Geschäftsbericht für das Jahr 2018

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.

Gedenktafel

G E D E N K T A F E L

2018 verließ uns unserer Mitglied

Dirk Haspel

Wir werden das Andenken des Verstorbenen
in Ehren bewahren.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
1.	Wirtschaftliche Entwicklung 2018	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	11
1.4.1	Entwicklung im Güterverkehr	12
1.4.2	Entwicklung im Omnibusverkehr	16
2.	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer	19
2.1	Europäische Politik und EU-Recht	19
2.2	Nationale Verkehrspolitik, Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	21
2.2.1	Güterkraftverkehrsrecht	21
2.2.2	Personenbeförderungsrecht	23
2.3	Straßenverkehrsrecht	24
2.4	Umwelt- und Abfallrecht	25
2.5	Arbeits- und Sozialrecht	28
2.6	Handels-, Steuer- und Abgabenrecht	30
3.	Tätigkeit der Innung 2018	30
3.1	Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region	30
3.2	Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung	34
3.3	Initiativen zur Personalgewinnung und Berufsausbildung	40
3.4	Verkehrssicherheitsarbeit	42

Vorwort

über 130 Jahre

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Metropolenregion Berlin-Brandenburg gehört inzwischen zu den wirtschaftlich dynamischsten Regionen in Deutschland. Zunehmend beschränkt sich das nicht mehr nur auf die Hauptstadt und das stadtnahe Umland, sondern auch die Städte „in der zweiten Reihe“ in Brandenburg profitieren von dieser Dynamik. Verkehrspolitik, Luftreinhaltung, Lärmschutz, Energiegewinnung und die Neuverteilung des öffentlichen (Verkehrs-)Raumes sind die prägenden Themen, mit denen sich die Innung als Interessenvertretung immer intensiver auseinandersetzen muss. Aufgrund gesamtgesellschaftlicher Veränderungsprozesse wird es dabei schwieriger, sich politisch Gehör zu verschaffen. Gelten doch Verkehrsunternehmen häufig als konservative Old Economy mit althergebrachten Strukturen und nicht als hip und modern. Dabei sind die Organisation und das Erbringen von Güter- und Personenbeförderungsleistungen, Ver- und Entsorgung anspruchsvolle Aufgaben, deren Rahmenbedingungen in den vergangenen Jahren eher schlechter als besser geworden sind. Das gilt für die rechtlichen Bedingungen ebenso wie für die operativen. Zwar verschlankt die Digitalisierung viele Prozesse, das immer spürbarer werdende Personal- und Nachwuchsproblem stellt jedoch an alle Unternehmer und Mitarbeiter in den Innungsbetrieben enorm hohe Anforderungen, um die Dienstleistungen in der vom Markt und vom Bürger geforderten Qualität zu erbringen. Hinzu kommen Bürokratie und andere Hemmnisse, die das Tagesgeschäft erschweren.

Zudem ist es in Teilen der Gesellschaft offenbar inzwischen opportun, marktwirtschaftliche Aspekte, die der Grundstein des Wohlstandes der Bundesrepublik waren und sind, zugunsten planwirtschaftlicher Instrumente in Frage zu stellen. 30 Jahre nach dem wirtschaftlichen und politischen Zusammenbruch einer staatsgelenkten Planwirtschaft und der Herstellung der deutschen Einheit gerät offenbar zunehmend aus dem Fokus, dass marktwirtschaftliche Prozesse die Treiber von Innovation und Dynamik sind, nicht staatliche Eingriffe. Staatliches Handeln ist wichtig, für wirtschaftlich und sozial sinnvolle Rahmenbedingungen zu sorgen, nicht jedoch um Bürger und Unternehmen zu gängeln. Genau dieser Eindruck ist jedoch gewachsen.

Gleichwohl ist es der Innung auch unter diesen schwierigen Bedingungen im vergangenen Jahr gelungen, Profil zu zeigen und zu bewahren sowie die Positionen der von ihr repräsentierten Gewerbezweige nachdrücklich zu vertreten. Das gilt in vielfacher Hinsicht, wie der vorliegende Bericht erkennen lässt. Voraussetzung hierfür sind Engagement und Netzwerkarbeit, Ideen der Mitgliederbetreuung, -gewinnung und –bindung. 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 2019

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

1 Wirtschaftliche Entwicklung 2018

1.1. Konjunkturelles Umfeld, Entwicklung der Weltwirtschaft und in Europa

2018 vollendete der Euro das 20. Jahr seines Bestehens. Über die vergangenen zwei Jahrzehnte hat sich die gemeinsame europäische Währung als stabil bewährt: Der durchschnittliche Preisanstieg im Euroraum belief sich auf 1,7%. Der Zuspruch in der Bevölkerung zum Euro ist groß. Einer Umfrage der EU-Kommission zufolge sehen aktuell zwei Drittel der Befragten im Euroraum die gemeinsame Währung als Vorteil für die Wirtschaft in ihrem Land an. Noch nie war die Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger höher.

In diese Zeit fällt aber auch die Finanz- und Staatsschuldenkrise. So jährte sich im September 2018 die Insolvenz der amerikanischen Investmentbank Lehman Brothers zum zehnten Mal. Der Zusammenbruch markiert aus heutiger Sicht eine Zuspitzung der globalen Finanzkrise, die zur schwersten weltweiten Rezession der Nachkriegsgeschichte führte: Im Jahr 2009 schrumpfte die Weltwirtschaftsleistung um 2%, das Volumen der international gehandelten Waren und Dienstleistungen sank um 10%, und die Arbeitslosigkeit stieg in vielen Ländern sprunghaft an. Umfangreiche Rettungspakete für Banken, fiskalische Konjunkturprogramme und eine außergewöhnliche Lockerung der Geldpolitik verhinderten Schlimmeres: Eine ökonomische Abwärtsspirale wie in der Weltwirtschaftskrise zu Beginn der 1930er Jahre war damals ein mögliches Szenario. Das sollte mit in den Blick genommen werden, wenn heute Bürgerinnen und Bürger zu Recht nach den Kosten der Notmaßnahmen fragen.

Im Euroraum verband sich die Finanzkrise später mit einer Schuldenkrise einzelner Mitgliedstaaten. Für viele Menschen brachten die vergangenen zehn Jahre erhebliche ökonomische Belastungen und Entbehrungen. Die Bewältigung dieser Krisen – ihrer Ursachen und Folgen – prägt die wirtschaftspolitische Agenda bis heute: Es gilt, öffentliche Schulden zu reduzieren, die Wettbewerbsfähigkeit der Volkswirtschaften zu stärken, die Widerstandsfähigkeit des Finanzsystems zu fördern und den Ordnungsrahmen der Währungsunion zukunftsfest zu machen.

Zugleich müssen sich die Bürger in Deutschland einer Reihe neuer Herausforderungen stellen. Im Finanzsystem gibt es nach Jahren stärkeren gesamtwirtschaftlichen Wachstums und niedriger Zinsen Hinweise auf den Aufbau zyklischer Verwundbarkeiten. Darüber hinaus müssen sich gerade Banken und Unternehmen auf den Brexit vorbereiten. Aber auch langfristige Trends dürfen nicht aus dem Blick geraten. Der zunehmende Einsatz digitaler Technologien bringt einen zum Teil fundamentalen Wandel der Lebens- und Arbeitswelt mit sich. Digitale Technologien bieten Chancen für alte und neue Anbieter von Dienstleistungen, sie bergen aber auch neue Risiken. Neben Bedrohungen für die Cybersicherheit stellt sich etwa die Frage, ob Krypto-Token die Finanzstabilität in Gefahr bringen können.

Trotz technologischer Fortschritte bleiben die langfristigen Wachstumsaussichten in Deutschland und Europa gedämpft. Dazu trägt auch der tief greifende demografische Wandel bei.

Umso wichtiger ist es, dass die Wirtschaftspolitik Maßnahmen ergreift, die das Wachstumspotenzial stärken. Die Geldpolitik im Euroraum bleibt mehr als zehn Jahre nach dem Zusammenbruch von Lehman Brothers expansiv ausgerichtet – sogar ähnlich expansiv wie zu Hochzeiten der Krise. Mit dem Einstellen der Nettokäufe von Wertpapieren hat das Eurosystem aber einen ersten wichtigen Schritt in Richtung Normalität getan. Die nächsten Schritte hängen von der Entwicklung des Datenkranzes ab.

Mittlerweile ist im Euroraum die wirtschaftliche Erholung von den Folgen der Krise weit vorangeschritten und längst in einen breiten Aufschwung gemündet, der 2018 anhielt. Die Arbeitslosenquote fiel bis Dezember 2018 auf unter 8% und damit auf den tiefsten Stand seit zehn Jahren. Im Durchschnitt des vergangenen Jahres waren 158 Millionen Personen erwerbs-

tätig – 4 Millionen mehr als 2008 –, und das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) übertraf sein Vorkrisenniveau um 8%. Aktuellen Angaben zufolge expandierte die Wirtschaftsleistung des Euroraums im zurückliegenden Jahr um 1,8% und somit stärker als das Potenzial gemäß diversen Schätzungen. Das hohe Tempo des Vorjahres konnte allerdings nicht gehalten werden, insbesondere weil die Impulse aus dem Auslandsgeschäft wohl nicht mehr so stark ausfielen und in der zweiten Jahreshälfte für den Euroraum spezifische Probleme die Expansion bremsten.

Zu diesen Problemen zählten die Schwierigkeiten bei der Umstellung auf ein neues Abgasmessverfahren im Kfz-Sektor sowie innenpolitische Anspannungen in einzelnen Mitgliedsländern. Die Bruttoanlageinvestitionen dürften 2018 dennoch kräftig gestiegen sein, während der private Konsum moderat zugenommen haben sollte. Besonders erfreulich ist die Breite des Aufschwungs über die Ländergrenzen hinweg: Die Streuung der nationalen Wachstumsraten war gering, und die Wirtschaftsleistung dürfte 2018 in allen Mitgliedstaaten zugelegt haben – auch in jenen, die in den vorangegangenen Jahren tiefgreifende Umwälzungen zu schultern hatten.

1.2. Wirtschaftsentwicklung in Deutschland

In Deutschland beruhigte sich die Konjunktur im abgelaufenen Jahr deutlicher als anderenorts. Das reale BIP zog kalenderbereinigt um 1,5% an, weitgehend im Einklang mit dem Ausbau der Kapazitäten. Der gesamtwirtschaftliche Auslastungsgrad blieb damit unverändert hoch. Auf dem Arbeitsmarkt machten sich zunehmend Engpässe bemerkbar, auch weil die Erwerbslosenquote auf einen neuen Tiefstand seit der Wiedervereinigung sank. In der zweiten Jahreshälfte geriet das gesamtwirtschaftliche Wachstum allerdings ins Stocken, im dritten Quartal nahm die Aktivität sogar leicht ab.

Dabei spielten vor allem angebotsseitige Schwierigkeiten in der Kfz-Industrie eine Rolle, die zu umfangreichen Produktionsausfällen führten: Einige deutsche Autohersteller rangen mit der Einführung eines neuen EU-weiten Abgasmessverfahrens. Im vierten Quartal ließ die Erzeugung auch in anderen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes nach.

Der Verlust an Schwung in der deutschen Wirtschaft dürfte nicht zuletzt im Zusammenhang mit einer ruhigeren Gangart auf globaler Ebene stehen. Im vergangenen Jahr kamen vermehrt Sorgen über politische Entwicklungen, insbesondere den Brexit, geopolitische Konflikte und internationale Handelsstreitigkeiten auf. Dabei ging es nicht allein um mögliche Auswirkungen bei Eintritt der Gefahren. Es wurde zudem befürchtet, dass bereits die erhöhte Unsicherheit den globalen Aufschwung belasten würde. Allerdings ist die deutliche Stimmungsverschlechterung in einigen Ländern in der ersten Jahreshälfte wohl auch als Normalisierung einer zuvor außerordentlich guten Stimmung zu sehen.

Zum Teil kann der Tempoverlust in der internationalen Konjunktur als Normalisierung verstanden werden, denn im Jahr 2017 hatten die globale Industrieproduktion, der Welthandel und die Investitionen sehr stark expandiert. Dabei war gerade die Dynamik des Verarbeitenden Gewerbes in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Jahr 2017 außergewöhnlich kräftig gewesen. Damals hatte die Industrieproduktion in diesem Länderkreis um 3% angezogen – das war die höchste Zuwachsrate seit 2010 und vergleichbar mit den Steigerungen in den Boomjahren 2006 und 2007.

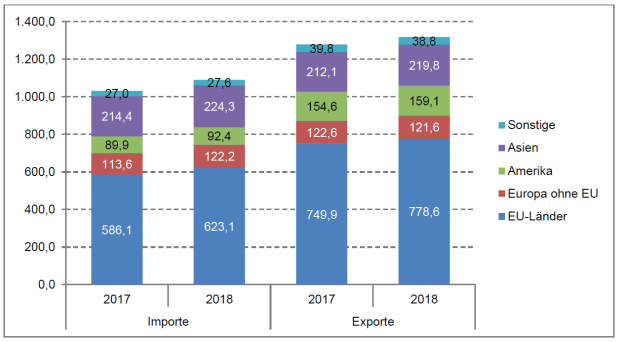


Abb.: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen (Quellen: Statistisches Bundesamt, BAG)

Durch die Bedeutung des Verarbeitenden Gewerbes und die Ausrichtung auf den Export hängt die deutsche Wirtschaft vergleichsweise stark von den zyklischen Schwankungen der globalen Investitionsaktivität und des Welthandels ab: Dies beflügelte den gesamtwirtschaftlichen Aufschwung 2017 in Deutschland, und nun fallen diese Impulse nicht mehr so deutlich aus.

Insgesamt sind die Eckpfeiler des gesamtwirtschaftlichen Wachstums in Deutschland aber nach wie vor intakt: Die Weltwirtschaft expandiert, die Geldpolitik bleibt ausgesprochen angepaßt, und die gelockerte Fiskalpolitik dürfte im laufenden Jahr zusätzlich stimulieren.

Nicht zuletzt wird wohl die anhaltend günstige Entwicklung am Arbeitsmarkt die Einkommen der privaten Haushalte stärken. Das Lohnwachstum hat sich bereits deutlich erhöht. Dies sollte auch den binnenwirtschaftlichen Preisauftrieb weiter stützen. Im zurückliegenden Jahr zog der Harmonisierte Verbraucherpreisindex (HVPI) in Deutschland um 1,9% an, etwas stärker als 2017.

1.3. Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg

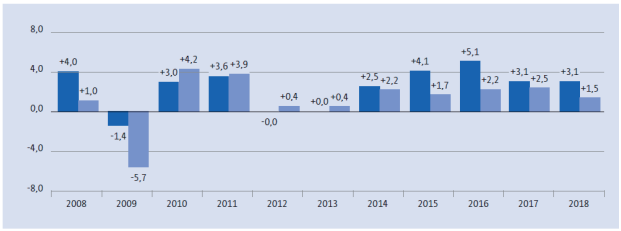
Berlin

Die Berliner Wirtschaft hat sich in den vergangenen fünf Jahren mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts von real 3,6 % überdurchschnittlich gut entwickelt und lag somit deutlich über dem bundesweiten Schnitt von 2,0 %. Die Hauptstadt weist für das Jahr 2018 ein Wachstum von 3,1 % und eine Wirtschaftsleistung von 147,1 Mrd. € auf.

Der **Dienstleistungssektor** verzeichnete 2018 mit 85,0 % den größten Anteil an der Bruttowertschöpfung. Berlin weist unter den Bundesländern in diesem Segment den höchsten Wert auf, der im Durchschnitt in Deutschland bei 68,2 % lag. In der Dienstleistungsbranche, zu der u. a. der Handel, Information und Kommunikation sowie der öffentliche Sektor zählen, kam es aufgrund der günstigen Binnenkonjunktur und dem Wachstum der Stadt im Jahr 2018 zu merklichen Wertschöpfungs- und Beschäftigungssteigerungen. Dessen ungeachtet darf der Dienstleistungssektor nicht getrennt von den anderen Wirtschaftsbereichen betrachtet werden. Es findet zunehmend eine Verflechtung von Dienstleistungen und Industrie statt; eine klare Sektorentrennung ist daher weder möglich noch sinnvoll. Zunehmend rücken individuelle Kundenwünsche und -bedürfnisse in den Fokus der Unternehmenspolitik, sodass heute vor allem Komplettlösungen und maßgeschneiderte Produkte den Markt dominieren. All dies erhöht die Wettbewerbsfähigkeit Berlins auf den internationalen Märkten.

Bruttoinlandsprodukt (real) – Berlin im Vergleich mit Deutschland

Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %



Quelle: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder", Destatis

Die **Industrieumsätze** der Berliner Unternehmen beliefen sich im vergangenen Jahr auf rund 26 Mrd. €, wovon 56 % im Ausland erwirtschaftet wurden. Während die inländischen Umsätze 2018 gegenüber dem Vorjahr um 6,4 % zunahmen, stiegen sie im Ausland trotz international schwierigen Wirtschaftslagen leicht um 0,8 %.

Die aufwärtsgerichtete Entwicklung im **Baugewerbe** hält aufgrund der guten wirtschaftlichen Lage, dem niedrigen Zinsniveau sowie der zunehmenden Bevölkerung weiterhin an. Mit Blick auf künftiges Wachstum sind die vollen Auftragsbücher und begrenzte Kapazitäten zu beachten. Das Bauhauptgewerbe konnte im Jahr 2018 seine Umsätze erneut steigern, wobei die Dynamik im Wohnungsbau und im gewerblichen Bau mit zweistelligen Zuwachsraten besonders hoch ausfiel. Insgesamt stieg der Umsatz im Bauhauptgewerbe um 23,9 % gegenüber dem

Vorjahr. Die Ausfuhren der Berliner Wirtschaft beliefen sich im Jahr 2018 auf 14,5 Mrd. €. Das waren 2,2 % weniger als im Vorjahr. Gestützt wurde der Außenhandel von den EU-Ländern mit einem Wachstum von 3,0 %. Größtes Abnehmerland waren die USA, gefolgt von China und Frankreich.

Erwerbstätige in Berlin

Veränderungen gegenüber Vorjahr, absolut und in %

Quelle: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder"

Der Berliner **Arbeitsmarkt** hält an der positiven Dynamik fest und entwickelt sich im Vergleich mit den anderen Bundesländern besonders gut. Im Jahr 2018 stieg die Zahl der Erwerbstätigen erstmals über die 2 Mio.-Marke (2,003 Mio.) und wuchs um 2,5 %. Damit liegt Berlin im siebten Jahr in Folge beim Erwerbstätigenwachstum auf der Spitzenposition unter allen Bundesländern. 2018 waren davon insgesamt 1,48 Mio. Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt und damit 3,5 % mehr als im Vorjahresmonat. Demgegenüber standen rund 156.200 gemeldete Arbeitslose. Die Arbeitslosenquote bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen lag im Gesamtjahr 2018 bei 8,1 % (2017: 9,0 %). Die überdurchschnittliche wirtschaftliche Entwicklung Berlins führt dazu, dass sich die Arbeitslosenquote dem Bundesdurchschnitt von 5,2 % weiter annähert. Die Differenz ist in den letzten drei Jahren von 4,3 Prozentpunkten auf mittlerweile 2,9 Prozentpunkte gesunken.

Die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Berlin wird durch das Gründungsgeschehen unterstrichen. Im Jahr 2018 wurden rund 40.000 Unternehmen neu gegründet. Im Ländervergleich lag Berlin im vergangenen Jahr mit 111 Neugründungen pro 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf dem ersten Platz, der Bundesdurchschnitt betrug 65. Die Gesamtzahl der Neugründungen bewegte sich 2018 nur leicht unter dem Vorjahreswert, wobei dies auf einen Rückgang bei den sonstigen, von Einzelunternehmen dominierten Gründungen zurückzuführen ist. Ein Viertel der Neugründungen entsprachen hingegen den sogenannten Betriebsgründungen, denen ein höheres wirtschaftliches Gewicht zugeordnet werden kann und deren Zahl sich 2018 erhöht hat. Es handelt sich hierbei um Gründungen, bei denen bspw. ein Eintrag im Handelsregister oder eine Handwerkseigenschaft vorliegt bzw. es mindestens einen Beschäftigten gibt.

Am Wirtschaftsstandort Berlin gibt es beim Blick auf die letzten Jahre einen starken Zuwachs an neuen Betrieben. Dies haben Berechnungen der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit ergeben. Die Zahl der Betriebe mit mindestens einer sozialversicherungspflichtig tätigen Person hat sich demnach in den letzten drei Jahren in Berlin um 5,6 % auf rund 98.800 erhöht. Deutschlandweit gab es im gleichen Zeitraum einen Anstieg um 1,3 %. Bei kleinen, mittelgroßen und großen Betrieben waren die Zuwachsraten in Berlin zwischen 2015 und 2018 jeweils höher als in Deutschland insgesamt.

Die klassischen volkswirtschaftlichen Indikatoren zeigen eine positive Entwicklung der Berliner Wirtschaft im Verlauf der vorangegangenen Jahre – der Branchenmix aus Dienstleistungen und Produktion löst positive Impulse aus und die Erwerbstätigkeit nimmt zu. Die Lücken zum Bundesdurchschnitt werden kleiner und die Angleichung der Lebensverhältnisse an den Bundesdurchschnitt schreitet voran.

Brandenburg

Von der positiven gesamtdeutschen Konjunkturentwicklung profitierte aufgrund der engen wirtschaftlichen Verflechtungen auch die brandenburgische Wirtschaft. In den letzten zehn Jahren folgte Brandenburg dem Wachstumstrend des gesamten Bundesgebietes. Seit 2008 stieg das preisbereinigte BIP mit einem Plus von +14,4 % sogar etwas stärker als der Bundesdurchschnitt (+13,2 %). Im Durchschnitt der Jahre 2014 bis 2018 lag das

Wirtschaftswachstum im Land Brandenburg bei +2,3 % und damit über dem Bundesdurchschnitt (+1,9 %).

Bei detaillierter Betrachtung zeigt sich, dass die brandenburgische Wirtschaft 2014 schwungvoll expandierte. In den Folgejahren setzte sich der Aufschwung in etwas gemäßigteren Bahnen und dem Bundestrend folgenden mit abnehmenden Zuwachsraten fort. Abgesehen von 2015 lag das Wachstum im Land Brandenburg über dem der ostdeutschen Flächenländer. Die Veränderungsrate des preisbereinigten BIP betrug 2018 in Brandenburg +1,4 %, gleichauf mit der Rate auf Bundesebene. Die Wirtschaft im Land Brandenburg ist 2018 um 0,4 Prozentpunkte kräftiger gewachsen als der Durchschnitt der ostdeutschen Flächenländer.

Das Wirtschaftswachstum im Land Brandenburg ist auf die gute Entwicklung im **Verarbeitenden Gewerbe** zurückzuführen. Zudem stützte das solide Wachstum der Dienstleistungsbereiche – hier besonders der Bereiche „Öffentliche Dienstleistungen, Erziehung, Gesundheit“ und „Handel, Verkehr, Gastgewerbe“ – die Konjunktur. Insbesondere die **Logistikbranche**, die auch den stärksten Stellenzuwachs verzeichnete, expandierte kräftig aufgrund neu entstandener Logistikzentren im Berliner Umland.

Die **Baubranche** hat sich verhalten entwickelt. Der Wohnungsbau blieb schwach, dagegen hat der öffentliche Bau an Fahrt gewonnen. Witterungsbedingte Wertschöpfungsrückgänge im primären Sektor (Land-, Forstwirtschaft, Fischerei) dämpften das Wachstum.

In den einzelnen Wirtschaftszweigen Brandenburgs zeigten sich im Jahr 2018 z.T. beträchtliche Unterschiede zum bundesweiten Trend. Die Bruttowertschöpfung (BWS) im Produzierenden Gewerbe hat sich mit einem Plus von 2,2 % (Bund: +1,2 %), trotz schwächelndem Bausektor, positiv entwickelt. Einen besonders kräftigen Anstieg verzeichnete das Verarbeitende Gewerbe mit +3,1 %, dieser lag deutlich über dem Wert in Deutschland (+1,0 %). Über den Jahresverlauf verlangsamte sich das industrielle Wachstum indes. Die BWS im Baugewerbe ist trotz guter Baukonjunktur um -0,5 % zurückgegangen.

In den ostdeutschen Flächenländern entwickelte sich die Wertschöpfung der Baubranche mit +0,7 % zwar insgesamt positiv, lag aber auch unter dem Bundesdurchschnitt von +3,0 %. Der brandenburgische Dienstleistungsbereich expandierte mit +1,4 % leicht unterdurchschnittlich (Deutschland: +1,6 %). Der Bereich Land- und Forstwirtschaft/ Fischerei verzeichnete 2018 in Brandenburg durch die Dürre im Sommer einen Rückgang der realen BWS um -5,8 %. Der Rückgang in den ostdeutschen Flächenländern war mit -7,9 % sogar noch stärker, in den westdeutschen Bundesländern stagnierte das Wachstum (+0,1 %) im Vergleich zum Vorjahr.

Die Entwicklung auf dem brandenburgischen **Arbeitsmarkt** verlief in den vergangenen Jahren überaus positiv. Die Arbeitslosenquote fiel allein zwischen 2014 und 2018 überdurchschnittlich um 3,0 Prozentpunkte auf 6,3 % im Jahr 2018. Im Vergleich dazu sank die Arbeitslosigkeit in den neuen Bundesländern (mit Berlin) um 2,9 Prozentpunkte auf 6,9 % und in den alten Bundesländern um -2,1 Prozentpunkte auf 4,8 %. Der Abstand zwischen brandenburgischer und bundesweiter Arbeitslosenquote betrug 2018 nur noch 1,1 Prozentpunkte, 2014 waren es noch 2,6 Prozentpunkte. Trotz des deutlichen Rückgangs in den vergangenen Jahren liegt die Arbeitslosenquote im Land Brandenburg weiterhin merklich über dem westdeutschen Durchschnitt.

Im Jahr 2018 waren in Brandenburg durchschnittlich 83.669 Personen arbeitslos gemeldet, dies entspricht einem Rückgang von -9,7 Prozent. Die monatlichen Arbeitslosenquoten waren auch 2018 stets niedriger als in den Vorjahresmonaten.

Im Land Brandenburg lag die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2018 bei 849.148 Personen. Das waren knapp

15.000 Beschäftigte bzw. +1,7 % mehr als noch im Jahr zuvor. Das Beschäftigungswachstum 2017/2018 war höher als in den anderen ostdeutschen Flächenländern und umfasste nahezu alle Wirtschaftszweige.

Ein besonders starkes Wachstum verzeichnete der Bereich „Verkehr und Lagerei“ (+7,4 % ggü. Vorjahr). Zudem ging die Leiharbeit (Arbeitnehmerüberlassung) zurück, was die Vermutung nahelegt, dass Unternehmen unter dem Eindruck des Fachkräftemangels befristet Beschäftigten eine feste Anstellung anbieten. Im gesamten Bundesgebiet nahm die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung um +2,2 % noch deutlicher zu. Die Zahl der offenen Stellen hat in Brandenburg auch 2018 stetig zugenommen, schwerpunktmäßig im Bau, wobei sich der Anstieg zuletzt deutlich abgeflacht hat.

Die Reallöhne haben in Brandenburg 2018 überdurchschnittlich um +1,7 % zugelegt. Die Nominallöhne sind im Durchschnitt um +3,5 % gewachsen. So konnte die Zunahme der Verbraucherpreise ausgeglichen werden. Bundesweit lag der Reallohnindex 2018 bei +1,3 %, etwas höher als noch 2017.

Der **Außenhandel** des Landes Brandenburg war - trotz der robusten wirtschaftlichen Entwicklung - zwischen 2014 und 2018 rückläufig. Der Wert der ausgeführten Waren ist in diesem Zeitraum von rd. 13,2 Mrd. Euro auf 13,0 Mrd. Euro gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von -1,5 %. Deutschlandweit sind die Exporte im selben Zeitraum um +17,3 % gestiegen.

Im Jahr 2018 sind die Exporte des Landes Brandenburg merklich um +3,0 % angestiegen und lagen damit gleichauf mit der bundesweiten Zuwachsrate. Steigende Exportzahlen verzeichneten Hersteller sonstiger Fahrzeuge (+17,3 %), Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (+14,3 %) und die Nahrungs- und Futtermittelindustrie (+8,6 %). Einen deutlichen Rückgang der Ausfuhren um knapp ein Drittel musste die Pharmaindustrie hinnehmen. Die wichtigsten Exportgüter im Land Brandenburg waren Luftfahrzeuge, Bleche aus Eisen und Stahl, Lastkraftwagen und Spezialfahrzeuge, pharmazeutische Erzeugnisse sowie Papier und Pappe. Die bedeutendsten Exportländer für Brandenburg sind Polen vor USA und Frankreich. Fast zwei Drittel der Ausfuhren von brandenburgischen Unternehmen gingen in den vergangenen Jahren in EU-Länder.

Die Einfuhren nach Brandenburg haben sich 2018 mit einem Plus von +13,8 % sehr dynamisch entwickelt. Nach Brandenburg importiert wurden vorrangig Energieträger wie Erdöl und Erdgas, gefolgt von Kraftwagen und Kraftwagenteilen, chemischen Erzeugnissen sowie Luftfahrzeugen. Der höchste Anteil der Einfuhren kam aus Russland und Polen sowie Großbritannien.

Im Vergleich zum kräftigen Wachstum der Binnenwirtschaft hat sich der Außenhandel unterdurchschnittlich entwickelt, entsprechend ist der Anteil der Exporte am BIP in den vergangenen Jahren gesunken. Die Exportquote Brandenburgs lag 2018 mit 17,6 % weit unter der gesamtdeutschen Exportquote von 38,9 % (NBL mit Berlin: 20,6 Prozent).

1.4. Entwicklung im Güter- und Personenverkehr

Neben zahlreichen unterschiedlichen Faktoren in den Segmenten des Güter- und Personenverkehrs haben sich einige für beide Märkte gleiche Aspekte herauskristallisiert. An erster Stelle ist hier der von Jahr zu Jahr spürbarer werdende Personalmangel, insbesondere beim Fahrpersonal, zu nennen.

Aber auch die sich auf die Fahrzeugtechnik richtenden Umweltauflagen mit ihren wirtschaftlichen Auswirkungen sind hier zu nennen. Zudem entwickeln sich seit einigen Jahren vor allem in den urbanen Regionen gesellschaftliche Trends, nach denen die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssektors und sein Beitrag zur Wohlstandssicherung nur verzerrte Wahrnehmung und Darstellung erfahren.

1.4.1. Entwicklung im Güterverkehr

Die positiven Vorgaben aus der Gesamtwirtschaft spiegelten sich im Jahr 2018 nur bedingt in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung wider. Nach vorläufigen Angaben erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2017 zwar insgesamt um 0,4 % auf knapp 3,8 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland sank allerdings um 0,6 % auf rund 472,9 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland).

Ursächlich waren hohe Mengen- und Leistungsrückgänge in der Binnenschifffahrt, die vor allem auf die lang anhaltende, extreme Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018 infolge einer monatelangen Dürre zurückzuführen waren. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2017 um 11,1 % auf rund 197,9 Mio. t; die Verkehrsleistung nahm um 15,5 % auf rund 46,9 Mrd. tkm ab.

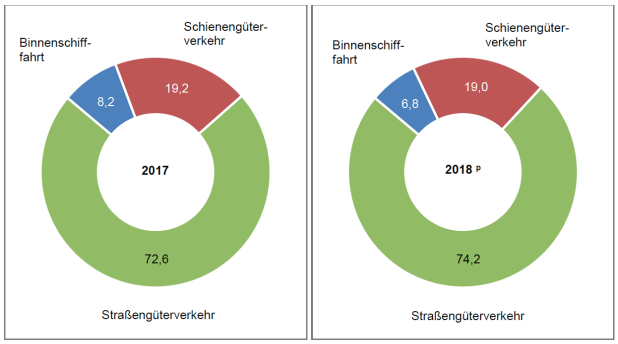


Abb.: Anteil der Landverkehrsträger an der Güterverkehrsleistung 2017 und 2018 (Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Intraplan Consult GmbH, BAG)

Im **Straßengüterverkehr** mit deutschen Lastkraftfahrzeugen waren im Jahr 2018 sowohl Leistungs- als auch Mengensteigerungen zu verzeichnen. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Beförderungsleistung von deutschen Lastkraftfahrzeugen im In- und Ausland um rund 1,2 % auf rund 316,8 Mrd. tkm. Die transportierte Gütermenge nahm im Vergleichszeitraum um rund 1,2 % auf rund 3,2 Mrd. t zu. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland nahm im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,3 Mrd. tkm bzw. 1,5 % auf insgesamt rund 295,2 Mrd. tkm zu. Der Anteil der inländischen an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge betrug damit im Jahr 2018 rund 93,2 %. Die korrespondierende Beförderungsmenge stieg im Vergleichszeitraum um rund 39,6 Mio. t bzw. 1,3 % auf rund 3,2 Mrd. t. Während die Beförderungsmenge im Inland damit abermals einen neuen Rekordwert erreichte, blieb die Inlandsverkehrsleistung deutscher Lkw im Jahr 2018 weiterhin hinter dem Niveau aus dem Vorkrisenjahr 2008 zurück.

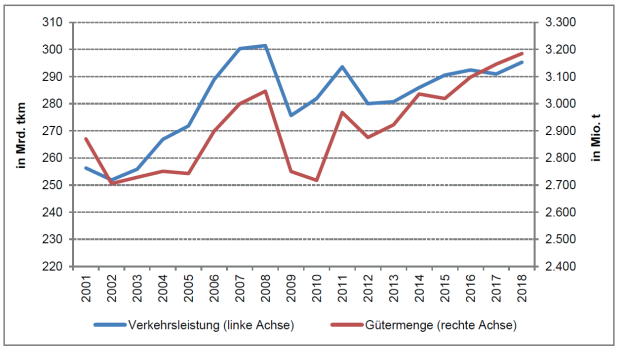


Abb.: Straßengüterverkehr im Inland mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Zeitraum von 2001 bis 2018 (Quellen: KBA, BAG)

Der Binnenverkehr war im Jahr 2018 maßgeblich für das Mengen- und Leistungswachstum im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen. Die grenzüberschreitenden Verkehre entwickelten sich im Jahr 2018 erneut rückläufig. Im Rahmen von Marktbeobachtungsgesprächen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) bestätigten deutsche Transportunternehmen eine insgesamt zunehmende Transportaktivität im Nah- und Regionalbereich, während grenzüberschreitende Beförderungen weiterhin vermehrt von Gebietsfremden übernommen wurden.

Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sich die Verkehrsleistung deutscher Lkw im grenzüberschreitenden Versand um rund 1,7 % auf knapp 20,6 Mrd. tkm, im grenzüberschreitenden Empfang sogar um rund 2,6 % auf rund 15,2 Mrd. tkm. Im Durchgangsverkehr, der gemessen an der gesamten Beförderungsleistung deutscher

Lastkraftfahrzeugen eine nachrangige Größe darstellt, wurde im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um rund 5,8 % auf rund 1,2 Mrd. tkm verzeichnet. Die Beförderungsmenge stieg im Binnenverkehr im Vergleichszeitraum um rund 1,4 %, während sie im grenzüberschreitenden Versand um rund 0,5 %, im grenzüberschreitenden Empfang um rund 3,3 % und im Durchgangsverkehr um rund 7,4 % abnahm.

Deutsche Lastkraftfahrzeuge legten im Jahr 2018 im In- und Ausland eine Gesamtstrecke von rund 30,4 Mrd. km zurück. Dies bedeutete einen Anstieg um rund 1,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Dabei erhöhten sich die gefahrenen Last- und Leerkilometer im Vorjahresvergleich um rund 1,1 % bzw. rund 0,5 %. Erstmals seit längerem stieg damit im Jahr 2018 der Lastkilometeranteil wieder an und zwar von rund 78,2 % auf rund 78,3 %. Entsprechend nahm der Leerkilometeranteil im Vergleichszeitraum um 0,1 Prozentpunkte auf rund 21,7 % ab. Die Gesamtzahl der Ladungsfahrten im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen stieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,2 % auf insgesamt rund 263,7 Mio., die Anzahl der Leerfahrten um rund 0,7 % auf insgesamt rund 155,4 Mio.

Bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz stiegen die **mautpflichtigen Fahrleistungen** im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 12,4 % auf insgesamt rund 37,7 Mrd. km. Der Fahrleistungsanstieg beruht zu einem wesentlichen Anteil auf der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen, mithin einer veränderten Datenbasis. Zusätzlich zu den bereits im Vorfeld knapp 2.300 km mautpflichtigen Bundesstraßen trat mit Wirkung zum 1. Juli 2018 die Mautpflicht auf weiteren rund 36.000 km Bundesstraßen in Kraft. Das mautpflichtige Streckennetz umfasst seitdem insgesamt etwa 52.000 km Autobahnen und Bundesstraßen.

Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,6 % zu. Während sich die Fahrleistungen deutscher Lastkraftwagen im Vergleichszeitraum auf Autobahnen um rund 0,4 % erhöhten, stiegen sie bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz um rund 14,3 %. Gebietsfremde verzeichneten einen Fahrleistungsanstieg um rund 5,4 % auf Autobahnen bzw. um rund 10,0 % auf dem gesamten gebührenpflichtigen Streckennetz. Inländische Fahrzeuge, die über vergleichsweise hohe Marktanteile im Nah- und Regionalbereich verfügen, waren dahingehend vergleichsweise stärker von der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen betroffen als ausländische Fahrzeuge.

Mit rund 22,0 Mrd. km entfiel auf Inländer im Jahr 2018 ein Anteil von rund 58,3 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen; gebietsfremde Lastkraftwagen vereinten mit insgesamt rund 15,7 Mrd. km einen Anteil von rund 41,7 % auf sich. Auf Fahrzeuge aus Polen entfielen mit rund 6,1 Mrd. km bzw. einem Anteil von rund 16,2 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden. An zweiter und dritter Stelle standen Lastkraftwagen aus Tschechien und Rumänien mit rund 1,4 Mrd. km bzw. 1,3 Mrd. km sowie Anteilen von 3,8 % bzw. 3,5 %. Die höchsten Fahrleistungssteigerungen gegenüber dem Vorjahr erreichten im Jahr 2018 unter den Gebietsfremden Fahrzeuge aus Litauen (+29,5 %), Slowenien (+15,5 %) und Polen (+13,2 %).

Vor dem Hintergrund der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen und gestiegener Fahrleistungen in- und ausländischer Fahrzeuge erhöhten sich die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 10,3 % auf insgesamt knapp 5,2 Mrd. Euro. Dabei stiegen die Mauteinnahmen bei den Inländern mit rund 12,2 % auf knapp 3,0 Mrd. Euro überdurchschnittlich, bei den Gebietsfremden mit rund 7,9 % auf rund 2,2 Mrd. Euro unterdurchschnittlich.

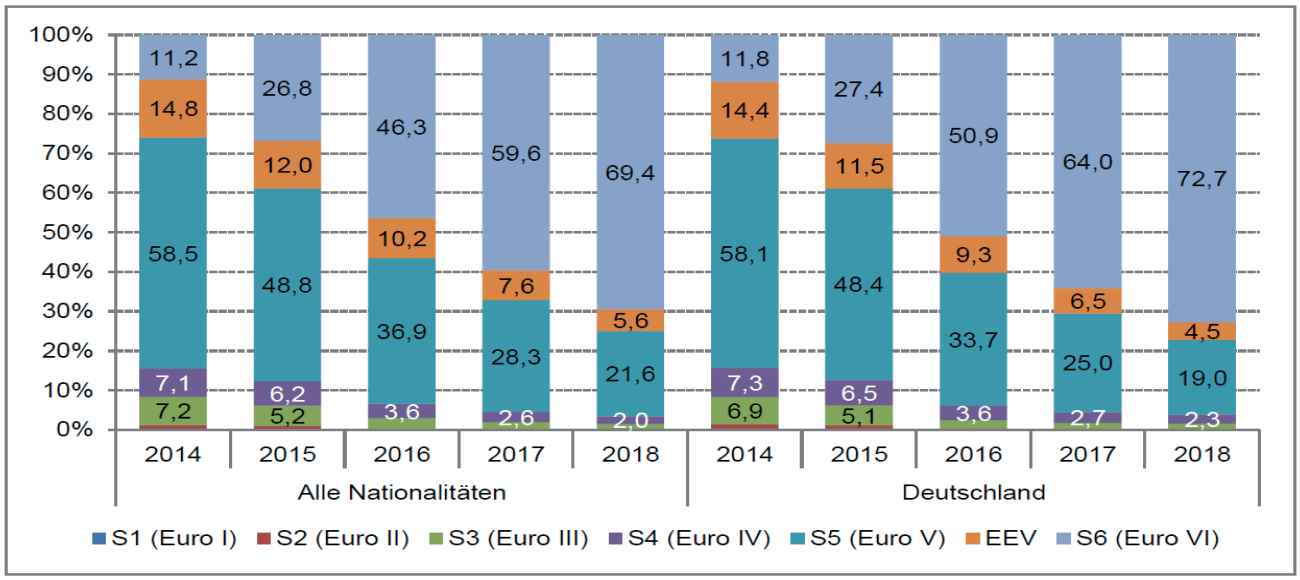


Abb.: Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen, Anteile in % (Quelle: BAG)

Getragen von einem positiven gesamtwirtschaftlichen Umfeld setzte sich im Jahr 2018 die positive **Umsatzentwicklung im gewerblichen Straßengüterverkehr** fort. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Vergleich zum Jahr 2017 insgesamt um rund 5,4 %. Straßengüterverkehrsunternehmen partizipierten an einer hohen inländischen Beförderungsnachfrage, vor allem durch die weiterhin expansive Entwicklung im Produzierenden Gewerbe, darunter insbesondere im Baugewerbe.

Darüber hinaus profitierte die Straße in Teilsegmenten – ebenso wie die Schiene – von Verkehrsverlagerungen von der Binnenschifffahrt infolge der lang andauernden Niedrigwasserphase im Rheinstromgebiet in der 2. Jahreshälfte 2018. In Marktgesprächen des BAG berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen zumeist von einer insgesamt hohen Kapazitätsauslastung des Eigenfuhrparks. Fahrpersonalengpässe begrenzten weiterhin vielfach eine Erweiterung von Beförderungskapazitäten. Geschäftsausweitungen zeigten sich daher eher im Bereich der lagerlogistischen Dienstleistungen. Zum Jahresende wirkten sich eine zurückhaltende Exporttätigkeit der deutschen Wirtschaft sowie Produktionsrückgänge in der Automobilindustrie zum Teil dämpfend auf die Geschäftsentwicklung betroffener Transportunternehmen aus.

Vor dem Hintergrund einer hohen inländischen Nachfrage nach Beförderungsleistungen bei begrenzten Laderaumkapazitäten sowie deutlicher Kostensteigerungen erzielten Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2018 jenseits noch laufzeitgebundener Festverträge vielfach höhere Preisvereinbarungen. Nach Informationen des BAG waren Auftraggeber oftmals bereit, höheren Entgeltforderungen nachzukommen, um Transportkapazitäten zu sichern. Als Preistreiber erwiesen sich vor allem steigende Aufwendungen für Kraftstoffe, Personal sowie die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen.

Im Durchschnitt stiegen die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,5 %. Die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“ legten im selben Zeitraum durchschnittlich um rund 2,6 % zu. Die Preise auf dem Spotmarkt wichen im Jahresverlauf teilweise erheblich von den sonst üblichen, vertraglich vereinbarten Preisen ab. Während bei akuten Laderaumengpässen, die insbesondere in der ersten Jahreshälfte und im Herbst 2018 zu beobachten waren, teilwei-

se sehr hohe Preisforderungen von Speditionen ohne Eigenfuhrpark gestellt wurden, berichteten Unternehmen im Rahmen von BAG-Marktgesprächen von vergleichsweise niedrigen Tagesfrachtraten am Jahresende 2018.

Die konjunkturell bedingt hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen ging mit einem erhöhten Fachkräftebedarf im administrativen und gewerblichen Bereich einher. Um Personal zu gewinnen bzw. zu halten, stiegen Löhne und Gehälter. So erhöhten sich die durchschnittlichen Bruttostundenverdienste im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ für Beschäftigte, deren Tätigkeiten eine abgeschlossene Berufsausbildung erfordern, im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,7 % auf insgesamt 13,36 Euro. Fahrern gewährten Unternehmen oftmals über das Grundgehalt hinausgehende Zusatzleistungen, u.a. in Form von Tankgutscheinen, Prämien für unfallfreies oder spritsparendes Fahren oder höheren Spesensätzen. Höhere Aufwendungen verzeichneten Transport- und Logistikdienstleister außerdem nicht selten in Folge von zeit- und kostenintensiven Rekrutierungs- sowie weiteren Personalbindungsmaßnahmen. Zu letzteren zählen beispielsweise individuelle Fahrzeugausstattungen.

Einen deutlichen Anstieg vollzogen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr die Energiepreise. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes registrierten Großverbraucher bei Dieselliefe-rungen von 50 bis 70 hl frei Verbrauchsstelle im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr einen durchschnittlichen Preisanstieg um rund 11,6 %. Der höchste durchschnittliche Monatspreis wurde dabei im Jahr 2018 mit 112,32 € / hl im November erreicht. Nach Informationen des BAG vereinbaren Transport- und Speditionsunternehmen mit ihren festen Kunden mehrheitlich Dieselpreisgleitklauseln, die in der Regel allerdings erst zeitversetzt greifen. Die höheren Kraftstoffkosten konnten so teilweise erst mit Verzögerungen von mehreren Monaten abgerechnet werden.

Im Zuge der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 erhöhten sich in Abhängigkeit vom Einsatzgebiet und Standort die Mautabgaben von Güterkraftverkehrsunternehmen zum Teil deutlich. Im Nah- und Regionalverkehr tätige sowie in ländlichen Regionen angesiedelte Güterkraftverkehrsunternehmen berichteten im Rahmen von BAG-Marktgesprächen nicht selten von sehr hohen Steigerungen. Wie im Zuge früherer Mautausweitungen bzw. -erhöhungen konnten resultierende Zusatzkosten für Lastkilometer nach Informationen des BAG in der Regel nahezu gänzlich an Auftraggeber weitergereicht werden, während die Maut für Leerkilometer im Rückladungsbereich oder bei sonstigen Verkehren, die nicht direkt an einen Auftrag gebunden waren, regelmäßig von den Transportunternehmen selbst zu tragen war. Durch den vergleichsweise kurzen zeitlichen Abstand zwischen der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 und der Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2019 kam es zu Verschiebungen von Preisverhandlungen und infolge dessen zu Verzögerungen bei der Weitergabe von Kostensteigerungen.

Als tendenziell zunehmend wurden seitens des Gewerbes darüber hinaus u.a. Aufwendungen für Reparatur und Wartung, Versicherungsprämien sowie Schulungsmaßnahmen wahrgenommen.

Trotz der überwiegend guten Auftragslage sowie einer relativ hohen Kapazitätsauslastung entwickelten sich die Erträge im Bereich des Straßengüterverkehrs nach Informationen des Bundesamtes heterogen. Zwar erwirtschafteten die in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Unternehmen überwiegend positive Erträge. Allerdings ging das Umsatzwachstum vielfach nicht mehr mit einer weiteren Verbesserung der Ertragslage einher. Bei einem nicht zu vernachlässigenden Anteil blieben die Gewinne hinter den Vorjahresergebnissen zurück. Davon betroffen waren insbesondere Transportunternehmen, die Gesamtkostensteigerungen nicht vollumfänglich oder erst zeitverzögert an Kunden weiterreichen konnten. Für eine Verbesserung der Ertragslage setzten Transportunternehmen verschiedene Instrumente ein, um lukrative Auf-

träge zu selektieren und Touren insgesamt bzw. Rückladungsverkehre im Besonderen effizienter zu gestalten. Transport- und Logistikdienstleister mit spezialisierten und hochwertigen logistischen Lösungen sowie Anbieter in Nischenmärkten berichteten in Marktgesprächen des BAG überwiegend von einer positiven Entwicklung der Ertragslage. Wie in den Jahren zuvor, erwiesen sich qualitativ hochwertige lagerlogistische Dienstleistungen als vergleichsweise ertragsreich.

Bei weiterhin günstigen Finanzierungsbedingungen dominierten fuhrparkseitig im Jahr 2018 nach wie vor Ersatzinvestitionen, im Zuge derer eine fortlaufende Modernisierung der Eigenfuhrparks auf neueste Assistenz- und Ausstattungssysteme erfolgt. Darüber hinaus werden Fahrzeuge nach Informationen des BAG verstärkt mit Sicherheitssystemen nachgerüstet. Auf zunehmendes Interesse stoßen alternative Antriebe. Dies zeigte sich beispielsweise an verschiedentlichen Pilotversuchen zur Integration von erdgasbetriebenen Fahrzeugen in den Fuhrpark. Die Zurückhaltung bei den Erweiterungsinvestitionen wird zumeist mit der eingeschränkten Verfügbarkeit an qualifiziertem Fahrpersonal begründet. Kapazitätsausweitungen zeigten sich daher eher bei Unternehmen, denen es aufgrund ihrer Größe und ihres Bekanntheitsgrades noch vergleichsweise leichter fiel, das erforderliche Fahrpersonal zu akquirieren.

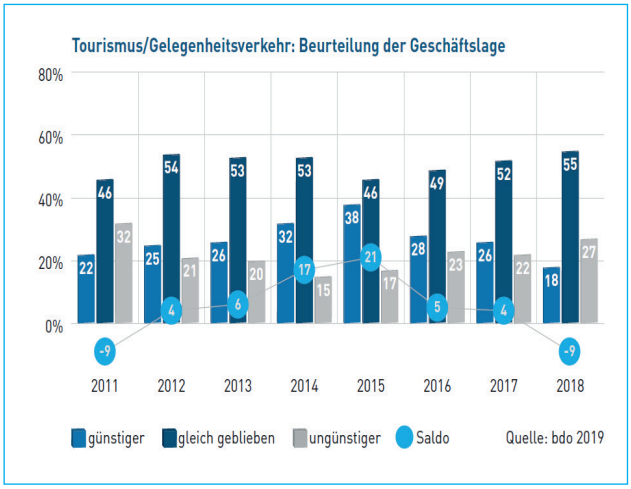
1.4.2. Entwicklung im Omnibusverkehr

Rückblickend schaut die Busbranche auf ein konjunkturell gesehen sehr heterogenes Jahr 2018 zurück. In den drei Segmenten Touristik, ÖPNV und Fernlinienverkehr wurden deutliche Unterschiede untereinander, aber auch in der Entwicklung seit dem Vorjahr festgestellt. Die Bustouristiker vermelden eine merklich schlechtere Geschäftslage zum Vorjahr. Die Umsätze sind zurückgegangen und der Gewinn ist stark eingebrochen. Der öffentliche Personennahverkehr verzeichnet hingegen eine leichte Stimmungsbesserung bei der Beurteilung der Geschäftslage für 2018.

Trotz besserer Umsatzentwicklung sind die Gewinne dennoch mehrheitlich schlechter als im Vorjahr.

Die Unternehmensgröße spielt bei der Einschätzung oftmals eine ausschlaggebende Rolle. Je kleiner ein Unternehmen ist, desto negativer wird die Situation betrachtet. Nach den erfolgreichen vergangenen Jahren erlebt der Fernlinienverkehr 2018 ein Stimmungstief. Die gravierenden Umsatz- und Gewinneinbrüche wirken sich in einer sehr negativen Beurteilung der Geschäftslage aus.

Knapp die Hälfte der im **Gelegenheitsverkehr** befragten Unternehmen (44 %) konnte 2018 gleichbleibende Umsätze erzielen. 28 % der Befragten beurteilen die Umsatzentwicklung für das Jahr 2018 positiver im Vergleich zum Vorjahr. Ebenso viele haben Umsatzeinbußen verzeichnen müssen. Der Saldo liegt dementsprechend bei 0 Prozentpunkten. Der prozentuale Anteil an Unternehmen mit einer gestiegenen Umsatzentwicklung ist somit seit Jahren auf ein Rekordtief gesunken.



Bereits das dritte Jahr in Folge vermelden immer mehr privaten Busunternehmen in der **Touristik** eine schlechtere Gewinnentwicklung zum Vorjahr. 48 % haben im Jahr 2018 einen geringeren Gewinn als im Vorjahr gehabt. Lediglich 18 % konnten höhere Gewinne erzielen. Insgesamt sinkt der Saldo somit zum Vorjahr um weitere 15 Prozentpunkte auf -30 Prozentpunkte.

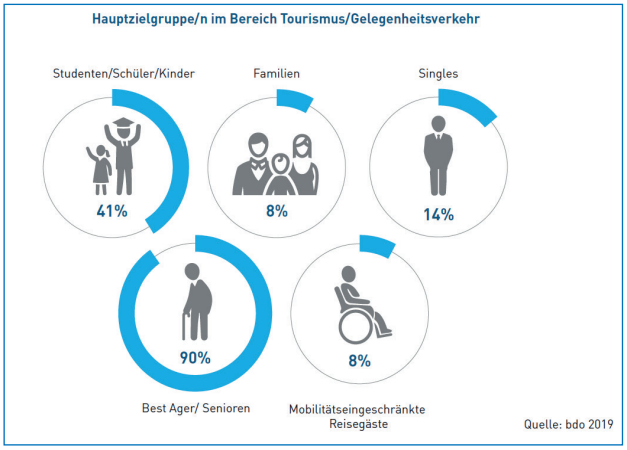
Die stark eingebrochene Gewinnentwicklung erklärt die deutlich gewachsene Unzufriedenheit der allgemeinen Geschäftslage. Im Vergleich zu den getätigten Umsätzen wird sichtbar, dass am Ende des Tages der Gewinn trotz Umsatz immer kleiner wird.

Der **Mietomnibusverkehr** verliert seine jahrelang eingenommene Rolle als Zugpferd der Branche. Der prozentuale Anteil an Unternehmen, die eine positivere Entwicklung zum Vorjahr festgestellt haben, liegt erneut bei 25 %, weitere 50 % berichten von gleichbleibenden Buchungszahlen. Negativ beurteilen 2 % mehr - und somit genau ein Viertel - der Unternehmen die Entwicklung im Mietomnibussegment im Vergleich zum Jahr 2017.

Die befragten Unternehmen bewerten mehrheitlich die **eigen veranstalteten Busreisen** mit besser oder gleichbleibend. Dennoch ist eine starke Diskrepanz zwischen den zufriedeneren und den weniger zufriedenen Unternehmen zum Vorjahr festzustellen. Der Anteil an positiv einschätzenden Busunternehmen ist zum Vorjahr um 5 % gesunken, während der Anteil der negativ Beurteilenden um 4 % gewachsen ist. Somit liegt der Saldo bei -13 Prozentpunkten.

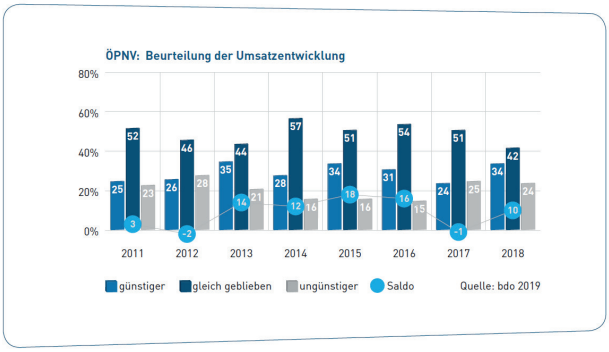
Eine tendenzielle Verbesserung ist bei den **Tagesausflügen** zu erkennen. Der positive Saldo steigt auf 8 Prozentpunkte. Lediglich 20 Prozent der befragten Unternehmen sahen eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt 80 % der Umfrageteilnehmer beurteilen den Tagesausflugsverkehr 2018 mit günstigerem oder auf gleichbleibendem Niveau zum Vorjahr.

Die Hauptzielgruppe im Bustourismussegment sind die Best Ager/Senioren. Rund 90 % aller befragten Unternehmen benennen diese Gruppe als ihre Kernkundengruppe. An zweiter Stelle liegen erneut die Studenten und Schüler, die jedoch zum Vorjahr um 7 % auf rund 41 % gefallen sind. Anschließend folgen Singles (14 %), Familien (8 %) und mobilitätseingeschränkte Reisende (8 %).



Die Beurteilung der allgemeinen Geschäftslage der Busunternehmen des **öffentlichen Personennahverkehrs** (ÖPNV) bessert sich minimal für das Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr. Der prozentuale Anteil der zufriedeneren Unternehmen ist um 5 Prozentpunkte auf 21 % gestiegen, während zeitgleich aber auch der Anteil der Unzufriedenen um 3 Prozentpunkte auf insgesamt 30 % gewachsen ist. Der Saldo bleibt weiterhin im Minusbereich und liegt somit bei -9 Prozentpunkten.

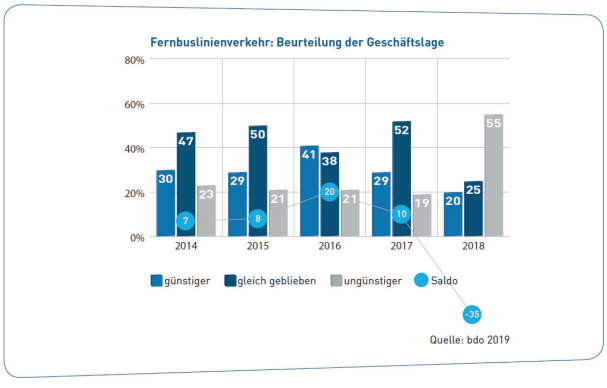
Im Vergleich zum Vorjahr ist der prozentuale Anteil an Unternehmen in diesem Segment mit einer besseren Umsatzentwicklung zum Vorjahr deutlich gestiegen (2017: 24 %; 2018: 34 %). Unternehmen, die Umsatzeinbußen verzeichnen mussten, sind ebenfalls weniger (2017: 25 %; 2018: 24 %) zu verzeichnen. Der Saldo steigt demnach wieder in den positiven Bereich auf 10 Prozentpunkte.



Trotz gestiegener Umsatzzahlen haben zahlreiche ÖPNV-Unternehmen Gewinneinbußen hinnehmen müssen. Lediglich 17 % berichten von einer günstigeren Gewinnentwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Nahezu die Hälfte der befragten Unternehmen (48 %) beurteilen die Entwicklung als ungünstiger. Der Saldo liegt daraus resultierend bei -31 Prozentpunkten und erreicht den Tiefststand seit 2012.

Der Anteil an ÖPNV-Betrieben mit besserer oder gleichbleibender Entwicklung der Fahrgastzahlen liegt bei 85 % und erreicht den höchsten Wert seit Beginn der ersten Konjunkturumfrage. Auch der prozentuale Anteil an Unternehmen, die niedrigere Fahrgastzahlen zum Vorjahr feststellen mussten, ist auf 15 % gesunken und befindet sich auf einem bislang noch nie erreichten Tiefstwert.

Im sechsten Jahr des Bestehens des Marktes im **Fernlinienverkehr** beurteilen insgesamt 45 % der Unternehmen die Geschäftslage des Jahres 2018 im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr mit gleichbleibend oder besser. Ein prozentualer Abfall um 36 Prozentpunkte zum Vorjahr. Der Anteil der unzufriedenen Busunternehmen in diesem Segment ist auf 55 % angestiegen. Erstmals seit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs fällt der Saldo in den Minusbereich auf -35 Prozentpunkte.



Die Umsatzentwicklung 2018 bewerten die Fernlinienverkehrsunternehmen mehrheitlich negativ im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt beurteilen 45 % der Unternehmen die Entwicklung der Umsätze günstiger (25 %) oder mit gleich geblieben (20 %). Mehr als die Hälfte der befragten Busunternehmen (55 %) haben Umsatzeinbußen verzeichnen müssen. Der Saldo fällt somit in einen zweistelligen Minusbereich auf -30 Prozentpunkte. Im sechsten Jahr seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes ist die Gewinnentwicklung für das Geschäftsjahr 2018 deutlich negativer von den Busunternehmen beurteilt worden, als in allen Jahren zuvor. Insgesamt haben 74 % der Unternehmen weniger Gewinn, als im Vorjahr erzielen können. Lediglich 5 % haben bessere Gewinne verbuchen können. Der Saldo sinkt auf den Tiefstwert seit der Öffnung des Marktes (-69 Prozentpunkte).

Zunehmende Vorschriften und Vorgaben erhöhen den administrativen Aufwand innerhalb der Unternehmen aller Segmente und belasten die mittelständisch geprägte Branche ungemein. Verschiedene Mehrwertsteuerbestimmungen, die Einführung zahlreicher Mindestlohn- und Entsenderegelungen, die steigende Anzahl an unterschiedlichen Umweltzonen innerhalb Europas oder die 2018 in Kraft getretene Datenschutzgrundverordnung sind nur einige Beispiele für den stetig wachsenden zeit- und kostenintensiven Aufwand, der die Unternehmen an ihre Grenzen bringt.

Allen drei Segmenten bereiten sowohl die schon umgesetzten als auch die zahlreichen noch drohenden Dieselfahrverbote in Städten und Regionen große Sorgen. Die Vielzahl an undurchsichtigen lokalen Bestimmungen verunsichern die Unternehmen zusätzlich. Die voraussichtlich noch längerfristig dieselabhängige Branche bangt bei dieser Entwicklung zunehmend um ihre Existenz. Auch die ständige Diskussion um die Einführung einer Busmaut bereitet den Unternehmen im Fernlinienverkehr und in der Bustouristik Bauchschmerzen. Eine Vielzahl der Unternehmen würde diese zusätzliche Ausgabe vor eine enorme Herausforderung stellen und letztendlich auch den Endkunden belasten. Nachhaltigkeit gewinnt von Jahr zu Jahr immer mehr an Bedeutung. Das Thema spielt

bei den Unternehmen eine wichtige Rolle: entweder durch umweltschonende Programmplanung (40 %) oder die Gestaltung klimaneutraler Busreisen (13 %). Besonders im Fernlinienverkehr ist der Nachhaltigkeitsgedanke stark vertreten (65 %). Auffällig ist das wachsende Interesse an nachhaltiger Produkt- und Programmplanung mit zunehmender Unternehmensgröße.

2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmen

2.1. Europäische Politik und EU-Recht

Road Packages

Die Straßenverkehrsinitiativen „Europe on the Move“ (Road Packages) der EU-Kommission sind für das Verkehrsgewerbe die bedeutendsten Gesetzesvorhaben der letzten Jahre. Dabei wurden zwei tiefe Risse erkennbar: Im Güterverkehr bestehen die west- und nordeuropäischen Transportunternehmen und ihre Verbände – letztlich auch die nationalen Regierungen – auf einer Festigung des Ordnungsrahmens und ein Zurückdrängen des Dumpingwettbewerbs vor allem im internationalen und im Kabotageverkehr, wohingegen die ost- und südosteuropäischen Unternehmen und ihre Organisationen genau das Gegenteil anstreben, basiert doch auf diesem Wettbewerbsmodell zu großen Teilen ihr Geschäft.

Der zweite Riss trennt den Straßengüter- vom Omnibusverkehr. Während die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Regelungen allein an den Maßstäben des Güterverkehrs ausgerichtet sind, beklagen die (westeuropäischen) Busunternehmer und ihre Verbände eine weiter zurückgehende Flexibilität für die Personenbeförderung, vor allem bei den Sozialvorschriften im Gelegenheitsverkehr.

Es war somit nicht verwunderlich, dass im Jahr 2018 eine Einigung auf europäischer Ebene nicht zustande kam und diese – wie sich zeigen sollte – auch bis zum Ende der Legislaturperiode nicht erzielbar war.

EU-Datenschutz-Grundverordnung

Seit 25. Mai 2018 gelten in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union neue Datenschutzregeln. Mit der Reform soll sichergestellt werden, dass in allen Mitgliedsstaaten derselbe Datenschutzstandard besteht. Die DSGVO (Datenschutz-Grundverordnung) gilt für die ganz oder teilweise automatische Verarbeitung personenbezogener Daten sowie für die nicht automatisierte Verarbeitung personenbezogener Daten, die in einem Dateisystem gespeichert sind oder gespeichert werden sollen.

Das Datenschutzrecht räumt Personen, deren Daten von Unternehmen genutzt werden, zahlreiche Rechte ein. Mithilfe dieser Rechte soll erreicht werden, dass diese Betroffenen Einfluss auf den Umgang und die Verbreitung ihrer Daten haben.

Für Unternehmen, die Daten verarbeiten, bestehen andererseits gewisse Anforderungen an die Datennutzung. Wer Daten z.B. seiner Kunden und Geschäftspartner nutzen möchte, muss diese überwiegend formalen Anforderungen erfüllen. Die Pflichten von Unternehmen und die Rechte von Betroffenen sind in der DSGVO geregelt. Die Vorschriften werden durch verschiedene Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) ergänzt.

Alle Unternehmen, die personenbezogene Daten verarbeiten, sind verpflichtet, sämtliche Verarbeitungsprozesse im sogenannten „Verzeichnis von Verarbeitungstätigkeiten“ zu doku-

mentieren. Hierdurch soll eine Übersicht über die datenschutzrelevanten Abläufe im Betrieb gegeben werden. Auf Grundlage dieser Übersicht sollen sich Betriebsinhaber über das Ausmaß und die Intensität der betrieblichen Datenverarbeitung bewusst werden.

Sind im Betrieb mindestens 10 Personen angestellt, die ständig mit der automatisierten Verarbeitung personenbezogener Daten beschäftigt sind, ist ein Datenschutzbeauftragter zu benennen.

Maut

Ende Oktober 2018 hatte das EU-Parlament im Zuge der Eurovignetten-Richtlinie beschlossen, dass ab 2020 alle schweren Nutzfahrzeuge – und damit auch Busse – bemautet werden sollen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur setzt sich gegen die Zwangsbemautung ein und fordert, nationale Handlungsspielräume zu erhalten.

Neue Strategie der EU gegen Lkw-Terrorattacken

Die EU-Kommission sucht einen neuen Weg, um das Risiko von Terrorattacken mit Lastwagen zu verringern: Mit speziellen Sicherheitsrichtlinien sollen Lkw-Fahrer und Transportunternehmen europaweit für die Gefahren sensibilisiert und zur Wachsamkeit aufgerufen werden.

Keine unbekannten Passagiere mitnehmen, stets alle Fenster und Türen geschlossen halten, die Route genau planen und nur sichere, möglichst vorgebuchte Parkplätze ansteuern: Der sogenannte „Werkzeugkasten für die Sicherheit“ lässt kaum eine denkbare Schwachstelle aus.

Nach Pausen sollen die Trucker bei der Rückkehr zu ihren Fahrzeugen aufmerksam nach möglichen Einbruchsspuren Ausschau halten, auch von Polizisten sollen sie vor dem Aussteigen erst den Ausweis verlangen, in sozialen Netzwerken keine Fahrtrouten preisgeben und nicht zu vertrauensselig sein.

Die Liste solle aufzeigen, wie mit möglichen Bedrohungen durch den Terrorismus umgegangen werden kann, erläutert die Behörde.

Technischer Leitfaden zur Abfalleinstufung

Die EU-Kommission hat im April 2018 einen technischen Leitfaden zur Abfalleinstufung veröffentlicht. Darin werden bestimmte Inhalte der Richtlinie 2008/98/EG (Abfallrahmenrichtlinie) sowie der Entscheidung 2000/532/EG (Abfallverzeichnis) genauer beschrieben.

Der Leitfaden soll insbesondere den nationalen Behörden, auch auf lokaler Ebene, sowie den Unternehmen Erläuterungen und Orientierungshilfen zur korrekten Auslegung und Anwendung der EU-Rechtsvorschriften in Bezug auf die Einstufung von Abfällen bieten. Er behandelt daher die Identifizierung von gefahrenrelevanten Eigenschaften, die Bewertung, ob der Abfall eine gefahrenrelevante Eigenschaft aufweist und schließlich die Frage der Einstufung des Abfalls als gefährlich oder nicht gefährlich.

Einstufung von Titandioxid

In die europäische Diskussion um eine Einstufung von Titandioxid als „vermutlich krebserzeugend“ ist im Berichtsjahr Bewegung gekommen. Deutschland hat Position bezogen und den Kritikern einer Einstufung den Rücken gestärkt: Die Bundesregierung hat sich in einer Stellungnahme ausdrücklich gegen eine Einstufung von Titandioxid im Rahmen der CLP-Verordnung ausgesprochen und statt dessen vorgeschlagen, die Vorschriften zum Arbeitsschutz bezüglich Staub in Europa zu vereinheitlichen.

Damit hat sich der erste EU-Mitgliedstaat eindeutig gegen eine Einstufung im Rahmen der CLP-Verordnung ausgesprochen. In dem an die Kommission gerichteten Schreiben bezweifelt das federführende Bundesministerium für Arbeit und Soziales, dass eine Einstufung „eine geeignete und verhältnismäßige Maßnahme zur Verringerung der mit Titandioxid verbundenen Risiken und der Risikokommunikation darstellt“.

Eine Einstufung würde für zahlreiche Massenprodukte und Gemische, insbesondere für Farben und Lacke gelten, bei denen Titandioxid in einer festen Matrix eingebunden ist und daher gar nicht eingeatmet werden kann. Der Gefahrenhinweis durch eine Kennzeichnung beziehe sich jedoch auf das Einatmen von Stäuben und würde daher zu keinem Mehrwert für den Gesundheitsschutz führen. Die vorgeschlagene Einstufung von Titandioxid würde außerdem für die gesamte Gruppe der schwer löslichen, biopersistenten Stäube „einen schwierigen Präzedenzfall“ schaffen. Deshalb sollte Titandioxid nicht im Rahmen der CLP-Verordnung eingestuft werden, empfiehlt das Schreiben.

Vorgeschlagen wird stattdessen, die unterschiedlichen nationalen Grenzwerte für die maximale Staubbelastung am Arbeitsplatz europaweit zu vereinheitlichen. Tatsächlich haben die meisten EU-Mitgliedstaaten entsprechende Regelungen zum Schutz der Arbeitnehmer geschaffen, allerdings sind diese uneinheitlich. Deutschland hat den niedrigsten Grenzwert in Europa und ist beim Thema Staubschutz auch international Vorreiter. Wie das weitere Verfahren abläuft, hängt entscheidend von der Haltung der übrigen Mitgliedstaaten ab. Sollte die Kommission den Eindruck gewinnen, dass der deutsche Vorschlag von anderen Mitgliedstaaten unterstützt wird, könnte eine Entscheidung über eine Einstufung von Titandioxid zunächst vertagt werden.

2.2. Nationale Verkehrspolitik, Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

2.2.1. Güterverkehrsrecht

Neues Wegekostengutachten zur Berechnung der Lkw-Maut

Das Bundesverkehrsministerium hat Mitte April 2018 ein neues Wegekostengutachten für den Zeitraum 2018-2022 zur Berechnung der Lkw-Maut erstellen lassen. Auf der Basis der ermittelten Wegekosten werden Mauteinnahmen in Höhe von durchschnittlich 7,2 Mrd. Euro im Jahr prognostiziert. Das sind jährlich durchschnittlich 2,5 Mrd. Euro mehr als im vorherigen Prognosezeitraum 2014-2017. Die Erhöhung resultiert im Wesentlichen aus der Ausweitung der Maut auf das gesamte Bundesfernstraßennetz ab dem 01.07.2018.

Nach EU-Recht müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Gebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Durch so genannte Wegekostengutachten werden diese Kosten in regelmäßigen Abständen ermittelt.

Das neue Wegekostengutachten 2018-2022 führt die Methodik des zurückliegenden Wegekostengutachtens für die Jahre 2014-2017 fort. Neben der Berechnung der Infrastrukturkosten werden die externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung ermittelt und ein einheitlicher kalkulatorischer Zinssatz festgelegt.

Änderung der Lkw-Mautsätze beschlossen

Der Bundestag hat am 18. Oktober 2018, den Regierungsentwurf eines fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes angenommen und damit die Sätze der Lkw-Maut auf Bundesfernstraßen ab dem 1. Januar 2019 geändert.

CDU/CSU und SPD stimmten für das Gesetz, AfD, FDP und Grüne dagegen, die Linksfraktion enthielt sich. Der Abstimmung lag eine Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses (19/5102 neu) zugrunde, der noch Änderungen am Regierungsentwurf vorgenommen hatte. In zweiter Beratung hatte der Bundestag zwei Änderungsanträge der Fraktion Die Linke abgelehnt. Nur die Grünen hatten die beiden Vorlagen der Linken unterstützt.

Darüber hinaus überwies das Parlament einen Antrag der FDP-Fraktion mit dem Titel „Verhält-

nismäßige Lkw-Maut mit nachhaltigen Anreizen und Technologieoffenheit“ zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Ziel des Gesetzes ist es, die Mautsätze auf der Basis des Wegekostengutachtens 2018 bis 2022 zu aktualisieren und eine rechtliche Grundlage für die Anlastung der Kosten der Lärmbelastung zu schaffen. Mit der Neuregelung sollen der Vorlage zufolge in den Jahren 2019 bis 2022 Mehreinnahmen in Höhe von 4,16 Milliarden Euro erzielt werden.

Mit der Einführung von Gewichtsklassen werden zudem zwei Entschließungen des Deutschen Bundestages umgesetzt. Insbesondere im Hinblick auf leichtere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 und 18 Tonnen sollte die Verursachergerechtigkeit im Vergleich zu den früheren Achsklassen weiter erhöht werden. Außerdem werden Elektro-Lkw von der Lkw-Maut befreit. Diese Mautbefreiung soll in zwei bis drei Jahren anhand der dann vorliegenden Marktgegebenheiten überprüft und entschieden werden, ob und in welchem Umfang diese Fahrzeuge zur Finanzierung der Wegekosten herangezogen werden. Hinzu kommt eine Mautbefreiung bis 2020 für mit Erdgas betriebene Lkw. Außerdem wurde eine Anregung des Bundesrates aufgegriffen, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h von der Maut zu befreien.

Infolge der beschlossenen Mauterhöhung ergeben sich neue Mitwirkungspflichten für die Fahrer, die mit Inkrafttreten der neuen Mautsätze und der Gewichtsklassen zum 01.01.2019 wirksam wurden. Bereits seit Juni 2018 erscheinen auf den On-Board Units die Gewichtsklassen. Bisher war die Eingabe freiwillig. Ab 1. Januar 2019 ist die Deklaration der Gewichtsklasse auf der OBU verpflichtend und zwingend erforderlich. Darüber hinaus ist bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen über 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zusätzlich die Anzahl der Achsen anzugeben. Die Angabe der Anzahl der Achsen ist aber auch bei geringerem zulässigem Gesamtgewicht freiwillig möglich. Wird die Gewichtsklasse nicht eingestellt, führt das zur Ahndung und Nacherhebung der Mautbeträge.

Neues Förderprogramm für mehr Energieeffizienz und CO2-Einsparung im Straßengüterverkehr

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im vergangenen Jahr ein Programm zur Förderung von energieeffizienten und/oder CO2-armen schweren Nutzfahrzeugen (EEN) aufgelegt.

Ziel des Förderprogramms ist die Reduzierung der negativen Wirkungen des Straßengüterverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen auf Umwelt und Klima. Hierzu erhalten Unternehmen des Güterkraftverkehrs Zuschüsse zur Förderung der Anschaffung von schweren Nutzfahrzeugen mit energieeffizienten und/oder CO2-armen Antriebstechnologien. Das Bundesamt für Güterverkehr ist die zuständige Bewilligungsbehörde.

Die Richtlinie wurde am 08. Juni im Bundesanzeiger veröffentlicht und ist am Tag nach ihrer Verkündung in Kraft getreten. Gefördert wird die Anschaffung von Lkw und Sattelzugmaschinen mit Erdgasantrieb (Compressed Natural Gas – CNG), Flüssigerdgasantrieb (Liquefied Natural Gas – LNG) oder Elektroantrieb gemäß § 2 Nummer 2 und 4 Elektromobilitätsgesetz (EmoG), die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 t beträgt.

Förderfähig sind ausschließlich serienmäßige Neufahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zum Verkauf angeboten werden und die zum Zeitpunkt der Anschaffung, an dem ein rechtsverbindlicher Kaufvertrag oder ein rechtsverbindlicher Gebrauchsüberlassungsvertrag vorliegen muss, über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinausgehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz verbessern.

Die Höhe des Zuschusses ist abhängig von der Antriebsart des Fahrzeugs. Bezuschusst wer-

den die Investitionsmehrkosten, die erforderlich sind, um anstelle eines Lkw oder einer Sattelzugmaschine mit Dieselantrieb und der Schadstoffklasse VI einen vergleichbaren Lkw mit einem der nachstehenden Antriebe zu erwerben (Differenzbetrag). Der Zuschuss darf 40 % der Investitionsmehrkosten nicht überschreiten.

Für die einzelnen Antriebsarten sind folgende Zuschüsse pauschal festgesetzt:

- Erdgasantrieb (Compressed Natural Gas – CNG): 8.000 Euro pro Fahrzeug
- Flüssigerdgasantrieb (Liquified Natural Gas – LNG): 12.000 Euro pro Fahrzeug
- Elektroantrieb bis einschließlich 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht: 12.000 Euro pro Fahrzeug
- Elektroantrieb ab 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht: 40.000 Euro pro Fahrzeug

Der Zuwendungshöchstbetrag je Unternehmen und Kalenderjahr beträgt 500.000 Euro.

2.2.2. Personenbeförderungsrecht- und politik

Bundesregierung gründet Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“

Die Mobilität in Deutschland befindet sich in einer grundlegenden Umbruchphase. Anfang Dezember 2018 nahm die neugegründete Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“ (NPM), in der das private Busgewerbe durch den bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer repräsentiert wird, ihre Arbeit auf.

Die NPM wurde von der Bundesregierung als das zentrale Forum für die Diskussion strategischer Herausforderungen im Mobilitätsbereich gegründet. Sie soll zu komplexen Themen Faktenklärung betreiben und bindet dafür die relevantesten Stakeholder sowie Fachexpertise und Politik ein. Es gilt, verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze für eine nachhaltige, bezahlbare und klimafreundliche Mobilität zu entwickeln. Die Arbeit der NPM mündet direkt in Handlungsempfehlungen an Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

bdo-Initiative gegen Besteuerungschaos bei grenzüberschreitenden Busreisen ist erfolgreich

Der bdo sieht in der Neuerung, die sich mit der Richtlinie (EU) 2017/2455 einstellt, eine große Erleichterung für seine Mitglieder. Sie bringt die Möglichkeit der Anmeldung und Zahlung der Umsatzsteuer für Dienstleistungen im internationalen Bus(reise)verkehr für Nichtsteuerpflichtige über eine einzige zentrale Anlaufstelle im Heimatland. Damit werden konkrete Erleichterungen bei der Besteuerung Realität, auf die der bdo gemeinsam mit seinen europäischen Schwesterverbänden und der internationalen Dachorganisation IRU gedrängt hat.

Es bedarf noch der fristgerechten Umsetzung der in Kraft getretenen EU-Richtlinie in den EU-Mitgliedstaaten, um pünktlich zum 1. Januar 2021 die Sonderregelung des sogenannten One-Stop-Shop anwenden zu können. Grundlage für die Verbesserung ist das Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2017/2455 zur Änderung der Richtlinie 2006/112/EG und der Richtlinie 2009/132/EG in Bezug auf bestimmte mehrwertsteuerliche Pflichten für die Erbringung von Dienstleistungen. Dank der Reform wird der Geltungsbereich der derzeit bestehenden zentralen Anlaufstelle – dem One-Stop-Shop – für die Umsatzsteuererklärung und -zahlung auf internationale Busdienstleistungen für Nichtsteuerpflichtige (Privatpersonen) ausgeweitet.

Die Sonderregelung „One-Stop-Shop“ richtet sich an Unternehmer, die Dienstleistungen an Privatpersonen in einem anderen Mitgliedstaat der EU erbringen, in dem sie weder den Sitz ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit noch eine umsatzsteuerliche Betriebsstätte haben. Busunternehmen müssen zukünftig die Umsatzsteuer nicht mehr direkt in den Ländern deklarieren, wo internationaler Busverkehr stattgefunden hat, son-

dern können die auf die Umsätze geschuldete Umsatzsteuer über eine nationale Anlaufstelle (in Deutschland ist es das Bundeszentralamt für Steuern – BZSt) in dem Mitgliedstaat abführen, in dem sie steuerlich identifiziert sind.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Neue Richtlinie für die Hauptuntersuchung

Seit dem 20. Mai 2018 gelten neue Regeln bei der Hauptuntersuchung. So wurde eine neue Mangeleinstufung „Gefährlicher Mangel“ eingeführt und die Prüfung von Daten-Komponenten, wie das elektronische Notrufsystem eCall, in die Hauptuntersuchung einbezogen.

Hintergrund ist eine EU-Richtlinie, die technische Untersuchungen von Fahrzeugen in Europa weiter harmonisieren soll. Der Fahrzeughalter wird auf den besonderen Gefährdungstatbestand durch eine entsprechende Formulierung auf dem Prüfbericht hingewiesen.

Eine Fahrt direkt nach Hause oder zum Zweck der Reparatur oder der HU-Nachprüfung innerhalb eines Monats ist aber noch zulässig. Zuvor galten die vier Mangelklassen „Ohne Mängel“, „Geringe Mängel“, „Erhebliche Mängel“ und „Verkehrsunsicher“. Neu ist ferner die Untersuchung von Komponenten für die Datenkommunikation und Datenspeicherung im Fahrzeug.

Hierzu zählt beispielsweise das für alle neuen Fahrzeuge seit 01.04.2018 verpflichtende elektronische Notrufsystem eCall - und weiterer Systeme, die zukünftig Bestandteil der Fahrzeugausstattung bei den verschiedenen Stufen des automatisierten Fahrens werden.

Weitere Änderungen betreffen die Beschreibung und europaweite Harmonisierung einzelner Mängel, die an Fahrzeugen auftreten können. So ändert sich beispielsweise die Einstufung der für Verkehrssicherheit und Umweltschutz wichtigen Reifendruck-Kontrollsystemen (RDKS).

Bundesgerichtshof lässt Dashcam-Aufnahmen als Beweis begrenzt zu

Aufnahmen von Minikameras im Fahrzeug können nach Verkehrsunfällen als Beweis vor Gericht verwendet werden. Dies entschied am 15.05.2018 der Bundesgerichtshof in Karlsruhe. Die Aufnahmen von sogenannten Dashcams dürfen demnach bei Zivilprozessen unter bestimmten Bedingungen genutzt werden. Denn es sei technisch möglich, das unmittelbare Unfallgeschehen nur kurz und anlassbezogen zu dokumentieren. Zum Beispiel durch ein dauerndes Überschreiben der Aufzeichnungen in kurzen Abständen und Auslösen der dauerhaften Speicherung erst bei Kollision oder starker Verzögerung des Fahrzeuges.

Das permanente Aufzeichnen bleibt nach wie vor unzulässig. Diese Unzulässigkeit führt aber nicht dazu, dass die Bilder in Zivilprozessen nicht verwertet werden dürfen. Es sei immer eine Frage der Interessen- und Güterabwägung nach den im Einzelfall gegebenen Umständen, ob die Videoaufzeichnungen als Beweismittel im Unfallhaftpflichtprozess verwertet werden dürfen. Im verhandelten Fall überwog laut dem Bundesgerichtshof das Recht des Klägers auf die Wahrheitsfindung das allgemeine Persönlichkeitsrecht des Unfallgegners.

Neue Richtlinie VDI 2700 Blatt 10.3 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Ladungssicherung von Betonfertigteilen – Paketierte Betonwaren“

Der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) hat mit Ausgabedatum August 2018 die neue Richtlinie VDI 2700 Blatt 10.3 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Ladungssicherung von Betonfertigteilen – Paketierte Betonwaren“ veröffentlicht. Die Richtlinie ersetzt den Entwurf vom Februar 2018.

Die neue Richtlinie VDI 2700 Blatt 10.3 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Ladungssicherung von Betonfertigteilen – Pake-

tierte Betonwaren“ beschreibt eine Auswahl geeigneter Verfahren und Methoden zur Ladungssicherung von paketierten Betonwaren auf Straßenfahrzeugen im Straßengüterverkehr. Die betrachteten Betonwaren besitzen herstellungsbedingt in der Regel eine gleichartige Oberflächenbeschaffenheit, die für die Reibeigenschaften kennzeichnend ist; dies gilt auch für die Unterseite der Erzeugnisse.

Paketierte Betonwaren werden sowohl ohne, als auch mit Ladungsträger (in der Regel Holzpalette) transportiert. Die Vielfalt der in der Praxis anzutreffenden Arten von paketierten Betonwaren und deren Kombinationsmöglichkeiten mit Ladungsträgern kann nicht vollständig berücksichtigt werden. Gleiches gilt für die Möglichkeiten der Ladungssicherung und deren Hilfsmittel sowie die eingesetzten Fahrzeugtypen.

2.4. Umwelt- und Abfallrecht

Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin zur Luftreinhaltung

Im vergangenen Jahr wurden bundesweit in zahlreichen Städten Gerichtsverfahren angestrengt, die auf die Verhängung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge gerichtet waren. Auch das Verwaltungsgericht Berlin hatte Anfang Oktober 2018 das Land verpflichtet, den Luftreinhalteplan für Berlin bis spätestens 31. März 2019 so fortzuschreiben, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO2) i.H.v. 40 µg/m3 im Stadtgebiet Berlin enthält. Dazu gehören Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auf mindestens elf Straßenabschnitten.

Nach Auffassung des Gerichts sehen der bisher gültige Luftreinhalteplan 2011-2017 und das bisherige Konzept des Landes zu seiner Fortschreibung keine ausreichenden Maßnahmen zur Einhaltung des gemittelten Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxide von 40 µg/m3 vor. Das Land Berlin muss für insgesamt 15 km Straßenstrecke (117 Straßenabschnitte) prüfen, ob Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge zur Einhaltung des Grenzwertes erforderlich sind. Unabhängig hiervon muss das Land jedenfalls auf den Strecken, auf denen nach seinen eigenen Berechnungen – selbst unter Berücksichtigung eines Fahrverbots für Diesel-Pkw bis zur Schadstoffklasse Euro 5 – der Grenzwert nicht eingehalten wird, zwingend ein Fahrverbot anordnen, das auch Diesel-Lkw bis zur Schadstoffklasse Euro 5 umfasst. Es handelt sich dabei um insgesamt elf Straßenabschnitte. Soweit der Kläger ursprünglich die Anordnung eines Fahrverbots für die gesamte Umweltzone bzw. für sämtliche Strecken, auf denen etwa eine geringfügige Überschreitung des Grenzwertes prognostiziert ist, verlangt hatte, hat er die Klage auf Hinweis des Gerichts zurückgenommen.

Wegen grundsätzlicher Bedeutung der Sache hat die Kammer die Berufung zum Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg zugelassen, allerdings hat das Land Berlin auf die Berufung verzichtet.

Neue Aufgaben für die SBB

Die Berliner Verordnung über die Andienung gefährlicher Abfälle und die Sonderabfallgesellschaft (Sonderabfallentsorgungsverordnung – SoAbfEV) vom 11. Januar 1999 wurde im vergangenen Jahr geändert. Die Änderungsverordnung vom 11. Juni 2018 wurde im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin vom 21.06.2016 veröffentlicht. Mit dieser Änderung wurden der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH (SBB) vom Land Berlin zusätzlich folgende Aufgaben übertragen:

- Entgegennahme von Anzeigen gem. § 53 KrWG
- Bearbeitung von Erlaubnissen gem. § 54 KrWG
- Vollzug der grenzüberschreitenden Abfallverbringung
- Entscheidungen im Zusammenhang mit der Entsorgung POP-haltiger Abfälle
- Vergabe von Identnummern für Abfallentsorgungsanlagen, Abfallhändler und -makler

Die Änderungen traten am 6. Juli 2018 in Kraft, für Brandenburg gelten die Zuständigkeiten bereits seit einigen Jahren.

Untersuchung von Teerpappenabfällen auf Asbest

Bereits im Juni 2018 waren Aufbereitungsanlagen von der SBB auf die Beprobung von Teerpappenabfällen auf Asbest hingewiesen worden, die Anlagen haben in der Folge die bei ihnen anliefernden Containerdienste informiert. Ein diesbezügliches Merkblatt der SBB wurde 2018 veröffentlicht.

Vollzug der neuen Entsorgungsfachbetriebeverordnung

In einem Mitte April 2018 versandten offenen Brief an die Abfallbehörden von Bund und Länder zeigen die Europäische Vereinigung der Gemeinschaften zur Zertifizierung von Entsorgungsfachbetrieben e.V. (EVGE) im Schulterschluss mit ebenso betroffenen Spitzenverbänden der Entsorgungswirtschaft eine kritische Sachstandsanalyse des Vollzugs der bereits seit Juni 2017 geltenden novellierten Entsorgungsfachbetriebeverordnung (EfbV) auf.

Bereits in der damaligen Entwurfsphase zur Novellierung der EfbV im Frühjahr 2017 wies die EVGE den Bund auf greifbare Erleichterungen für zertifizierte Entsorgungsfachbetriebe hin, um die freiwilligen Bemühungen zu honorieren und weitere Anreize für das seit 20 Jahren praxisbewährte System zu schaffen. Leider folgte man nicht einmal im Ansatz den nach wie vor berechtigten Forderungen.

Die gesamte Branche hoffte noch auf die begleitende Vollzugshilfe der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA), mit der durchaus zumindest noch die eine oder andere Stellschraube in eine zielführende Richtung hätte gedreht werden können.

In der 2018 veröffentlichten LAGA-Mitteilung 36 „Entsorgungsfachbetriebe“ kommen nun fatalerweise weitere Erschwernisse in der Form von Verschärfungen gegenüber dem Verordnungstext der Entsorgungsfachbetriebeverordnung hinzu.

Diese Fehlentwicklungen gilt es dringend zu korrigieren, so die betroffenen Entsorgergemeinschaften und Spitzenverbände in ihrem offenen Brief. Unterzeichnet wurde das Schreiben von den deutschen EVGE-Mitgliedsorganisationen und 10 weiteren Verbänden, darunter der Fuhrgewerbe-Innung und der von ihr betreuten Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V.

Mitte November 2018 wurde im Rahmen des Vollzugs der neuen EfbV die Information über die Inbetriebnahme des Fachbetrieberegisters der Länderarbeitsgemeinschaft gemeinsame Abfall-DV-Systeme veröffentlicht.

Dieses umfasst das Register über die zertifizierten Entsorgungsfachbetriebe gemäß § 28 EfbV und das Register über die gemäß Altfahrzeugverordnung anerkannten Betriebe gemäß § 7 AltfahzeugV.

Unter der Adresse *https://fachbetrieberegister.zks-abfall.de/fachbetrieberegister/* kann damit nach folgenden Angaben recherchiert werden:

- Angaben zu Entsorgungsfachbetrieben
- Angaben zu gemäß AltfahrzeugV anerkannten Betrieben
- Angaben zu Zertifizierungsorganisationen

Im Recherchebereich Entsorgungsfachbetriebe kann nach Informationen gesucht werden, die in Entsorgungsfachbetriebezertifikaten enthalten sind. Grundsätzlich enthält das Fachbetrieberegister nur Daten von zertifizierten oder rezertifizierten Entsorgungsfachbetrieben, für die nach dem 01.06.2018 über das Zertifiziererportal ein Entsorgungsfachbetriebezertifikat elektronisch an die zuständigen Behörden übermittelt wurden.

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts: Sperrmüll ist kein Restmüll

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 23.02.2018 entschieden, dass Sperrmüll auch gewerblich gesammelt werden kann und nicht dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger überlassen werden muss. Geklagt hatte ein gewerblicher Unternehmer, dem im November 2012 u.a. die Sammlung von „gemischten Abfällen“ vom Ennepe-Ruhr-Kreis untersagt worden war.

„Gemischte Abfälle“, worunter auch Sperrmüll falle, unterlägen der Überlassungspflicht des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers, lautete die damalige Begründung des Kreises gegen die gewerbliche Sammlung. Das Oberverwaltungsgericht NRW bestätigte die Untersagungen des betroffenen Kreises.

Diese Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht aufgehoben und festgestellt, dass die Überlassungspflicht an den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger nur für gemischte Abfälle aus privaten Haushaltungen (schwarze bzw. graue Tonne) gilt, zu denen Sperrmüll nicht gehört.

Gewerbliche Sammlung: Kein rechtlicher Schutz für örE-Sammlung, die ihre Tätigkeit in Konkurrenz zu bereits bestehenden gewerblichen Sammlungen aufnimmt

Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) hat am 19.06.2018 entschieden, dass das Landratsamt Böblingen einem Unternehmer die gewerbliche Sammlung von Alttextilien/Schuhen mittels Sammelcontainern zu Unrecht untersagt hat.

Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger (örE), der seine Sammlungstätigkeit aufnimmt, während beispielsweise Alttextilien im Entsorgungsgebiet bislang ausschließlich von gewerblichen und gemeinnützigen Sammlungen erfasst wurden, genießt keinen rechtlichen Schutz vor der privaten Konkurrenz. Das Landratsamt Böblingen hatte im Februar 2013 eine im Dezember 2012 angezeigte Sammlung von Altkleidern, Alttextilien und Schuhen mittels Container untersagt.

Die Anzeigepflicht für gewerbliche Sammlungen war mit dem Inkrafttreten des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) am 01.06.2012 eingeführt worden. Die gewerbliche Sammlung bestand bereits seit 1994.

Zur Begründung der Untersagung führte das Landratsamt im Wesentlichen aus, dass der gewerblichen Sammlung überwiegende öffentliche Interessen entgegenstünden, da die Sammlung die Funktionsfähigkeit des örE (Landkreis Böblingen) gefährde. Der örE sammelte und verwertete im Landkreis seit dem 01.01.2013 in Eigenregie Alttextilien und Schuhe aus privaten Haushalten haushaltsnah und flächendeckend.

Die Untersagung begründete die Behörde damit, dass der örE wegen der angezeigten gewerblichen Sammlung seine bestehenden Entsorgungspflichten nicht mehr zu wirtschaftlich ausgewogenen Bedingungen erfüllen könne. Zudem liege eine wesentliche Beeinträchtigung der Planungssicherheit und Organisationsverantwortung des örE vor, da die diskriminierungsfreie und transparente Vergabe von Entsorgungsleistungen im Wettbewerb erheblich erschwert werde.

Nach unzähligen Entscheidungen zu Lasten der privaten Entsorgungswirtschaft, zeigt das hier genannte Urteil den örE deutliche Grenzen auf. Vor allem die Feststellung, dass ein örE, den es erst nach Inkrafttreten des KrWG 2012 gab und der seine Sammlung erst noch aufnimmt, seine Marktposition nicht über Untersagungen der Bestandssammler von Seiten der Behörde verbessern darf, ist erfreulich.

Denn dies bedeutet, dass sich die örE, ebenso wie gewerbliche Sammler, dem Wettbewerb stellen und auf dem Markt behaupten müssen. Dies entspricht auch der bisherigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Sperrmüll),

dass eine Bestandssammlung, die bereits vor Inkrafttreten des KrWG bestanden hat, Schutz genießt.

Neues bundesweit einheitliches Qualitätssicherungssystem für Ersatzbaustoffe

Mit dem Ziel, die Akzeptanz von Ersatzbaustoffen durch ein bundesweit einheitliches System der Prüfung, Überwachung und Zertifizierung zu steigern, haben der bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung (bvse) und der Deutsche Abbruchverband (DA) eine neue Bundesgeschäftsstelle für die Qualitätssicherung von Baustoffen (bqse) ins Leben gerufen.

Die Gründung der neuen Bundesgeschäftsstelle, die sich auch noch für weitere Gesellschafter offen zeigt, gab der Vorsitzende des bvse-Fachverbands Mineralik – Recycling und Verwertung im Februar 2018 auf dem 5. bvse-Mineraliktag bekannt. Zu den erklärten Zielen gehören neben der Einführung eines bundesweit einheitlichen Systems zur Prüfung, Überwachung und Zertifizierung, eine verpflichtende Güteüberwachung für das Inverkehrbringen von Ersatzbaustoffen und die Umsetzung der europäischen und nationalen Normung von Gesteinskörnungen und Baustoffgemischen sowie die damit verbundene Verpflichtung zur Kennzeichnung solcher Produkte.

2.5. Arbeits- und Sozialrecht

Gesetz zur befristeten Teilzeit

Der Bundestag hat im vergangenen Jahr das Gesetz zur Brückenteilzeit beschlossen. Beschäftigte erhalten damit ab 01.01.2019 einen gesetzlichen Anspruch auf zeitlich begrenzte Teilzeit. Der Gesetzentwurf war bis zuletzt umstritten - trotz skeptischer Reaktion der Sachverständigen gab es keine weiteren Änderungen.

Der Anspruch wurde im Teilzeit-und Befristungsgesetz (TzBefrG) gesetzlich verankert. Arbeitnehmer haben dadurch die Möglichkeit ihre Arbeitszeit für einen bestimmten Zeitraum zu reduzieren, um dann wieder zu ihrer ursprünglichen Arbeitszeit zurückzukehren.
Der Rechtsanspruch sieht vor, dass Arbeitnehmer, die länger als sechs Monate in einem Unternehmen beschäftigt sind, ihre Arbeitszeit für einen Zeitraum von mindestens einem, höchstens jedoch für fünf Jahre ihre Arbeitszeit reduzieren können. Die zeitliche Begrenzung soll für Planungssicherheit sorgen. Der Anspruch ist unabhängig von Gründen wie Kindererziehung oder Weiterbildung. Allerdings dürfen sich nur Beschäftigte in Betrieben mit mindestens 45 Arbeitnehmern auf eine befristete Teilzeitphase berufen. Für Unternehmen mit 46 bis 200 Beschäftigten gibt es Zumutbarkeitsgrenzen. Sie können die zeitlich begrenzte Verringerung der Arbeitszeit ablehnen, wenn von 15 Arbeitnehmern bereits einer in befristeter Teilzeit arbeitet. Auch aus betrieblichen Gründen darf ein Antrag auf befristete Teilzeit abgelehnt werden.

Teilhabechancengesetz

Der Deutsche Bundestag hat im November 2018 das zehnte Gesetz der Änderung des zweiten Buches Sozialgesetzbuch – Schaffung neuer Teilhabechancen für Langzeitarbeitslose auf dem allgemeinen und sozialen Arbeitsmarkt (Teilhabechancengesetz – 10. SGB II-ÄndG) beschlossen. Mit den Neuregelungen sollen neue Teilhabechancen für Langezeitarbeitslose auf dem allgemeinen und sozialen Arbeitsmarkt geschaffen werden.

Demnach sollen durch den neu geschaffenen § 16i SGB II mit dem Instrument der „Teilhabe am Arbeitsmarkt“ Arbeitsverhältnisse mit erwerbsfähigen Leistungsberechtigten, die das 25. Lebensjahr vollendet haben, seit mindestens sechs Jahren Leistungen nach dem SGB II („Hartz IV“) beziehen und innerhalb dieses Zeitraums nicht oder nur kurzzeitig erwerbstätig waren, gefördert werden. Arbeitgeber erhalten bei Beschäftigung der vorgenannten Personen in den ersten beiden Jahren des Beschäftigungsverhältnisses 100 Prozent des üblichen Tariflohns erstattet.

Danach sinkt der staatliche Lohnkostenzuschuss jeweils um 10 Prozent pro Jahr. Während dieses auf fünf Jahre befristeten Beschäftigungs- und Förderzeitraums erhalten die jeweiligen Arbeitnehmer zudem eine beschäftigungsbegleitende Betreuung.

Durch eine Neufassung von § 16e SGB II wird darüber hinaus eine Rechtsgrundlage für eine Vermittlungsunterstützung und Eingliederungsleistungen nach dem SGB II für Arbeitnehmer, welche seit mindestens zwei Jahren arbeitslos sind. Arbeitgeber, die sich bereit erklären, langzeitarbeitslose Personen zu beschäftigten, erhalten im ersten Jahr der Beschäftigung 75 Prozent des Arbeitsentgelts vom Staat erstattet. Im zweiten Jahr der Beschäftigung sinkt der Lohnkostenzuschuss auf 50 Prozent. Im Rahmen der Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen nach § 16e SGB II müssen sich Arbeitgeber allerdings verpflichten, nach Auslaufen der Förderung des Arbeitsverhältnisses, dieses noch mindestens ein halbes Jahr fortzuführen.

MiLoG: Urteil des Finanzgerichts Baden-Württemberg

Das Finanzgericht Baden-Württemberg hat im August 2018 entschieden, dass das deutsche MiLoG auch auf ausländische Transportunternehmen und ihre - wenn auch nur kurzfristig in Deutschland eingesetzten - Fahrer anwendbar ist.

In zwei gleichgelagerten Fällen hatten sich die ausländischen Transportunternehmen jeweils gegen die Prüfungsverfügung des Hauptzollamts Stuttgart gewandt, mit der Unterlagen angefordert wurden, die die Zahlung des Mindestlohns für die Tätigkeit in Deutschland belegen sollten. Hiergegen hatten die beiden Unternehmen vor dem Finanzgericht Baden-Württemberg, insbesondere mit der Begründung, die Anwendung des MiLoG sei nicht mit Europarecht vereinbar, Klage erhoben.

In seinen Urteilsbegründungen hat sich das Finanzgericht Baden-Württemberg eingehend mit den europarechtlichen Fragen auseinandergesetzt und schließlich die Rechtmäßigkeit der Mindestlohnprüfungen der Zollverwaltung im internationalen Verkehrssektor bestätigt.

Bundesverfassungsgericht stärkt Verbot der Vorbeschäftigung

Das Teilzeit- und Befristungsgesetz verbietet es, Mitarbeiter mehrfach ohne Sachgrund befristet zu beschäftigen. Diese Regelung ist prinzipiell verfassungsgemäß. Das hat das Bundesverfassungsgericht nun entschieden und damit der gängigen Praxis des Bundesarbeitsgerichts eine deutliche Absage erteilt.

Das Verbot der Vorbeschäftigung aus § 14 Abs. 2 Satz 2 Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) ist nicht auf drei Jahre beschränkt. Nach dieser Vorschrift dürfen Mitarbeiter nicht erneut ohne einen Sachgrund befristet beschäftigt werden, wenn zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer bereits zuvor ein Arbeitsverhältnis bestanden hat. Diese Auslegung stützt seit 2018 – zumindest grundsätzlich – eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG). Der erste Senat erteilt damit der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts (BAG) eine Absage – mit spürbaren Auswirkungen für die Praxis der Unternehmen.

Seit 2011 liest das BAG nämlich in den Gesetzeswortlaut des § 14 Abs. 2 Satz 2 TzBfG eine Art Sperrfrist von drei Jahren hinein. Eine Vorbeschäftigung des Arbeitnehmers bei demselben Arbeitgeber steht also nach Auffassung der Erfurter Richter einer sachgrundlosen Befristung nicht entgegen, wenn das vorherige Arbeitsverhältnis länger als drei Jahre zurückliegt. In den Jahren vor 2011 sah das BAG in der Norm noch ein absolutes Vorbeschäftigungsverbot. In einem weiteren Urteil zur sachgrundlosen Befristung konkretisierte das Gericht, dass eine sachgrundlose Befristung trotz einer Vorbeschäftigung in Heimarbeit möglich ist.

Für das BVerfG ist die Auslegung des BAG jedoch nicht mehr vom Willen des Gesetzgebers gedeckt. Die richterliche Rechtsfortbildung dürfe diesen klar erkennbaren Willen nicht übergehen

und durch ein eigenes Regelungsmodell ersetzen. Im Fall des Verbots der Vorbeschäftigung habe sich der Gesetzgeber klar erkennbar gegen eine Frist – in diesem Fall von drei Jahren – entschieden, kritisierte das Gericht die obersten Arbeitsrichter aus Erfurt.

Änderungen des gesetzlichen Mindestlohns zum 1. Januar 2019

Die Mindestlohnkommission hat im Juni 2018 über die Anpassung des gesetzlichen Mindestlohns entschieden. Demzufolge soll der Mindestlohn mit Wirkung

- zum 1. Januar 2019 auf 9,19 brutto und
- zum 1. Januar 2020 auf 9,35 brutto

in zwei Stufen erhöht werden.

Das Mindestlohngesetz sieht vor, dass eine ständige Mindestlohnkommission alle zwei Jahre über die Anpassung der Höhe des Mindestlohns entscheidet. Die Kommission orientiert sich dabei an der nachlaufenden Tariflohnentwicklung. Als Grundlage für die Berechnung der nachlaufenden Tariflohnentwicklung stützt sich die Mindestlohnkommission auf den Tarifindex des statistischen Bundesamts. Grundlage dafür sind die tariflichen Stundenverdienste ohne Sonderzahlungen.

2.6. Handels-, Steuer- und Abgabenrecht

Zum Jahresbeginn 2018 ist die neue Regelung zur Kassen-Nachschau (§ 146b AO) in Kraft getreten. Das heißt, dass ab Januar 2018 jeder Unternehmer, der eine Registrierkasse oder eine offene Ladenkasse führt, von der Kassen-Nachschau betroffen sein kann.

Die Kassen-Nachschau erfolgt ohne vorherige Ankündigung. Eine Prüfungsanordnung wie bei einer Betriebsprüfung gibt es nicht. Die Kassenprüfer dürfen „ohne vorherige Ankündigung und außerhalb einer Außenprüfung während der üblichen Geschäfts- und Arbeitszeiten Geschäftsgrundstücke oder Geschäftsräume von Steuerpflichtigen betreten“, wie es in der Vorschrift heißt. So kann beispielsweise ein Prüfer an einem beliebigen Werktag in den Geschäftsräumen des Unternehmers erscheinen und einen Kassensturz verlangen, um den aktuellen Kassenbestand laut Kassenführungsbuch mit dem tatsächlich vorhandenen Bargeldbestand abzugleichen. Auch Privaträume dürfen betreten werden.

3. Tätigkeit der Innung 2018

3.1. Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region

Berliner Mobilitätsgesetz beschlossen

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 Fuhrgewerbe-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 repräsentiert. Ende Juni hat das Abgeordnetenhaus das Berliner Mobilitätsgesetz in den bereits fertig gestellten Teilen beschlossen.

Das Mobilitätsgesetz besteht aus mehreren Bausteinen und betrachtet dabei alle Verkehrsmittel. Die einzelnen Elemente entstehen nach und nach. Sie ermöglichen in ihrer Gesamtheit eine zukunftsorientierte Mobilität: Die ersten drei beschlossenen Bausteine beschreiben allgemeine, verkehrsträgerübergreifende Ziele sowie den ÖPNV und den Radverkehr. Regelungen zum Wirtschaftsverkehr sollen später folgen.

Ziel der Innung ist es, gemeinsam mit anderen Organisationen der Wirtschaft – IHK, Handwerkskammer, Vereinigung der Unternehmensverbände – mit dem Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) als künftigem Bestandteil des Mobilitätsgesetzes eine reibungslose Ver- und Entsorgung der gesamten Stadt zu sichern und den Wirtschaftsverkehr sowie touristische Busverkehre als wesentliche Voraussetzungen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der wachsenden Stadt gesetzlich abzusichern. Eine einseitige Ausrichtung allein auf einzelne Verkehrsträger darf es nicht geben!

Verbändegespräch im Brandenburger Landtag

Zu einem Verbändegespräch mit Repräsentanten verschiedener in Berlin und Brandenburg engagierter Verbände hatte die Fraktion Die Linke im Brandenburger Landtag für Mitte Januar 2018 eingeladen. Im Mittelpunkt des Gesprächs, dem auch Mitglieder der Berliner Abgeordnetenhausfraktion der Linkspartei beiwohnten, standen verschiedene Fragestellungen politischer Abstimmungsprozesse zwischen beiden Bundesländern.

Für die Innung nahm Geschäftsführer Gerd Bretschneider an der Zusammenkunft teil. In seinem Statement fasste Bretschneider einige wesentliche gewerbepolitische Positionen der Innung zusammen. Dazu zählten Sorgen hinsichtlich der Mitte des Jahres 2018 wirksam werdenden Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen hinsichtlich peripherer Standorte in Brandenburg und die dort ansässigen Betriebe sowie Probleme des Wirtschaftsverkehrs in der wachsenden Hauptstadt Berlin und dem berlinnahen Umland. Bretschneider knüpfte hierbei an die Arbeit des Runden Tisches zum Stadtentwicklungsplan Verkehr für Berlin an, dem auch die verkehrspolitischen Sprecher aller Fraktionen des Abgeordnetenhauses angehören und der wiederholt auf die nötigen Abstimmungsprozesse zwischen Berlin und Brandenburg hingewiesen hat.

Erörterungen zu weiteren Themen anderer Branchen wie der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft oder dem Automotiv-Sektor rundeten die Zusammenkunft ab.

Berliner Abgeordnete informieren sich über Antriebskonzepte, Abbiegeassis-tenten und Lebensmittelogistik

Auf Initiative und Einladung der Innung und des Unternehmens Ludwig Meyer Logistik informierten sich mehrere Abgeordnete der Fraktion Bündnis 90/Grüne im Berliner Abgeordnetenhaus im September über alternative Antriebe bei modernen LKW, die Aus- und Nachrüstung schwerer Nutzfahrzeuge mit Abbiegeassistenzsystemen sowie über Abläufe der Filiallogistik im Lebensmitteleinzelhandel. Koordiniert wurde die Veranstaltung vom Leiter Kommunikation der Iveco Magirus AG, Manfred Kuchlmayr, und dem Geschäftsführer der Ludwig Meyer Logistik, Matthias Strehl. Im zweiten Teil erhielt die Gruppe einen Einblick in die Lagerbewirtschaftung und die logistischen Abläufe eines Lebensmitteldiscounters.

Projektbeirat der DEGES-Projekte in Berlin

Unter Vorsitz des früheren Verkehrsstaatssekretärs Jens-Holger Kirchner kam im Mai 2018 der Projektbeirat der DEGES-Infrastrukturprojekte in Berlin zu seiner ersten Sitzung zusammen. Die Innung wird in diesem Gremium, das die Bauprojekte der nächsten Jahre begleitet, durch Geschäftsführer Gerd Bretschneider vertreten.

Im Mittelpunkt der Zusammenkunft standen erste Informationen über die anstehenden Infrastrukturvorhaben sowie die Vorstellung des Wettbewerbssiegers für den Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke.

Im Mittelpunkt des zweiten Treffens im November standen Informationen über erste Untersuchungen zu möglichen Varianten des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm, über die Verkehrsorganisation während der Baumaßnahmen am Dreieck Funkturm und beim Neubau der Westendbrücke und der Rudolf-Wissell-Brücke im Verlauf der A 100, die Diskussion erster Überlegungen des Neubaus der A 111 und vorbereitender Ansätze der Verkehrsorganisation für den Berliner Norden in diesen Baumaßnahmen.

Forum Lärmminderungsplanung in Berlin

2018 wurde auch an der Fortschreibung der Berliner Lärmaktionsplanung (LAP) gearbeitet. Die Erarbeitung der bisherigen LAP 2008 und 2013 wurde von jeweils drei Lärmforen begleitet, in denen die Arbeitsstände und Planungen mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Interessenverbänden und Verwaltung diskutiert wurden.

Für die Innung sind Vorstandsmitglied Karl-Heinz Deubel und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider Mitwirkende.

Auch der aktuelle LAP sollte von drei Sitzungen begleitet werden. In der ersten Sitzung im April 2018 hatten die Teilnehmenden einen Überblick über das geplante Vorgehen erhalten. In der zweiten Zusammenkunft im November wurde der aktuelle Arbeitsstand präsentiert und diskutiert.

Neben grundsätzlichen Fragestellungen standen konkrete Projekte der Lärmminderung im Mittelpunkt der Erörterungen. Letztere betreffen Sterndamm , Pankstraße, Grunewaldstraße/Berliner Straße, Olbersstraße, Osnabrücker Straße und Schöneweide.

Besuch des Brandenburgischen Ministerpräsidenten bei EUBA Logistic in Angermünde

Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke interessierte sich bei seinem Besuch in der Uckermark im Februar 2018 auch für Struktur, Aufgaben und den Arbeitsalltag des größten Transportunternehmens im nördlichen Brandenburg, der EUBA Logistic GmbH in Angermünde. Neben Woidke begrüßten der Geschäftsführende Gesellschafter des Unternehmens, Ronald Garkisch, und Geschäftsführer Kayth Kasel den Landrat der Uckermark Dietmar Schulze, den Bürgermeister der Stadt Angermünde Frederik Bewer und weitere Gäste.

Abb.: Ministerpräsident Woidke (2. V. l.), Landrat Schulze und Bürgermeister Bewer erhalten von Ronald Garkisch (r.) einen Einblick in den Unternehmensalltag (Quelle: EUBA Logistic GmbH)

Für die Innung nahm Geschäftsführer Gerd Bretschneider an der nach der Begrüßung und dem Unternehmensrundgang vorgesehenen Gesprächsrunde teil. Im Mittelpunkt der Erörterungen standen Fragen der weiteren Attraktivitätsverbesserung des Wirtschaftsstandorts Uckermark, der verkehrlichen und infrastrukturellen Erschließung sowie der Fachkräftesicherung und –gewinnung.

Eine Fahrt in einem der modernen Fernverkehrs-LKW des Unternehmens rundete für den Ministerpräsidenten den Besuch ab.

An der Gesprächsrunde nahmen u. a. teil (v. l.): EUBA-Geschäftsführer Kasel, Bürgermeister Bewer, Landrat Schulte, Innungsgeschäftsführer Bretschneider (Quelle: EUBA Logistic GmbH)

Ministerpräsident Woidke am Steuer eines der Volvo-FH der EUBA-Logistic (Quelle: EUBA Logistic GmbH)

Informationsaustausch im Landesamt für Bauen und Verkehr

Zu einem Informationsaustausch zu Fragestellungen der Lizenzerteilung und der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 2016/403 im Land Brandenburg hatte das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) des Landes Brandenburg für Mitte November 2018 die regionalen Verbände des Verkehrsgewerbes nach Cottbus eingeladen. Für die Innung nahmen Gerd Bretschneider und Sandra Elsanowski den Termin wahr.

Bernd Reschofsky, zuständiger Referatsleiter im LBV informierte über die aktuelle Genehmigungssituation im Land und die bislang erforderlich gewordenen Prüfungen der Zuverlässigkeit von Verkehrsleitern in Transportunternehmen nach den Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 2016/403. Breiten Raum nahm die Erörterung der nötigen Schritte seitens der Unternehmen gegenüber der Behörde im Falle von Umfirmierungen und Betriebsübergaben ein.

Gemeinsamer Haltestellenkatalog der Berliner Stadtrundfahrten-Unternehmen

Über viele Jahre hinweg hat es im Segment der sogenannten Open-Door-Stadtrundfahrten in Berlin immer wieder Probleme bei der Auswahl geeigneter Haltepunkte gegeben. Gemeinsame Initiativen verschiedener Unternehmen, gemeinsame Haltestellen einzurichten, waren in der Vergangenheit aus formalen Gründen mehrfach gescheitert. Im Jahr 2017 verständigten sich die zehn am Markt tätigen Unternehmen darauf, einen gemeinsamen Haltestellenkatalog zu erstellen, auf dessen Basis dann alle Unternehmen die Genehmigung ihrer Routen bei der Genehmigungsbehörde beantragen. Die Erstellung des Katalogs auf Basis der Zuarbeiten der einzelnen Unternehmen wurden der Innung und der IHK Berlin übertragen. Im Spätsommer 2018 wurde der Katalog fertiggestellt und am 14.11.2018 durch Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und Dr. Lutz Kaden von der IHK Berlin, dem Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten übergeben.

Wechsel im Vorsitz des IOB-Beirats

Anlässlich der turnusmäßigen Zusammenkunft des bei der IOB GmbH angesiedelten Beirats für den Zentralen Omnibusbahnhof Berlin im Mai 2018 wurde der langjährige Beiratsvorsitzende Christian Wiesenhütter aus dieser Funktion in den Ruhestand verabschiedet.

Wiesenhütter, der als Repräsentant der IHK Berlin dem Gremium angehörte, hatte den Vorsitz seit Gründung des Beirats im Jahr 2003 inne. Zum Nachfolger Wiesenhütters wählten die Beiratsmitglieder den bisherigen stellvertretenden Beiratsvorsitzenden, Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider.

Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e. V.

bvse-Hauptstadtbüro - Umzug ins Innungshaus

Der bvse Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e. V. ist mit seinem seit einigen Jahren in Berlin unterhaltenen Hauptstadtbüro zum 01.12.2018 in die Geschäftsstelle der Innung in der Hedemannstraße eingezogen. Von hier aus koordiniert der Verband seine Hauptstadtaktivitäten gegenüber Bundestag, Bundesministerien und Medien.

Der Vorstand der Innung begrüßte das mit dem Einzug verbundene Vertrauen des bvse zur Innung und die weiter vertiefte Zusammenarbeit in den Themen Umwelt und Entsorgung. Schließlich betreut die Fuhrgewerbe-Innung eine starke Sparte Entsorgungstransporteure und engagiert sich als bvse-Mitglied im dortigen Ausschuss Logistik und Technik. Beide Verbände wirken zudem mit ihren Entsorgergemeinschaften gemeinsam unter dem Dach der EVGE Europäische Vereinigung der Gemeinschaften zur Zertifizierung von Entsorgungsfachbetrieben e. V.

3.2. Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung

Mitgliederversammlung 2018

Dass rund 150 Mitglieder und Gäste der Einladung zur Mitgliederversammlung der Innung folgen, hat bereits Tradition; im vergangenen Jahr waren es sogar noch einige mehr. Dass die Jahresversammlungen der Innung auf solches Interesse stoßen, ist bereits eine gute Bilanz. Dafür – auch das wurde seitens der Mitglieder im Nachhinein als positiv signalisiert – sorgten auch die Themen des öffentlichen Teils.

Zunächst standen Im ersten Teil der Versammlung jedoch satzungsgemäße Aufgaben an: Geschäftsbericht von Vorstand und Geschäftsführung, Jahresrechnung, und einiges mehr.

Vorsitzender Ulrich Schulz unterzog im Bericht des Vorstandes zunächst einige aktuelle Entwicklungen einer teils sehr kritischen Bewertung. Das begann bei der Arbeit der großen Koalition auf Bundesebene und damit einhergehende politische Entwicklungen in der Bundesrepublik, setzte sich fort mit einer harschen Kritik am „Bürokratiemonster“ Datenschutz-Grundverordnung und endete bei der Gewerbeabfallverordnung.

Vorsitzender der Fuhrgewerbe-Innung Ulrich Schulz
Quelle: FGI

Positiv würdigte Schulz die Verleihung des Präventionspreises „Der rote Ritter“ der Aktion Kinder-Unfallhilfe e. V. an die Tochtergesellschaft der Innung, die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH für die bereits seit 10 Jahren durchgeführte Informationskampagne „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“. Er dankte in diesem Zusammenhang auch den zahlreichen Mitgliedsunternehmen, die in all den Jahren durch ehrenamtliche Gestellung von Fahrern und Fahrzeugen diese Kampagne mit zusätzlichen Veranstaltungen ergänzten und unterstützten.

Im von Geschäftsführer Gerd Bretschneider vorgetragenen Bericht der Geschäftsführung dominierten drei Themen: Die drohenden Dieselfahrverbote in Berlin, das Berliner Mobilitätsgesetz und die Ausweitung und Erhöhung der LKW-Maut.

Er erläuterte einen Resolutionsentwurf, den die Versammlung anschließend einstimmig verabschiedete und der Ende November an die Mitglieder des Berliner Abgeordnetenhauses und die Berliner Bundestagsabgeordneten versandt wurde.

Auch beim Thema LKW-Maut konnte nur Kritik laut werden: die Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen Mitte 2018 treffe in erster Linie den Regionalverkehr und werde sich perspektivisch besonders nachteilig auf die Wirtschaftskraft im ländlichen Raum auswirken. Gerade in Brandenburg, in dem große Teile des Landes überwiegend über Bundesstraßen erschlossen werden, sei der Landespolitik offenbar nicht bewusst, dass mit der Mautausweitung und dadurch steigenden Logistikkosten künstlich Standortnachteile geschaffen werden, die die oft ohnehin schon fragile Wirtschaftsstruktur noch weiter gefährden.

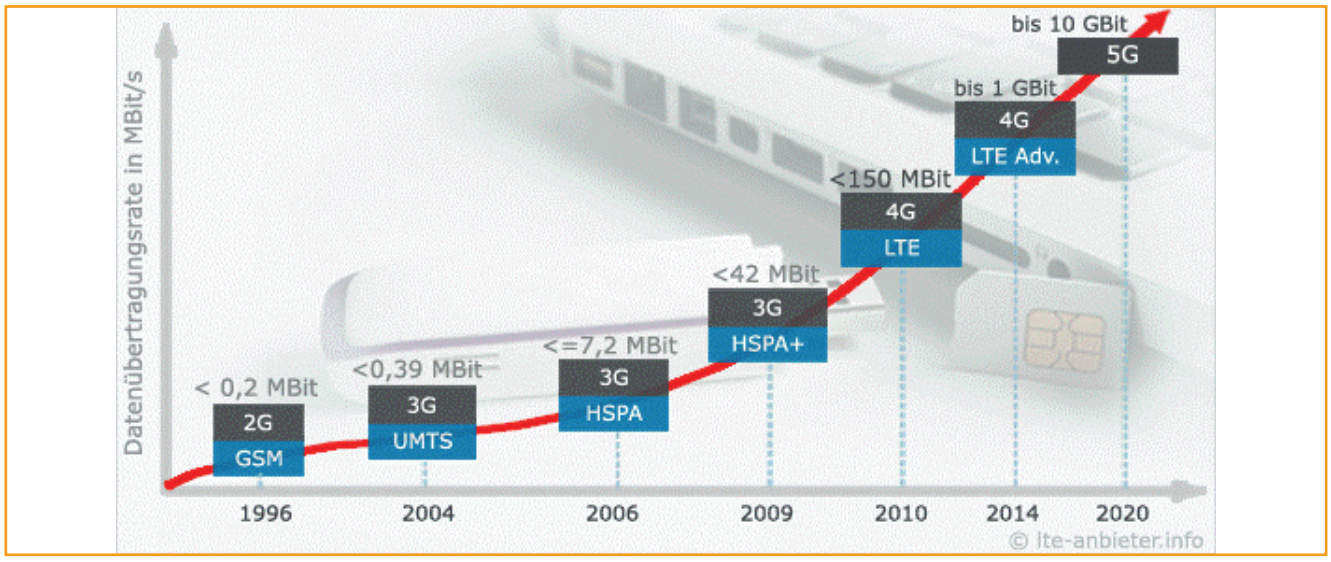
Völlig unverständlich sei jedoch für das Gewerbe die eklatante Verteuerung der Mautsätze für EURO VI-LKW ab Januar 2019: Ausgerechnet die modernsten verfügbaren Flottenfahrzeuge werden der höchsten Verteuerung unterworfen. Zwar sei es begrüßenswert, dass die umweltfreundlichen Gasfahrzeuge zunächst mautfrei gestellt werden, doch erstens ist eine Marktdurchdringung mit solchen LKW aufgrund fehlender Tankstelleninfrastruktur noch in weiter Ferne und zweitens motiviert eine gerade auf zwei Jahre befristete Befreiung bei deutlich höheren Anschaffungsosten für solche Fahrzeuge nicht unbedingt zu verstärkter Investition in diese Technologie – so wünschenswert dies unter Umweltgesichtspunkten wäre.

Nach Vorstellung der Jahresrechnung durch den Vorsitzenden Ulrich Schulz, Verlesen des Berichts der Rechnungsprüfer durch Michael Bauer und Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung stand noch eine Ergänzung der Satzung auf der Tagesordnung. In Anwendung der nunmehr geltenden Datenschutzvorschriften wurde die Satzung um einen Abschnitt „Datenschutz“ ergänzt, die Beschlussfassung erfolgte einstimmig.

Nach kurzer Pause schloss sich der öffentliche Teil an. Neben den Referenten Dr. Patricia Solaro vom Zentralverband der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e. V. (ZVEI) und RA Michael Weber-Blank begrüßte Schulz besonders Hartmut Fliegl, Bernhard Kerscher und Michael Abendroth, deren Unternehmen Fliegl Fahrzeugbau GmbH aus dem Thüringischen Triptis, in diesem Jahr exklusive Unterstützerin der Veranstaltung war.

Mit einem Grußwort und einer Unternehmenspräsentation der Fliegl Fahrzeugwerke GmbH durch den Geschäftsführer Vertrieb Bernhard Kerscher startete der öffentliche Teil der Versammlung inhaltlich.

Dr. Patricia Solaro führte technisch in die Welt der 5G-Technologie, der nächsten Mobilfunkgeneration, ein. Es wurde schnell klar, dass dieses Themenfeld für die meisten Veranstaltungsteilnehmer Neuland ist, mit Interesse verfolgten sie die Darstellungen und darunter beeindruckende Zahlen zum inzwischen weltweit erreichten Datenvolumen und zur Zahl der neuen und voraussichtlich künftig genutzten mobilen Endgeräte.



Als echter Entertainer erwies sich RA Michael Weber-Blank: Er vermochte es, die normalerweise recht trockene Materie des Steuerrechts und der Steuerprüfung in einen lebhaften und anschaulichen Vortrag zu kleiden und konnte so für alle verständlich die Abläufe und Tücken digitaler Steuerprüfungen erklären.

Abschließend, nach einem Dank an die Referenten und die Unterstützerin Fliegl Fahrzeugbau GmbH, lud Ulrich Schulz alle Mitglieder und Gäste zum traditionellen gemeinsamen Mittagsbuffet.

Fachspartenversammlung Omnibus der Fachgruppe Personenverkehr

Rund 25 Mitglieder und Gäste konnten der stellvertretende Innungsvorsitzende Lothar Kastner und der Sprecher der Fachgruppe Personenverkehr im Februar 2018 zur Versammlung der Sparte Omnibus der Innung in der Hedemannstraße begrüßen.

Im ersten Teil der Zusammenkunft stellte Martina Schmitz, Geschäftsführerin der syn.energy GmbH, Kommunikationstraining I Personalentwicklung (Hameln) ein originelles Modell der Busfahrer-Schulung vor. Die Vorstellung erfolgte nicht im Rahmen einer „normalen" Präsentation, sondern die Versammlungsteilnehmer durchliefen selbst zwei Runden des interaktiven Planspiels, um einen Eindruck dieser Schulungsmethode zu gewinnen. Wenngleich sich das Angebot in der vorgestellten Variante eher an größere Unternehmen richtet, bietet die Schulungsmethode auch für Mittelständler die Chance, einmal „ausgetretene Pfade" der meist üblichen Weiterbildungsveranstaltungen der Berufskraftfahrerqualifikation zu verlassen.

Anschließend stellte Tobias Kothy, Referent Recht und Wirtschaft beim bdo zum Thema „Das neue Reisevertragsrecht" wesentliche Eckpunkte des am 01.07.2018 wirksam gewordenen Reisevertragsrechts vor. Dazu gab er Empfehlungen zur Anwendung in der betrieblichen Praxis in dieser Thematik.
Ein ganz anderes Thema bespielte Michael Kroehnert, Geschäftsführer des in Berlin ansässigen Dienstleisters Green-Zones GmbH. Green-Zones mit seinen Portalen www.green-zones.eu, www.umwelt-plakette.de, www.crit-air.fr, www.umwelt-pickerl.at, www.ecosticker.dk, www.lez-belgium.be und www.blaue-plakette.de informiert zur Thematik Feinstaub und Stickoxide in der Umwelt und die damit zunehmenden Einschränkungen des Verkehrs in den Europäischen Ländern durch die Einrichtung von Umweltzonen.

Da diese Informationen zu ständigen und wetterabhängigen Umweltzonen (temporäre Umweltzonen) in Europa und in den jeweiligen nationalen Staaten von öffentlichen Stellen nicht zentral und aus unserer Sicht des Gewerbes

meist auch nur unzureichend angeboten werden, informiert Green-Zones umfassend hierzu. Dies geschieht nicht nur auf der Hauptseite www.green-zones.eu sondern auch auf weiteren rund 40 verschiedenen Webseiten in bis zu 23 Sprachen und in einer kostenlosen Green-Zones-App in 5 Sprachen.

Abb.: Quelle Green-Zones GmbH

Kroenert erläuterte die Konditionen zum Bezug von Umweltplaketten in verschiedenen Regionen Europas sowie die unter dem Rahmenvertrag des bdo für Mitglieder der bdo-Landesverbände möglichen Vergünstigungen.

Den Abschluss der Veranstaltung bildeten Informationen zu Themen wie Datenschutzgrundverordnung, das Qualifizierungsprojekt MITRA und Personalgewinnung

Unternehmerabende 2018

Auf die Einladung zum Berliner Unternehmerabend 2018 gingen so viele Anmeldungen ein, dass es unmöglich war, alle Veranstaltungsteilnehmer gleichzeitig im Sitzungssaal im Innungshaus unterzubringen. Kurzerhand wurden aus einer Veranstaltung zwei gemacht, am 12. und 19. Februar konnte das Innungsteam insgesamt fast 80 Unternehmer, Geschäftsführer und Mitarbeiter aus Innungsbetrieben, aber auch aus Unternehmen, die noch nicht Innungsmitglied sind, begrüßen.

Im ersten Teil standen Informationen über aktuelle Rechtsentwicklungen an. Innungsgeschäftsführer Bretschneider informierte über den Sachstand des Mobility Packages, die im Mai 2018 wirksam gewordene EU-Datenschutzgrundverordnung, die Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen und das Mitte des Jahres geplante elektronische Entsorgungsfachbetriebeberegister. Gemeinsam mit Sandra Elsanowski erläuterte er anschließend kurz die Initiativen der Innung zur Personal- und Azubigewinnung für die Innungsbetriebe, insbesondere das gemeinsam mit verschiedenen Partnern 2017 begonnene Projekt MITRA.

Im Vortragsteil von Reinhard Mull und Daniel Scherr, GEFA Bank GmbH, standen Fragestellungen der Digitalisierung unternehmerischer Prozesse sowie deren Finanzierung und Förderung im Mittelpunkt. Am Beispiel der GEFA Bank GmbH selbst gelang es Scherr, den für viele nur schwer greifbaren Sachverhalt anschaulich zu erläutern.

Das dritte Thema der Veranstaltung bildete das zum 01.01.2018 in Kraft getretene Betriebsrentenstärkungsgesetz. Ralf Schädler, Geschäftsführer der SVG Assekuranz-Service Berlin und Brandenburg GmbH erläuterte hier die wesentlichsten Eckpunkt und Regeln.

Im letzten Teil des Unternehmerabends stellte Andreas Breuer, Geschäftsführer der FleetGO Deutschland, ein attraktives Leistungspaket zum Flottenmonitoring und Datendownload für Fahrerkarten und digitale Tachografen vor, dass bei den Veranstaltungsteilnehmern auf großes Interesse stieß.

Dazu trug bei, dass die Innung 2018 mit FleetGO einen Rahmenvertrag eingegangen ist, auf dessen Basis Innungsbetriebe zusätzliche Vergünstigungen erhalten.

Präventionstag 2018 – ein Modellprojekt der Innung mit BG Verkehr, IKK Brandenburg und Berlin sowie MAN Truck & Bus

Aus den Initiativen zum Betrieblichen Gesundheitsmanagement, die die Innung gemeinsam mit der IKK Brandenburg und Berlin sowie dem ZAGG Zentrum für angewandte Gesundheitsförderung und Gesundheitswissenschaften GmbH im Jahr 2017 für die Mitgliedsunternehmen entwickelt hatte, entstand die Idee, in einem Modellprojekt den Ansatz des Präventionsgesetzes in der Praxis anzuwenden.

Im Rahmen des „Präventionstags 2018“ sollten die verschiedenen Präventionsansätze miteinander verknüpft werden. Als weitere Partner wurden die BG Verkehr und die Vertriebsregion Ost der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH gewonnen.

Aufbauend auf den Erfahrungen der im Zeitraum 2007 – 2013 durchgeführten vier Tage der Verkehrssicherheit fand der Präventionstag auf dem Gelände des ADAC Fahrsicherheitszentrums Linthe statt. Das Programm wurde so gestaltet, dass sich das Angebot nicht nur an Fahrpersonal, sondern auch an kaufmännische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter richtete.

Fahrsicherheitstrainings: In sechs Teams absolvierten die insgesamt 70 Teilnehmer aus Mitgliedsbetrieben der Innung Fahrsicherheitstrainings mit LKW, Transportern und PKW. Dabei handelte es sich teils um Fahrzeuge aus den Unternehmen oder Privat-PKW, teils um vom Hersteller MAN zur Verfügung gestellte Fahrzeuge. Der Schwerpunkt bei den Trainings lag auf der Beherrschung der Fahrzeuge in außergewöhnlichen Fahrsituationen und bei unterschiedlichen Straßen- bzw. Witterungsbedingungen.

Fahrzeugsicherheit und Ergonomie: Die Teilnehmer konnten mittels Gurtschlitten und Sprungwaage der BG Verkehr einen Eindruck von den wirkenden Kräften beim Aufprall auf ein Hindernis und beim Herabspringen aus einer gewissen Höhe gewinnen. Vermittelt wurde die Erkenntnis, wie wichtig das Anlegen des Sicherheitsgurtes bei der Fahrt und umsichtiges Absteigen von Fahrzeug oder Laderampe für die Vermeidung von Unfällen sind. An von MAN bereitgestellten Fahrzeugen – Transporter und Sattelzugmaschine – wurde von Mitarbeitern der BG Verkehr die ergonomisch optimale Sitzeinstellung erläutert und demonstriert. Die Sattelzugmaschine bot des Weiteren die Möglichkeit, die Funktion des von MAN angebotenen Abbiegeassistenten, einem Kamera-Sensor-System, zu erproben.

Marktplatz der Möglichkeiten: Hier gab es verschiedene Themen zu entdecken, die im betrieblichen Alltag gesundheitsrelevant sind. So gab es verschiedene Tipps zur gesunden Ernährung, egal ob am Fahrerarbeitsplatz oder im Büro. In verschiedenen Workshops konnten die Teilnehmer Empfehlungen zum Umgang mit Streßsituationen kennenlernen oder testen, welchem „Kommunikationstyp“ sie zuzurechnen sind. Konkrete Hinweise zur ergonomischen Einrichtung eines Büroarbeitsplatzes und Informationen über Suchtgefahren rundeten das Informationsangebot ab.

Arbeitsrechtsseminar im Innungshaus

Im März 2018 haben wieder zahlreiche Teilnehmer aus den Innungsbetrieben die Gelegenheit genutzt und sich im Rahmen des im Innungshaus durchgeführten Arbeitsrechtsseminars zum einen über die Grundzüge des Arbeitsrechts als auch über die EU-Datenschutzgrundverordnung und die damit einhergehenden Änderungen im Hinblick auf den Beschäftigungsdatenschutz, informiert.

Es wurde deutlich, dass keinerlei Vereinfachung, sondern eher noch mehr Bürokratisierung mit den Änderungen im Beschäftigungsdatenschutz einhergehen und die Unternehmen noch größeres Augenmerk auf die gesetzeskonforme Ausschreibung von offenen Stellen, die Entgegennahme von Bewerbungen und natürlich auch die Ausgestaltung der Arbeitsverhältnisse legen müssen.

Mit der GEFA Bank zum Schloss Rheinsberg

Es überraschte nicht nach den beiden erfolgreichen Ausflügen von GEFA Bank GmbH und Fuhrgewerbe-Innung im Jahr 2017 nach Moritzburg: Bereits am Tag des eMail-Versands der Einladungen waren alle Plätze belegt. Die GEFA-Bank GmbH – repräsentiert durch Niederlassungsleiter Herrn Reinhard Mull und Daniel Scherr – hat im Mai 2018 Mitglieder der Fuhrgewerbe-Innung zu einem Ausflug zum Schloss Rheinsberg eingeladen. Wie schon im Vorjahr war auch diesmal alles perfekt organisiert und vorbereitet.

Als die Teilnehmer am Samstagmorgen am Treffpunkt, dem Autohaus Endres in Oranienburg eingetroffen und im VIP-Bus der GEFA eingestiegen waren, wurden sie mit einem reichhaltigen Frühstück erwartet. Es wurde Kaffee serviert und man konnte es sich schon vor Abfahrt schmecken lassen. Nachdem die letzten Mitfahrer Platz genommen hatten, ging die Fahrt auch sofort los.

Reinhard Mull begrüßte alle noch einmal ganz offiziell zu dieser gemeinsamen Aktion. Er entpuppte sich nicht nur als hervorragender Gastgeber, sondern er verstand sich auch gut als Reiseleiter. Immer wieder machte er auf verschiedene Sehenswürdigkeiten aufmerksam, die während der Reiseroute passiert wurden. Es wurde eine kurzweilige Reise nach Rheinsberg.

Dort angekommen, wurden die Teilnehmer mit einem Glas Sekt willkommen geheißen. Nach einiger Zeit begann die Führung durch das Schloss. Die „Schlossführerin“ zeigte die restaurierten Zimmer und Räume und erzählte über die lange Geschichte des Schlossbaus und deren verschiedene Bewohner. Nach der Führung durch das Schloss ging es im Schlossgarten weiter.

Danach wurden alle Anwesenden an der Hafenanlegestelle vom Kapitän der „Rhinperle“ begrüßt und die Reise ging per Dampfer weiter. Auf dem Schiff erwartete die Reisegesellschaft eine festlich gedeckte Tafel. Reinhard Mull stellte den Inhaber der Reederei, Eberhard Halbeck, vor, der die Fahrt für eine gewisse Strecke mit begleitete.

An Bord des Schiffes gab es ein vorzügliches 3-Gänge-Menü, Service und Küche erhielten von allen Anwesenden großes Lob. Zwischen den einzelnen Gängen konnte man an Deck die wunderschöne Landschaft genießen. Der Kapitän übernahm für die knapp 3 Stunden Fahrt die Reiseleitung und unterhielt alle recht kurzweilig. Nach der Schifffahrt machte sich die Gesellschaft wieder auf den Weg zum Bus. Im Bus wartete noch ein Kuchenbuffet und frischer Kaffee. Gestärkt und mit sehr guter Laune wurde die Heimreise angetreten.

Der abschließende Dank galt der GEFA-Bank GmbH, namentlich den Herren Mull, Scherr und Simmich. Und weil – ebenfalls wie schon 2017 – mehr Anmeldungen eingegangen als Plätze im Bus vorhanden waren, folgte im September eine Wiederholung der Fahrt.

Neue Leitfäden und Formate der Mitgliederbetreuung

Breiten Raum in der Mitgliederbetreuung des vergangenen Jahres nahm das Thema Datenschutz ein. Anlaß hierfür war die im Mai in Kraft getretene EU-Datenschutz-Grundverordnung. Mit einem umfangreichen Leitfaden, diversen Checklisten, Informations- und Schulungsveranstaltungen bis hin zur Qualifizierung von betriebsinternen Datenschutzbeauftragten leistete die Innung für ihre Mitgliedsunternehmen Hilfestellung.

Darüber hinaus konnte ein Rahmenvertragspartner zur Gestellung externer Datenschutzbeauftragter gewonnen werden. Neue Rubriken im Rundschreibendienst ergänzen nunmehr das Informationsangebot der Innung. So wurden die Rubriken Datenschutz sowie Aus- und Weiterbildung neu konzipiert.

Für die Busunternehmen hat der bdo in Kooperation mit Rechtsanwalt Frank Hütten aus München spezielle Musterbedingungen für Verträge über Tagesfahrten und – unter Berücksichtigung der seit Juli 2018 geltenden Änderungen im Reiserecht - eine Checkliste zu den Informationspflichten von Reiseveranstaltern erstellt.

Neue Rahmenverträge

Auch im Segment der Rahmenverträge gab es 2018 Neuerungen. So konnte mit der Firma FleetGO Deutschland GmbH ein weiterer attraktiver Rahmenvertragspartner im Bereich der GPS-Ortung und des Remote Tacho Downloads gewonnen werden.

Mit Green Zones steht den Busunternehmen der Innung seit 2018 ein Kooperationspartner zur Verfügung, der bezogen auf die Umweltzonen in Europa einen umfangreichen Service anbietet. Green Zones versteht sich als Info- und Bestellportal. Über das Infoportal www.green-zones.eu ist der Erwerb jeglicher europäischer Umweltplaketten / -vignetten möglich. Ebenfalls können anfallende Umweltzonen-Registrierungen übernommen werden.

3.3. Initiativen zur Personalgewinnung und Berufsausbildung

Die Personal- und Nachwuchsgewinnung hat in den zurückliegenden Jahren weiter an Bedeutung gewonnen. Der absehbare Renteneintritt der Babyboomer-Jahrgänge, die demografische Entwicklung und das Bemühen aller Branchen um Nachwuchs hat dazu geführt, dass es immer schwieriger wird, Fahrernachwuchs zu gewinnen. Erschwert wird dies durch die Diskussionen um das automatisierte und autonome Fahren, die insbesondere bei den Jüngeren bezüglich der Berufswahl für Verunsicherung sorgen.

Die Innung hat sich bereits seit längerem diesem Thema gestellt und 2016 mit der Azubi- und Personalgewinnungsinitiative begonnen, die auch im Berichtsjahr mit verschiedenen Veranstaltungen abgerundet wurde. Dazu zählen Abstimmungen mit der Bundesagentur für Arbeit, den Jobcentern sowie die Teilnahme an berufsorientierenden und Ausbildungsmessen sowie Fachkräftebörsen.

Branchengespräch Güterverkehr und Logistik bei der Bundesagentur für Arbeit

Zu einem Gespräch für die Branchen Güterverkehr und Logistik hatte die Agentur für Arbeit Berlin-Mitte Branchenvertreter aus verschiedenen Verbänden Ende Februar 2018 eingeladen. Für die Innung nahmen an der Gesprächsrunde Michael Sünkler (Sünkler Spedition + Transportlogistik GmbH) und Ingo Ihlbrock (Bartscherer & Co. Recycling GmbH) sowie Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider teil.

Gegenstand der Erörterung, an der auch Mitarbeiter verschiedener Jobcenter teilnahmen, waren u. a. die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und Erörterung des starken Anstiegs der gemeldeten Stellen bei den Agenturen und dabei die Differenzierung der Branchen Verkehr und Logistik in der Wirtschaftszweigsystematik und des Logistikstandortes Berlin-Brandenburg, die aktuelle Situation und Trends bei der Nachfrage nach Arbeitskräften, die Entwicklung der Ausbildungssituation,

sowie Fördermöglichkeiten der Arbeitsagentur und der Jobcenter.

Eines der Ergebnisse der Zusammenkunft war, dass trotz hoher Ausbildungsbereitschaft bei den Unternehmen die Ausbildungsplätze nur schwer zu besetzen und Berufsbilder bei Bewerbern/ Jugendlichen kaum bekannt sind. Für die Teilnehmer übereinstimmend Anlass, hier verstärkt anzusetzen.

Modellprojekt MITRA „Arbeitsuchende und Migranten in Transportberufe“ gestartet

Zum Jahreswechsel 2017/2018 ist 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 wurde 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 Finanzierung der berufsanschlussfähigen Teilqualifizierung erfolgt berufsbegleitend und für die Theoriestunden über das Instrument WeGebAU.

Fuhrgewerbe-Innung gemeinsam mit dem bdo auf dem YOU Summer Festival

Rund 42.000 Jugendliche besuchten im Juni 2018 das YOU Summer Festival auf dem Gelände der Messehallen Berlin direkt unter dem Funkturm. Die Fuhrgewerbe-Innung hatte dort zusammen mit dem bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer die Gelegenheit genutzt und die vielen Ausbildungsberufe in den Innungsbetrieben vorgestellt. Highlight war der Fahrzeugsimulator, an denen die Jugendlichen hier Fahrkönnen in simulierter Art unter Beweis stellen konnten. Der Andrang war teilweise so groß, dass die Interessierten Wartezeiten bis ca. 45 Minuten in Kauf nahmen.

You Summer Festival in den Messehallen Berlin

Im Mai 2018 folgte die Innung der Einladung zur Ausbildungsmesse im Sportforum Hohenschönhausen. Mit personeller Unterstützung aus dem Mitgliedsunternehmen Dr. Herrmann Touristik informierte Sandra Elsanowski, Assistentin der Geschäftsführung der Innung, über die vielen verschiedenen Ausbildungsberufe in den von der Innung vertretenen Gewerbezweigen.

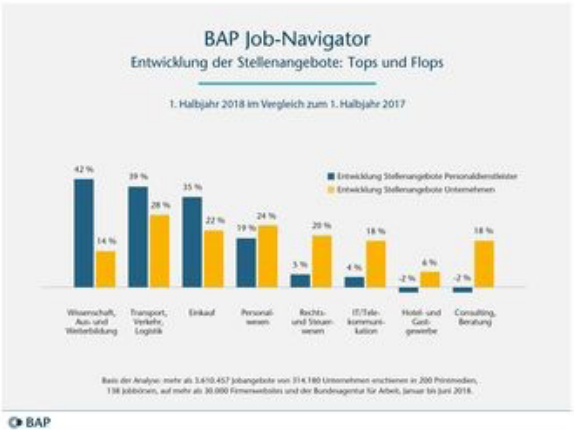
Trotz der hochsommerlichen Temperaturen besuchten rund 2.500 Jugendliche und Lehrkräfte die Messe und die Innung nutzte die Gelegenheit, insbesondere auch die vor Ort anwesenden Pädagogen als Multiplikatoren über die vielen unterschiedlichen Ausbildungsberufe und die Möglichkeiten von Betriebspraktika zu informieren.

Weitere Messebesuche

Im Herbst hat sich die Innung auf zahlreichen weiteren Berufs- und Bildungsmessen in Berlin und Brandenburg mit einem eigenen Infostand präsentiert.

Zu nennen sind hier JOBAKTIV 2018 und LastMinuteBörse 2018 in den Station Hallen in Berlin-Kreuzberg, vocaticum in der ARENA in Treptow, 21. Bernauer Ausbildungs- und Studienbörse, Messe „Berufe von A – Z“ im BIZ in der Sonnenallee. Auf den Veranstaltungen wurde zum einen auf die vielen freien Jobs in den Innungsbetrieben aufmerksam gemacht und zum anderen auf die Möglichkeiten der Ausbildung in vielen verschiedenen Ausbildungsberufen hingewiesen.

Neben den Hinweisen auf die von der Innung entwickelten Jobbörsen *www.fuhrgewerbe.jobs* und *www.azubi.fuhrgewerbe.jobs* war auch die von der Innung erstellte Ausbildungsbroschüre und der dazu passende Beilieger mit den aktuellen Ausbildungsplatzangeboten wieder stark nachgefragt.



BAP Job-Navigator 07/2018: Stärkster Nachfrageanstieg im Bereich Logistik und Einkauf

Zur Jahreshälfte 2018 untersucht der BAP Job-Navigator die Entwicklung des Stellenmarktes in Deutschland gegenüber dem ersten Halbjahr 2017. Der Fokus lag dabei auf der Analyse der verschiedenen Berufsgruppen: In welchen Berufsgruppen gab es den höchsten Anstieg der Nachfrage, welche Tätigkeitsbereiche sind weniger gefragt? Welche Rolle wird den Personaldienstleistern und Zeitarbeitsfirmen zuteil? Wie hat sich das Stellenangebot in bestimmten Regionen entwickelt und wie steht es um das Jobangebot für Berufseinsteiger? Über die Ergebnisse informierte der Bundesarbeitgeberverband der Personaldienstleister (BAP) im Juli.

Grundsätzlich weist das Stellenangebot über alle Berufsgruppen hinweg eine durchweg positive Entwicklung auf. So stieg die Anzahl der Stellenangebote im 1. Halbjahr 2018 um 15 Prozent gegenüber den ersten sechs Monaten des Vorjahres an. Doch es sind erhebliche Nachfrageunterschiede zwischen den einzelnen Berufsgruppen erkennbar.

Den größten Bedarf gibt es noch immer im Handwerk, fast ebenso groß ist der Bedarf an technischen Fachkräften. **Die stärkste Entwicklung zeigt sich jedoch für Berufe im Bereich Transport, Verkehr und Logistik (+32 Prozent)** sowie im Einkauf (+27 Prozent). Auch hier nehmen die Personaldienstleister eine zentrale Rolle bei der Personalsuche ein: Gegenüber der ersten Jahreshälfte 2017 haben sie im vergangenen Halbjahr 39 Prozent mehr Stellen im Logistikbereich und 35 Prozent mehr Jobs im Einkauf veröffentlicht.

3.4. 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 Grund-

schulen im Einsatz, um im Rahmen der seit 2008/2009 laufenden Informationskampagnen über „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ zu informieren und zu umsichtigeren Verhalten im Straßenverkehr anzuhalten. Mit neuartigem Schulungsmaterial wurden dabei die Schulen in die Lage versetzt, das Thema im Unterricht deutlich intensiver vorzubereiten oder nachzubearbeiten.

Teilnahme an der VELO 2018

Erstmals beteiligten sich die Innung und die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH mit Unterstützung der Innungsunternehmen ARU GmbH und Peter Bauer GmbH an der Messe VELO auf dem Gelände des früheren Flughafens Tempelhof. An zwei Tagen wurden zahlreiche Messebesucher über die Sichtverhältnisse aus einem LKW-Fahrerhaus und die Gefahren des toten Winkels informiert. Das Informationsangebot stieß auf starken Zuspruch, zudem fand das Engagement der Innung in diesem Rahmen starke Wertschätzung seitens der Messeverantwortlichen sowie der Besucher.

„Gefahr Toter Winkel“ – Mitgliedsunternehmen der Fuhrgewerbe-Innung unterstützen 2018 erneut die Aufklärung von jungen Verkehrsteilnehmern in Tempelhof-Schöneberg

Die Berliner Verkehrsteilnehmer über den Sachverhalt des „toten Winkels“ aufzuklären und für das Problem immer wieder neu zu sensibilisieren, ist seit vielen Jahren das Anliegen der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V., ihres Tochterunternehmens VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH und ihrer Mitgliedsunternehmen.

Aus diesem Grunde unterstützen die Innung und zahlreiche Mitgliedsunternehmen seit 1995 im Rahmen der Aktionspartnerschaft Verkehrssicherheit gemeinsam mit Schulen, der Berliner Polizei und vielen anderen Aktionspartnern in vielfältigem Umfang Berliner Grund- und Sonderschulen im Rahmen der Kampagne „Toter Winkel am LKW – richtiges Verhalten für mehr Verkehrssicherheit!“, bei der mit Beginn der Radfahrsaison Berliner Schüler über die Gefahren des toten Winkels an LKW und Bussen aufgeklärt und über zweckmäßiges Verhalten zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr informiert werden.

Für die Schulen in den Bezirken Tempelhof-Schöneberg und Neukölln fanden im Mai auf dem John F.-Kennedy-Platz vor dem Rathaus Schöneberg die Informationsveranstaltungen statt. Fahrzeuge der Innungsbetriebe ARU GmbH und Peter Bauer GmbH Garten- und Landschaftsbau verschafften unter fachkundiger Moderation der Berliner Polizei, Schülern und Lehrern die Möglichkeit, die Sichtbereiche eines LKW-Fahrers, die Sichtfelder der Spiegeltechnik an den Fahrzeugen und die toten Winkel am LKW anschaulich kennen zu lernen.

Ferner übten die Kinder, wie sie sich als Radfahrer oder Fußgänger so verhalten sollten, dass Unfälle mit rechtsabbiegenden LKW vermieden werden können.

Fachgespräch zu LKW-Abbiegeassis-tenzsystemen

Zu einem Fachgespräch zur Thematik Abbiegeassistenzsysteme hatte die SPD-Bundestagsfraktion für den 28. Juni 2018 eingeladen. Im Mittelpunkt der Erörterungen standen rechtliche und technische Fragestellungen zur Ausrüstung schwerer Nutzfahrzeuge mit Abbiegeassistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen mit Radfahrern und Fußgängern beim Rechtsabbiegen von LKW und Bussen. Auch das Thema Nachrüstung wurde diskutiert. Dabei wurde seitens der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Prüforganisation DEKRA auf die Notwendigkeit der Festlegung klarer technischer Bedingungen hingewiesen, die derartige Systeme erfüllen müssen, um die vorgesehenen Funktionen zu erfüllen.

Informiert wurde ferner über den zur Beschlussfassung im Anschluss der Veranstaltung im Bundestagsplenum vorbereiteten Antrag der Fraktionen von CDU/CSU, SPD und B 90/Grüne, in dem auf die Beschleunigung der Nor-

mungsarbeiten auf europäischer Ebene zu diesen Systemen gedrungen werden soll, um eine verbindliche Ausstattungsverpflichtung für Neufahrzeuge rechtlich zu fixieren. Ferner sollen nationale Lösungen geprüft werden, sollte sich der Prozess auf europäischer Ebene als zu langwierig erweisen.

Abb.: Kirsten Lühmann, verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, informiert sich über eine Nachrüstlösung der EDEKA Südbayern GmbH (Quelle: FGI)

Auch Möglichkeiten der Förderung bei der Nachrüstung mit diesen Assistenzsystemen wurden diskutiert. Vor und nach der Veranstaltung, an der für die Innung der Ehrenvorsitzende Michael Eichen und Geschäftsführer Gerd Bretschneider teilnahmen, bestand Gelegenheit, verschiedene Systeme direkt an LKW in Augenschein zu nehmen.

VSBB GmbH erhält den Präventionspreis „Der rote Ritter 2018“

Den Höhepunkt der Verkehrssicherheitsarbeit der Innung bildete die Verleihung des Präventionspreises „Der rote Ritter 2018“ an die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH im November in Hamburg. Die Aktion Kinder-Unfallhilfe zeichnet mit ihrem Präventionspreis alle zwei Jahre Ideen und Projekte aus, die helfen, Unfälle von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu vermeiden. Das Themenspektrum ist weit gefasst: Die Vorschläge zur Unfallverhütung können für Radfahrer unter den Minderjährigen konzipiert sein, für Fußgänger oder Mitfahrer im Auto. Kreative Vorschläge sind ebenso gefragt wie Projekte mit Vorbildcharakter.

Die VSBB Verkehrssicherheit Berlin Brandenburg (VSBB) erhielt die Ehrung gemeinsam mit den Kooperationspartnern Verkehrslenkung Berlin und Landesverkehrswacht Brandenburg für das seit 10 Jahren erfolgreich an Grundschulen umgesetzte Projekt „Erkennen von Gefahren des toten Winkels am LKW“.

Insgesamt wurden in den vorangegangenen 10 Jahren 1.650 schulische und außerschulische Veranstaltungen im Rahmen der Kampagne durchgeführt, bei denen mittlerweile rund 142.000 Berliner und Brandenburger Grundschüler mit der Thematik der Gefahren des toten Winkels vertraut gemacht wurden. Das Feedback ist durchweg positiv, die Zahl der Anfragen übersteigt regelmäßig die Möglichkeiten an Veranstaltungsterminen. Mit Hilfe der beiden extra für das Projekt angeschafften, mit allen notwendigen Informationen und Materialien ausgestatteten LKW konnten aber nicht nur die Kinder, sondern auch Lehrer und natürlich Eltern dafür sensibilisiert werden, wie man den Gefahren des Toten Winkels am LKW begegnet und sich sicher im öffentlichen Straßenraum verhält.

2009 wurde im Rahmen der Kampagne ein Film erstellt, der im Unterricht ergänzend genutzt werden kann und in dem alle mit der Problematik verbundenen Fragestellungen nochmals visualisiert und erläutert wurden.

In einem weiteren Sonderprojekt hat die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH im Rahmen der Kampagne im Jahr 2010 ein Schulungsmaterial für LKW-Fahrer erstellt, das

die Thematik des toten Winkels auch aus anderer Perspektive beleuchtet. Zielgruppe sind hierbei die Kraftfahrer. Motivation für dieses Projekt war eine von der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. einige Jahre zuvor begleitete Untersuchung zum Blickverhalten von LKW-Fahrern beim Abbiegen mit dem LKW im Stadtverkehr.

Das Projekt wird neben Engagement und Eigenmitteln der VSBB unterstützt und gefördert vom Land Berlin (Kooperationspartner ist die Verkehrslenkung Berlin) und dem Land Brandenburg (Kooperationspartner ist die Landesverkehrswacht Brandenburg).

LKW und Darstellung des Toten Winkels mit Grundschülern, Foto: VSBB

Ehrung in der Elbphilharmonie in HH Foto: M.Grundt

Quellen:

- Bundesamt für Güterverkehr Marktbeobachtungsbericht 2018
- bdo-Konjunkturumfrage 2018
- Deutsche Bundesbank Geschäftsbericht 2018
- Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg, Jahresbericht zur konjunkturellen Lage im Land Brandenburg 2018
- Wirtschafts- und Innovationsbericht Berlin 2018/2019
- Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg, Ausgaben 1-6 2018