Geschäftsbericht für das Jahr 2017

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

2017 verließen uns unsere Mitglieder

Prof. Dr. Anton Euba

Elfriede Heckmann

Wir werden das Andenken der Verstorbenen in Ehren bewahren.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
1.	Wirtschaftliche Entwicklung 2017	6
1.1	Konjunkturelles Umfeld, Entwicklung der Weltwirtschaft und in Europa	6
1.2	Wirtschaftsentwicklung in Deutschland	7
1.3	Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg	8
1.4	Entwicklung im Güter- und Personenverkehr	10
1.4.1	Entwicklung im Güterverkehr	10
1.4.2	Entwicklung im Omnibusverkehr	18
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	22
2.2.1	Güterkraftverkehrsrecht	22
2.2.2	Personenbeförderungsrecht	25
2.3	Straßenverkehrsrecht	27
2.4	Umwelt- und Abfallrecht	28
2.5	Arbeits- und Sozialrecht	32
2.6	Handels-, Steuer- und Abgabenrecht	35
3.	Tätigkeit der Innung 2017	36
3.1	Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region	36
3.2	Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung	39
3.3	Initiativen zur Personalgewinnung und Berufsausbildung	46
3.4	Verkehrssicherheitsarbeit	50

Vorwort

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Metropolenregion Berlin-Brandenburg erfährt mittlerweile eine Dynamik, die sich vor einigen Jahren viele nicht vorzustellen vermochten. Eine rege Bautätigkeit in der Hauptstadt und im Umland führt zu höherer baulicher Verdichtung, um den jährlich 30.000 bis 40.000 neuen Bürgern, um die allein Berlin wächst, Wohnraum zu verschaffen. Parallel fordert der Investitionsstau der vergangenen Jahrzehnte im Bereich der Infrastruktur seinen Tribut. Die auch hier zu verzeichnende Bautätigkeit führt zu Engpässen in der Verkehrsinfrastruktur und erschwert die Betriebsabläufe nahezu aller Verkehrsunternehmen.

Zudem haben sich verschiedene gesellschaftliche Sichtweisen so geändert, dass dies nicht ohne Auswirkungen auf das Verkehrsgewerbe bleibt. Die Priorisierung des Fahrrad- und Fußverkehrs – nicht nur hier, sondern in nahezu allen Ballungsräumen – folgt einem aktuellen mobilitätspolitischen Trend und hat eine Diskussion um die Nutzungsoptionen für den öffentlichen Raum in Gang gesetzt, die noch lange nicht beendet ist. Die gewerbepolitische Arbeit der Innung ist somit einmal mehr davon geprägt, den Güterverkehrs- und Omnibusunternehmen solche Rahmenbedingungen zu gewähren, dass die Ver- und Entsorgung der Stadt, die Mobilität der Messe- und Kongreßgäste sowie der Bus- und anderen Touristen gewährleistet bleibt.

Auch die umweltpolitische Dimension der Verkehrsorganisation hat zugenommen: die Diskussionen um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge wegen der Stickoxid-Emissionen haben an Schärfe gewonnen und sorgen für Unsicherheit bei Investitionsentscheidungen. Alternative Antriebskonzepte wie Elektro- und Gasantriebe rücken verstärkt in den umweltpolitischen Fokus – trotz aller infrastrukturellen Defizite und nach wie vor fehlender nachhaltiger Konzepte der Versorgung.

Unter diesen schwierigen Bedingungen ist es der Innung auch 2017 gelungen, Profil zu zeigen und zu bewahren sowie die Positionen der von ihr repräsentierten Gewerbezweige nachdrücklich zu vertreten. Das gilt nicht nur in den genannten Feldern, sondern noch in zahlreichen anderen Themen. Hierzu bildet der vorliegende Bericht die Möglichkeit einer umfassenden Rückschau und verdeutlicht, dass erfolgreiche Gewerbepolitik auf ein dichtes Netzwerk von Mitstreitern angewiesen ist. Für die Unterstützung und Mitwirkung in der Verbandsarbeit durch viele ehrenamtlich engagierte Mitglieder danken wir deshalb ebenso wie allen Akteuren anderer Organisationen, die gemeinsam mit uns für die Interessen des Gewerbes aktiv sind.

Berlin im Sommer 2018

Ulrich Schulz Vorsitzender	Lothar Kastner stellv. Vorsitzender	Karl-Heinz Deubel Vorstandsmitglied	Michael Eichen Ehrenvorsitzender

1 Wirtschaftliche Entwicklung 2017

1.1. Konjunkturelles Umfeld, Entwicklung der Weltwirtschaft und in Europa

Ein kräftiger Aufschwung, niedrige Zinsen sowie höhere, aber immer noch moderate Inflationsraten kennzeichneten im Jahr 2017 die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Euroraum. Gesamtwirtschaftliche Lage und Konjunkturaussichten waren so gut wie seit Jahren nicht mehr. Aus der wirtschaftlichen Erholung im Euroraum ist ein echter Aufschwung geworden. Die wirtschaftliche Aktivität ist im Jahr 2017 deutlich schneller gewachsen als im Vorjahr. Im Jahresdurchschnitt stand eine Gesamtwachstumsrate von 2,5%.

Die Impulse kamen dabei sowohl von einer lebhaften Binnennachfrage als auch von der Außenwirtschaft. Hier profitierte der Euroraum auch von der günstigen Entwicklung der Weltwirtschaft. In 120 Ländern hat sich das Wachstum im Jahr 2017 beschleunigt. Die Binnennachfrage im Euroraum wurde von der voranschreitenden Erholung auf den Arbeitsmärkten in den Euro-Ländern gestützt. Die Zahl der Beschäftigten ist im Jahresverlauf 2017 kräftig gestiegen. Der Beschäftigungsaufbau hat sich damit gegenüber dem Vorjahr erneut beschleunigt. Spiegelbildlich ist die Arbeitslosenquote zum Jahresende 2017 auf 8,7%, den niedrigsten Wert seit Anfang 2009, gefallen. Hinter diesem Durchschnittswert verbergen sich allerdings zum Teil große Unterschiede zwischen den Euro-Ländern.

Vor allem in den Ländern, die besonders stark von der Staatsschuldenkrise betroffen waren, ist die Arbeitslosenquote trotz deutlicher Rückgänge immer noch hoch. Insgesamt haben die steigende Beschäftigung und volle Auftragsbücher im Jahr 2017 aber für eine anhaltend gute Stimmung bei Verbrauchern und Unternehmen im Euroraum gesorgt. Viele Stimmungsindikatoren bewegten sich zum Jahresende 2017 auf langjährigen Höchstständen. Dies deutet darauf hin, dass die gute Entwicklung weiter anhält. Die Projektionen des Eurosystems gehen davon aus, dass die Wirtschaftsaktivität im Euroraum im Jahr 2018 mit 2,3% eine ähnliche Dynamik aufweisen wird wie im Jahr 2017. Danach dürfte die Wirtschaft wieder etwas langsamer wachsen, wenn auch weiterhin über Potenzialwachstum. Grund sind zu erwartende Knappheiten auf den Arbeitsmärkten einiger Euro-Länder und eine weniger dynamische Entwicklung der Absatzmärkte des Euroraums. Trotz der verbesserten Wirtschaftslage war der Preisauftrieb im Euroraum auch im Jahr 2017 nur verhalten.

Dies dürfte unter anderem darauf zurückzuführen gewesen sein, dass einige Länder des Euroraums weiterhin damit beschäftigt sind, durch Lohnzurückhaltung ihre preisliche Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Ein höherer Ölpreis und der gefestigte Aufschwung sorgten jedoch dafür, dass der Preisanstieg deutlich kräftiger war als im Vorjahr. Die jahresdurchschnittliche Inflationsrate im Euroraum stieg im Jahr 2017 auf 1,5%, nach 0,2% im Vorjahr. Der konjunkturelle Aufschwung aber darf nicht den Blick darauf verstellen, dass die Wachstumsraten in vielen Industrieländern einem langfristigen Abwärtstrend folgen. Die durchschnittliche Wachstumsrate der Industrieländer ist seit den 1980er Jahren in jedem Jahrzehnt niedriger als in dem davor ausgefallen.

Der zunehmend breiter getragene Wirtschaftsaufschwung ist auch Folge der sehr lockeren Geldpolitik – und das nicht nur im Euroraum. Es wäre allerdings gefährlich, sich allein auf die Geldpolitik zu verlassen, wenn es darum geht, die Volkswirtschaften im Euroraum auf einen dauerhaft höheren Wachstumspfad zurückzuführen. Deshalb hat der EZB- Rat auch im Jahr 2017 regelmäßig darauf hingewiesen, dass die sehr expansive Geldpolitik von wachstumsfördernden Strukturreformen begleitet werden muss. Das sehr freundliche Konjunkturumfeld verschafft der Politik eine hervorragende Ausgangslage, um bei den Strukturreformen nachzulegen. Unmittelbar nach dem Ausbruch der Staatsschuldenkrise haben die Mitgliedstaaten noch sehr viele Reformen angestoßen.

Bis zum Jahr 2017 haben sich die Reformbemühungen aber wieder auf dem niedrigeren Vorkrisenniveau eingependelt. Es wird also Zeit für einen neuen Anlauf. Die Voraussetzungen dafür sind gut – und es wäre schön, wenn diejenigen widerlegt würden, die behaupten, dass Reformen nur dann in Angriff genommen werden, wenn ein Land mit akuten wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. So bewertet es jedenfalls die Deutsche Bundesbank in ihrem Jahresbericht 2017. Ihr volles Potenzial können Strukturreformen aber nur in einem marktwirtschaftlichen Wirtschaftssystem mit über Ländergrenzen hinweg freiem Handel entfalten. Handelsbarrieren, Mauern oder Zäune würden eine wichtige Quelle von Produktivität und Wohlstand versiegen lassen.

Das Jahr 2017 war indes ein schwieriges für die Handelspolitik. Am 29.03.2017 hat das Vereinigte Königreich der Europäischen Union offiziell seine Absicht mitgeteilt, aus dieser auszutreten. Damit begann eine zweijährige Frist, in der das Vereinigte Königreich mit der Europäischen Union ein Austrittsabkommen verhandeln kann. Nachdem beide Seiten in einem ersten Verhandlungsschritt eine Einigung in strittigen Fragen über die Austrittsmodalitäten erzielt haben, hat sich die Europäische Union bereit erklärt, nun auch über die künftigen Beziehungen zum Vereinigten Königreich zu verhandeln. Beide Seiten streben an, bis zum März 2019 auch hierüber eine Einigung zu erzielen.

Ohne ein entsprechendes Regelwerk müsste der Handel zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich wohl nach den Regeln der Welthandelsorganisation (World Trade Organization - WTO) abgewickelt werden. Im Vergleich zu der derzeit geltenden Freiheit für den Waren-, Kapital-, Personen- und Dienstleistungsverkehr würde dies eine starke Einschränkung bedeuten. Das Ergebnis dieser Verhandlungen ist noch nicht abzusehen. Es wäre aber im Interesse der Bürger dies- und jenseits des Ärmelkanals, wenn sich das Vereinigte Königreich und die Europäische Union auf einen rechtlichen Rahmen für ihre künftigen Beziehungen einigen würden, der die vier Grundfreiheiten des Binnenmarkts gegenüber dem Status quo weniger stark einschränkt, als dies der Fall wäre, wenn der bilaterale Handel künftig nach WTO-Regeln erfolgen würde. Gleich zu Jahresbeginn 2017 rief zudem der neu ins Amt eingeführte Präsident der Vereinigten Staaten, Donald Trump, eine „America first"- Politik aus.

Die neue amerikanische Regierung zeigte sich außerdem skeptisch gegenüber einem regelbasierten multilateralen Handelssystem. Im Januar 2017 erklärten die Vereinigten Staaten zudem ihren Rückzug aus der Transpazifischen Partnerschaft (TPP), einem geplanten Handelsabkommen mit pazifischen Staaten.

Darüber hinaus haben die Vereinigten Staaten eine Neuverhandlung des Nordamerikanischen Freihandelsabkommens (North American Free Trade Agreement: NAFTA) angestoßen. Die Verhandlungen der Vereinigten Staaten mit der Europäischen Union über eine Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft (Transatlantic Trade and Investment Partnership: TTIP) pausieren seit Anfang des Jahres 2017. Das ist insbesondere deshalb beachtenswert, weil die Vereinigten Staaten seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs stets Garant einer regelbasierten, multilateralen Handelsordnung waren. Sie machte es möglich, Zölle und andere Handelsschranken weltweit weitgehend abzubauen.

1.2. Wirtschaftsentwicklung in Deutschland

In Deutschland war die wirtschaftliche Lage im Jahr 2017 noch besser als im Euroraum insgesamt. Hierzulande erreichte die Beschäftigung ebenfalls einen neuen Höchststand, und die Arbeitslosigkeit lag zum Jahresende auf dem niedrigsten Niveau seit der Wiedervereinigung.

Von der guten Arbeitsmarktlage profitierten der private Konsum und die Wohnungsbauinvestitionen. Auch die gewerblichen Investitionen entwickelten sich gut. Insgesamt wuchs die deutsche

Wirtschaft im Jahr 2017 in saison- und kalenderbereinigter Betrachtung um 2,5%. Damit wächst die Wirtschaftsleistung nun schon seit einigen Jahren schneller als das Produktionspotenzial. Die Unternehmen in Deutschland dürften damit bald ähnlich stark ausgelastet sein, wie zum Hochpunkt des letzten Konjunkturzyklus im Jahr 2007. Die daraus resultierenden Engpässe am Arbeitsmarkt dürften sich künftig in spürbar steigenden Lohnzuwächsen niederschlagen. Bislang hatte unter anderem die Zuwanderung aus anderen EU-Ländern Knappheiten am Arbeitsmarkt noch entgegengewirkt und das Lohnwachstum gedämpft.

Auch in Deutschland ist die derzeit gute Wirtschaftslage kein Grund, sich auf dem Erreichten auszuruhen. Denn der in den Industrienationen seit Jahrzehnten zu beobachtende Trend zu niedrigeren durchschnittlichen Wachstumsraten ist auch hierzulande zu beobachten. Die Erwerbstätigen in Deutschland produzieren im Durchschnitt zwar in jeder Arbeitsstunde von Jahr zu Jahr mehr, aber die Zuwächse fallen der Tendenz nach immer geringer aus. Das durchschnittliche Produktivitätswachstum je Erwerbstätigenstunde ist seit 1970 rückläufig.

In den kommenden Jahren wird die demografische Entwicklung dem Arbeitsmarkt zudem Fachkräfte entziehen und das Potenzialwachstum zusätzlich dämpfen. Allerdings bieten Digitalisierung und technischer Fortschritt stetig neue Gelegenheiten zu höheren Produktivitätsfortschritten. Damit diese für die deutsche Volkswirtschaft erschlossen werden können, müssen die Weichen richtig gestellt werden.

Es bedarf beispielsweise einer leistungsstarken digitalen Infrastruktur und eines Bildungssystems, das möglichst viele Menschen in die Lage versetzt, die Chancen der neuen Technologien für sich zu nutzen. Flexible Arbeits- und Produktmärkte in Kombination mit einer zielgerichteten sozialen Absicherung schaffen dabei zusätzlich die Grundlage, dass die Arbeitskräfte auch wirklich in die produktivsten Bereiche wechseln können.

1.3. Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg

Berlin

Die Berliner Wirtschaft hat ihren Wachstumskurs im vergangenen Jahr fortgesetzt. Das reale Bruttoinlandsprodukt stieg 2017 gegenüber dem Vorjahr um 3,1 % und übertraf damit das vierte Jahr in Folge den Bundesdurchschnitt (+2,2 %). Im Vergleich der Bundesländer hatte Berlin 2017 hinter Bremen das zweitstärkste Wirtschaftswachstum.

Zum Wachstum hat 2017 in Berlin vor allem die positive Wertschöpfungsentwicklung bei den Dienstleistungen (+3,9 %) beigetragen. Besonders hoch war die Dynamik in der Branche Information und Kommunikation mit einem Plus von 9,4 %. Während die Entwicklung in der Industrie noch um 3,5 % gedämpft war, fiel der Wertschöpfungszuwachs im Baugewerbe mit 5,1 % wiederum stark aus.

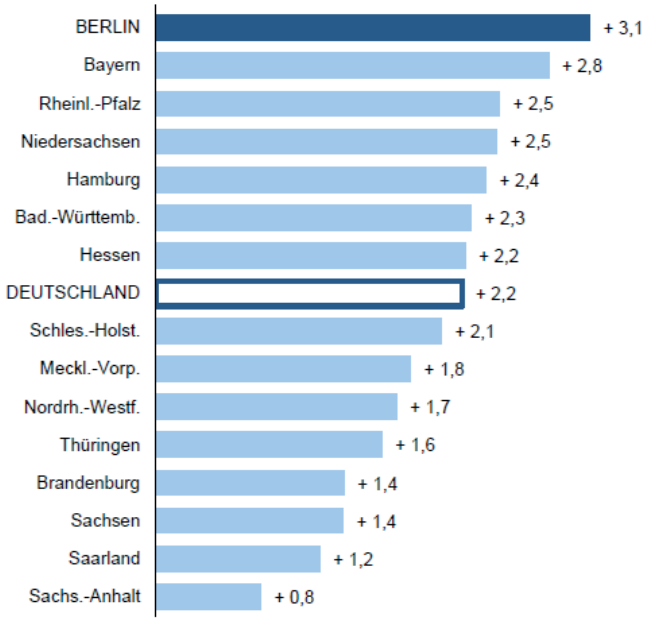


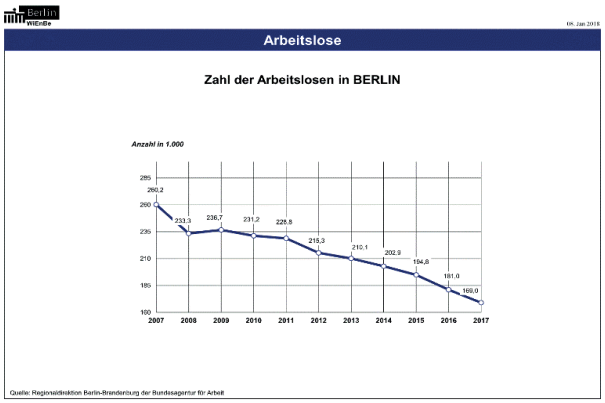
Abb.: Reales Bruttoinlandsprodukt in Berlin 2017 (Quelle: SenWEB)

Die Berliner Wirtschaft konnte im Jahr 2017 Güter im Wert von rund 15,4 Mrd. Euro exportieren und damit 1,3 % mehr als im Vorjahr. Der größte Anteil der Berliner Ausfuhren mit 55 % entfiel 2017 auf die europäischen Länder und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 9,8 %.

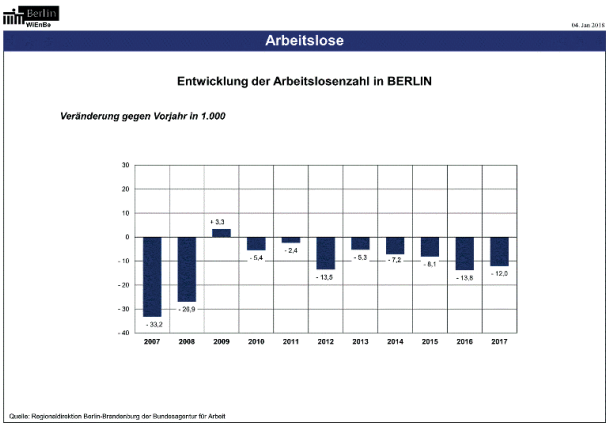
Dabei nahmen die Ausfuhren in die Länder der Eurozone besonders stark zu (+ 14,2 %). Ein deutliches Plus konnten Frankreich, Italien und Spanien aufweisen. Der Handel mit der Nicht-Eurozone legte mit 5,9 % ähnlich stark zu wie ein Jahr zuvor, wobei der britische Absatzmarkt mit 11,5 % Wachstum weiter expandiert ist. Im zweiten Jahr in Folge konnten die Exporte in das übrige Europa um 23,4 % gesteigert werden (2016: + 18,6 %). Dies wurde v. a. durch einen Ausfuhranstieg nach Russland (+ 20 %) und in die Schweiz (+ 42 %) generiert.

Die Exporte in den wichtigsten Exportmarkt USA nahmen, nach zwei vorangegangenen starken Jahren, in 2017 um 8,8 % ab. Der chinesische Absatzmarkt entwickelte sich weiterhin positiv. Ausfuhren nach China nahmen 2017 um 6,4 % zu, so dass China mittlerweile das zweitstärkste Abnehmerland für Produkte aus Berlin ist. Teilweise sind die Exporte sehr volatil. So entstand etwa ein starkes Exportminus mit Ägypten um 53 %, wohin es 2016 noch einen Wachstumsanstieg von 600 % infolge von Großaufträgen gegeben hatte. Die Ausfuhren nach Katar sanken 2017 um 70 %, nach einem Plus von 130 % im Vorjahr.

Die starke Wachstumsdynamik der Berliner Wirtschaft schlägt sich in zahlreichen neuen Arbeitsplätzen nieder. Im Jahr 2017 erhöhte sich die Zahl der Erwerbstätigen in der Hauptstadt gegenüber dem Vorjahr um 2,9 %. Damit lag Berlin, wie bereits seit 2012, an der Spitze der Bundesländer und deutlich über dem Bundesdurchschnitt (1,5 %). Insgesamt waren in Berlin 2017 rund 1,95 Mio. Personen erwerbstätig, womit der Vorjahresstand um 55.700 überschritten wurde.



Mit dem Aufwuchs der Beschäftigung einher ging ein weiterer Rückgang der Arbeitslosigkeit auf 9,0 %. Das ist die niedrigste Quote sein der Wiedervereinigung.



Brandenburg

Das Bruttoinlandsprodukt in Brandenburg stieg 2017 preisbereinigt um 1,4 Prozent und damit um 914 Millionen Euro. Mit gut 404 Millionen Euro zusätzlicher Wertschöpfung trug der Bereich „Öffentliche Dienstleister, Erziehung, Gesundheit“ am meisten dazu bei. Er wuchs um 2,8 Prozent. Den zweitgrößten Beitrag lieferte der Bereich „Handel, Verkehr, Gastgewerbe“ mit 266 Millionen Euro, der ebenfalls um 2,8 Prozent wuchs.

Der Bereich Baugewerbe beeinflusste das Wirtschaftswachstum in Brandenburg negativ mit einer um 108 Millionen Euro geringeren Brut

towertschöpfung gegenüber dem Vorjahr. Das bedeutete ein Minus von 2,7 Prozent. Auch die „Sonstigen Dienstleistungen“ verringerten ihre Wirtschaftskraft um 53 Millionen Euro. Der Bereich schrumpfte um 2,1 Prozent. Das Land Brandenburg lag damit das dritte Mal in Folge hinter der durchschnittlichen Entwicklung des restlichen Bundesgebiets. Nach zwei Jahren auch unterhalb des ostdeutschen Wachstums konnte die Wirtschaft im Land 2017 wieder zu den anderen östlichen Ländern aufschließen. Im Jahr 2017 lag die Arbeitslosenquote in Brandenburg durchschnittlich bei 7,0 Prozent. Im Durchschnitt waren im vergangenen Jahr in Brandenburg 92.648 Menschen arbeitslos gemeldet. Der Wert fiel damit erstmals unter die Marke von 100 000. Im Vergleich zum Vorjahr entsprach das einem Rückgang von 12,2 Prozent.

1.4. Entwicklung im Güterverkehr- und Personenverkehr

1.4.1. Entwicklung im Güterverkehr

Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verzeichnete der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2017 eine gegenläufige Entwicklung der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge.

Die Verkehrsleistung im Inland sank im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 1,5 Mrd. tkm bzw. 0,5 % auf knapp 291,0 Mrd. tkm.

Die korrespondierende Beförderungsmenge erhöhte sich im Vergleichszeitraum hingegen um rund 1,5 % auf über 3,1 Mrd. t.

Dies ist der höchste ausgewiesene Wert seit der Jahrtausendwende.

Ein Grund für die gegenläufige Mengen- und Leistungsentwicklung war nach Informationen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) der Rückzug deutscher Frachtführer aus standardisierten nationalen und internationalen Langstreckenverkehren zu Gunsten eines verstärkten Selbsteintritts im Regionalverkehr.

Etwaige Nachfragezuwächse im Fernverkehr dürften mithin vor allem von gebietsfremden LKW aufgefangen worden sein. Ein Indikator hierfür ist deren abermals überproportionaler Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2017.

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung[1]		
	2016	2017	Veränderung in %	2016	2017	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr[2), 3)]	3.097,8	3.145,5	1,5	292,4	291,0	-0,5
Schienengüterverkehr	363,5	348,6	-4,1	116,2	112,2	-3,4
Binnenschiffsgüterverkehr	221,3	222,7	0,6	54,3	55,5	2,2
Gesamter Güterverkehr[3)]	3.682,7	3.716,8	0,9	462,9	458,7	-0,9

[1)] Verkehrsleistung in Deutschland.
[2)] Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr deutscher Fahrzeuge, ohne Kabotage.
[3)] Ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland.

Abb.: Güterverkehr in Deutschland 2016 und 2017 (Quellen: KBA, Statistisches Bundesamt, BAG)

Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland erhöhten sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 3,3 % auf insgesamt knapp 33,6 Mrd. km.

Mit einem Plus von 0,4 % auf knapp 19,3 Mrd. km verzeichneten mautpflichtige Fahrzeuge aus Deutschland im Vergleichszeitraum lediglich geringe Fahrleistungszuwächse. Ihr Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland reduzierte sich von rund 59,0 % im Jahr 2016 auf rund 57,4 % im Jahr 2017.

Fahrleistungen	
Jahr	Mrd. km
2005	24,0
2006	25,8
2007	27,4
2008	27,6
2009	24,4
2010	25,7
2011	26,7
2012*	26,6
2013*	27,2
2014*	28,0
2015*	29,7
2016*	32,5
2017*	33,6

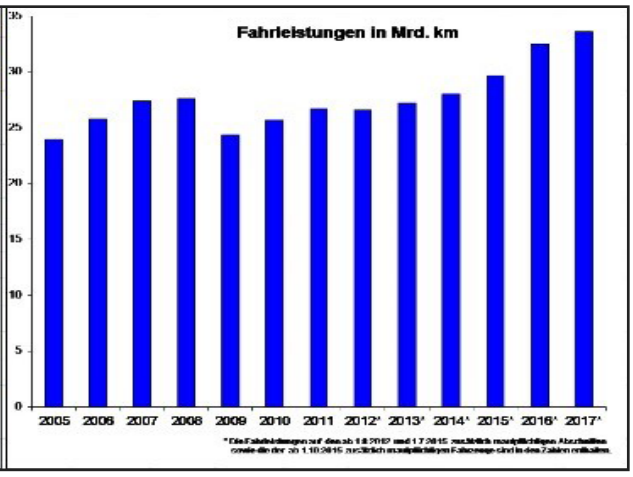


Abb.: Fahrleistungen in Mrd. Km (Quelle: BAG)

Die Fahrleistungen gebietsfremder Mautfahrzeuge stiegen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr mit 7,7 % erneut überproportional. Mit rund 14,3 Mrd. km lag ihr Anteil an den Gesamtfahrleistungen im Jahr 2017 bei rund 42,6 %. Überdurchschnittliche Fahrleistungssteigerungen verzeichneten dabei im Vergleichszeitraum Fahrzeuge aus Litauen (21,1 %), Rumänien (14,1 %), Polen (12,5 %), Slowenien (11,8 %) und Bulgarien (10,9 %).

Mit rund 5,4 Mrd. km erreichten polnische Mautfahrzeuge im Jahr 2017 allein einen Anteil von rund 16,1 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Unter den Gebietsfremden folgten Mautfahrzeuge aus Tschechien und Rumänien mit Anteilswerten von 4,1 % bzw. 3,5 %. Die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren stiegen im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 insgesamt um 1,1 % auf knapp 4,7 Mrd. Euro.

Bei den Inländern ergaben sich im Vergleichszeitraum Einnahmerückgänge um 1,8 % auf rund 2,6 Mrd. Euro, bei den Gebietsfremden Steigerungen um 5,2 % auf knapp 2,1 Mrd. Euro.

Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen

Die Anzahl der ein- und ausfahrenden mautpflichtigen Fahrzeuge an den deutschen Grenzübergängen belief sich im Jahr 2017 auf knapp 44,9 Mio. Im Vergleich zum Jahr 2016 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 2,3 Mio. Fahrzeugen bzw. knapp 5,3 %. An den Grenzen zu allen Nachbarstaaten nahmen im Vergleichszeitraum die Ein- und Ausfahrten zu.

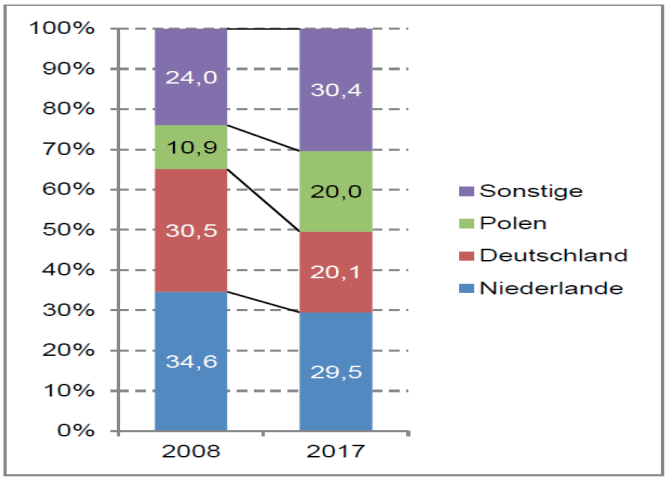
Dabei erfolgten mit rund 15,3 Mio. bzw. einem Anteil von knapp 34,2 % die meisten Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge im Jahr 2017 über die erfassten deutsch-niederländischen Grenzübergänge, gefolgt von deutsch-österreichischen und deutsch-polnischen Grenzübergängen mit Anteilswerten von 20,9 % bzw. 17,9 %.

Ein Vergleich der Anteilswerte des Jahres 2017 mit jenen des Jahres 2008 offenbart, dass die Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge über die erfassten deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzübergänge anteilig zugenommen haben, während sie an den Grenzen zu den Benelux-Staaten und Dänemark abnahmen.

Absolut erhöhte sich die Anzahl der ein- und ausfahrenden mautpflichtigen Fahrzeuge an den erfassten deutschen Grenzübergängen von insgesamt rund 35,9 Mio. im Jahr 2008 auf knapp 44,9 Mio. im Jahr 2017, mithin um rund 25,1 %. Die höchsten absoluten Zuwächse waren dabei im Vergleichszeitraum an den erfassten Gren-

zen zu Polen und den Niederlanden mit knapp 2,9 Mio. bzw. rund 2,8 Mio. Fahrzeugen zu verzeichnen.

teil niederländischer Fahrzeuge reduzierte sich im selben Zeitraum von 34,6 % auf 29,5 %. Im Gegenzug stieg der Anteil von Fahrzeugen aus Polen und anderen Nationen entsprechend an.



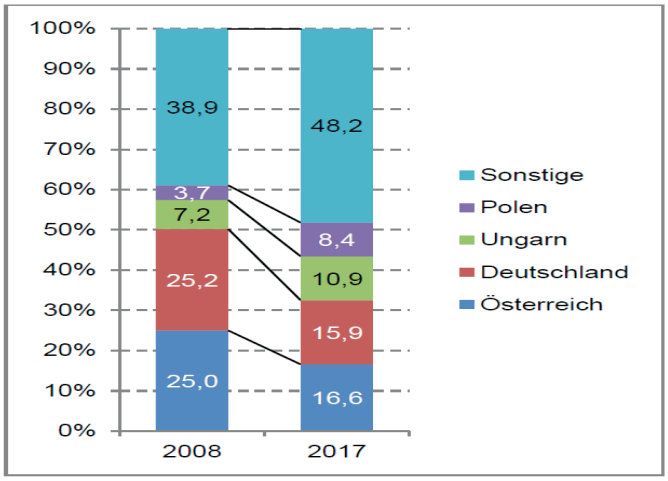


Abb.: Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger LKW an den deutsch-niederländischen (links) und deutsch-österreichischen (rechts) Grenzübergängen nach Fahrzeugherkunft; Anteile in % (Quelle: BAG)

Eine Differenzierung der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge nach Nationalitäten zeigt, dass die Anzahl der Ein- und Ausfahrten inländischer mautpflichtiger Fahrzeuge im Zeitraum von 2013 bis 2017 entgegen dem Gesamttrend stagnierte. Im Jahr 2017 passierten rund 7,4 Mio. inländische mautpflichtige Fahrzeuge die erfassten Grenzübergänge.

Der Anteil inländischer Mautfahrzeuge an der Gesamtzahl der Ein- und Ausfahrten lag damit im Jahr 2017 bei rund 16,5 %. Den höchsten diesbezüglichen Anteil erreichten im Jahr 2017 Fahrzeuge aus Polen mit rund 27,0 %. Auf den weiteren Plätzen folgten Fahrzeuge aus den Niederlanden (11,1 %), Tschechien (7,1 %) und Rumänien (6,6 %). Allein auf die fünf genannten Nationalitäten entfielen im Jahr 2017 mithin kumuliert über zwei Drittel aller ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den erfassten Grenzübergängen.

Entfielen im Jahr 2008 noch rund 30,5 % aller Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge über die erfassten deutsch-niederländischen Grenzübergänge auf Inländer, so waren es im Jahr 2017 lediglich noch rund 20,1 %. Der An-

Ähnlich stellte sich die Entwicklung an den erfassten Grenzübergängen zu Österreich dar. Erreichten deutsche und österreichische Mautfahrzeuge bezogen auf die Anzahl der Ein- und Ausfahrten hier im Jahr 2008 noch einen kumulierten Anteil von rund 50,2 %, so hat sich dieser in der Folge bis auf rund 32,5 % im Jahr 2017 reduziert.

Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nahm im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 weiter zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen erhöhte sich im Vergleichszeitraum von rund 46,3 % auf rund 59,6 %. Mithin wurden im Jahr 2017 mehr als die Hälfte aller mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro VI erbracht. Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken.

Der Anteil der Fahrleistungen von Mautfahrzeugen der Schadstoffklasse EEV ging um 2,6 Prozentpunkte auf rund 7,6 % zurück, jener von Euro V-Fahrzeugen um 8,6 Prozentpunkte auf

rund 28,3 %. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro III und Euro IV schrumpfte im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 um 1,9 Prozentpunkte auf rund 4,3 %. Der aufsummierte Anteil von Euro I- und Euro II-Fahrzeugen lag im Jahr 2017 lediglich noch bei rund 0,2 %.

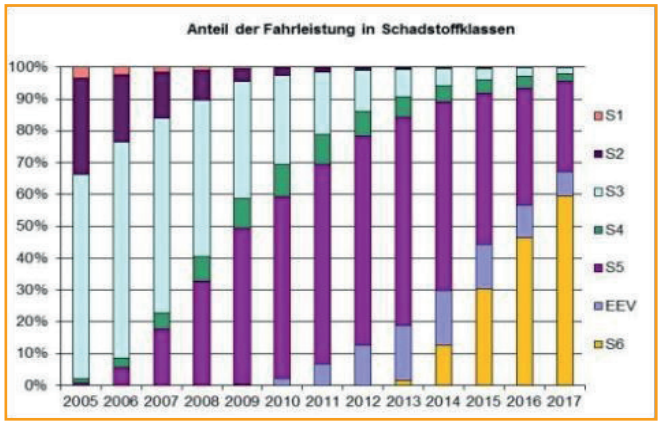


Abb.: Anteil der Fahrleistung in Schadstoffklassen (Quelle: BAG)

Eine länder- bzw. ländergruppenbezogene Betrachtung veranschaulicht, dass deutsche Euro VI-Fahrzeuge im Jahr 2017 einen überdurchschnittlichen Fahrleistungsanteil in Höhe von rund 64,0 % erreichten. Im Rahmen turnusmäßiger Ersatzinvestitionen wird die Modernisierung des Fuhrparks kontinuierlich vorangetrieben. Nach Informationen des BAG besteht der Fuhrpark großer deutscher Flottenbetreiber in zunehmendem Maße bereits zu 100 % aus Euro VI-Fahrzeugen.

Noch höhere Euro VI-Anteile wiesen im Jahr 2017 Mautfahrzeuge aus Schweden (70,0 %), Spanien (69,1 %), Dänemark (67,9 %), Ungarn (65,6 %), Luxemburg (65,6 %), Tschechien (65,4 %), der Slowakei (64,3 %) und Österreich (64,1 %) auf.

Im Jahr 2016 galt dies lediglich für Mautfahrzeuge aus Schweden, Spanien und Dänemark. Die Fahrleistungsanteile von deutschen Fahrzeugen anderer Schadstoffklassen sanken im Vergleichszeitraum.

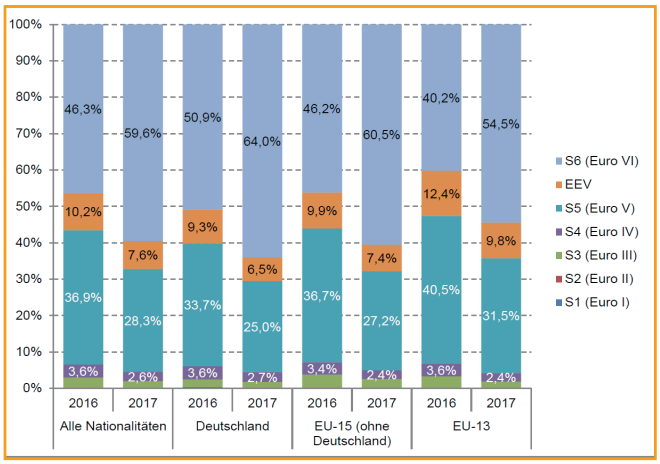


Abb.: Mautpflichtige Fahrleistungen nach Schadstoffklassen und Fahrzeugherkunft; Anteile in % (Quelle: BAG)

Die Fahrleistungsanteile deutscher EEV-Fahrzeuge gingen um 2,8 Prozentpunkte auf 6,5 % zurück; der Anteil von Fahrzeugen mit Euro V-Einstufung sank um 8,7 Prozentpunkte auf rund 25,0 %. Auf die Schadstoffklassen von Euro I bis Euro IV entfiel im Jahr 2017 lediglich noch ein kumulierter Anteil von rund 4,5 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von Inländern.

Der Trend zum Einsatz vergleichsweise umweltfreundlicherer Fahrzeuge zeigt sich länder- bzw. ländergruppenübergreifend. Sowohl bei gebietsfremden Mautfahrzeugen aus den alten EU-Staaten (EU-15 ohne Deutschland) als auch aus den jungen Mitgliedstaaten (EU-13) erhöhten sich die Euro VI-Anteile im Vergleichszeitraum deutlich: Bei den Gebietsfremden aus den alten EU-Staaten stiegen sie um 14,3 Prozentpunkte auf 60,5 %, bei den Mautfahrzeugen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten gleichsam um 14,3 Prozentpunkte auf 54,5 %.

In Bezug auf die anderen Schadstoffklassen glichen sich die alten und jungen EU-Mitgliedstaaten ebenfalls weiter an. Mit kumuliert 4,3 % lag der Anteil von Mautfahrzeugen mit einer Einstufung in die Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV bei den Gebietsfremden aus den jungen EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2017 weiterhin niedriger als bei jenen aus den alten EU-Mitgliedstaaten (5,0 %).

Kostenentwicklung

Die Gesamtkostenentwicklung im gewerblichen Straßengüterverkehr war im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr tendenziell von einem Anstieg geprägt. Ursächlich waren vor allem höhere Aufwendungen für Löhne und Gehälter sowie Kraftstoffe. Angesichts des anhaltend positiven Konjunkturverlaufs und der hiermit einhergehenden hohen Nachfrage nach Fachkräften kam es im Jahr 2017 zu einer weiteren Verknappung des verfügbaren Fahrpersonals.

Dies schlug sich u.a. in dessen höheren Vergütungsforderungen nieder. Gezielte Abwerbungsversuche, insbesondere von Kraftfahrern, nahmen nach Erkenntnissen des BAG erneut zu. Spiegelbildlich gewannen betriebliche Maßnahmen zur Bindung des eigenen Fahrpersonals an Bedeutung. Nicht selten wurden Lohnerhöhungen gewährt, die über den tariflichen Lohnsteigerungen lagen. Letztgenannte bewegten sich regional zuletzt zwischen 2 % und über 3 %.

Weitere Maßnahmen zur Personalbindung und attraktiveren Gestaltung der Arbeitsbedingungen umfassten u.a. die Anhebung von Spesensätzen, die (Wieder-)Einführung von Prämiensystemen sowie die Beteiligung des Fahrpersonals bei der Auswahl bzw. Sicherheits- und Komfortausstattung von LKW.

Erstmals seit vier Jahren stieg im Jahresdurchschnitt das Preisniveau für Dieselkraftstoff. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhten sich für Großverbraucher bei Abnahme von 50 bis 70 hl und Lieferung frei Verbrauchsstelle die durchschnittlichen Einkaufspreise für Dieselkraftstoff im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um rund 8,1 %.

Der Güterfernverkehr war hiervon aufgrund des typischerweise höheren Anteils der Kraftstoffan den Gesamtkosten stärker betroffen als der Regional- und Nahverkehr. Betriebswirtschaftliche Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs richteten sich weiterhin auf den zunehmenden Einsatz von Euro VI-Fahrzeugen sowie unterstützenden Fahrerassistenz- und Telematiksystemen, Fahrerschulungen und Anreizsysteme für eine kraftstoffsparende Fahrweise sowie Versuche, Preisschwankungen beim Kraftstoffeinkauf zur Betriebstankstellenbevorratung oder an Tankstellen auszunutzen.

Ferner berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen in Marktgesprächen des BAG vermehrt von höheren Reifenkosten, u.a. aufgrund eines zunehmenden Einsatzes vergleichsweise teurerer Energiesparreifen.

Höhere Aufwendungen wurden des Weiteren im Zusammenhang mit Versicherungsprämien sowie im Zuge der Digitalisierung mit der betrieblichen

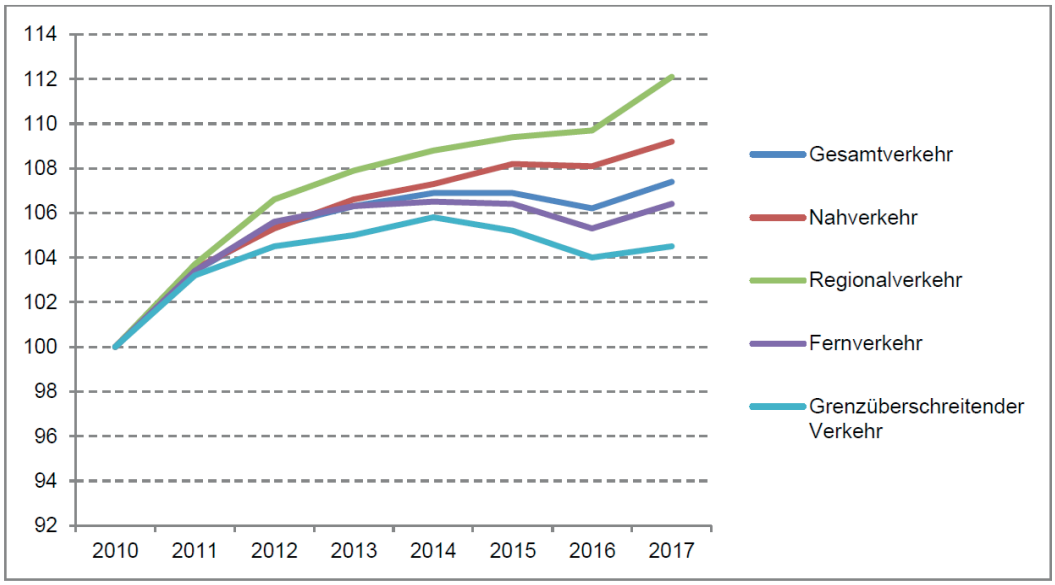


Abb.: Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr nach Verkehrsarten, 2010 = 100 % (Quelle: BAG)

Hard- und Softwareausstattung, der Datensicherheit und hiermit verbundenen Dienstleistungen genannt.

Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Entgelte für Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr stiegen im Jahr 2017 insgesamt moderat. Nach Ausweisungen des Statistischen Bundesamtes legte der Gesamtindex der Erzeugerpreise für den Straßengüterverkehr über alle Verkehrsarten im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 1,1 % zu.

Auf Jahressicht erfolgten die Anpassungen der Beförderungsentgelte an das gestiegene Kostenniveau kundenabhängig erst zeitverzögert. Während sie zunächst vorrangig bei kleineren und mittelständischen Bestandskunden mit hohen qualitativen, spezialisierten Anforderungsprofilen wirksam wurden, zeigten sie sich bei größeren Auftraggebern, etwa für Stückgut- und Verteilerverkehre, vor dem Hintergrund von Laderaumengpässen teilweise erst im späteren Jahresverlauf.

Zum einen nutzten vorwiegend große, konzerngebundene Auftraggeber den verhaltenen Start ins Jahr 2017 vielfach noch zu gesteigerten Ausschreibungsaktivitäten, um Druck auf das Entgeltniveau auszuüben. Im Teilladungssegment resultierte letzterer nach Angaben von Marktakteuren zudem durch den verstärkten Einsatz osteuropäischer Kleintransporter (vorrangig aus Polen). Zum anderen initiierten Transport- und Logistikdienstleister aufgrund der vorherrschenden Rahmenbedingungen Preisverhandlungen ihrerseits in weiten Teilen erst im Herbst 2017.

Zum Teil deutlich höhere Preisausschläge nach oben zeigten sich vor dem Hintergrund der anhaltend guten konjunkturellen Entwicklung und zeitweise hoher Nachfrageüberhänge nach Laderaum im Jahresverlauf 2017 am Spotmarkt. Hier mussten gerade Spediteure ohne eigenen Fuhrpark Laderaum zu teils erheblich höheren Beförderungsentgelten einkaufen. Während der Sperrung der Bahnstrecke zwischen Rastatt und Baden-Baden im Sommer 2017 wurde nach Informationen des BAG ein Gutteil der noch frei verfügbaren Laderaumkapazitäten in Europa für Ersatzverkehre gechartert.

Überproportionale Zuwächse wies der Erzeugerpreisindex im Jahr 2017 im Regionalverkehr mit 2,2 % aus, die Anstiege im Nah- und Fernverkehr beliefen sich auf jeweils 1,0 %, im grenzüberschreitenden Verkehr auf 0,4 %. Die überproportionalen Preissteigerungen im Regionalverkehr waren u.a. der sehr guten Auftragslage im Segment der Schüttgut- und Bautransporte vor dem Hintergrund anhaltend hoher privater und staatlicher Bauinvestitionen geschuldet. Die hohe Nachfrage nach Beförderungskapazitäten traf dabei örtlich auf ausgeprägte Laderaumengpässe, die nicht allein in der konjunkturellen Entwicklung, sondern auch in strukturellen Marktbereinigungen im Regionalverkehr in den vergangenen Jahren begründet lagen.

Die gute Konjunkturentwicklung in Verbindung mit hohen Auslastungsgraden der Güterkraftverkehrsunternehmen ebnete im Fernverkehr ebenfalls den Weg für höhere Beförderungsentgelte. Allerdings wurde der Verhandlungsspielraum, vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr, weiterhin durch den Wettbewerb zu Unternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa limitiert. Dies galt insbesondere im Hinblick auf standardisierte Komplettladungsverkehre.

Ertragslage

Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ stiegen im Jahr 2017 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 3,9 %. Dies war das höchste Umsatzwachstum seit dem Jahr 2014. Auf Unternehmensebene wurde gegenüber dem BAG vielfach von möglichen höheren Umsatzsteigerungen berichtet, die aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit von Kraftfahrern jedoch nicht realisiert werden konnten. Viele Güterkraftverkehrsunternehmen konzentrierten sich nach eigenen Angaben im Jahr 2017 auf die Bedienung wichtiger Stammkunden und lehnten andere Aufträge aus Kapazitätsgründen zunehmend ab.

In Kontinuität zu den Vorjahren setzte sich die positive Entwicklung der Ertragslage beim überwiegenden Teil der in die Marktbeobachtung des BAG einbezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2017 fort. Auf Jahressicht erwirtschafteten die befragten Unternehmen nach eigenen Angaben im Transportsegment weiterhin zumeist Umsatzrenditen in einer Bandbreite zwischen 1 % und 3 %. Unternehmen, die zu Zeiten ausgeprägter Laderaumengpässe am Markt freie Fuhrparkkapazitäten zu vergleichsweise höheren Beförderungsentgelten einsetzen konnten, nannten auf Jahressicht zum Teil Umsatzrenditen von 5 % und mehr.

Nicht wenige Transportunternehmen erzielten innerhalb der genannten Bandbreiten im Vergleich zum Vorjahr moderate Renditesteigerungen. Hierzu trugen betriebswirtschaftliche Maßnahmen zum effizienten Einsatz der eigenen Fuhrparkkapazitäten mit bei. Ebenfalls fortgesetzt haben sich im Jahr 2017 Bestrebungen von Transportdienstleistern, für Direktkunden Lagerhaltung und hochwertige, innovative logistische Dienstleistungen zu erbringen – vorzugsweise in wachstumsorientierten Branchen. In diesen Geschäftsfeldern waren abhängig von Umfang und Ausprägung der Leistungserbringung Umsatzrenditen über 5 % erzielbar.

Dienstleister mit einem hohen Logistikanteil zeigten sich in Gesprächen mit dem Bundesamt mit der Entwicklung ihrer Ertragslage daher in der Regel zufrieden – im Gegensatz zu Transportunternehmen, die trotz Gesamtkostensteigerungen keine Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen konnten. Ertragsminderungen verzeichneten darüber hinaus in Teilen Unternehmen, die zu Zeiten expansiver Nachfrage Laderaumkapazitäten am freien Markt vergleichsweise teuer einkaufen mussten, um ihren vertraglichen Leistungsverpflichtungen nachkommen zu können.

Investitionen

Bei den Fahrzeuginvestitionen dominierten im Jahr 2017 weiterhin die Ersatzinvestitionen. Trotz anhaltend günstiger Finanzierungsbedingungen hielt ein Großteil der vom BAG in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen seine Laderaumkapazitäten im Vergleich zum Jahr 2016 bei.

Erweiterungsinvestitionen erfolgten vorrangig bei Neugeschäften und einer expandierenden Nachfrage von Bestandskunden. Aufgrund von Laderaumengpässen am freien Markt waren bei einigen mittleren und großen Logistikunternehmen ferner Bestrebungen zu erkennen, einen eigenen Nahverkehrsfuhrpark aufzubauen, um die Bedienung wichtiger Stammkunden sicherzustellen. Als Investitionshemmnis erwies sich insbesondere die zunehmend eingeschränkte Verfügbarkeit von geeignetem Fahrpersonal. Hiervon zeigten sich kleine und mittelständische Transportunternehmen stärker betroffen als große Unternehmen, denen es nach Informationen des BAG noch eher gelang Fahrpersonal zu rekrutieren. Vermehrt berichteten Transportdienstleister, dass sie aufgrund eines Mangels an Fahrern Teile ihres Fuhrparks zeitweilig nicht einsetzen konnten, beispielsweise bei krankheitsbedingten Ausfällen, oder ihren Fuhrpark gar dauerhaft verkleinerten.

Auswirkungen auf die Fahrzeuginvestitionen hatte des Weiteren der fortschreitende Rückzug deutscher Frachtführer aus standardisierten nationalen und internationalen Langstreckenverkehren zu Gunsten eines verstärkten Selbsteintritts im Regionalverkehr mit einem speziell auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittenen Fuhrpark. Insgesamt wurden im Jahr 2017 bundesweit mehr als 42.500 LKW mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t neu zugelassen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang von rund 3 %. Die Anzahl der neu zugelassenen Sattelzugmaschinen stieg im Vergleichszeitraum hingegen um rund 1,7 % auf knapp 37.600. Verbreitet wurden Neufahrzeuge mit der neuesten verfügbaren Generation von Fahrerassistenzsystemen wie Abbiegeassistenten und GPS-Tempomat sowie teils mit Systemlösungen für eine vorausschauende Wartung bestellt.

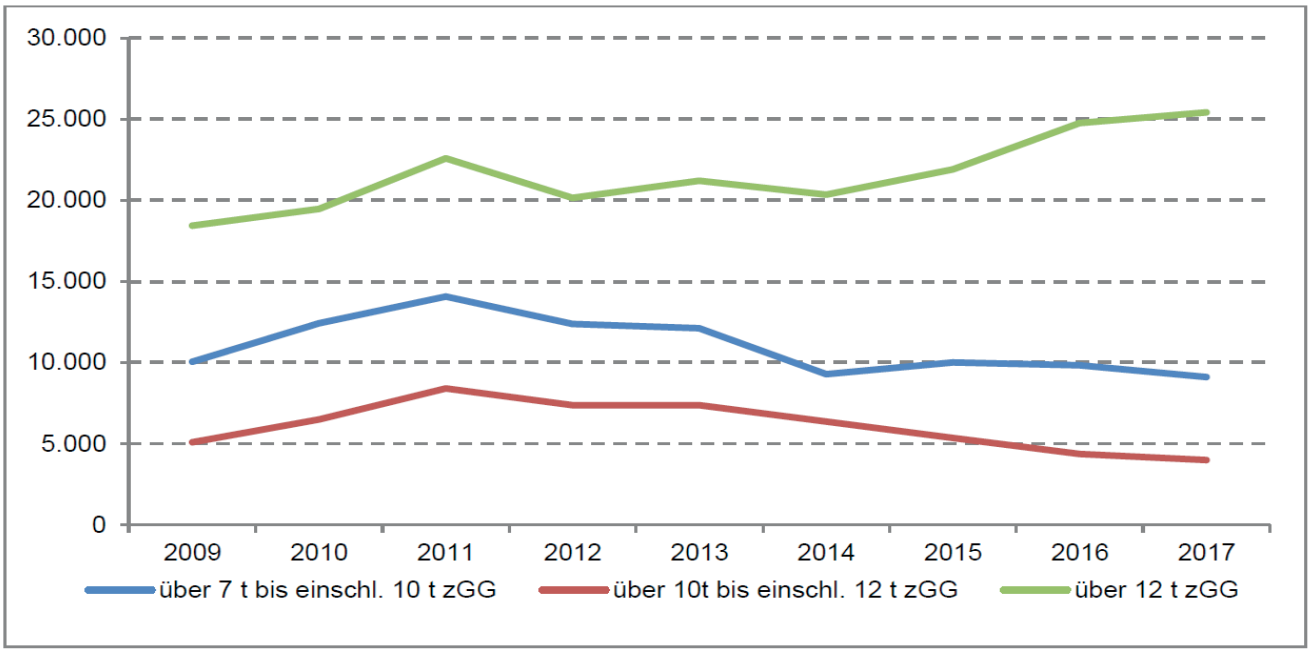


Abb.: Neuzulassungen von LKW > 7 t zGG 2009-2017 ohne SZM (Quellen: KBA, BAG)

Nachdem die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 t im Jahr 2016 mit einem Plus von 13,2 % im Vergleich zum Vorjahr starke Zuwächse verzeichnet hatten, schwächte sich das Wachstum in dieser Gewichtsklasse im Jahr 2017 auf rund 2,7 % ab. Den Zunahmen in den höheren Gewichtsklassen standen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr deutliche prozentuale Rückgänge bei den Neuzulassungen von LKW der Gewichtsklassen über 7 t bis einschließlich 10 t zGG (-7,2 %) sowie über 10 t bis einschließlich 12 t zGG (-8,6 %) gegenüber. Die Entwicklung der Neuzulassungen deutet darauf hin, dass der Einsatz von LKW, 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 weiter an Attraktivität verloren hat.

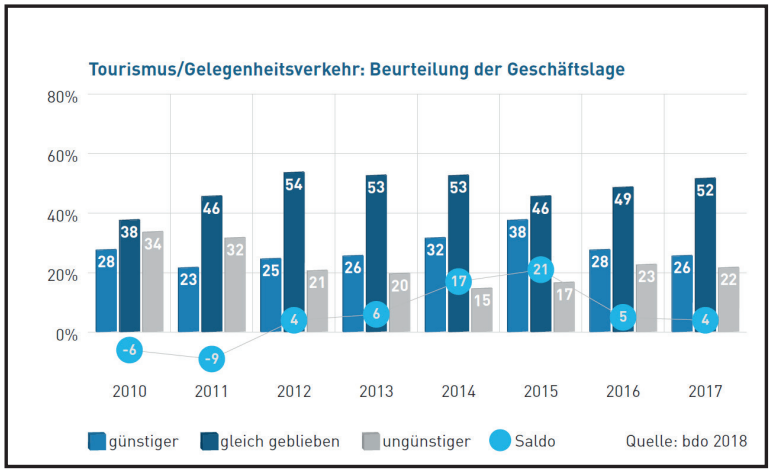
Nach Informationen des BAG setzen Transportunternehmen für Verteilerverkehre im Nahbereich nunmehr vermehrt größere Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 18,0 t ein, die bei gleicher Mautkostenbelastung eine höhere Nutzlast sowie eine größere Anzahl an Palettenstellplätzen bieten. Zwecks Fuhrparkdiversifizierung und Abrundung des Angebotsportfolios investierten einige Güterkraftverkehrsunternehmen im Hinblick auf Kurier- und Sonderfahrten verstärkt in kleinere Nutzfahrzeuge der Gewichtsklasse von 2,8 bis 3,5 t zGG.

Jenseits des Fuhrparks investierten Transport- und Logistikdienstleister im Zuge der Digitalisierung zunehmend in die Erneuerung und Aufrüstung ihrer Informationstechnik, beispielsweise um sich im Segment des rasant wachsenden Online-Handels für das Fulfillment zu etablieren. Mehrere größere Unternehmen berichteten dem BAG von einer Komplettumstellung ihrer Speditionssoftware, u.a. zur Modernisierung und Vereinheitlichung der Prozesssteuerung in Netzwerken sowie Integration neuer Unternehmen.

Ferner war im Bereich der Logistik im Jahr 2017 ein reger, kundenbedarfsgerechter Ausbau von Lagerkapazitäten, Logistikflächen nebst automatisierter Flurfördertechnik und Sicherheitssystemen sowie Umschlagsanlagen zu beobachten. Örtlich, vor allem in einigen Ballungsgebieten, übertraf der nachgefragte Flächenbedarf dabei das Angebot. Deshalb sahen Logistikdienstleister Investitionen in Logistikimmobilien vielfach als strategisch entscheidende zukunftssichernde Maßnahme an.

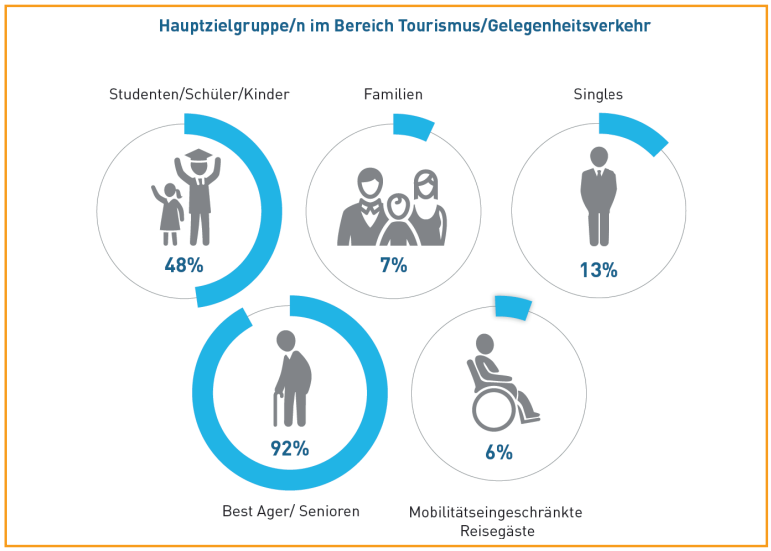
1.4.2. Entwicklung im Omnibusverkehr

Die Busbranche blickt auf ein sehr ungleichmäßig bewertetes Geschäftsjahr zurück. Während Unternehmer aus dem Fernlinienverkehr sich erneut durchweg positiv äußerten, sind ihre Kollegen im Bereich Bustouristik weniger euphorisch. Das allgemeine Urteil zur Geschäftslage 2017 bringt seitens der Bustouristiker weitestgehend Zufriedenheit zum Ausdruck, dennoch sind die Gewinne erneut stark eingebrochen.



Die Hauptzielgruppe im Bustourismus-Segment sind die Best Ager/Senioren. Rund 92 Prozent aller Unternehmen benennen diese Gruppe als ihre häufigsten Kunden.

An zweiter Stelle liegen die Studenten und Schüler, die von rund 48 Prozent der Busunternehmer benannt werden. Anschließend folgen Singles (13 %), Familien (7 %) und mobilitätseingeschränkte Reisende (6 %).



Mit Blick in die Zukunft gehen rund 37 Prozent der Busunternehmen davon aus, dass Studenten und Schüler stärker in den Fokus geraten werden, ebenso Singles (27 %) und Familien (16 %).

Im öffentlichen Personennahverkehr bewerten die Unternehmer die Geschäftslage im Vergleich zum Vorjahr deutlich schlechter.

Sowohl die Umsätze als auch die Gewinne sind gravierend zurückgegangen. Ursachen hierfür könnten der zunehmend schärfer werdende Wettbewerb und die zunehmende Kommunalisierung sein. Eine wachsende Zahl an Vorschriften und Vorgaben erhöht den administrativen Aufwand innerhalb der Unternehmen und belastet die mittelständisch geprägte Branche ungemein.

Verschiedene Mehrwertsteuerbestimmungen, die Einführung zahlreicher Mindestlohn- und Entsenderegelungen sowie die steigende Anzahl an unterschiedlichen Umweltzonen innerhalb Europas sind nur einige Beispiele für den stetig wachsenden zeit- und kostenintensiven Aufwand, der Unternehmen an ihre Grenzen bringt.

Der weiter wachsende Fahrermangel ist seit Jahren ein großes Problem in der Busbranche und stellt die Unternehmen immer wieder vor eine große Herausforderung, Personal für den Berufszweig zu begeistern.

Erneut ist der Anteil der Unternehmen mit Fahrermangel angestiegen, rund 67 Prozent sind auf der Suche nach Fachpersonal. Unternehmen ohne eindeutigen Schwerpunkt weisen dabei den größten Bedarf auf (73 %).

2. Politische und rechtliche Rahmenbedigungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmen

2.1. Europäische Politik und EU-Recht

EU-Kommission legt Gesetzesinitiativen vor

Die EU-Kommission hat im Rahmen ihrer seit langem angekündigten **Road Initiatives** im Berichtsjahr mehrere Gesetzesinitiativen vorgestellt. Neben Vorschlägen zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie waren in den insgesamt acht betroffenen Rechtsvorschriften vor allem die Vorschläge zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten von ganz besonderer Bedeutung. Dabei geht es vor allem um Folgendes:

Die wöchentliche Ruhezeit soll innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen flexibler gehandhabt werden können, indem statt vier regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten auch zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten (mindestens 24 Stunden) und zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten (mindestens 45 Stunden) genommen werden können. Dies setzt allerdings voraus, dass der Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zusammen mit einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit innerhalb von drei Wochen erfolgt.

Zudem sollten die Verkehrsunternehmen verpflichtet werden, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass diese innerhalb von drei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens ein Mal in der Lage sind, für eine wöchentliche Ruhezeit an ihren Heimatort zurückzukehren.

Es sollte die Klarstellung aufgenommen werden, dass die Zeiten für andere Arbeiten als Lenktätigkeiten sowie Bereitschaftszeiten umfassend aufgezeichnet werden müssen.

Von den Regelungen der Verordnung soll in Ausnahmefällen abgewichen werden dürfen, um eine geeignete Unterkunft zum Zwecke der Einlegung der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zu erreichen. Dafür dürfen die täglichen oder wöchentlichen Lenkzeiten nicht überschritten und die täglichen oder wöchentlichen Ruhezeiten nicht verkürzt werden.

Die regelmäßige Wochenruhezeit und wöchentliche Ruhezeiten von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für eine vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden, sollen nur in einer geeigneten Unterkunft mit Schlafmöglichkeit und Sanitäranlagen oder an einem Ort nach Wahl des Fahrers verbracht werden, nicht jedoch im Fahrzeug.

Die Vorschläge, insbesondere der Ansatz zur flexibleren Gestaltung der wöchentlichen Ruhezeit in einem Vier-Wochen-Zeitraum, wiesen nach Einschätzung der Gewerbeverbände in die richtige Richtung, es fehlten jedoch leider die erhofften Flexibilisierungen für das Busgewerbe. Hierbei geht es um die Anwendung der 12-Tage-Regelung auch im Inland, Flexibilisierung der Pausen des 4,5-Stunden-Zeitraums und Flexibilisierung der Schichtzeit.

Es wurde erwartet, dass sich die Verhandlungen zu dem vorgeschlagenen Maßnahmenpaket über einen Zeitraum von zwei Jahre erstrecken werden. Insofern wurden 2017 noch keine Entscheidungen getroffen.

EU-Verordnung 2016/403

Am 01.01.2017 ist die Verordnung (EU) Nr. 2016/403 in Kraft getreten. Damit wurde eine rechtliche Ergänzung europäischer Vorschriften zum Berufszugang bzw. zur Funktion/Zuverlässigkeit von Verkehrsleitern wirksam.

Mit der VO (EG) Nr. 1071/2009 ist Ende 2011 das Verfahren zur Überprüfung des Vorliegens der Berufszugangsvoraussetzungen geändert worden. Eine regelmäßige Überprüfung findet im Rahmen des Verwaltungsverfahrens zur Erteilung bzw. Wiedererteilung einer Lizenz bzw. nationalen Erlaubnis oder Genehmigung statt, also grundsätzlich alle 10 Jahre. Eine häufigere Überprüfung der Berufszugangsvoraussetzungen erfolgt insbesondere dann, wenn das Unternehmen im Rahmen einer Risikoeinstufung besonders auffällt.

Die VO (EG) Nr. 1071/2009 sieht vor, dass die zuständigen Behörden zur Überwachung der Kraftverkehrsunternehmen bei den Unternehmen gezielte Kontrollen vornehmen, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft werden. Hierzu wird ein Risikoeinstufungsverfahren zu allen in Artikel 6 der VO (EG) Nr. 1071/2009 genannten Verstößen eingerichtet. Somit bezieht sich dieses Verfahren nur auf die Anforderungen der Zuverlässigkeit.

Die zu berücksichtigenden Verstöße und die Beurteilung deren Schwere richten sich nach der Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18.03.2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

Darüber hinaus sind auch schwere Verstöße nach den deutschen Berufszugangsverordnungen für den Güter- und den Personenverkehr zu berücksichtigen. Hierbei geht es jedoch nur um Verstöße, die dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter zugerechnet werden.

Unterschieden werden:

MSI = Schwerster Verstoß (most serios infringement)

VSI = Sehr schwerwiegender Verstoss (very serios infringement)

SI = Schwerwiegender Verstoß (serios infringement)

Im Bereich Sozialvorschriften nach RiLi 2009/5/EG gibt es auch

MI = Geringfügiger Verstoß (minor infringement)

Entsprechend des Risikoeinstufungssystems auf Basis der Verordnung erfolgt die Einstufung der Unternehmen im Rahmen einer „Ampelbewertung“.

Ein Unternehmen wird eingestuft als Unternehmen

- ⇨ mit hohem Risiko (rot),
- ⇨ mit mittlerem Risiko (gelb),
- ⇨ ohne Risiko (grün).

Ein Unternehmen ist mit einem hohen Risiko (rot) behaftet, wenn

- 3 sehr schwerwiegende Verstöße (VSI) / pro Fahrer / pro Jahr oder
- 1 schwerster Verstoß, der nicht zum Entzug der Lizenz geführt hat,

begangen wurden. Ein „rot“ gekennzeichnetes Unternehmen ist unverzüglich zu überprüfen.

Ein Unternehmen ist mit einem mittleren Risiko (gelb) behaftet, wenn in dem Unternehmen innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren

- mehr als ein sehr schwerwiegender Verstoß (VSI)
- - mehr als drei schwerwiegende Verstöße (SI)

begangen wurden.

Ein „gelb“ gekennzeichnetes Unternehmen soll innerhalb von 2 Jahren nach Nr. 5 überprüft werden.

Alle anderen Unternehmen gelten als Unternehmen ohne Risiko (grün).

Berücksichtigt werden nicht nur innerhalb Deutschlands geahndete Verstöße, sondern auch im EU-Ausland begangene. Diese werden von dem Mitgliedstaat, in dem der Verstoß geahndet wurde, über die Nationalen Kontaktstellen der zuständigen Behörde in einem automatisierten Verfahren mitgeteilt. Die zuständigen Behörden erfassen die Verstöße, die nicht in einem anderen Register erfasst werden (insbesondere Gewerbezentralregister).

In die Risikobewertung fließen die Verstöße ein, die zum Zeitpunkt der Risikobewertung innerhalb der vergangenen zwei Jahre geahndet wurden. Bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit sind die jeweils geltenden Tilgungsvorschriften maßgeblich (z. B. § 153 GewO, § 46 BZRG).

Führen die Prüfungen zu dem Ergebnis, dass die Berufszugangsvoraussetzungen zwar vorliegen, von dem Unternehmen jedoch weiterhin ein Risiko ausgeht, kann die zuständige Behörde das Unternehmen innerhalb eines Zeitraums von bis zu 2 Jahren erneut überprüfen.

Regelmäßige Wochenruhezeit im LKW ist unzulässig

Zu dieser Einschätzung kam der Generalanwalt der Europäischen Gerichtshofs (EuGH) in Luxemburg, Evgeni Tanchev, in seinen Schlussanträgen, wie Anfang Februar 2017 bekannt wurde.

Hintergrund war die Klage eines belgischen Transportunternehmens (Vaditrans BVBA) gegen den belgischen Staat. Vaditrans wollte erreichen, dass Belgien einen Erlass vom April 2014 zurücknimmt, der bei Übertretung des vermeintlichen Verbots auch eine Geldbuße in Höhe von 1.800 Euro vorsieht. Der Belgische Staatsrat hatte den EuGH im Rahmen eines Vorabentscheidungsverfahrens um Klärung angerufen.

Bis dahin hatte sich der EuGH noch nicht unmittelbar mit Frage befasst, ob die in Artikel 8 Absatz 6 und 8 der Verordnung Nr. 561/2006 behandelten regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten für Fahrer im Fahrzeug verbracht werden dürfen. In der Verordnung selbst wird keine ausdrückliche Regelung getroffen. Neben Belgien hatten die deutsche, die französische und die österreichische Regierung sowie die EU-Kommission schriftliche Erklärungen eingereicht, wonach die bestehenden Regelungen als Verbot ausgelegt werden müssen. Nur so könnten die Ziele der Verordnung erreicht werden, die Arbeitsbedingungen der Fahrer und die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Vaditrans sowie die estnische und die spanische Regierung waren gegenteiliger Ansicht.

Der Generalanwalt wies in seinen Schlussanträgen unter anderem darauf hin, dass eine Vergleichsstudie zur Bewertung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrsgewerbe und ihrer Durchsetzung ergeben hat, dass es den Fahrern in 19 von 24 untersuchten Mitgliedstaaten nicht erlaubt ist, die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten im Fahrzeug zu verbringen, in acht Mitgliedsstaaten sei dies erlaubt, für drei Mitgliedstaaten treffen beide Antworten zu. Ein Verbot sei also ohnehin der von der Mehrheit der EU-Staaten verfolgte Ansatz.

Europäische Busverbände gegen überbordende Bürokratie - zuständiges Ministerium gesprächsbereit

Ende Januar 2017 trafen sich in Brüssel auf einer eigens anberaumten Sondersitzung der International Road Transport Union (IRU) Vertreter vieler europäischer Busverbände.

Hauptthema war der Alleingang Österreichs zur EU-Entsenderichtlinie: Das seit 1. Januar 2017 geltende Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz sorgte vor allem in der Busbranche für großen Aufruhr angesichts der Fülle von bürokratischer Auflagen, die absolut unpraktikabel sind. Nicht nur, dass dieses Gesetz ohne Vorankündigung und damit ohne jede Vorbereitungsmöglichkeit mitten in der Skisaison, also der Hauptreisezeit, in Kraft getreten ist und die Fahrer im Fahrzeug Unterlagen über die Meldung

der Entsendung, die Anmeldung zur Sozialversicherung, die Entlohnung und den Arbeitsvertrag mitführen mußten – es galt auch bei Unterwegskontrollen nachweisen zu können, dass der Lohn für die Beschäftigung in Österreich tatsächlich ausbezahlt worden ist. Das für die Entsenderegelung zuständige österreichische Sozialministerium hatte für Mitte Februar 2017 Vereinfachungen der Meldevorschriften angekündigt.

Danach sollte es künftig u. a. eine einfache Sammelmeldung geben, die auf die Erfordernisse des Personen- und Güterverkehrs abgestimmt ist. Auch eine mögliche Herausnahme des Gelegenheitsverkehrs aus dem Anwendungsbereich des Gesetzes war im Gespräch.

Deutschland hatte mit dem zwei Jahre zuvor in Kraft getretenen Mindestlohngesetz (MiLoG) den Anfang der nationalen Alleingänge gemacht; und obwohl die EU-Kommission unverzüglich ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet hat, sind Frankreich, Italien und nun Österreich diesem Beispiel gefolgt.

2.2. Nationale Verkehrspolitik, Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

2.2.1. Güterverkehrsrecht

Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeiten

Am 24. Mai 2017 wurde das **„Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes“** im Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 29 veröffentlicht.

Das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug wurde mit dieser Gesetzesänderung ab dem 25. Mai 2017 auch in Deutschland rechtswidrig und muss an einem Ort mit geeigneter Schlafmöglichkeit außerhalb des Fahrzeugs realisiert werden.

Ein Verstoß gegen diese Regelung kann mit einem Bußgeld gegen den Fahrer als auch gegen den Unternehmer geahndet werden. Nachdem bereits gleichlautende Regelungen in Frankreich und Belgien bestanden, schuf auch das deutsche Fahrpersonalgesetz in § 8a eine eindeutige Rechtslage. Im Fahrzeug dürfen seither nur noch tägliche und verkürzte wöchentliche Ruhezeiten verbracht werden (Artikel 8 Absatz 8 VO (EU) 561/2006).

Im **Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)** wurde unter anderem durch die Streichung des zweiten Satzes in § 3 Abs. 2 eine Angleichung der Gültigkeitsdauer von nationaler Erlaubnis und EU-Lizenz vorgenommen. Somit kann seit dieser Rechtsänderung auch die nationale Erlaubnis nur noch mit einer begrenzten Gültigkeitsdauer von bis zu zehn Jahren erteilt werden. Für die bisher unbefristet ausgegebenen nationalen Erlaubnisse besteht hingegen Bestandsschutz.

Neue Rechtsauffassung zur Genehmigungspflicht - Erlaubnispflicht für gewerbliche LoF-Verkehre (Land- und Forstwirtschaftliche Transporte)

Die bisherige Gesetzesauslegung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) stellte LoF-Transporte durch gewerbliche Lohnunternehmen gem. § 2 des GüKG von der Erlaubnispflicht frei. Aufgrund einer geänderten Rechtsauffassung des BMVI ist diese Ausnahme für gewerbliche Lohnunternehmen zum 01.06.2017 nach einer halbjährlichen Übergangsfrist weggefallen.

Bis dahin verhielt es sich so, dass zahlreiche Lohnunternehmer zur besseren Auslastung ihres Maschinenparks bzw. ihrer Transportkapazitäten Transporte für Dritte durchführen.

Dies ist seit 01.06.2017 nicht mehr ohne weiteres möglich, denn seither gelten für gewerbliche Lohnunternehmen die gleichen Geneh-

migungsvoraussetzungen wie für die übrigen Unternehmen im Güterkraftverkehr (Zuverlässigkeit, Fachkunde, finanzielle Leistungsfähigkeit, Versicherungspflicht).

Unterscheidung landwirtschaftliche oder gewerbliche Beförderung

Nach dem GüKG ist der gewerbliche Güterverkehr die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern mit Kfz mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Gemäß § 2 des GüKG gibt es für die Landwirtschaft folgende Ausnahmen:

- Für eigene Zwecke - Nachbarschaftshilfe: gegenseitige Hilfeleistung ist befreit, doch darf hierfür kein Geld bezahlt werden.

- Im Rahmen eines Maschinenrings oder vergleichbaren Zusammenschlusses: Ein Landwirt ist Mitglied eines Maschinenrings und befördert unter Vermittlung dieses Maschinenrings für einen anderen Landwirt, der ebenfalls Mitglied des Maschinenrings ist, dessen lof-Erzeugnisse oder Bedarfsgüter. Die Beförderungen sind bis zu einem Umkreis von 75 km um den Betriebssitz vom GüKG befreit, wenn die Transporte mit Kfz-steuerbefreiten Zugmaschinen und Anhängern (keine Sattelzugmaschinen oder LKW) durchgeführt werden.

- Auch kann der Lohnunternehmer von den Regelungen des GüKG befreit sein, wenn die Beförderungen in engem zeitlichem und sachlichem Zusammenhang mit lof-Arbeiten stehen (z. B. Ernte und Abfuhr). Dabei ist es wichtig, dass die Arbeitsleistung und nicht der Transport im Vordergrund steht.

Werden gewerbliche Beförderungen durchgeführt und die Ausnahmen kommen nicht zum Tragen, dann ist eine Erlaubnis für den gewerblichen Güterverkehr zwingend notwendig.

Ausweitung der Lkw-Maut zum 1. Juli 2018 auf alle Bundesstraßen

Am 31. März 2017 ist das Vierte Gesetz zur Änderung des **Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG)** in Kraft getreten. Damit wurden folgende Änderungen wirksam:

- Änderung der Definition des mautpflichtigen Fahrzeugs

Die Definition des mautpflichtigen Fahrzeugs im § 1 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 BFStrMG wird an den Wortlaut von Artikel 2 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG in der aktuellen Fassung angepasst. Durch Streichung des Wortes „ausschließlich“ unterliegen der Mautpflicht nunmehr Fahrzeuge und Fahrkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind (1. Alternative) oder verwendet werden (2. Alternative).

Die neue Definition des mautpflichtigen Fahrzeugs ist weiter gefasst als bisher. Alle bislang als ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt anzusehenden Nutzfahrzeuge wie beispielsweise Lkw, Zugmaschinen, Sattelzugmaschinen sowie Fahrzeugkombinationen dieser Fahrzeuge mit Transportanhängern und -auflliegern bleiben daher auch künftig mautpflichtig nach der 1. Alternative. Darüber hinaus umfasst die neue Definition nun bei der 1. Alternative auch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, denen unterhalb der Schwelle einer ausschließlichen Zweckbestimmung eine überwiegende Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr beizumessen ist.

Bei der 2. Alternative ergeben sich durch den Austausch des Verbs von „eingesetzt“ zu „verwendet“ keine Änderungen an der bisherigen Auslegung. Durch die Streichung des Wortes „ausschließlich“ bekräftigt der Gesetzgeber lediglich noch einmal, dass im Rahmen der 2. Alternative auf die geschäftsmäßige oder entgeltlichen Beförderung von Gütern im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) abgestellt wird.

- Zuordnung von Elektrofahrzeugen zur Mautkategorie A

Elektrofahrzeuge mit einer Kennzeichnung gemäß § 4 Elektromobilitätsgesetz (E-Kennzeichen) werden der Mautkategorie A zugeordnet. Für sie ist - ebenso wie für Fahrzeuge mit der Schadstoffklasse Euro 6 - die Maut mit dem günstigsten Mautsatz zu entrichten.

- Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen

Die Lkw-Maut wird ab dem 1. Juli 2018 auf alle Bundesstraßen ausgeweitet. Das mautpflichtige Streckennetz wächst dadurch um ca. 40.000 km. Der Mautbetreiber, die Toll Collect GmbH, bereitete im Auftrag des Bundes das Mautsystem für die kommende Mauterweiterung vor.

- Mautbefreiung für landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h

Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird ein weiterer Ausnahmetatbestand in § 1 Abs. 2 BFStrMG aufgenommen, wonach landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h mautbefreit sind. Dieser neue Mautbefreiungstatbestand gilt erst ab Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes auch auf sämtliche Bundesstraßen zum 1. Juli 2018.

Aufgrund der im Ausnahmetatbestand vorgegebenen niedrigen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h handelt es sich um Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die gemäß § 18 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung Autobahnen (Zeichen 330.1) und Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) ohnehin nicht benutzen dürfen.

Von der neuen Ausnahmevorschrift werden vor allem klassische land- oder forstwirtschaftliche (LOF) Zugmaschinen Ackerschlepper (Traktoren) und LOF Zugmaschinen Geräteträger erfasst, darüber hinausgehend aber auch sonstige landwirtschaftliche Fahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 40 km/h nicht überschreitet.

Toll-Collect: OBU-Display und Abrechnungsdokumente ändern sich

Für die die geplante Maut auf allen Bundesstraßen ab 1. Juli 2018 wurden seit Ende 2017 die Fahrzeuggeräte vorbereitet.

Dazu erhielten sie schrittweise neue Software. Die Aktualisierung der OBUs lief dabei automatisch. Sichtbar wurde sie durch eine neue Anzeige auf dem Display der Geräte. Außerdem entfiel das bisher übliche akustische Signal bei der Durchfahrt eines Streckenabschnitts.

Auf dem Display erscheinen während der Fahrt nunmehr drei Angaben:

- die Achszahl,
- die Abkürzung DE, wenn der Lkw in Deutschland unterwegs ist,
- eine Gewichtsangabe. Anzeigt wird, ob der Lkw ein zulässiges Gesamtgewicht unter 7,5 Tonnen zGG hat oder mit größer/gleich 7,5 Tonnen registriert ist.

Nicht mehr angezeigt werden der aktuell befahrene Abschnitt, der erhobene Mautbetrag und der Gesamtbetrag zur aktuellen Tour.

Dies stieß bei einem Teil der überwiegend im Nah- und Regionalverkehr tätigen Unternehmen auf heftige Kritik, nutzten diese doch die Anzeige unmittelbar, um eine tourengenaue Erfassung der Mautkosten in unmittelbaren zeitlichem Zusammenhang mit der Beförderung zur Abrechnung gegenüber den Auftraggebern zu realisieren.

2.2.2. Personenbeförderungsrecht- und politik

Deutscher Bundestag beschließt Neuerung beim Reiserecht

Der Deutsche Bundestag hat am 1. Juni 2017 die Umsetzung der **EU-Pauschalreiserichtlinie** in nationales Recht beschlossen. Die neuen Regelungen bringen Bürokratie und Haftungsrisiken mit sich, die insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen große Hemmnisse darstellen.

Gemeinsam mit anderen Tourismusverbänden hat der bdo unter anderem dafür geworben, die – gerade für Busunternehmen relevanten – Tagesreisen aus dem Anwendungsbereich des Pauschalreiserechts zu nehmen. Die im Gesetzgebungsverfahren erfolgte Anhebung der Wertgrenze von ursprünglich 75 Euro auf 500 Euro dürfte dafür sorgen, dass Tagesreisen in der Praxis kaum noch dem Pauschalreiserecht unterfallen. Grundsätzlich falsch war es aus Gewerbesicht, die sogenannte Schwarztouristik gänzlich vom Anwendungsbereich des Pauschalreiserechts abzukoppeln. Gleiches gilt für die Tatsache, dass Pflichten in Fällen höherer Gewalt nun einseitig den Reiseveranstaltern aufgebürdet werden.

Der Bundesrat hat am 07. Juli 2017 die Umsetzung der novellierten Pauschalreiserichtlinie in nationales Recht beschlossen. Die neuen reiserechtlichen Regelungen traten am 1. Juli 2018 in Kraft.

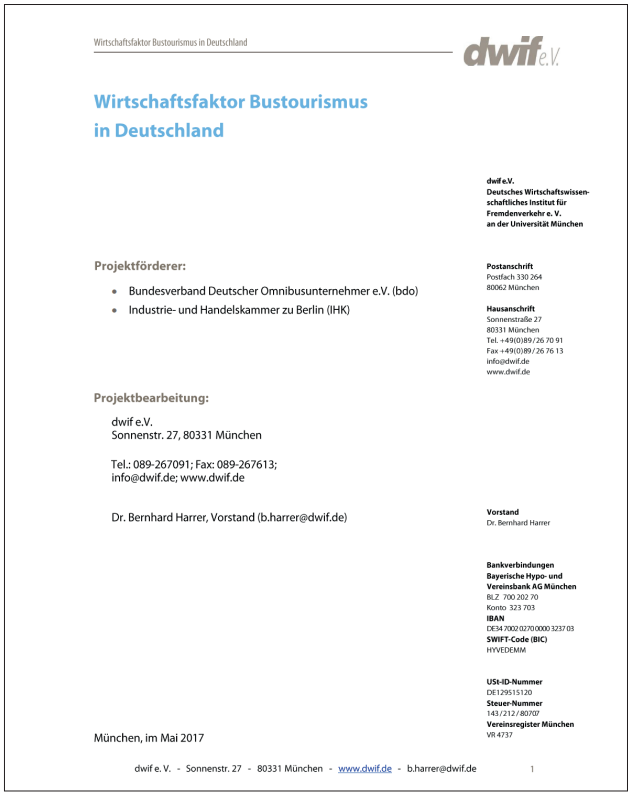
bdo stellt Neuauflage der Studie „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland“ vor

Die vom bdo gemeinsam mit der IHK Berlin initiierte Untersuchung mit dem Titel „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland“ wurde vom unabhängigen Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr an der Universität München (dwif) durchgeführt. Die ermittelten Daten belegen in der Mitte 2017 vorgelegten zweiten Ausgabe der Studie die Bedeutung der Branche für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland.

Studie beleuchtet einen „wichtigen Wirtschaftsfaktor“

Der Bustourismus ist als wichtiger Wirtschaftsfaktor in Deutschland anzusehen, wie die Studie belegt. Die Bruttoumsätze wirken dabei in viele Regionen in ganz Deutschland hinein: Gut ein Fünftel wird durch die Ausgaben der Bustouristen im Gelegenheitsverkehr während der Reise und in den inländischen Zielgebieten bewirkt.

Busse verbinden Millionen Menschen in Deutschland mit touristischen Zielen – und damit auch Reisende mit Einzelhandel, Gastronomie, Hotellerie und Kultureinrichtungen in ganz Deutschland. Arbeitsplätze in Busunternehmen gelten demnach als starker Beschäftigungshebel: Jeder Job zieht fünf weitere nach sich.



Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland

dwif e.V.

Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland

dwif e.V.
Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e. V.
an der Universität München

Projektförderer:

- Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo)
- Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK)

Postanschrift
Postfach 330 264
80062 München

Hausanschrift
Sonnenstraße 27
80331 München
Tel. +49(0)89/26 70 91
Fax +49(0)89/26 76 13
info@dwif.de
www.dwif.de

Projektbearbeitung:

dwif e.V.
Sonnenstr. 27, 80331 München

Tel.: 089-267091; Fax: 089-267613;
info@dwif.de; www.dwif.de

Dr. Bernhard Harrer, Vorstand (b.harrer@dwif.de)

Vorstand
Dr. Bernhard Harrer

Bankverbindungen
Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG München
BLZ 700 202 70
Konto 323 703
IBAN
DE34 7002 0270 0000 3237 03
SWIFT-Code (BIC)
HYVEDEMM

USt-ID-Nummer
DE 129515 120
Steuer-Nummer
143 / 212 / 80707
Vereinsregister München
VR 4737

München, im Mai 2017

dwif e. V. - Sonnenstr. 27 - 80331 München - www.dwif.de - b.harrer@dwif.de 1

Quelle : bdo

Über 42.000 Arbeitsplätze sind laut dwif-Studie direkt in der Bustouristik verankert. Noch stärker profitieren die Leistungserbringer in den Zielgebieten: Gut 80.000 Beschäftigte erzielen beispielsweise ihr Einkommen in Hotels, Gaststätten und Kultureinrichtungen, die unmittelbar von den Leistungsbausteinen bei Busreisen abhängen.

Alleine durch die Zusatzausgaben von über 81 Millionen Reisenden im Gelegenheits- und über 18 Millionen Bustouristen im Fernverkehr verdienen hierzulande knapp 63.000 Menschen ihren Lebensunterhalt.

Insgesamt hängen von einem Arbeitsplatz bei einem Busunternehmen im Gelegenheitsverkehr rund fünf zusätzliche Arbeitsplätze bei Anbietern von ergänzenden Leistungen und zuliefernden Betrieben ab. Mit Blick auf die direkt oder indirekt von der Branche abhängigen Beschäftigten können zudem 238.000 Vollzeitäquivalente verzeichnet werden.

Deutliche Zuwächse bei Umsätzen und Einkommen

Die Ergebnisse zeigen bei den zentralen Eckdaten eine – zumeist deutlich – positive Entwicklung im Vergleich zur Premierenausgabe der Studie sechs Jahre zuvor. Der Bustourismus in Deutschland erwirtschaftet einen Bruttoumsatz in Höhe von 14,3 Milliarden Euro.

Er stieg von 2009 bis zur aktuellen Studienausgabe mit Werten aus 2015 um 17,1 Prozent. Der Nettoumsatz lag sogar um 19,8 Prozent höher als im Vergleichsjahr. Und für die Einkommen insgesamt konnte eine Steigerung um 20,2 Prozent verzeichnet werden. Durch den Bustourismus entstandene Löhne, Gehälter und Gewinne summieren sich der Untersuchung zufolge auf 6,5 Milliarden Euro im Jahr.

Neu erfasst wurde in der zweiten Auflage der Studie die Wirtschaftsleistung des Fernbussegments mit Fokus auf Fahrgäste mit touristischem Hintergrund. Das Ergebnis: 2015 nutzen insgesamt rund 23,2 Millionen Fahrgäste den Fernlinienbus. Etwa 80 Prozent von ihnen sind als touristisch anzusehen. Alleine durch die Zusatzausgaben von über 18 Millionen Bustouristen im Fernverkehr verdienen hierzulande knapp 63.000 Menschen ihren Lebensunterhalt. Ein Beispiel für die Wirkung: Auf das vergleichsweise junge Verkehrsmittel können 5,5 Millionen Übernachtungen in gewerblichen oder privaten Beherbergungsbetrieben zurückgeführt werden.

Neben dem Gesamtbruttoumsatz von 322 Millionen Euro für die Tickets entstehen pro Fernbustourist und Tag Zusatzausgaben in Höhe von 52,50 Euro für Gastgewerbe, Einzelhandel und die Inanspruchnahme von Dienstleistungen. Sämtliche zusätzlichen Ausgaben dieser Gruppe belaufen sich auf 735 Millionen Euro. Zusätzlich zu dem neu erhobenen Fernbustourismus verzeichnet auch die klassische Bustouristik eine erhebliche Steigerung der Bruttoumsätze.

AUF ZUKUNFT GEBUCHT
Die Tourismuswirtschaft

Tourismuswirtschaft betont die Bedeutung der Branche für den Standort Deutschland

Mit einer Veranstaltung vor dem Reichstagsgebäude in Berlin haben Ende Juni 2017 zahlreiche hochrangige Vertreter der Tourismuswirtschaft gegenüber Parlamentariern auf die Bedeutung ihrer Branche für den Standort Deutschland hingewiesen.

Symbolisch wurden dafür Strandkörbe vor dem Sitz des Deutschen Bundestages aufgestellt, die zum Verweilen und diskutieren vor Ort einluden. Ziel war es, mit den Vertretern der Parteien ins Gespräch zu kommen und für die Bedürfnisse der Tourismuswirtschaft zu demonstrieren.

Gleichzeitig verabschiedeten die beteiligten Verbände und Unternehmen dabei auch die Bundespolitik in die politische Sommerpause – und damit in den Wahlkampf.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Bundeskabinett verabschiedet Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren

Das Bundeskabinett hat Ende Januar 2017 den von Bundesminister Alexander Dobrindt vorgelegten Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes) beschlossen. Kern des Gesetzes ist die rechtliche Gleichstellung von menschlichem Fahrer und Computer. Hoch- oder vollautomatisierte Fahrsysteme dürfen damit künftig die Fahraufgabe selbstständig übernehmen.

Mit dem Gesetz wird eine Rückübernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrer nur dann vorgeschrieben, wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder wenn die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen (z. B. bei einem geplatzten Reifen). Um nachweisen zu können, ob der Fahrer in einer bestimmten Fahrsituation die Fahraufgabe innehatte oder das System, wird der Einsatz eines Datenspeichers („Blackbox“) vorgeschrieben.

Kompromiss im Bundesrat zur Winterreifenpflicht beschlossen – Ausweitung auf Vorderachse abhängig von BASt-Gutachten – Regelung ab Juli 2020

Am 10.03.2017 hat der Bundesrat einen Kompromiss beschlossen, wonach es keine Pflicht zur Ausrüstung der Vorderachse mit Winterreifen geben wird, falls die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu dem Ergebnis kommt, dass eine Erhöhung der Verkehrssicherheit dadurch nicht erreicht wird.

Konkret sieht der Kompromiss vor, dass eine Ausrüstungspflicht mit Winterreifen für die Vorderachse grundsätzlich am 1. Juli 2020 in Kraft tritt. Eine Revisionsklausel besagt jedoch, dass das Bundesverkehrsministerium die Verordnung noch vor dem 1. Juli 2020 anpassen wird, sollte die BASt zu dem Ergebnis kommen, dass eine Ausrüstung der Lenkachse mit Winterreifen nicht notwendig ist.

Die Untersuchungen über die verkehrssicherheitstechnische Notwendigkeit der Ausrüstung der Lenkachse mit Winterreifen werden zwischen Herbst 2017 und Frühjahr 2019 durchgeführt.

53. Änderungsverordnung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Am 19. Oktober ist die 53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in Kraft getreten. Wichtig für Unternehmen im Güterkraftverkehr sind die Änderungen beim Sonn- und Feiertagsfahrverbot und in der Ferienreiseverordnung. Dort werden die Verbote nunmehr beschränkt auf Fahrten mit LKW über 7,5 t zGG und Anhänger hinter LKW „zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten“. Fahrten zu nicht gewerblichen Zwecken (Privatnutzung) unterliegen somit nicht mehr dem Fahrverbot!

Weitere Änderungen: Kraftfahrer, die Einsatzwagen von Rettungskräften und Polizei behindern, müssen nunmehr höhere Geldbußen zahlen. Wer bei stockendem Verkehr etwa auf Autobahnen keine Rettungsgasse für Helfer bildet, muss mit Bußgeld in Höhe von mindestens 200 Euro rechnen. Zuvor betrug das Bußgeld lediglich 20 Euro. Im schwersten Fall werden bis zu 320 Euro fällig, verbunden mit einem Monat Fahrverbot.

Die Änderungsverordnung beinhaltet eine Verschärfung des Handyverbots am Steuer, das vielfach missachtet wird. Für Verstöße werden jetzt 100 Euro statt vorher 60 Euro fällig, weiterhin verbunden mit einem Punkt im Fahreignungsregister. Entsteht durch das Hantieren mit dem Handy am Steuer ein Unfall mit Sachbeschädigung, drohen 200 Euro, zwei Punkte sowie ein Monat Fahrverbot. Das Verbot, das zuvor nur Mobil- und Autotelefone nennt, wurde zudem auf alle Kommunikationsgeräte wie etwa Tablets und Laptops erweitert.

5-jährige Befristung der Fahrerlaubnisklassen C1 und C1E

Eine wesentliche, mit der 11. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) in der FeV vorgenommene Änderung ist die beschränkte Geltungsdauer der Fahrerlaubnisklassen C1 und C1E. Die Geltungsdauer dieser Fahrerlaubnisklassen beträgt demnach nur noch 5 Jahre (§ 23 Abs. 1 S. 2 FeV neue Fassung) und nicht mehr bis zum 50. Lebensjahr.

Mit Inkrafttreten der Änderungen am 28.12.2016 war ursprünglich vorgesehen, dass diese Änderungen für Fahrerlaubnisse gelten, die ab dem 19.01.2013 erteilt worden sind. Für vorher erteilte Fahrerlaubnisse der Klassen C1 und C1E sollte es bei der Erteilung bis zum 50. Lebensjahr bleiben. Diese Regelung hatte zunächst für erhebliche Verunsicherung und in der Folge zu starker Kritik geführt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat dann jedoch im Verkehrsblatt 3/2017 vom 15.Februar 2017 eine Korrektur dieser Übergangsvorschrift vorgenommen. Darin heißt es zu Nr. 11 (§ 23 Abs. 1 S. 2): Mit dieser Regelung werden die Vorgaben von Art. 7 Nr. 2b der Richtlinie 2006/126/EG für Fahrerlaubnisse, die nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung erteilt werden, wortgetreu umgesetzt.

Die Neuregelung des § 23 Abs. 1 S. 2 gilt folglich erst ab dem Inkrafttreten der 11. Verordnung zur Änderung der FeV, folglich erst ab dem 28.12.2016. Bei Fahrerlaubnissen der Klasse C1 und C1E, die vor dem 28.12.2016 erteilt worden sind, bleibt es bei der Befristung bis zum 50. Lebensjahr.

Wegfall der Ortskundeprüfung für Kranken- und Mietwagen

Der Bundesrat hat am 07.07.2017 die 12. Änderung der Fahrerlaubnisverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zugestimmt, wonach unter anderem die Verpflichtung des Ortskundenachweises (Ortskundeprüfung) für Krankentransporte und Mietwagen entfällt.

Zur Begründung heißt es u. a., dass damit auch dem Personalmangel im Krankentransport entgegengewirkt werden soll. Am 23.08.2017 ist die Verordnung im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden. Damit sind die neuen Regelungen seit dem 24.08.2017 gültig und Ortskundeprüfungen für Kranken- und Mietwagenfahrer nicht mehr notwendig.

Eine Besonderheit ist dabei wichtig: Während Miet- und Krankenwagenfahrer, die nicht im Besitz eines gültigen Busführerscheins der Klasse D1 oder D sind, noch die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (ohne Ortskundeprüfung) benötigen, entfällt diese Notwendigkeit für Inhaber eines gültigen Busführerscheins. Dieser berechtigt somit nunmehr auch dazu, Miet- und Krankenwagen zu führen.

2.4. Gefahrgut-, Umwelt- und Abfallrecht

Neuerungen bei den ADR-Regelungen zum Transport von Elektro(nik)-Altgeräten mit Lithiumzellen bzw. -batterien

Mit dem ElektroG II sowie den einschlägigen ADR-Vorschriften ist die Separierung batteriebetriebener Altgeräte und der anschließenden Transport in ADR-konformen Behältnissen vorgeschrieben. Ein Transport in loser Schüttung im Container ist untersagt.

Dies betraf bislang auch diejenigen Gerätearten, die lediglich über eingebaute Lithium-Metall-Batterien (Knopfzellen) verfügen. Das aber bereits eine einzige Knopfzelle den Elektronikschrott zum Gefahrgut machte, erachtete die Wirtschaft als unverhältnismäßig und hat sich im Hinblick auf eine praxisgerechte Lösung dafür ausgesprochen, diese Altgeräte aus dem Anwendungsbereich des ADR herauszunehmen. **Dies ist nun mit der Multilateralen Vereinbarung M303 geschehen**.

Demnach können Altgeräte aus privaten Haushaltungen, die lediglich Lithiumzellen- oder Batterien als Stützbatterien (Knopfzellen) enthalten, nun im Container transportiert werden, vorausgesetzt:

- die enthaltenen Lithiumzellen oder -batterien stellen nicht die Hauptenergiequelle für den Betrieb des Gerätes dar,
- das Gerät selber enthält keine anderen Lithiumzellen oder -batterien, die als Hauptenergiequelle verwendet werden,
- die Lithiumzellen oder -batterien werden durch das Gerät geschützt.

Die angepasste Rechtslage hebt aber die Pflicht zur Separierung von Geräten mit Lithium-Ionen-Akkus (Geräte, die auch ohne Kabel funktionieren) und dessen ADR-konformen Transport nicht auf. Die Ausnahme des Transportes im Container gilt lediglich für Geräte, die nur Knopfzellen (z. B. zum Zweck der Datensicherung) enthalten.

Eine zweite wichtige Änderung gibt es beim Einsatz von Gitterboxen, die heute für den Transport der batteriebetriebenen Geräte meist genutzt werden. Deren Einsatz ist nunmehr nur noch mit einer widerstandsfähigen Innenbeschichtung (z. B. Kunststoffinlay oder Big Bag) erlaubt. Ein Verlust von Ladegut während der Beförderung ist auszuschließen.

Der Regelungsinhalt ist ein Vorgriff auf das ADR 2019. Die Vereinbarung gilt daher vorerst bis zum 31.12.2018 und kommt schon zur Anwendung in den Staaten, die die Vereinbarung unterzeichnet haben.

Neue Entsorgungsfachbetriebe- und Abfallbeauftragtenverordnung

Am 07.12.2016 ist im Bundesgesetzblatt Nr. 58 die Zweite Verordnung zur Fortentwicklung der abfallrechtlichen Überwachung veröffentlicht worden. Bestandteil dieser Veröffentlichung sind

- die neue Entsorgungsfachbetriebe-Verordnung (EfbV) und
- die neue Abfallbeauftragtenverordnung (AbfBeauftrV).

Beide Verordnungen traten am 01.06.2017 in Kraft

Entsorgungsfachbetriebeverordnung

Die neue Entsorgungsfachbetriebeverordnung (EfbV) faßt die zuvor über 20 Jahre hinweg in einer Verordnung und einer Richtlinie (Entsorgergemeinschaftenrichtlinie) gesondert geregelten Bedingungen für die Zertifizierung von Entsorgungsfachbetrieben und die Anerkennung und Tätigkeit von Entsorgergemeinschaften zusammen.

Zudem ist nach der neuen EfbV neben einer Umwelthaftpflichtversicherung für Entsorgungsfachbetriebe auch eine Umweltschadensversicherung Pflicht. Vor dem 20jährigen Erfahrungshorizont der „alten“ EfbV wurden weitere Änderungen wirksam, zudem wird ein bundeseinheitliches elektronisches Fachbetrieberegister entwickelt.

Abfallbeauftragtenverordnung

Die neue Abfallbeauftragtenverordnung löste die aus dem Jahr 1977 stammende Verordnung über Betriebsbeauftragte für Abfall ab und vollzog insbesondere durch die Festlegung der Anlagen, die einen Abfallbeauftragten zu bestellen haben, den zwischenzeitlichen technischen Wandel in der Abfallwirtschaft nach.

Seit dem 01.06. 2017 müssen neben bestimmten Rücknahmesystemen und Herstellern (§ 2 Nr.2 und Nr. 3 Abfallbeauftragtenverordnung) weitere Anlagenbetreiber (immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftiger Anlagen) einen Abfallbeauftragten bestellen.

Die neue Abfallbeauftragtenverordnung enthält auch Anforderungen an die Fachkunde des Abfallbeauftragten (§ 9 Abfallbeauftragtenverord-

nung). Für Abfallbeauftragte, die vor dem 1. Juni 2017 bestellt wurden, gelten die Fachkundeanforderungen nach altem Recht.

Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)

Grundwasser ist in Deutschland die Basis für das Trinkwasser. Doch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung führt unter anderem zu erhöhter Belastung durch Nitrat – ein Thema, das seit Jahren für Zündstoff sorgt und zu einer EU-Klage führte.

Vor diesem Hintergrund ist am 01.08.2017 die neue „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)“ in Kraft getreten. Sie konkretisiert die gesetzlichen Vorgaben der Paragraphen 62 und 63 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Sie löst die bisher geltenden Länderverordnungen ab – beziehungsweise die seit 2010 geltende „Übergangsverordnung“ mit dem gleichen Titel, aber anderem Kürzel (WasgefStAnlV). Im Wesentlichen, werden dabei bereits nach Landesrecht bestehende Verpflichtungen von Anlagenbetreibern zum Schutz der Gewässer im Zusammenhang mit Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vereinheitlicht.

Die AwSV war am 26.02.2014 vom Bundeskabinett verabschiedet und an den Bundesrat weitergeleitet worden. Dieser hatte dem Rechtsvorhaben unter Berücksichtigung bestimmter Maßgaben noch im selben Frühjahr zugestimmt. Insbesondere sollten noch „Anlagen zum Lagern und Abfüllen von Jauche, Gülle und Silagesickersaft und vergleichbaren in der Landwirtschaft anfallenden Stoffen“ mit einbezogen werden, kurz JGS-Anlagen. Außerdem sollten Nachrüstpflichten für Altanlagen berücksichtigt werden.

Einen modifizierten Entwurf zur Verordnung hat der Bundesrat nach seiner Sitzung am 16.03.2016 veröffentlicht. Am 31.03.2016 hat der Bundesrat dem Entwurf der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zugestimmt. Am 21.04.2017 ist die Verordnung im Bundesgesetzblatt (BGBl. I Nr. 22 S. 905) veröffentlicht worden; sie trat zum 01.08.2017 in Kraft.

Die Verordnung regelt alle Anlagen, in denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird. In § 2 Absatz 9 AwSV werden Anlagen als

„selbstständige und ortsfeste oder ortsfest benutzte Einheiten, in denen wassergefährdende Stoffe gelagert, abgefüllt, umgeschlagen, hergestellt, behandelt oder im Bereich der gewerblichen Wirtschaft oder im Bereich öffentlicher Einrichtungen verwendet werden, sofern sie länger als ein halbes Jahr betrieben werden,…“

definiert. Damit erfasst sind somit Anlagen vom privaten Heizölbehälter über Tankstellen, Raffinerien, Galvanikanlagen bis zu Biogasanlagen. Bezugsgröße zur Ermittlung, ob eine Anlage vom Geltungsbereich der AwSV erfasst ist, ist die Gebindegröße. Lediglich Anlagen zum Umschlagen von Versandstücken mit mehr als 200 Kilogramm (gasförmige und feste Stoffe) beziehungsweise 220 Litern (flüssige Stoffe) je Versandstück unterliegen dem Anwendungsbereich und damit den Pflichten der AwSV.

Ein Betreiber, der nicht ausschließen kann, dass er Versandstücke mit mehr als 200 Kilogramm beziehungsweise 220 Litern umschlägt (in der Regel IBC), kann die zuständige Behörde jedoch auf Antrag feststellen lassen, ob der Umfang der wassergefährdenden Stoffe, bezogen auf die gesamte Betriebsdauer der Anlage, unerheblich ist, um sich von seinen Pflichten befreien zu lassen.

Fass- und Gebindelager sind Lageranlagen für ortsbewegliche Behälter und Verpackungen, deren Einzelvolumen 1,25 Kubikmeter (1250 Liter) nicht überschreitet. Dabei ist „Lagern“ das Vorhalten von wassergefährdenden Stoffen zur weiteren Nutzung, Abgabe und Entsorgung.

Hierbei gibt es keine 24-Stunden-Regelung wie im Gefahrstoffrecht. Fass- und Gebindelager müssen über eine Rückhalteeinrichtung mit einem Rückhaltevolumen verfügen, das vom

maßgebenden Volumen der Anlage abhängt. Als maßgebendes Volumen ist die Summe der Rauminhalte aller Behälter und Verpackungen anzusetzen, für die das Lager ausgelegt ist.

Bei Fass- und Gebindelagern für ortsbewegliche Behälter und Verpackungen mit einem Einzelvolumen von bis zu 20 Litern ist eine dichte Fläche ohne definiertes Rückhaltevolumen ausreichend, sofern ausgetretene wassergefährdende Stoffe schnell aufgenommen werden können.

Unabhängig von der Wassergefährdungsklasse sind außerhalb von Schutzgebieten oberirdische Anlagen mit einem Volumen von weniger als 220 Liter flüssige Stoffe oder weniger als 200 kg gasförmige oder feste Stoffe von den Anforderungen der Verordnung ausgenommen.

Betreiber haben eine Anlagendokumentation zu erstellen und die Anlage außerdem einer Gefährdungsstufe, abhängig von Volumen (flüssige Stoffe) /Masse (gasförmige und feste Stoffe) der Anlage sowie der Wassergefährdungsklasse zuzuordnen. An diese sind weitere Anforderungen geknüpft (§ 39 AwSV).

Bestandsanlagen müssen nicht nachgerüstet werden. Aufgrund einer Sachverständigenprüfung kann die zuständige Behörde jedoch verlangen, festgestellte Abweichungen beheben zu lassen, sofern dies verhältnismäßig ist.

Gewerbeabfallverordnung

Zum 01.08.2017 trat die neue Gewerbeabfallverordnung in Kraft und mit ihr viele neue Anforderungen an Erzeuger, Besitzer und Behandler von gewerblichen Siedlungsabfällen und bestimmten Bau- und Abbruchabfällen.

Auch wenn der Leistungs- und Pflichtenkatalog an Vorbehandlungsanlagen mit den geforderten Verwertungs- und Recyclingquoten erst zum Januar 2019 greift, begannen Verwerter und Entsorger schon im Berichtsjahr, den Status Quo und die Notwendigkeit weiterer Anpassungen von Anlagen an die Anforderungen der Verordnung zu prüfen.

ORR Dr. Jean Doumet, BMUB, auf der bvse-Tagung zur Gewerbeabfallverordnung Ende Juni 2017 in Bonn

Im Rahmen des Erfüllungsaufwandes zur Umsetzung der neuen Vorschriften schätzt das Bundesumweltministerium einen jährlichen Kosten-Mehraufwand von ca. 16 Millionen Euro.

Dieser wird hauptsächlich der Getrenntsammlung, bzw. der Zuführung zu einer Vorbehandlung, anstelle einer energetischen Verwertung zuzuschreiben sein, so die Auffassung des Bundesumweltministeriums. Hinzu rechne der Gesetzgeber noch einmal rund 192 Millionen Euro für den einmaligen Umstellungsaufwand, den er fast ausschließlich für die Umsetzung der neuen Anforderungen an die Vorbehandlung einkalkuliert.

Entsorgung HBCD-haltiger Styroporabfälle – Rechtsänderungen seit 01.08.2017

Im Bundesgesetzblatt wurde am 24.07.2017 die Verordnung zur Überwachung von nicht gefährlichen Abfällen mit persistenten organischen Schadstoffen und zur Änderung der Abfallverzeichnis-Verordnung veröffentlicht, die am 01.08.2017 in Kraft getreten ist.

Die Verordnung besteht aus drei Artikeln, mit denen jeweils eine Verordnung geändert wurde. Dabei handelt es sich um die POP-Abfall-

Überwachungs-Verordnung (POP-Abfall-ÜberwV), die Abfallverzeichnis-Verordnung und die Verordnung zur Änderung der Abfallverzeichnis-Verordnung vom 22.12.2016. Die wesentlichsten Punkte der Neuregelungen betrafen die Entsorgung sogenannter HBCD-haltiger Abfälle aus dem Baubereich bzw. aus der Abfallbehandlung.

Für die Entsorgung der o. g. Abfälle ergeben sich nunmehr folgende Konsequenzen: Ein Großteil dieser Abfälle unterliegen laut der neuen Verordnung trotz Einstufung als nicht gefährlicher Abfall einer Nachweis- und Registerpflicht. Diese muss analog zur Nachweis- und Registerpflicht für gefährliche Abfälle auf elektronischem Wege erfolgen. POP-Abfälle, die eine oder mehrere gefahrenrelevante Eigenschaften aufweisen, sind als gefährliche Abfälle einzustufen und demnach nach den Regularien für gefährliche Abfälle zu entsorgen. Für HBCD-haltige Polystyrolabfälle, die unter die POP-Abfall-ÜberwV fallen, besteht in Berlin und Brandenburg keine Andienpflicht nach den Sonderabfallentsorgungsverordnungen der Länder Berlin und Brandenburg (SAbfEV/SoAbfEV). Diese Abfälle können demzufolge auch in anderen Bundesländern entsorgt werden, soweit die Vorschriften der POP-Abfall-ÜberwV bzw. der EU-POP-VO eingehalten werden.

Hintergrund: Im Oktober 2016 waren Styroporplatten, die HBCD enthalten, wegen europäischer Vorgaben als gefährlicher Abfall eingestuft worden.

Sie durften deshalb nicht mehr zusammen mit anderen Bauabfällen, sondern nur mit Sondergenehmigung verbrannt werden. Seitdem geriet die Entsorgung erheblich ins Stocken, da viele Müllverbrennungsanlagen die erforderliche Sondergenehmigung nicht besaßen. Die wenigen Anlagen mit Genehmigung verlangten sehr hohe Vergütungen. Dies verursachte deutschlandweit Engpässe bei der Entsorgung und Probleme für viele Hausbesitzer und Sanierungsfirmen.

Auf Anregung des Bundesrates wurde die Einstufung von HBCD als gefährlicher Abfall Ende Dezember 2016 befristet für ein Jahr ausgesetzt, um den akuten Entsorgungsengpass zu lindern. Danach haben sich die Fachgremien von Bund und Ländern auf rechtskonforme und bundeseinheitliche Entsorgungsvorschriften geeinigt. Diese enthalten auch Anforderungen an den Nachweis der ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung oder gemeinwohlverträglichen Beseitigung.

2.5. Arbeits- und Sozialrecht

Änderung des Fahrpersonalgesetzes: regelmäßige Wochenruhezeit im Fahrzeug nicht mehr zulässig

Am 25.05.2017 ist mit Änderung des Fahrpersonalgesetzes eine Regelung in Kraft getreten, welche das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit (45-Stunden-Ruhezeit) im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit als Ordnungswidrigkeit qualifiziert. Bei Zuwiderhandlungen droht neben der Verhängung von Bußgeldern gegenüber Fahrer und Unternehmer auch die Untersagung der Weiterfahrt bis die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit vollständig an einem Ort mit geeigneter Schlafmöglichkeit nachgeholt wurde.

Das Gesetz enthält keine genaue Spezifikation, wie geeignete Schlafmöglichkeiten beschaffen sein müssen. Es ist davon auszugehen, dass die Anforderungen in der Regel von allen Hotels, Motels und Pensionen erfüllt werden. Auch andere Räumlichkeiten in vorhandenen Gebäuden (z.B. angemietete Wohnungen), kommen grundsätzlich als geeignete Schlafmöglichkeiten in Betracht.

Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Mit der Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Bundesgesetzblatt I vom

17.08.2017) wurde die „Urlaubsbescheinigung“ neu geregelt und eine weitgehende redaktionelle Anpassung der Fahrpersonalverordnung (FPersV) an die Terminologie der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr nachvollzogen:

Durch die Neuregelung sind Kraftfahrer nunmehr verpflichtet, neben den Lenk- und Ruhezeiten auch Arbeitszeiten, einschließlich der Bereitschaftszeiten, unterscheidbar aufzuzeichnen. Krankheits- oder Urlaubszeiten sowie Zeiten, in denen aus anderen Gründen kein nachweispflichtiges Fahrzeug gelenkt wurde, sind durch manuelle Nachträge zu erfassen. Eine Bescheinigung des Unternehmers über solche Tage kann nur noch in Ausnahmefällen akzeptiert werden, wenn ein manueller Nachtrag technisch nicht möglich ist oder einen besonders hohen Aufwand bei der Eingabe erfordert.

Rentenversicherung - Neuregelungen durch das Flexirentengesetz

Das „Gesetz zur Flexibilisierung des Übergangs vom Erwerbsleben in den Ruhestand und zur Stärkung von Prävention und Rehabilitation im Erwerbsleben“ (Flexirentengesetz) ist in weiten Teilen zum 01.01.2017 in Kraft getreten.

Wesentliche Regelungen des Flexirentengesetzes sind:

1. *Flexibilisierung von Teilrenten und Hinzuverdienst*

   Bei der Beschäftigung von Altersrentnern ist im Hinblick auf den Hinzuverdienst darauf zu achten, ob im jeweiligen Fall die Regelaltersgrenze bereits erreicht ist oder nicht. Denn ab Erreichen der Regelaltersgrenze kann ein beschäftigter Altersrentner unbeschränkt hinzuverdienen.

   Vor Erreichen der Regelaltersgrenze sind gesetzliche Beschränkungen beim Hinzuverdienst zu beachten. Die Regelaltersgrenze ist die Altersgrenze, ab der eine Regelaltersrente aus der gesetzlichen Renteversicherung bezogen werden kann. Sie wird für nach dem 31. Dezember 1946 Geborene schrittweise auf 67 Jahre angehoben.

   Schon vor diesem Zeitpunkt können bei der gesetzlichen Rentenversicherung Versicherte abhängig von der Erfüllung individueller Voraussetzungen vorgezogene Renten beziehen (z.B. Altersrente für langjährig Versicherte, Altersrente für schwerbehinderte Menschen u.a.).

   Beschäftigte, die eine solche vorgezogene Altersrente in voller Höhe beziehen (wollen), können maximal 450 Euro monatlich hinzuverdienen (zzgl. zweimaliges Überschreiten um das Doppelte im Kalenderjahr möglich). Abhängig vom Hinzuverdienst wird die Altersrente in voller Höhe - als sog. Vollrente - oder vermindert - als Teilrente - gezahlt. Steigt der Hinzuverdienst, sinkt der Anteil der Rentenzahlung auf eine Teilrente oder kann u.U. sogar ganz entfallen.

   Zuvor sah das Teilrentensystem starre Stufen in Form einer Zwei-Drittel-Teilrente, einer Ein-Halb- oder einer Ein-Drittel-Teilrente vor. Der zulässige Hinzuverdienst berechnete sich aus gesetzlich festgelegten Hinzuverdienstfaktoren, der monatlichen Bezugsgrösse und individuell erzielten Entgeltpunkten.

   Die Neuregelungen des Flexirentengesetzes bringen nun eine Flexibilisierung des bisherigen gestuften Teilrentensystems nebst Hinzuverdienstgrenzen seit 01.07.2017 mit sich. So kann ein Beschäftigter eine in der Höhe frei wählbare Teilrente beantragen. Dies muss jedoch mindestens 10 Prozent der Vollrente betragen.

   Die einheitliche Hinzuverdienstgrenze beträgt dann 6.300 Euro im Jahr. Bis zu dieser Höhe bleibt der Hinzuverdienst bei vorgezogenem Rentenbezug also anrechnungsfrei.

   Bei Überschreitung dieser Hinzuverdienstgrenze erfolgt eine Kürzung der Teilrente.

2. *Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung*

Die Neuregelungen ab 01.01.2017 sehen unter anderem Änderungen bei der gesetzlichen Rentenversicherung von beschäftigten Altersrentnern vor. Maßgeblicher Zeitpunkt ist dabei das Erreichen der Regelaltersgrenze, d.h. der Zeitpunkt zu dem die von 65 sukzessive auf 67 Jahre ansteigende Regelaltersrente bezogen werden kann.

a) *Vor Erreichen der Regelaltersgrenze*

Bislang bestand für diejenigen beschäftigten Rentner, die eine Altersvollrente (mit Abschlägen) bezogen, Versicherungsfreiheit in der gesetzlichen Rentenversicherung. Arbeitgeberbeiträge hingegen waren – aus Wettbewerbsgründen - auch für beschäftigte Rentner abzuführen. Diese wirkten sich für den beschäftigten Rentner jedoch nicht leistungserhöhend in der Rentenversicherung aus.

Die Neuregelungen des Flexirentengesetzes sehen nun Rentenversicherungspflicht bis zum Erreichen der Regelaltersgrenze auch für die beschäftigten Altersrentner vor. Dabei führen die entrichteten Beiträge beider Seiten zum Erwerb zusätzlicher Rentenanwartschaften. Teilrentner waren schon nach bisheriger Rechtslage versicherungspflichtig in der gesetzlichen Rentenversicherung.

b) *Nach Erreichen der Regelaltersgrenze*

Rentenversicherungsfreiheit für beschäftigte Altersvollrentner tritt entsprechend der Neuregelung erst ab dem Folgemonat des Erreichens der Regelaltersgrenze ein. Auf diese Rentenversicherungsfreiheit kann seitens des Arbeitnehmers verzichtet werden, um zusätzlich Rentenanwartschaften zu erwerben. Der Verzicht auf die Rentenversicherungsfreiheit ist dem Arbeitgeber gegenüber schriftlich zu erklären. Der Verzicht gilt nur beschäftigungsbezogen, d.h. wirkt nur für die Beschäftigung beim jeweiligen Arbeitgeber und ist für die Dauer der Beschäftigung bindend. Er wirkt ab dem Zeitpunkt seiner Erklärung in die Zukunft.

3. *Befristete Aussetzung des Arbeitgeberbeitrags zur Arbeitslosenversicherung*

Nach Erreichen der Regelaltersgrenze waren und sind Arbeitnehmer in der Arbeitslosenversicherung versicherungsfrei. Arbeitgeber jedoch hatten in der Vergangenheit Beiträge zur Arbeitslosenversicherung auch für solche Beschäftigte abzuführen, die die Regelaltersgrenze erreicht hatten. Mit dem Ziel der Steigerung der Attraktivität der Beschäftigung Älterer sieht das Flexirentengesetz nun einen vorläufigen Wegfall dieser Beitragspflicht vor.

Diese Regelung ist - zum Zwecke der Erprobung - zeitlich begrenzt bis zum 31. Dezember 2021

4. *Ausgleichzahlungen für Rentenminderung bei vorgezogenen Altersrenten*

Bestimmte Altersrenten können ab Erreichen einer geburtsjahrspezifischen Altersgrenze vorzeitig bezogen werden, sofern die versicherungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür erfüllt sind.

So ein vorzeitiger Bezug ist z.B. möglich bei Altersrenten für langjährig Versicherte (mind. 35 Jahre Wartezeit) oder aber bei Altersrente für schwerbehinderte Menschen. Bei einem solchen vorzeitigen Bezug wird die Rente mit Abschlägen von 3 Prozent pro Monat des vorzeitigen Bezugs belegt. Die Rentenminderung wirkt sodann dauerhaft für die Zeit des Leistungsbezugs.

Allerdings ist es möglich, die Rentenabschläge durch Ausgleichszahlungen an die Rentenversicherung im Vorfeld des vorgezogenen Rentenbezugs teilweise oder sogar voll zu vermeiden.
Bislang war die Leistung von Ausgleichszah-

lungen ab dem 55. Lebensjahr möglich. Diese Altersgrenze wurde ab 01.07.2017 auf 50 Jahre gesenkt. Je Kalenderjahr sind zwei Teilzahlungen möglich.

2.6. Handels-, Steuer- und Abgabenrecht

ADSp 2017

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 01.01.2017 unverbindlich empfehlen.

Reform der Insolvenzanfechtung verabschiedet und in Kraft gesetzt

Der Bundestag hat in seiner Sitzung vom 15. Februar 2017 die Reform der Insolvenzanfechtung in zweiter und dritter Lesung verabschiedet. Das Insolvenzanfechtungsrecht hat sich demnach in folgenden Punkten geändert:

- Der Anfechtungszeitraum für Deckungshandlungen nach § 133 InsO (Bezahlung von erbrachten Lieferungen und Leistungen) wurde von 10 auf 4 Jahre reduziert. In diesen Fällen wird zudem nicht mehr an die Kenntnis der „drohenden“, sondern an die „tatsächlich eingetretene“ Zahlungsunfähigkeit angeknüpft.

- Hat der Gläubiger dem Schuldner Zahlungserleichterungen oder einen Zahlungsaufschub gewährt, wird zukünftig vermutet, dass der Schuldner eine etwaige Zahlungsunfähigkeit nicht kannte (§ 133 Abs. 3 InsO n.F.). Entgegen der vorherigen Rechtslage muss nunmehr der Insolvenzverwalter den Beweis führen, dass der Insolvenzgläubiger von der Zahlungsunfähigkeit Kenntnis hatte. Welche Anforderungen die Rechtsprechung zukünftig an die Beweislast des Insolvenzverwalters stellt, ist abzuwarten.

  Da der Insolvenzverwalter ein subjektives Element (Kenntnis des Gläubigers) beweisen muss, wird dies nur unter Bezugnahme auf äußere Tatsachen möglich sein. Insoweit ist nicht auszuschließen, dass die bisherige Rechtsprechung des BGH, nach der bestimmte äußere Indizien (bspw. mehrfache Mahnungen, Vereinbarung von Ratenzahlung weil sonst Verbindlichkeiten nicht erfüllt werden können etc.) als Beweis für die Kenntnis ausreichen.

- So genannte Bargeschäfte (§ 143 InsO) sind nur noch anfechtbar, wenn der Insolvenzgläubiger erkannt hat, dass sein Schuldner unlauter handelte. Für Arbeitsentgelt wurde der Zeitraum für das Vorliegen von Bargeschäften auf bis zu 3 Monate festgeschrieben (§ 142 Abs.2 InsO n.F.), so dass Arbeitseinkommen gegen mögliche Anfechtungen nunmehr besser geschützt ist.

- Schließlich sind Verzugszinsen auf Anfechtungsansprüche nicht mehr ab dem Zeitpunkt der Eröffnung des Insolvenzverfahrens, sondern erst ab Verzugseintritt zu zahlen.

Die Änderungen sind am 05.04.2017 in Kraft getreten. Damit finden die neuen Vorschriften auf ab dem 05.04.2017 eröffnete Insolvenzverfahren Anwendung.

Mess- und Eichrecht: Verwendung gespeicherter Tara-Gewichtswerte wieder zulässig

In seiner Sitzung am 07.07.2017 hat der Bundesrat beschlossen, § 26 Absatz 2 Satz 2 der Mess- und Eichverordnung (MessEV) aufzuheben, der verlangt, dass die Bestimmung des Taragewichts unmittelbar vor oder nach der Wägung eines beladenen Kraftfahrzeugs erfolgen muss.

Diese Regelung hatte in der Praxis, beispielsweise durch längere Standzeiten, Investitionen für zusätzliche Waagen, etc. zu erheblichen Problemen geführt und war vom Transportgewerbe und der Entsorgungswirtschaft massiv kritisiert worden.

Nach dieser Änderung sollen die jeweiligen Vertragspartner selbst entscheiden können, ob sie im Einzelfall eine aktuelle Tara ermitteln wollen (z.B. stark verschmutzter LKW, besonders hochwertige Ladung, erstmaliger Verkaufskontakt oder lange zurückliegende Leer-Verwiegung).

3. Tätigkeit der Innung 2017

3.1. Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region

Die Metropolenregion Berlin-Brandenburg ist inzwischen zu einer der am dynamischsten wachsenden Regionen geworden. Die stellt die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsorganisation vor spürbar wachsende Herausforderungen. Insoweit prägen die Themen inzwischen sehr deutlich die gewerbepolitische Arbeit der Innung in Berlin und Brandenburg. Zu nennen sind hier in erster Linie Fragestellungen zum Zustand und dem Erhalt der Straßeninfrastruktur, zur Verkehrsentwicklung und -organisation, zu Umweltthemen wie Luftreinhaltung und Lärmminderung sowie zur Verkehrssicherheit. Zahlreiche dieser Themen bilden auch Schwerpunkte der Mitgliederbetreuung. In diesem Bericht soll und kann nur exemplarisch auf einzelne Aspekte eingegangen werden.

Unternehmen in der Hauptstadtregion verlangen Vorrang für den Wirtschaftsverkehr

Die Wirtschaft in Berlin und Brandenburg hat die Politik aufgefordert, in der Verkehrspolitik den Belangen der Unternehmen Vorrang einzuräumen. Die Unternehmen können nur für Wertschöpfung und neue Arbeitsplätze sorgen, wenn sie ihre Kunden schnell und zuverlässig erreichen und die Logistik funktioniert. Das wird aber in Berlin zunehmend zum Problem. Deshalb brauchen wir mehr Infrastruktur, Investitionen und Innovationen, so der Tenor einer gemeinsamen Pressekonferenz von Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg (UVB), Bauindustrieverband und Fuhrgewerbe-Innung Anfang Juli 2017.

Die Verbände verlangten ein abgestimmtes Gesamtkonzept für den Verkehr in der Hauptstadt, das der dynamischen Entwicklung gerecht werde. *„Die Lebensadern Berlin müssen leistungsfähiger werden, weil das Bedürfnis nach Mobilität zunimmt. Investitionen und Erweiterungen aufzuschieben bedeutet, ein Tempolimit für das Wachstum zu verhängen“*, hieß es in der Pressemitteilung.

Es sei von der Politik zu kurz gedacht, zunächst nur ein Gesetz für den Radverkehr zu verabschieden und erst dann das Gesamtsystem in den Blick zu nehmen. *„Wir müssen jeden Verkehrsträger individuell stärken. Nur dann gibt es weniger Staus oder überfüllte Busse und Bahnen. Ein besserer Verkehrsfluss senkt auch die Emissionen.“*

In einem Gutachten, das die Beratungsgesellschaft **regionconsult** im Auftrag der Unternehmensverbände erstellt hatte, rieten die Fachleute, neben dem Ausbau der Kapazitäten

intensiver neue Mobilitätstechnologien einzusetzen und die Elektromobilität zu stärken. Auch City-Logistik-Hubs mit angeschlossenen Fahrdiensten für den innerstädtischen Warenverkehr seien eine Chance.

Zudem müsse die Verknüpfung von Auto, Fahrrad und öffentlichem Verkehr besser werden, etwa durch mehr Park-and-Ride-Plätze am Stadtrand, heißt es in der Expertise.

Die augenblickliche undifferenzierte Kritik am Dieselmotor in der öffentlichen Debatte darf nicht fortgeführt werden. Bloßes Verhängen von Fahrverboten verkennt die Komplexität der Thematik, kritisierte die Fuhrgewerbe-Innung bei dieser Veranstaltung. *„Der Dieselantrieb im schweren Nutzfahrzeug- und im Reisebus-Segment wird in den nächsten Jahren nicht ohne weiteres ersetzbar sein. Zudem benötigen die Unternehmen Planungs- und Investitionssicherheit. Fahrverbote für Fahrzeuge, die gerade einmal zwei bis drei Jahre alt sind, wären unverhältnismäßig und kämen schon einer Enteignung nahe.“*

Dem Senat bot die Wirtschaft ihre Unterstützung bei der Arbeit am Verkehr der Zukunft an.

Lastenfahrräder im städtischen Güterverkehr auf der letzten Meile – Vision und Wirklichkeit

„Die Koalition wird ein neues Konzept für den Wirtschaftsverkehr (Citylogistikkonzept) erarbeiten. Innerstädtische Transporte sollen nach Möglichkeit gebündelt und auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Dazu gehört die Entwicklung von ¸Urban Hubs´ und die Belieferung auf der ¸letzten Meile´ mit Lastenfahrrädern, …“ – das haben die Parteien der Regierungskoalition der gegenwärtigen Berliner Landesregierung in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt.

Doch wie realistisch und effizient ist der Einsatz von Lastenrädern im städtischen Güterverkehr tatsächlich? Gibt es nennenswerte Verlagerungsmöglichkeiten? Kann der Einsatz von LKW und anderen Kraftfahrzeuge in spürbaren Umfang durch den Einsatz von Lastenrädern ersetzt werden?

Mit diesen Fragestellungen haben sich vor dem Hintergrund der gegenwärtig stattfindenden Überarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts für das Land Berlin die Branchenverbände Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und Verband Verkehr und Logistik Berlin-Brandenburg e. V. beschäftigt.

In einer Ende September 2017 im Rahmen einer Pressekonferenz vorgestellten Filmdokumentation wird anhand einiger Beförderungssegmente beispielhaft analysiert, ob und in welchem Umfang das Lastenfahrrad als Alternative für den städtischen Güterverkehr geeignet ist. Ausgewählte Segmente sind dabei Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste), Stückgut-, Baustoff-, Abfalltransporte sowie Umzüge.

Der Film vermittelt anschaulich, dass lediglich im Bereich der KEP-Dienste nennenswerte Möglichkeiten bestehen, bislang mit Kraftfahrzeugen durchgeführte Beförderungen durch Transporte mit Lastenrädern zu substituieren. Schon im Stückgutbereich lassen Beschaffenheit, Größe und/oder Gewicht der Sendungen die Verlagerung lediglich im unteren einstelligen Prozentbereich als realistisch erscheinen.

Keinerlei Verlagerungspotentiale bieten die Transportsegmente Baustoff-, Abfall- und Sekundärrohstofftransporte, Umzüge und Neumöbelbeförderungen. Allein die in Berlin zugelassenen LKW aller Gewichtsklassen erbringen werktäglich geschätzt rund 200.000 Fahrten. Hinzu kommen die in der Ver- und Entsorgung von Berlin zum Einsatz kommenden LKW aus Brandenburg und – in deutlich geringerem Umfang – aus anderen Bundesländern.

Im Ergebnis ist festzuhalten: Lastenfahrräder können in hochverdichteten Innenstadtlagen bei kurzen Transportdistanzen, ausreichend geeigneter Infrastruktur und bestimmten verkehrsorganisatorischen Rahmenbedingungen eine sinnvolle Ergänzung im KEP- und Stückgutbereich sein, werden jedoch das gesamte

LKW-Aufkommen im Stadtverkehr nur minimal reduzieren. In Anbetracht der aktuellen Arbeitsmarktsituation sind zudem die Fragestellungen, ob sich ausreichend Interessierte für eine solche Tätigkeit finden lassen und ob der Kunde bereit ist, die deutlich höheren Personalkosten für derartige Beförderungen in Gestalt höherer Preise zu akzeptieren, in die Bewertung einzubeziehen.

Im Rahmen der Pressekonferenz wurde zudem herausgearbeitet, dass weitere wesentliche Fragestellungen ebenfalls noch offen sind bzw. erst am Anfang ihrer Bearbeitung stehen. So ist der Haftpflichtversicherungsschutz nahezu unreglementiert, da es – im Gegensatz zum Pflichtversicherungsschutz bei Kraftfahrzeugen – für Fahrräder keinerlei gesetzliche Versicherungsregeln gibt. Auch die berufsgenossenschaftlichen Unfallpräventionsvorschriften befinden sich gerade erst im Anfangsstadium ihrer Erarbeitung.

Für die politischen Verantwortungsträger in der Hauptstadt kann das nur heißen, im Dialog mit allen Beteiligten realistische Ziele für den Einsatz zu erarbeiten und an deren Erreichung zu arbeiten. Pauschalziele mit unrealistischen Erfolgsaussichten sollten vermieden werden!

Runder Tisch Mobilität und Verkehr

Zu drei weiteren Zusammenkünften und Workshops trafen sich die Mitglieder des „Runden Tischs Mobilität und Verkehr“ im Jahr 2017 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 Veranstaltungen 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.

Mobilitätsgesetz und Mobilitätsbeirat in Berlin

Im Koalitionsvertrag der Regierungskoalition von Berlin für die Legislaturperiode 2016 – 2021 ist verankert, bis Ende 2017 ein Mobilitätsgesetz zu entwickeln, das die „Mobilitätswende“ einleiten, den Umweltverbund, den Fahrrad- und Fußverkehr stärken und das bisherige ÖPNV-Gesetz integrieren soll. Für die Innung war und ist es Aufgabe, gemeinsam mit anderen Organisationen der Wirtschaft in diesem Prozeß die Belange des Wirtschaftsverkehrs zu vertreten.

Mitte 2017 wurde ein erster Entwurf des Gesetzes vorgelegt, parallel wurde mit dem Mobilitätsbeirat ein Gremium installiert, das den weiteren Gesetzgebungsprozeß aktiv begleitet. Auch in diesem Beirat ist die Innung durch Geschäftsführer Gerd Bretschneider repräsentiert.

In einer ersten umfangreichen Stellungnahme bewertete die Innung den vorgelegten Gesetzentwurf kritisch, konnte aber konstatieren, dass dem Wirtschaftsverkehr eine hohe Priorität eingeräumt wurde. Details zum Wirtschaftsverkehr sollten dem zur Überarbeitung anstehenenden Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept vorbehalten bleiben, auf das der Gesetzentwurf zunächst lediglich Bezug nahm.

Das Gesetzgebungsverfahren wurde im Berichtsjahr nicht mehr abgeschlossen, Ende 2017 allerdings wurde ein grundlegend überarbeiteter zweiter Gesetzentwurf vorgelegt, in den zahlreiche Anregungen aus den verschiedenen Stellungnahmen eingeflossen sind, auch waren zahlreiche Kritikpunkte aufgegriffen worden, u.a. den Wirtschaftsverkehr betreffend.

Workshop zur EfbV-Umsetzung im Haus der Fuhrgewerbe-Innung

In Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hatte die von der Innung gewerbepolitisch betreute Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. für den 13.03.2017 die in Berlin anerkannten Entsorgergemeinschaften und technischen Überwachungsorganisationen zu einem Workshop in die Geschäftsstelle der Fuhrgewerbe-Innung eingeladen, bei dem Fragestellungen zur Umsetzung der ab 01.06.2017 geltenden neuen Entsorgungsfachbetriebeverordnung (EfbV) erörtert wurden. Dabei ging es um Anpassungen bei Satzungen, Überwachungsverträgen und Überwachungsverfahren, aber auch die Erstellung der an den Vorgaben der EfbV auch darstellerisch festgelegten Zertifikate.

Alle Workshopteilnehmer bedauerten, dass die Vollzugshilfe der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall noch nicht einmal als Entwurf verfügbar ist, so dass gerade auf Seiten der Zertifizierer vermeidbare Mehrarbeit befürchtet wurde, wenn möglicherweise bestimmte Fragestellungen nach Veröffentlichung der LAGA-Vollzugshilfe anders zu bewerten sind, als damals absehbar. Zu befürchten war ferner, dass diese Arbeitshilfe noch nicht einmal zum Datum des Inkrafttretens der neuen EfbV vorliegt, die Entsorgergemeinschaften und Technischen Überwachungsorganisationen ihre Regelwerke aber bereits auf die neue EfbV anpassen mußten.

Kritisiert wurde ferner, dass mit der verlängerten Übergangsvorschrift für die Einrichtung des bundesweiten elektronischen Fachbetrieberegisters die Zertifizierer die teilweise sehr umfangreichen Datenerfassungen für die Erstellung der Zertifikate zweimal vornehmen müssen, einmal ab 01.06.2017 für die neuen Zertifikate, einmal nach Fertigstellung des elektronischen Registers in dieses.

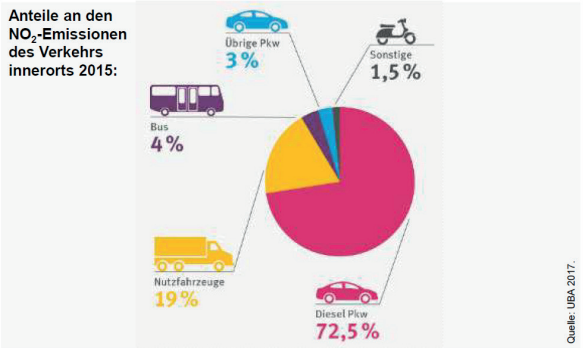
3.2. Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung

Mitgliederversammlung 2017

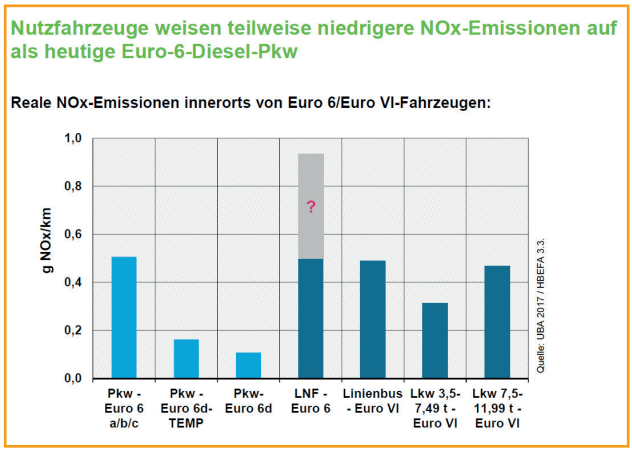
In rund 80 deutschen Städten – darunter in Berlin – gibt es Probleme, den geltenden Schadstoffgrenzwert für Stickoxide einzuhalten, mit anteiligen 19 % bzw. 4 % der Emissionen allerdings sind LKW und Busse hierfür nur unterdurchschnittlich ursächlich beteiligt.

Dies sind die wesentlichsten Aussagen aus dem Vortrag von Martin Schmied, Leiter der Abteilung I 3 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“ des Umweltbundesamtes, Dessau, im öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung der Innung am 02.12.2017 im Berliner Hotel Novotel am Tiergarten.

Hauptverursacher der verkehrsbedingten NO_2-Emissionen in Städten ist der Diesel-Pkw



Im Mittelpunkt der Vortrags- und Diskussionsveranstaltung stand „Die Zukunft des Dieselmotors“, Ausgangspunkte waren die politischen Diskussionen um Schadstoffemissionen und Abgasmanipulationen sowie mögliche Fahrverbote für Dieselfahrzeuge. Zwar müsse es – so Schmied weiter im Verlaufe seines Vortrags – perspektivisch Alternativen zum fossilen Diesel auch im Nutzfahrzeugsegment geben, das bedeute jedoch nicht zwangsläufig das Ende des Verbrennungsmotors.



Vor dem Hintergrund der Klimaziele gehe es nicht allein um die Schadstoff-, namentlich die Stickoxidemissionen, sondern vor allem um den CO2-Ausstoß im Verkehrssektor.

Diese Thematik griff auch Dr. Martin Koers, Leiter Abteilung Wirtschafts- und Klimaschutzpolitik des Verbandes der Automobilindustrie, in seinem Vortrag auf. Zunächst bezog er die Fragestellungen zur Stickoxidproblematik in seine Ausführungen ein, ging dann aber auch auf die ökologischen industriepolitischen Facetten der Diskussion um den Dieselantrieb ein.

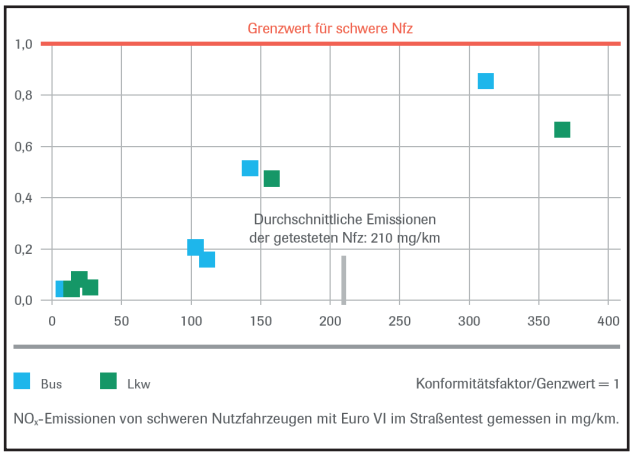


Abb. Quelle: ICCT/VTT/VDA

Er erinnerte auch an die deutlichen Verbesserungen der Schadstoffbelastung in Städten seit Einführung der Euro-Normen für Kraftfahrzeuge und regte eine Versachlichung der Diskussion an.

Die mediale Diskussion - so seine Bewertung – ließe manchmal den Eindruck entstehen, die Stadtluft sei so schadstoffbelastet, dass sie für die Atmung nicht mehr geeignet ist.

In der anschließenden Podiumsdiskussion unter der Moderation von Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider diskutierten außer den Vortragsgästen Stefan Klatt (MAN Truck & Bus), Manfred Kuchlmayr (IVECO), Bernhard Lemmé (NENN Entsorgung) und Hans-Jörg Schulze (HARU Reisen) zur Thematik vertiefend weiter. Dazu zählten auch Möglichkeiten für die Nutzung alternativer Antriebe, wobei insbesondere die Innungsunternehmer Lemmé und Schulze betonten, dass beim Einsatz von Alternativen die gleichen Leistungsmaßstäbe wie beim Diesel anzulegen sein werden. Eine Auffassung, der sich auch Mitglieder und Gäste der Versammlung anschlossen, die sich rege an der Diskussion beteiligten.

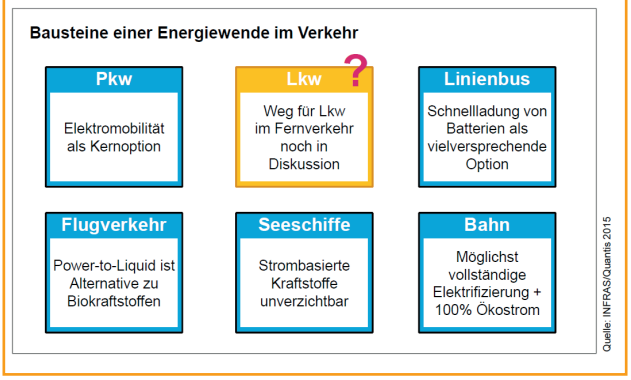
Im ersten Teil der diesjährigen Mitgliederversammlung, an der insgesamt – wie schon traditionell – rund 150 Mitglieder und Gäste teilnahmen, standen satzungsgemäße Aufgaben – Geschäftsbericht von Vorstand und Geschäftsführung, Jahresrechnung, Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung.

Der öffentliche Teil begann mit der Vorstellung des gemeinsam mit dem Verband Verkehr und Logistik Berlin-Brandenburg erstellten Films **„Lastenfahrräder im städtischen Güterverkehr auf der letzten Meile – Vision und Wirklichkeit“.**

Es schloss sich das Grußwort von Dr. Herrmann Malek an, war doch die Dr. Malek Software GmbH aus Dresden im vergangenen Jahr exklusive Unterstützerin der Veranstaltung, der somit ein besonderer Dank galt.

Für das Thema zur Zukunft des Dieselmotors gab es so viel Interesse, dass es offenbar nicht störte, dass der Innungsvorsitzende Ulrich Schulz erst mit 40 Minuten Verspätung zum gemeinsamen Mittagsbuffet einlud, mit dem die Versammlung auch 2017 ausklang.

Zur Dekarbonisierung des Verkehrs sind unterschiedliche postfossile Antriebsoptionen bis 2050 notwendig



Unternehmerabende in Berlin und Brandenburg

Im nunmehr dritten Jahr bot die Fuhrgewerbe-Innung ein Veranstaltungsformat an, das sich großen Zuspruchs erfreut. Für Mitgliedsunternehmen, aber auch für potentielle Neumitglieder, denen die Arbeit der Innung nahegebracht wird, wurden in regionalen Unternehmerabenden aktuelle Themen referiert: in Berlin und Lübbenau standen im Zeitraum Januar/Februar im Berichtsjahr rechtliche Änderungen und das betriebliche Gesundheitsmanagement auf der Tagesordnung.

Wie bereits in den vergangenen Jahren waren auch 2017 wieder Rahmenvertrags- und Kooperationspartner in die Veranstaltungen eingebunden. Eine dritte Veranstaltung fand Ende März in der Prignitz statt.

Einleitend gab Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider einen Überblick über aktuelle rechtliche Änderungen und absehbare Rechtänderungen mit Bezug zum Transportgewerbe.

Im zweiten Teil informierte Göran Kronberg, langjähriger Referent in den Berufskraftfahrerweiterbildungen der FGIBB Service GmbH, über die zum Jahresanfang in Kraft getretene Verordnung (EU) Nr. 2016/403. Neben dem Inhalt der Verordnung, den er vorstellte, gab er auch Empfehlungen zur Definition von Verantwortlichkeiten und Pflichtenübertragung im Unternehmen.

Im folgenden Teil der Veranstaltungen stellten Anke Düyffcke und Jan Bergemann, Repräsentanten des langjährigen Rahmenvertragspartners WEX Europe Services GmbH (früher ESSO Deutschland GmbH) die Nutzungsmöglichkeiten und die attraktiven Rahmenvertragskonditionen bei Einsatz von Tank- und Servicekarten vor.

Den abschließenden Teil bestritten Astrid Böhme von der Innungskrankenkasse Brandenburg/Berlin und Detlef Kuhn vom ZAGG Zentrum für angewandte Gesundheitsförderung und Gesundheitswissenschaften zur Thematik Betriebliches Gesundheitsmanagement. Dabei boten Sie einen umfassenden Überblick über Ziele, Inhalte und Fördermöglichkeiten des Gesundheitsmanagements, das nicht zuletzt vor dem Hintergrund älterer Belegschaften in den Unternehmen zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Traditionell klangen die Zusammenkünfte bei einem Imbiss und Gesprächen mit Kollegen, Referenten und dem Innungsteam aus.

Workshop Datenschutz am 30.03.2017

Die Digitalisierung aller Lebensbereiche schreitet unablässig voran, die elektronische Erfassung und Verarbeitung von Daten unterschiedlichster Art prägen mittlerweile alle Wirtschaftsbereiche.

Auch die Unternehmen des Güter- und Personenverkehrs müssen mit dieser Entwicklung

Schritt halten, wenn sie am Markt erfolgreich bestehen wollen.

Damit einher geht das Erfordernis, sich mit den rechtlichen Rahmenbedingungen des Datenschutzes und der Datensicherheit auseinanderzusetzen.

Zur Thematik Datensicherheit hatte die Innung bereits im Jahr zuvor zur Mitgliederversammlung einen Auftakt gegeben, das Thema Datenschutz war Gegenstand eines arbeitsrechtlichen Seminars im Januar und in etwas anderem Kontext eines Workshops Ende März. In Kooperation mit der AUBIZ GmbH Ausbildungszentrum und Fahrschule erhielten die Teilnehmer dieses Workshops am 30.03.2017 einen Überblick über den gesamten Bereich des Datenschutzes.

Die Referenten, ausgebildete Datenschutzbeauftragte, gaben zunächst einen Überblick über die Entwicklung des Datenschutzrechts in der Bundesrepublik und der EU, informierten über die geltenden Rechtsvorschriften in diesen Bereich und arbeiteten die Verantwortlichkeiten des Unternehmers für den Datenschutz im Betrieb heraus.

Erläutert wurde ferner, welche Unternehmen zur Bestellung eines Datenschutzbeauftragten verpflichtet sind, welche Funktion und Aufgaben ein Datenschutzbeauftragter zu erfüllen hat und wie die Bestellung eines solchen Beauftragten erfolgen kann. Fragestellungen des Datenschutzes in der betrieblichen Praxis rundeten die Veranstaltung ab.

Für alle Teilnehmer war recht schnell erkennbar, dass datenschutzrechtliche Aspekte im betrieblichen Alltag an Bedeutung gewinnen werden und entsprechende Beachtung bei den Unternehmensverantwortlichen finden müssen.

Für die Innung war der Workshop ein erster Schritt, ihr Rahmenvertragspaket, das bereits viele Bereiche umfasst, in diesem Segment zu ergänzen.

Infoveranstaltung zum „Baustellenatlas“ Berlin

Das Baustellengeschehen gerade in innerstädtischen Bereichen ist zwar einerseits ein erfreuliches Zeichen, dass an der Erhaltung der Infrastruktur gearbeitet wird, andererseits aber im Hinblick auf die Einschränkungen des Verkehrsgeschehens oft Grund für Ärgernisse. Besonders wenn feste Routen gefahren werden, ist es für Verkehrsunternehmen wichtig, rechtzeitig über Baustellenplanungen und –einrichtungen Bescheid zu wissen.

Das gilt auch besonders für Unternehmen mit Stadtrundfahrtenangeboten, wie sie in Berlin und anderen großen Städten entwickelt wurden. Dabei werden spezielle Softwarelösungen für die Touren entwickelt, mit deren Hilfe den Touristen Sehenswürdigkeiten vorgestellt werden. Wenn infolge von Straßenbaustellen Änderungen der Linienführung erforderlich sind, muss auch die Software entsprechend angepasst werden. Dies erfordert einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf.

Im Berliner Straßenland hat das Baugeschehen in den vergangenen Jahren erkennbar zugenommen, so dass die Fuhrgewerbe-Innung ihren im Bereich Stadtrundfahrten tätigen Busunternehmen im März ein Instrument vorgestellt hat, dass die Tourenplanungen im Zusammenhang mit Straßenbaustellen erleichtern soll.

In den vergangenen Jahren hat die infreSt - infrastruktur eStraße GmbH mit den Berliner Leitungsbetrieben mit dem Baustellenatlas ein Softwareportal entwickelt, in dem Informationen über potentielle Beeinträchtigungen für andere Planungen und den Verkehr zusammengeführt werden.

Das übergreifende Ziel des Baustellenatlas ist dabei, sämtliche an der Koordinierung von Planungen für Baumaßnahmen direkt oder indirekt Beteiligten einzubeziehen und die Abstimmung sowie die Verkürzung der Baustellendauer und deren Auswirkungen auf Dritte zu erreichen.

Dabei wurde eine weitere Dienstleistung entwickelt, die auch Dritten Informationen zu bestimmten Baumaßnahmen zugänglich machen können. Diese wurde den Innungsbetrieben aus dem Stadtrundfahrtensegment Mitte März bei einem Workshop von der infrest - Infrastruktur eStrasse GmbH vorgestellt. Wenngleich noch nicht alle Informationen im System erfasst sind, kann bereits jetzt mit einem zeitlichen Vorlauf von ca. 4 Wochen ermittelt werden, ob auf den definierten Routenverläufen Baumaßnahmen oder Sondernutzungen mit verkehrlichen Einschränkungen beabsichtigt sind. Das versetzt die Unternehmen in die Lage, zeitnah die nötigen Veranlassungen für Streckenänderungen und ggf. Softwareanpassungen zu treffen. Wie sich in der Diskussion herauskristallisierte, können die Informationen auch für andere Segmente von Interesse sein, z. B. bei der Planung von Linienführungen bei Schienenersatzverkehren.

Besichtigung der Botschaft der Vereinigten Arabischen Emirate

Zu einer außergewöhnlichen Veranstaltung hatte die Innung für den 23.03.2017 eingeladen:

Interessierte Mitglieder und Partner der Innung hatten Gelegenheit, die Botschaft der Vereinigten Arabischen Emirate in Berlin zu besichtigen.

Botschaftsgebäude der Vereinigten Arabischen Emirate in Berlin (Quelle: Botschaft der VAE)

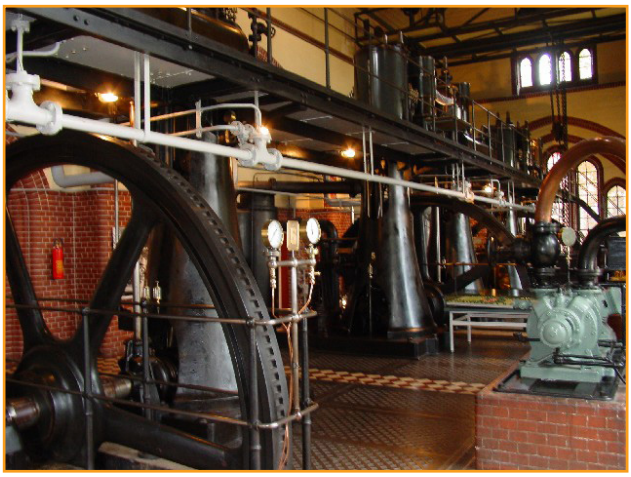
Unter fachkundiger Führung der Kulturreferentin der Botschaft erfuhren die Teilnehmer allerlei Wissenswertes über die Geschichte des Landes und der diplomatischen Beziehungen zwischen den Emiraten und der Bundesrepublik Deutschland. Eine Ausstellung informierte über die Lebensverhältnisse, die Wirtschaftsentwicklung und die politische Entwicklung des erst 45 Jahre alten Landes. Alle Veranstaltungsteilnehmer waren beeindruckt von den Informationen, die bei dem Besuch gewonnen werden konnten.

Im Namen aller Teilnehmer dankte der Innungsvorsitzende Ulrich Schulz für die Gelegenheit der Besichtigung.

Besuch des Alten Wasserwerks in Friedrichshagen am 08. April

Im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Winterwerkstatt“ hat am 08.04.2017 eine Gruppe von interessierten Mitgliedern die von den Berliner Unterwelten e. V. angebotene Tour W – Wasser für Berlin besucht. Die Führung veranschaulicht die Geschichte der Wasserversorgung Berlins und führt auch in Bereiche, die im Rahmen des „normalen“ Museumsbesuch nicht zugänglich sind.

In sehr anschaulicher und vor allem auch beeindruckender Weise erfuhren die Teilnehmer der Veranstaltung, wie die Wasserversorgung in Berlin entstand und mit welchen Hindernissen frühere Generationen zu kämpfen hatten, um die Bevölkerung mit Wasser zu versorgen.



Wasserwerk Friedrichshagen (Quelle: Berliner Unterwelten)

Mit dem GEFA-Bus nach Moritzburg

Besonders verheißungsvoll sah der Himmel am Morgen des 13. Mai über Blankenfelde südlich von Berlin nicht aus, als Reinhard Mull und Daniel Scherr, die Repräsentanten der GEFA Bank, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider die Innungsmitglieder und Gäste zum Ausflug nach Moritzburg bei Dresden begrüßten. Als Ausdruck der guten Zusammenarbeit hatten beide Institutionen zu dieser Veranstaltung eingeladen.

Im repräsentativen GEFA-Bus ging es auf die A 13 in Richtung Dresden. Daniel Scherr hatte für eine tadellose Unterwegs-Versorgung Sorge getragen, die anderhalbstündige Fahrt verging wie im Fluge. Beim Aussteigen in Moritzburg lugte auch bereits die Sonne hinter den Wolken hervor, der Regen war längst abgezogen.

Die erste Station der Reise bestand in einer Besichtigung des Sächsischen Staatsgestüts in Moritzburg. Die Attraktion bestand nicht nur in einer hochinteressanten Führung durch die Anlage mit Erläuterungen zur Geschichte, zur Pferdehaltung im Allgemeinen und den Besonderheiten der in Moritzburg gehaltenen Hengste, sondern auch darin, dass der Mitarbeiter, der die Führung übernommen hatte, bereits 1975 im Film „Drei Haselnüsse für Aschenbrödel“ als Reiter-Double mitgespielt hatte.

Schließlich wurde Schloss Moritzburg, das gleich gegenüber dem Gestüt liegt, mit diesem Film weit über die Grenzen der Region hinaus bekannt. Mit einem Besuch im Kutschstall endete der erste Teil des Besuchs, es schloß sich eine Besichtigung des inzwischen komplett restaurierten Jagdschlosses Moritzburg an.

Nach dem Mittagessen im Schloßrestaurant, zu dem die GEFA Bank eingeladen hatte, gab es noch Gelegenheit zum Besuch des Schloßparks, ehe bei inzwischen strahlendem Sonnenschein die Heimreise angetreten wurde. Der Dank aller galt besonders den Herren Mull und Scherr, aber auch dem Busfahrer der GEFA Bank, Andreas Zimmermann, der die Gruppe umsichtig und sicher beförderte.

Und da der Einladung von GEFA Bank und Innung deutlich mehr Interessierte folgen wollten, als Plätze im Bus vorhanden waren, gab es eine zweite Tour Ende August, die sich ebenso großen Zuspruchs erfreute.

Ernährungsseminar am 30.09.2017

Zu einem Praxisworkshop für Lkw/Bus-Fahrer/-innen sowie Verwaltungsangestellte hatte die Innung zusammen mit der IKK Brandenburg und Berlin am Samstag, den 30. September 2017 in die Cookeria eingeladen.

Die vom ZAGG (Zentrum für angewandte Gesundheitsförderung und Gesundheitswissenschaften GmbH) entsandte Ernährungsexperetin hat den Beteiligten zunächst anhand theoretischer Wissensvermittlung Tipps für die gesunde Ernährung sowohl unterwegs als auch im Büro gegeben. Im Anschluss haben die Teilnehmer in 2er-Gruppen allerlei leckere und vor allem auch schnell umzusetzende Rezepte zubereitet.

Dann haben alle am liebevoll gedeckten Tisch Platz genommen und jeder konnte von allen Gerichten probieren. Am Ende blieb noch allerhand übrig, so dass die von der IKK Brandenburg und Berlin gesponserten Frischhalteboxen gleich zum Einsatz kamen.

Alle Beteiligten hatten viel Spaß, sich mit diesem Thema in Form eines Workshops auseinanderzusetzen und am Ende waren sich alle einig, dass man sich gerne nochmal im Rahmen einer Veranstaltung zum Thema Ernährung wiedersehen möchte.

Leitfaden zur Abfallverbringung

Abfallverbringung ist für viele Unternehmen heute ein Teil des täglichen Geschäftsverkehrs. In einem gemeinsamen Projekt mit der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg hat der Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e. V. (bvse) einen Leitfaden erstellt, der über die grundsätzlichen Anforderungen an die Abfallverbringung informiert, praktische Hinweise für den Praktiker enthält und die wichtigsten Abläufe der Abfallverbringung schematisch darstellt.

Außerdem finden sich darin die Adressen zu den wichtigsten Behörden der Abfallverbringung im In- und Ausland.

Der Leitfaden stellt außerdem am Ende der Broschüre Besonderheiten der Abfallverbringung in den anderen EU-Mitgliedsstaaten dar.

Informationsmaterialien ergänzt, überarbeitet und aktualisiert

Auch 2017 hat die Innung ihr Betreuungsportfolio ergänzt, überarbeitet und aktualisiert.

Folgende Dokumente wurden aktualisiert bzw. komplett neu erstellt und können durch die Mitgliedsunternehmen bezogen werden:

- Fahrerhandbuch
- Übersicht „Mehrwertsteuer auf Beförderungsleistungen im Gelegenheitsverkehr“
- Übersicht „Fahren mit Licht am Tag“
- Übersicht „Zulässige Höchstgeschwindigkeiten für Reisebusse in Europa“

- Checkliste vor Fahrtantritt im Gelegenheitsverkehr
- Übersicht „Zulässige Maße und Gewichte bei Bussen“
- Übersicht „Notrufnummern auf den Straßen Europas“
- Übersicht „Welches Fahrtenheft gilt wo?“
- Übersicht „Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr“
- Leitfaden: Befristete Arbeitsverträge
- Sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung
- Leitfaden „Digitaler Fahrtenschreiber
- Merkblatt Sonn-/Feiertags- und Ferienfahrverbote

Neu erstellt wurden im Berichtsjahr

⇨ Musterarbeitsvertrag freiwilliges Praktikum

⇨ Musterarbeitsvertrag Pflichtpraktikum

⇨ Muster einer Schnuppervereinbarung – Einfühlungsverhältnis

Aufgrund immer wieder gestellter Anfragen zur Gewährung von Firmenpraktika, hat die Innung einen Leitfaden zur Beschäftigung von Praktikanten erstellt. Enthalten sind dabei Informationen zu Pflicht- und zu freiwilligen Praktika. Auch ein Vertrag für ein eintägiges „Schnupperpraktikum“ wurde erstellt.

Alle Materialien können aus dem internen Bereich der Innungs-Homepage heruntergeladen oder in der Innung angefordert werden.

Auch ein Teil der Rahmenverträge für die Innungsbetriebe wurde im vergangenen Jahr aktualisiert, für die Güter- und Personenverkehrsunternehmen wurden aktuelle Rahmenvertragsbroschüren erstellt, die einen umfassenden Überblick über alle Angebote enthalten.

3.3. Initiativen zur Personalgewinnung und Berufsausbildung

Im dritten Jahr hat die Innung ihr Engagement im Bereich Ausbildung und Personalgewinnung nochmals verstärkt. Hintergrund sind die immer spürbarer werdenden Probleme bei der Personalgewinnung, vor allem im Fahrersegment.

Innung mit eigenem Infostand auf der JOBSNAP 2017 vertreten

Am 21.01.2017 standen alle Zeichen auf duale Ausbildung: „JOBSNAP“ lautete das Motto des Tags der Berufsausbildung, welcher bei der IHK Berlin stattfand. Diese Messe wurde erstmals von der IHK Berlin in Zusammenarbeit mit der Bundesagentur für Arbeit organisiert. Es wurden im Vorfeld viele angehende Auszubildende von der Agentur direkt eingeladen und so kamen auch konkrete Gesprächstermine an den einzelnen Messeständen zustande.

Die Innung war mit einem eigenen Infostand vertreten, dort wurde auf die vielen unterschiedlichen Ausbildungsberufe in allen Gewerbezweigen aufmerksam gemacht. Die von der Innung erstellte Ausbildungsbroschüre nebst Beileger fand reißenden Absatz, da viele Jugendliche und auch Lehrer, Eltern bestätigten, dass man sich unter vielen Ausbildungsbezeichnungen nichts Konkretes vorstellen kann.

Daher waren alle sehr dankbar, dass in der Ausbildungsbroschüre die Berufe kurz und knapp aber auch sehr ansprechend dargestellt wurden. Das so viele verschiedene Unternehmen auch die dazu passenden Ausbildungsplätze anbieten, stieß ebenfalls auf Interesse.

Am Rande der Messe haben sich zudem zahlreiche Gesprächsmöglichkeiten ergeben, aus denen Anregungen zur Bewerbung der offenen Ausbildungsstellen gewonnen werden konnten.

Fuhrgewerbe-Innung präsentiert Verkehrsberufe auf der Ausbildungsmesse in Pankow und Lichtenberg

Anlässlich des 10. Ausbildungstages der Bezirke Pankow & Lichtenberg war die Fuhrgewerbe-Innung am 17.05.2017 mit einem eigenen Infostand auch im Sportforum Hohenschönhausen präsent, um auf die Ausbildungsberufe in den Mitgliedsunternehmen aufmerksam zu machen. Um den Jugendlichen auch in spielerischer Form die verschiedenen Ausbildungsberufe näher zu bringen, bestand Gelegenheit, sich an einigen praktischen Elementen auszuprobieren.

Die Fuhrgewerbe-Innung auf der JOBAKTIV 2017

Am 11./12. September 2017 war die Innung mit dem eigenen Infostand auf der Messe „JOBAKTIV 2017“ vertreten und hat dort über die vielen offenen Stellen in den Mitgliedsbetrieben informiert.

Da der Fokus der Messebesuche in diesem Jahr ganz stark auf Migranten und Geflüchteten lag, hatte die Innung in gut 250 geführten Gesprächen Gelegenheit, über das zusammen mit dem Verband Verkehr und Logistik, der Agentur für Arbeit und dem bbw entwickelte Modellprojekt „MITRA – Migranten und Arbeitssuchende in Transportberufe“ zu informieren. Hierbei konnten einige Interessenten für das MITRA-Projekt gewonnen werden.

Die Innung zeigte Präsenz anlässlich der LastMinuteBörse 2017 für Ausbildungsplätze

7.770 Jugendliche haben 2017 die zweitägige LastMinuteBörse für Ausbildungsplätze besucht, so viele wie noch nie seit Bestehen der Messe (2016: 5.500 Besucher).

60 Unternehmen haben in den Station-Hallen am Gleisdreieck für eine Ausbildung in ihrem Betrieb geworben. Für die offenen Ausbildungsstellen in den Mitgliedsbetrieben hat Fuhrgewerbe-Innung an ihrem Messestand informiert.

Rund 4.600 Ausbildungsplätze konnten zuvor nicht besetzt werden. Rund 6.000 Jugendliche, die bei der Arbeitsagentur als ausbildungsplatzsuchend registriert sind, wurden deshalb gezielt zu Gesprächen auf die LastMinuteBörse eingeladen.

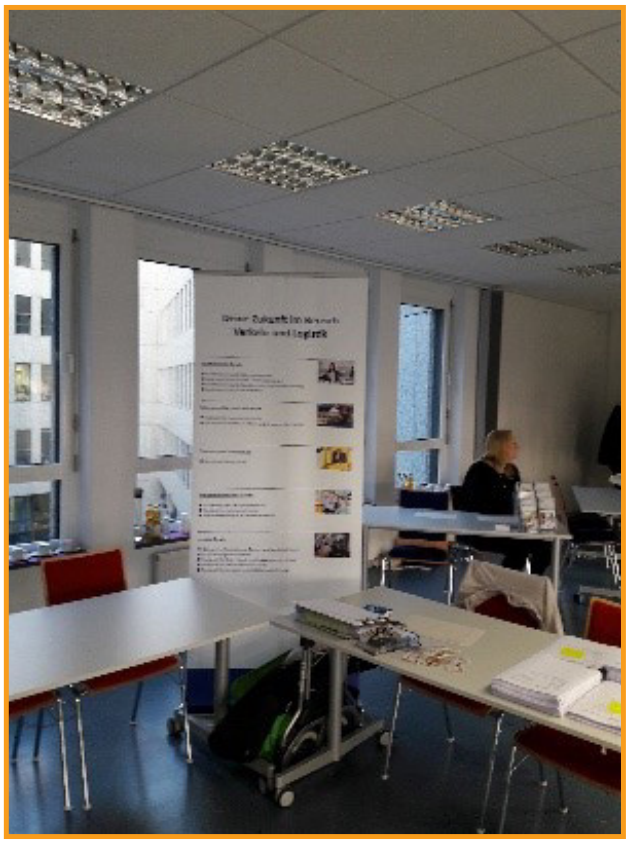
Von ihnen nahmen knapp 1.120 Jugendliche also fast 20 % das Angebot wahr, auch dies eine Steigerung zum vorherigen Jahr. (2016: von der Arbeitsagentur eingeladen: 6250 Jugendliche; erschienen: 875 Jugendliche bzw. 14%). Die Besucher der Messe setzten sich zum größten Teil aus anderen Zielgruppen zusammen: Studienaussteiger, Geflüchtete oder Jugendliche, die erst im folgenden Jahr eine Ausbildung beginnen wollen.

Am Infostand der Innung informierten sich die Besucher insbesondere über die Berufsbilder Kauffrau/-mann für Büromanagement und Kfz-Mechatroniker/-in. Auch hier konnten in den beiden Messetagen rund 200 Gespräche geführt werden.

Jobmesse Spezial am 08.11.2017

Im Rahmen des Projektes ABC-Netzwerke hat das zuständige Vermittlungsteam des Jobcenters in der Goslarer Straße langzeitarbeitslose Kunden über 50+ in Rahmen einer ganztägigen Veranstaltung am 08.11.2017 über den Personalbedarf des Berliner Arbeitsmarktes in verschiedenen Bereichen informiert.

Hierzu zählt bekanntermaßen auch der Bereich „Verkehr und Logistik“, so dass die Innung gerne der Einladung des Jobcenters gefolgt ist und an einem Infostand über die in den Innungsbetrieben offenen Stellen informierte. Ca. 35 Gespräche mit Arbeitsplatzsuchenden konnten vom Team der Innung geführt werden.



Bildquellen: FGI

3. vocatiumplus Berlin im Haus der Wirtschaft

Am 14.11.2017 war die Innung der Einladung zur 3. Vocaticumplus im Haus der Wirtschaft am Berliner Schillertheater gefolgt. Auf der Veranstaltung konnten laut Angaben des Messeveranstalters 515 vorab angemeldete und gut vorbereitete SchülerInnen aus Berlin und Brandenburg begrüßt werden. Zudem nutzten erneut zahlreiche weitere Spontanbesucher/innen die Möglichkeit, sich ebenfalls kompetent und umfassend zum Thema Ausbildung und Berufsorientierung beraten zu lassen, so dass in diesem Jahr mit insgesamt 1.018 Teilnehmern der bisherige Besucherrekord erreicht wurde

Auch das Innungsteam hatte durchweg zu tun, um den vielen Jugendlichen die Jobperspektiven in dem Bereich Verkehr und Logistik nahe zu bringen. Auffällig viele Jugendliche haben sich gezielt nach den Berufsbildern Berufskraftfahrer für den Bereich Güterbeförderung bzw. auch für den Bereich Personenbeförderung erkundigt.

Ausbildungsbroschüre nebst Beileger für das Jahr 2017 erstellt

Die Verkehrswirtschaft und andere Branchen mit eigenem Transportaufkommen sowie der Verkehrswirtschaft nahe Dienstleister bieten eine Vielzahl von attraktiven Berufsbildern, die für junge Menschen eine sichere Lebensperspektive bilden.

Vom LKW-Fahrer über Fachkräfte für Lagerlogistik bis hin zu diversen kaufmännischen Berufen in Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen im Güterkraftverkehr, vom Omnibusfahrer über Fachkraft im Fahrbetrieb bis zur kaufmännischen Tätigkeit im ÖPNV- oder Reiseunternehmen bieten die Sparten des Güter- und Personenverkehrs vielfältige Möglichkeiten, die eigenen beruflichen Vorstellungen zu entwickeln und zu gestalten.

Aber auch Bau-, Handels- und Produktionsunternehmen mit eigenem Fuhrpark sowie die Niederlassungen der Nutzfahrzeugindustrie bieten interessante Tätigkeitsfelder für die berufliche Entwicklung. Viele Unternehmen der Innung bieten jungen Menschen Ausbildungsmöglichkeiten für den Start ins Ausbildungs- und Berufsleben.

Vor diesem Hintergrund hatte die Innung bereits 2016 eine Ausbildungsbroschüre erstellt, in der die in den Innungsbetrieben und bei einzelnen gewerbenahen Dienstleistern angebotenen Ausbildungsberufe vorgestellt werden. Im Berichtsjahr wurden zwei Broschüren entwickelt, eine mit Informationen über die Ausbildungsberufe und bezüglich der freien Ausbildungsplätze eine zweite. Beide Broschüren sind Anfang Februar in großer Auflage gedruckt worden.

Die Innung nutzte ihre zahlreichen Kontakte zur Verteilung, und auch auf diversen Ausbildungsmessen wurden diese verteilt.

Qualifizierung von Flüchtlingen: Modellprojekt MITRA

Bereits im Jahr 2016 hatte die Innung auf verschiedene Weise über die Thematik der Qualifizierung von Flüchtlingen im Verkehrsgewerbe informiert.

Dabei wurden übereinstimmend Hürden identifiziert (Sprachkenntnisse, Ausgangsqualifikation, PKW- und LKW-Führerscheinproblematik u. a.), die kurzfristige Ergebnisse als nicht besonders aussichtsreich erscheinen ließen. Zwischenzeitlich hat sich der Aufenthaltsstatus vieler Flüchtlinge geklärt, zudem sind die Deutschkurse entsprechend fortgeschritten, so dass von einem gewissen Sprachniveau Vieler ausgegangen werden konnte.

Vor diesem Hintergrund ist die Bundesagentur für Arbeit Berlin-Mitte Anfang 2017 auf die Innung zugekommen, um mit interessierten Mitgliedsunternehmen ein Qualifizierungsvorhaben in zwei Berufsrichtungen zu starten:

- ➔ Qualifizierung zum Berufskraftfahrer
- ➔ Qualifizierung zur Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice (FMKU).

In einem ersten Schritt hat die Innung bei ihren Mitgliedern abgefragt, wer an einer solchen Initiative Interesse hat. In einem zweiten Schritt luden Innung und Bundesagentur die interessierten Unternehmen gemeinsam zu einer Informationsveranstaltung ein, bei der dann detaillierte Informationen und Erläuterungen gegeben wurden.

Im Dezember 2017 ist dann nach intensiver Vorbereitung das Modellprojekt MITRA gestartet. Das Projekt wurde durch die Agentur für Arbeit Berlin Mitte, die Fuhrgewerbe-Innung und den Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e. V. konzipiert und initiiert.

Unterstützt wird es durch die Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg e. V., der BDA-Landesorganisation in der Hauptstadtregion. Mit der Koordinierung des Projekts wurde durch die beiden Branchenverbände die bbw Akademie beauftragt.

Das Projekt verbindet Qualifizierung und Integration von Migranten und Geflüchteten mit der Stärkung von Fachkräftenachwuchs in Berufen mit besonders hohem Nachfrageüberhang.

Das Konzept verbindet dabei Förderinstrumente des BAMF (Integrationskurs, Berufssprachkurs) und der Bundesagentur für Arbeit (AVGS/ § 45 SGB III, BGS/ § 81 SGB III) sowie WeGebAU mit Eigenbeteiligung der beteiligten Unternehmen der Branche.

Teilnehmer am Projekt sind Migranten und Geflüchtete sowie andere geeignete Arbeitsuchende mit Interesse an Transportberufen. Die Teilnehmer absolvieren Phase I bis Phase III als Arbeitsuchende.

Nach Phase I erfolgt zwischen Betrieb und Teilnehmer der Abschluss eines Anstellungsvertrages mit Termin Beginn Phase IV und einer Vorbehaltsklausel „Bestandene Führerscheinprüfung C/CE bzw. D/DE“.

Mit Beginn von Phase IV sind die Teilnehmer unter dieser Voraussetzung Beschäftigte des Unternehmens. Die Finanzierung der berufsanschlussfähigen Teilqualifizierung erfolgt berufsbegleitend und für die Theoriestunden über das Instrument WeGebAU. Dem im Dezember 2017 gestarteten ersten Kurs sollen weitere folgen.

3.3. Verkehrssicherheitsarbeit

Wie in den zurückliegenden Jahren auch nahm 2017 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 umsichtigen Verhalten im Straßenverkehr anzuhalten. Mit neuartigem Schulungsmaterial wurden dabei die Schulen in die Lage versetzt, das Thema im Unterricht deutlich intensiver vorzubereiten oder nachzubearbeiten.

Quellen:

Bundesamt für Güterverkehr Marktbeobachtungsbericht 2017
bdo-Konjunkturumfrage 2017/2018
Deutsche Bundesbank Geschäftsbericht 2017
Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg, Ausgaben 1-6 2017
Vortrag von Martin Schmied, Umweltbundesamt, zur MV am 02.12.2017
Statistisches Bundesamt