem ersten Gespräch mit Polizeidirektor Andreas Tschisch und Polizeioberrat Sven Heinrich Mitte März, stellte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider anlässlich eines Workshops der Verkehrssicherheitsberater der Berliner Polizei Anfang April, die Verkehrssicherheitsarbeit der Innung im Detail vor.

Gemeinsam mit dem Ehrenvorsitzenden der Innung, Michael Eichen, und der Projektleiterin bei der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH, Sara Franza, konnten eine Reihe von Detailfragen erörtert und die Möglichkeiten der Verknüpfung der Verkehrssicherheitsarbeit ausgelotet werden.

Am 19. Juni 2016 fand in der Berliner Polizeidirektion 6 zum zehnten Mal die Verkehrssicherheitsaktion „Ein Aktions- und Präventionstag der Polizeidirektion 6“ statt.

Neben zahlreichen Dienststellen der Berliner Polizei war auch das Tochterunternehmen der Fuhrgewerbe-Innung, die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH mit einem Infostand und dem Berliner Kampagnen-Lkw **„Die Gefahren des toten Winkels am LKW“** vor Ort, um dort die Besucher über diese Thematik anschaulich zu informieren.

Schönstes Frühlingswetter und Besucherinteresse am Kampagnen-LKW der Innung beim Aktions- und Präventionstag in Marzahn-Hellersdorf (Quelle: FGI)

**Fuhrgewerbe-Innung und VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH** erweitern mit der Teilnahme an derartigen Veranstaltungen ihre Verkehrssicherheitsinitiativen. Erstmals zeigten beide Organisationen im Herbst auch Präsenz am Tag der offenen Tür an der Landespolizeischule in Berlin-Ruhleben, wo sie auf ausgesprochen starkes Interesse bei den Besuchern stießen.

Auch in Brandenburg engagierte sich die Innung weiter aktiv für die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dies dokumentierten Michael Eichen und Gerd Bretschneider unter anderem auch durch ihre Teilnahme an einer der Regionalkonferenzen des Netzwerks Verkehrssicherheit des Landes am 22. März in Michendorf. Der nächste wichtige Termin war dann die 2. gemeinsame Fachtagung von Innen- und Verkehrsministerium des Landes mit den verschiedenen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg Ende April in Oranienburg. Hier standen die Unfall- und die Unfallursachenanalyse im Mittelpunkt.

Quellen:

Bundesamt für Güterverkehr Marktbeobachtungsbericht 2016
bdo-Konjunkturumfrage 2017
Deutsche Bundesbank Monatsbericht Februar
Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg, Ausgaben 1-6 2016