Geschäftsbericht für das Jahr 2020

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

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

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

über 130 Jahre

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

G E D E N K T A F E L

2020 verließen uns unsere Mitglieder

Gerhard Schreiber

Jürgen Cotta

Hermann Matthias

Wir werden das Andenken der Verstorbenen in Ehren bewahren.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
1.	Wirtschaftliche Entwicklung 2020	6
1.1	Konjunkturelles Umfeld, Entwicklung der Weltwirtschaft und in Europa	6
1.2	Wirtschaftsentwicklung in Deutschland	6
1.3	Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg	9
1.4	Entwicklung im Güter- und Personenverkehr	10
1.4.1	Entwicklung im Güterverkehr	10
1.4.2	Entwicklung im Omnibusverkehr	17
2.	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer	20
2.1	Europäische Politik und EU-Recht	20
2.2	Nationale Verkehrspolitik, Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	24
2.2.1	Güterverkehrsrecht	24
2.2.2	Personenbeförderungsrecht	25
2.3	Straßenverkehrsrecht	26
2.4	Umwelt- und Abfallrecht	27
2.5	Arbeits- und Sozialrecht	27
2.6	Handels-, Steuer- und Abgabenrecht	29
2.7	Datenschutzrecht	29
3.	Tätigkeit der Innung 2020	30
3.1	Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region	30
3.2	Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung	34
3.3	Initiativen zur Personalgewinnung und Berufsausbildung	38
3.4	Verkehrssicherheitsarbeit	39

Vorwort

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2020 wird in Erinnerung bleiben als Pandemiejahr! Das gesellschaftliche und das wirtschaftliche Leben war weithin durch die Einschränkungen infolge des Corona-Virus und daraus resultierende Folgewirkungen geprägt. Vielfältige Ein- und Beschränkungen der internationalen Güter- und Personenverkehre führten zu Lieferengpässen in der Produktion und im Handel, der Tourismus lag nahezu darnieder. Zwar konnte mittels politischer Entscheidungen sowie wirtschaftlicher und finanzieller Hilfsprogramme der Zusammenbruch ganzer Branchen vermieden werden, gleichwohl sahen und sehen sich viele Unternehmen auch auf längere Sicht massiven, oftmals existentiellen Herausforderungen ausgesetzt.

Die Betroffenheit der einzelnen Sparten des Verkehrsgewerbes differierte im Berichtsjahr teils erheblich. Während Bautransporteure, Unternehmen in der Lebensmittel- und Baumarktfiliallogistik kaum nachteilig betroffen waren, hatten die Unternehmen im Event-, Messe- und Veranstaltungssektor sowie die in der Hotel-, Gastronomie- und Flughafenversorgung tätigen Betriebe mit erheblichen Auslastungs- und Umsatzrückgängen zu kämpfen. Besonders betroffen waren die Busunternehmen in der Touristik, denen ab März faktisch das gesamte Jahresgeschäft weggebrochen war.

Für die gewerbepolitische Arbeit der Innung hatte die Situation zwei wesentliche Konsequenzen: Zum einen galt es mehr oder weniger permanent, aktuelle Informationen zu den sich kurzfristig ändernden Regelungen zu beschaffen, aufzubereiten und an die Betriebe weiterzuleiten sowie zahlreiche damit einhergehende individuelle Fragestellungen zu beantworten. Zum anderen war die politische Gremienarbeit durch die Lockdowneinschränkungen in den Netzwerken nur noch eingeschränkt und oftmals nur in digitalen Formaten möglich. Damit kam die Verbandsarbeit zwar nicht völlig zum Erliegen, war aber von völlig anderen Prioritäten und Rahmenbedingungen geprägt, als das in der Vergangenheit der Fall war.

Umso wichtiger erscheint es, allen zu danken, die mit uns und für unser Gewerbe engagiert an Problemlösungen gearbeitet haben und die Kommunikation in den Netzwerken aktiv aufrecht erhalten haben. Dank gilt besonders den im Ehrenamt für oder im Namen der Innung tätigen Mitgliedern sowie dem engagierten Team der Geschäftsstelle, dass auch unter den nicht alltäglichen Bedingungen einen reibungslosen Geschäftsbetrieb gesichert hat!

Berlin im Herbst 2021

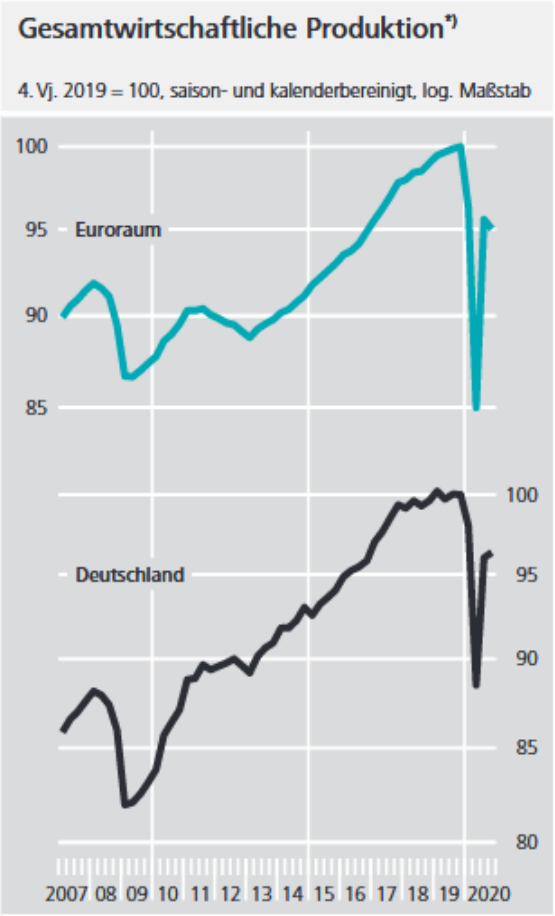
Ulrich Schulz Vorsitzender	Lothar Kastner stellv. Vorsitzender	Karl-Heinz Deubel Vorstandsmitglied	Michael Eichen Ehrenvorsitzender

1 Wirtschaftliche Entwicklung 2020

1.1. Konjunkturelles Umfeld, Entwicklung der Weltwirtschaft und in Europa

2020 wird als das Jahr in die Geschichtsbücher eingehen, in dem die Corona-Pandemie über die Gesellschaft hereinbrach: das Jahr eines globalen, für unsere Zeit beispiellosen Gesundheitsnotstands. Mehr als zwei Millionen Menschen weltweit kostete Covid-19 das Leben, weitaus mehr erkrankten schwer. Die gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Auswirkungen werden noch jahrelang spürbar bleiben.

Die Weltwirtschaft schrumpfte im März und April 2020 binnen weniger Wochen in historischem Ausmaß. Die Corona-Pandemie und die zu ihrer Eindämmung erforderlichen Maßnahmen legten ganze Wirtschaftsbereiche rund um den Globus lahm. Der Welthandel nahm schlagartig ab, und internationale Lieferketten wurden unterbrochen. Weil Vorleistungsgüter fehlten, mussten Fabriken ihre Produktion vorübergehend drosseln oder sogar stoppen. Vor allem jedoch traf es Dienstleistungsbereiche hart, in denen es üblicherweise zu vielen zwischenmenschlichen Kontakten kommt: Restaurants, Kinos und Bildungseinrichtungen wurden geschlossen, Züge und Flugzeuge blieben häufig leer. Neben den staatlichen Anordnungen spielte eine Rolle, dass viele Menschen von sich aus ihre Kontakte verringerten, um Ansteckungsrisiken zu vermeiden. Nach dem Abflauen der ersten Infektionswelle wurden die Schutzmaßnahmen gelockert, und die Weltwirtschaft erholte sich zur Jahresmitte kräftig. Allerdings blieb die Wirtschaftsleitung in fast allen Ländern noch hinter dem Vorkrisenstand zurück. Eine Ausnahme war die Volksrepublik China, die früher als andere Staaten den Höhepunkt des Infektionsgeschehens überschritt. Andere Länder wurden derweil von weiteren Infektionswellen getroffen. Im Herbst verschärfte sich die Situation vor allem in Europa und den USA wieder, weshalb die Behörden die Schutzmaßnahmen abermals ausweiteten. Dadurch wurde das öffentliche Leben zum Teil erneut empfindlich beeinträchtigt und die wirtschaftliche Erholung spürbar gedämpft. Allerdings waren die Auswirkungen deutlich schwächer als im ersten Halbjahr. Speziell die Industrie und der Welthandel zeigten sich zum Jahreswechsel robust. Ein Grund dürfte gewesen sein, dass die staatlichen Einschränkungen zumeist nicht so umfassend und tiefgreifend waren wie während der ersten Infektionswelle.



Quellen: Eurostat, Statistisches Bundesamt und eigene Berechnungen. * Reales Bruttoinlandsprodukt.
Deutsche Bundesbank

1.2. Wirtschaftsentwicklung in Deutschland und Europa

Auch Deutschland blieb von der Krise nicht verschont. Tiefe und Tempo des Wirtschaftseinbruchs waren in der Geschichte der Bundesrepublik beispiellos: Im Frühjahr 2020 brach

die Wirtschaftsleistung um fast ein Zehntel ein. Insbesondere kontaktintensive Dienstleistungsbranchen wurden schwer in Mitleidenschaft gezogen, denn sie mussten ihre Geschäftstätigkeit zum Teil stark einschränken oder gänzlich einstellen. Zugleich litt die exportorientierte Industrie unter dem Absatzrückgang im Ausland und unterbrochenen Lieferketten. Auf der Nachfrageseite reduzierten die Unternehmen ihre Investitionen drastisch, weil wichtige Teile ihres Geschäfts wegfielen und die Aussichten sehr unsicher wurden. Gesamtwirtschaftlich schlug noch stärker zu Buche, dass die privaten Haushalte ihren Konsum massiv verringerten. Dabei blieben die Einkommen vergleichsweise stabil, wozu staatliche Stützungsmaßnahmen wie das Kurzarbeitergeld beitrugen.

Folglich schoss die Sparquote der privaten Haushalte von 11 % im Jahr 2019 auf über 20 % im zweiten Quartal 2020 in die Höhe – ein Sprung, wie er zuvor noch nie beobachtet worden war. Hier spielten klassische Vorsichtsmotive, etwa die Furcht vor Arbeitsplatz- und Einkommensverlust, wohl nur eine untergeordnete Rolle. Wichtiger dürften Gründe gewesen sein, die unmittelbar mit der Pandemie zusammenhingen, wie eine Umfrage der Deutschen Bundesbank zeigte. Von den Haushalten, die ihre Konsumausgaben aufgrund der Pandemie reduziert hatten, gab die Hälfte als Grund an, dass Waren oder Dienstleistungen gar nicht verfügbar waren. Und ein Drittel der Befragten verzichtete aus Sorge vor Ansteckung auf Konsum. Dagegen lag der Anteil derer, die auf befürchtete zukünftige Einkommensverluste verwiesen, nur bei etwa einem Fünftel.

Schlagartig veränderte die Pandemie den Alltag der Bürger und der Unternehmen in einem zuvor kaum vorstellbaren Ausmaß. Zugleich führte die Pandemie weltweit zu einer tiefen Wirtschaftskrise.

Auch die Volkswirtschaften in Europa brachen im Frühjahr 2020 ein. Bei der ökonomischen Bewältigung der Krisenfolgen übernimmt die Fiskalpolitik eine zentrale Rolle. Denn sie kann das Gesundheitssystem, Unternehmen und Menschen direkt finanziell unterstützen. Insgesamt verhinderten die umfassenden staatlichen Maßnahmen eine gesamtwirtschaftliche Abwärtsspirale, die einen dauerhaften, schwerwiegenden Schaden anrichten könnte. Vollständig erholen kann sich die Wirtschaft jedoch erst, wenn die Pandemie überwunden ist. Allerdings herrschte über das Jahresende 2020 hinaus noch immer große Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Pandemie und ihre wirtschaftlichen Auswirkungen. Staatliche Unterstützung blieb zunächst unverzichtbar.

Die Tages- und Wochendaten lieferten auch frühzeitig Hinweise darauf, dass es mit der deutschen Wirtschaft wieder bergauf ging, nachdem die Kontaktbeschränkungen im Mai gelockert worden waren. Und tatsächlich legte das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Sommer gegenüber dem massiv gedrückten Stand im Frühjahr sehr kräftig zu. Das zeigt, wie schnell sich die Wirtschaft beleben kann, wenn das Infektionsgeschehen eingedämmt ist. Gleichwohl verfehlte die gesamtwirtschaftliche Leistung im dritten Quartal ihr Vorkrisenniveau noch um 4 %, auch weil einzelne Dienstleistungsbereiche nach wie vor Beschränkungen unterlagen.

Zum Jahresende bremste die zweite Pandemiewelle die gesamtwirtschaftliche Erholung aus. Im Jahresdurchschnitt 2020 schrumpfte die deutsche Wirtschaft um knapp 5 % und mithin beinahe so stark wie 2009 in der globalen Finanzkrise. Andere Länder im Euroraum litten unter höheren Infektionszahlen und hatten noch mehr Todesfälle zu beklagen als Deutschland. Auch die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie waren dort drastischer. So ging das reale BIP des Euroraums im Jahr 2020 Berechnungen zufolge um knapp 7 % zurück. Etwaige langfristige Folgen der Krise sind noch unklar.

Dies gilt für mögliche dauerhafte ökonomische Schäden wie auch für potenzielle Folgewirkungen, die das Wirtschaftsgeschehen langfristig anregen würden. So könnte beispielsweise der an vielen Stellen spürbare Digitalisierungsschub den Strukturwandel beschleunigen und die Produktivität erhöhen.

Im vergangenen Jahr hatten die globale Wirtschaftskrise und speziell die Einschränkung der Mobilität zur Folge, dass die Rohölnotierungen einbrachen. Vor allem der kräftige Rückgang der Energiepreise war ausschlaggebend dafür, dass der Harmonisierte Verbraucherpreisindex (HVPI) im Euroraum 2020 lediglich um 0,3 % stieg, nachdem er 2019 noch um 1,2 % zugelegt hatte. Klammert man Energie und Nahrungsmittel aus dem Warenkorb aus, sank die HVPI-Rate von 1,0 % im Vorjahr auf 0,7 %. Dabei dämpfte auch die von Juli bis Dezember befristete Senkung der Mehrwertsteuersätze in Deutschland den Preisanstieg.

Darüber hinaus hatte die Pandemie angebotsseitige Effekte, beispielsweise die Störungen in den Lieferketten oder zusätzliche Hygienemaßnahmen, welche die Kosten und Preise tendenziell erhöhten. Diese Effekte waren aber insgesamt wohl nicht so bedeutsam wie die allgemeine Nachfrageschwäche. Sie dürfte den meisten Prognosen zufolge den zugrundeliegenden Preisauftrieb im Euroraum in den nächsten Jahren noch etwas dämpfen. Hier kommt auch zum Tragen, dass die Krise das Lohnwachstum vorübergehend schwächt. Dabei waren die unmittelbaren Schäden am Arbeitsmarkt im Euroraum bislang vergleichsweise gering. So erscheint der Rückgang der Beschäftigung um 3 % im zweiten Quartal 2020 gemessen am gleichzeitigen Einbruch der Wirtschaftsleistung um fast 12 % moderat.

Auch stieg die Arbeitslosenquote im Euroraum von ihrem historischen Tiefstand im Februar 2020 spürbar, aber nicht massiv an. Tatsächlich legten viele Länder umfangreiche Hilfsprogramme zum Schutz von Arbeitsplätzen auf. In Deutschland verhinderte insbesondere das reguläre Überbrückungsinstrument der Kurzarbeit einen erheblich größeren Verlust an Arbeitsplätzen. In der Spitze – im April – waren 6 Millionen Personen in wirtschaftlich bedingter Kurzarbeit, also 18 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland. Bis November reduzierte sich die Zahl auf 2,3 Millionen Personen. Das Kurzarbeitergeld soll Unternehmen helfen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu halten, die sie nach der Krise wieder brauchen. Viele Menschen würden sonst arbeitslos und fänden womöglich für längere Zeit keine Beschäftigung mehr. Im vergangenen Jahr wurde das Kurzarbeitergeld durch verschiedene Sonderregelungen attraktiver gestaltet, und auch die Bezugsdauer wurde verlängert. Je länger aber die Krise anhält, umso größer wird die Gefahr, dass die Kurzarbeit Menschen an Arbeitsplätze bindet, die keine Zukunft mehr haben. Hier wird eine schwierige Aufgabe der Wirtschaftspolitik in der aktuellen Krise deutlich, nämlich die Wirtschaft zu stützen, ohne den Strukturwandel zu behindern.

Die Fiskalpolitik war und ist in der Coronakrise besonders gefordert. Mit ihren Finanzmitteln unterstützte sie den Gesundheitsschutz und federte die ökonomischen Auswirkungen der Pandemie und der Eindämmungsmaßnahmen sowie die Folgen des Wirtschaftseinbruchs ab.

In Deutschland ergriff der Staat ein ganzes Bündel an Sondermaßnahmen, um Unternehmen und private Haushalte finanziell zu unterstützen. Unternehmen konnten zum Beispiel Steuervorauszahlungen leichter herabsetzen oder sich Abgaben stunden lassen. Der Staat gewährte außerdem Kreditgarantien, weitete die Leistungen bei Kurzarbeit aus, zahlte Transfers zum Beispiel bei Umsatzausfällen und beteiligte sich in Einzelfällen sogar mit Kapital an Firmen. Privaten Haushalten wurde unter anderem ein Kinderbonus gewährt, das Arbeitslosengeld wurde teils verlängert sowie der Zugang zur Grundsicherung erweitert. In der zweiten Jahreshälfte 2020 wurden zudem die Mehrwertsteuersätze gesenkt. Auch die automatischen Reaktionen des Steuer- und Sozialsystems stabilisieren: So verringern sich mit dem Wirtschaftseinbruch die Steuern und die lohnabhängigen Sozialbeiträge, während der Staat verstärkt reguläres Kurzarbeiter- und Arbeitslosengeld leistet. In der Gesamtschau waren die umfangreichen fiskalischen Maßnahmen wichtig und richtig, um private Haushalte und Unternehmen zu unterstützen und damit eine gesamtwirtschaftliche Abwärtsspira-

le zu vermeiden. Mit seinen Transferzahlungen beugt der Staat also nicht zuletzt Insolvenzen vor. Er verhindert, dass Kredite geballt ausfallen und Banken infolgedessen ihre Kreditvergabe womöglich übermäßig einschränken. Mittelbar begrenzt der Staat mit seinen Maßnahmen auch Risiken für die Finanzstabilität. Durch die fiskalische Unterstützung wuchsen die Staatsschulden zwar stark an. Wäre aber die Wirtschaft in eine Abwärtsspirale geraten, wären die Staatsschulden noch stärker gestiegen – bei sinkender Wirtschaftsleistung.

1.3. Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg

Berlin

Die Berliner Wirtschaftsleistung ist im Corona-Jahr 2020 deutlich zurückgegangen. Verglichen mit den bundesweiten Daten schnitt die Hauptstadt aber noch glimpflich ab. Das Berliner Bruttoinlandsprodukt sank um 3,3 Prozent und schrumpfte damit erstmals seit 2012. Profitieren konnten Unternehmen im Bereich Information und Kommunikation.

In Berlin lag der Wert aller produzierten Waren und Dienstleistungen noch bei 154,6 Milliarden Euro. Besonders der in Berlin starke Dienstleistungssektor büßte ein. Handel, Verkehr, Touristik und Gastgewerbe waren stärker betroffen als im Bundesschnitt, weil in der Hauptstadt neben den einheimischen Kunden auch die Touristen fehlten. Profitieren konnten in Berlin hingegen Unternehmen aus den Bereichen Information und Kommunikation.

Da viele Unternehmen auf Homeoffice und mobile Arbeit gesetzt hatten, war der Absatz von IT-Technik und damit zusammenhängende Dienstleistungen ein starker Faktor in der Wirtschaftsentwicklung. Während der kleinteilige stationäre Einzelhandel stark unter den Coronaeinschränkungen litt, verlief die Entwicklung bei den Filialisten des Einzelhandels und in der Baumarktsparte stabil. Auch die Situation am Bau selbst blieb ohne größere Einbrüche.

Brandenburg

Die Brandenburger Wirtschaftsleistung ist 2020 in Folge der Corona-Pandemie gesunken. Das Bruttoinlandsprodukt nahm um 3,2 Prozent ab. Damit brach die märkische Wirtschaftsleistung aber deutlich weniger stark ein als die der gesamten deutschen Wirtschaft.

Nach einem zehn Jahre währenden Aufschwung geriet die Brandenburger Wirtschaft durch die Corona-Krise in eine tiefe Rezession. Alle Wirtschaftszweige beklagten deutliche Rückgänge. Vor allem konsumnahe Dienstleistungen, das Hotel- und Gastgewerbe sowie die Veranstaltungsbranche mussten aufgrund der Kontaktbeschränkungen über das Jahr hinweg massive Verluste hinnehmen. Unterm Strich werde das Jahr 2020 „wohl als eines der turbulentesten in die Wirtschaftsgeschichte Brandenburgs eingehen“, hieß es aus dem Brandenburger Wirtschaftsministerium. Dass die brandenburgische Wirtschaft verhältnismäßig glimpflich durch das Corona-Jahr 2020 gekommen sei, lässt sich nicht zuletzt auf die märkische, stark mittelständisch geprägte Unternehmensstruktur zurückführen. Mit einem geringeren Anteil der Industrie an der Bruttowertschöpfung und einem weniger stark ausgeprägten Außenhandel als in anderen Teilen Deutschlands sei Brandenburg 2020 vom Zusammenbruch der internationalen Zulieferketten und der ausländischen Nachfrage weniger stark betroffen gewesen als andere Bundesländer.

Mehr als zwei Drittel des gesamten Wertschöpfungsverlustes sind auf den Dienstleistungssektor zurückzuführen. Den höchsten absoluten Rückgang verzeichnete hier der Bereich „Handel, Verkehr, Gastgewerbe“ mit einem Minus von 535 Millionen Euro. Das sind vornehmlich die Branchen, die im Laufe des Jahres durch Eindämmungsmaßnahmen besonders stark in ihrer wirtschaftlichen Aktivität eingeschränkt waren.

Allerdings war der märkische Dienstleistungssektor im Bundesvergleich etwas weniger stark betroffen als andere Länder. Der in Brandenburg

starke Logistiksektor dürfte den massiven Wertschöpfungsrückgang im Bereich „Handel, Verkehr, Gastgewerbe“ gebremst haben.

Zudem waren die Verluste bei den Brandenburgischen Unternehmensdienstleistern geringer als im deutschlandweiten Vergleich. Aufgrund der engen Verflechtung haben beide Wirtschaftsbereiche von der Erholung der Industrie seit dem Frühsommer profitiert. Aber auch die starke Zunahme von Online-Käufen der privaten Haushalte und ein verstärkter Beratungsbedarf von Unternehmen haben die Verluste gebremst.

Im Produzierenden Gewerbe hat die Pandemie ebenfalls zu einem massiven Einbruch der Wirtschaftsleistung geführt. Während die Bruttowertschöpfung im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt um 6,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr sank, konnte das Baugewerbe aber deutlich um 4,4 Prozent zulegen. Die kräftigen Zuwächse im Baugewerbe milderten zumindest teilweise die Wertschöpfungsverluste im Produzierenden Gewerbe ab.

1.4. Entwicklung im Güter- und Personenverkehr

Die verschiedenen Segmente des Straßengüter- und Personenverkehres waren von den Auswirkungen der Corona-Pandemie sehr unterschiedlich betroffen. Während die Unternehmen der touristischen Omnibusverkehre einschließlich der Stadtrundfahrtenbetriebe über viele Monate einem faktischen Betriebsverbot unterlagen, die Messe- und Veranstaltungslogistiker, die für den Flughafen, die Hotellerie und Gastronomie liefernden Transportunternehmen Auftragsverluste von bis zu 100 % erlitten, gerieten Transportunternehmen in der Lebensmittel- und Baumarktfiliallogistik teilweise an die Kapazitätsgrenze und konnten Aufträge in Teilen nicht mehr bedienen. Auch die für die Bauwirtschaft tätigen Transportdienstleister verzeichneten ein auftragsstarkes Jahr.

1.4.1. Entwicklung im Güterverkehr

Vor dem Hintergrund der rezessiven Wirtschaftsentwicklung in Deutschland nahm die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 3,3 % auf rund 3,6 Mrd. t ab; die Verkehrsleistung im Inland sank um rund 3,2 % auf rund 441,1 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Dabei verzeichnete der Straßengüterverkehr von allen Landverkehrsträgern prozentual die geringste Abnahme. Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wies im Vergleichszeitraum einen Mengenrückgang um rund 2,7 % auf rund 3,1 Mrd. t und einen Leistungsrückgang um rund 1,8 % auf rund 286,4 Mrd. tkm auf.

Überdurchschnittliche Mengen- und Leistungsrückgänge verzeichnete im Jahr 2020 die Binnenschifffahrt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 8,3 % auf rund 188,0 Mio. t; die Verkehrsleistung nahm um rund 9,0 % auf rund 46,3 Mrd. tkm ab. Maßgeblich waren hohe Nachfragerückgänge für Beförderungen von Massengütern. Sie trafen ebenso den Schienengüterverkehr, der nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang der Transportmenge um rund 6,0 % auf rund 320,1 Mio. t verzeichnete; die Verkehrsleistung sank um rund 4,2 % auf rund 108,4 Mrd. tkm.

Maßgeblich für die hohen Rückgänge in der Binnenschifffahrt und im Schinengüterverkehr im Jahr 2020 war vor allem die im Vergleich zum Vorjahr starke Abnahme der Beförderungsnachfrage für Massengüter. Im Vorjahresvergleich brach das Transportaufkommen in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ im Schienengüterverkehr um rund 17,5 % und in der Binnenschifffahrt sogar um rund 27,6 % ein; die Beförderungsmenge an Kokerei- und Mineralölerzeugnissen sank um rund 8,1 %

(Schiene) bzw. rund 10,5 % (Wasserstraße). Mit Blick auf die volumenträchtige Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ verzeichneten die Schiene (-4,6 %) und die Wasserstraße (-9,9 %) ebenfalls hohe Aufkommensverluste; gleiches galt für Metalle und Metallerzeugnisse. Hier machten sich u.a. die Produktionsrückgänge in der Automobilindustrie bemerkbar. Die hohen Rückgänge bei den Massengütern konnten beide Verkehrsträger nur zum Teil durch die im Vorjahresvergleich höhere Transportnachfrage für landwirtschaftliche Erzeugnisse (Schiene: +28,7 %, Wasserstraße: +10,8 %) sowie in der Güterabteilung „Nicht identifizierbare Güter“, in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, kompensieren.

Der Anstieg bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen beruhte u.a. auf einer Zunahme der Beförderungen von Getreide sowie von Holzstämmen für den Export nach Übersee. Die Schiene bekam zudem die Flaute in der Automobilindustrie zu spüren; die Beförderungsvolumina an Fahrzeugen sanken im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um etwa ein Drittel auf rund 9,3 Mio. t. Im Straßengüterverkehr verzeichnete diese Abteilung von allen 20 Güterabteilungen im Vergleichszeitraum die höchsten absoluten Aufkommensrückgänge und zwar um rund 24,0 Mio. t bzw. 24,9 % auf insgesamt rund 72,4 Mio. t.

Höhere Aufkommensrückgänge verbuchte die Straße des Weiteren u.a. bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen, Maschinen und Ausrüstungen, Sekundärrohstoffen/Abfällen sowie in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“.

Angesichts zwischenzeitlicher Schließungen weiter Teile des stationären Einzelhandels und der Gastronomie verzeichnete der Straßengüterverkehr im Vorjahresvergleich zudem Aufkommensrückgänge in den Güterabteilungen „Nahrungs- und Genussmittel“ (-2,2 %) und „Textilien, Bekleidung, Leder u. ä.“ (-25,2 %).

Zu den wenigen Güterabteilungen, die im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 auf der Straße Zuwächse verbuchten, zählten angesichts des weiter wachsenden Baugewerbes die sonstigen Mineralerzeugnisse (+2,8 %), unter die u.a. Glas und Zement fallen, sowie vor dem Hintergrund eines boomenden Onlinehandels, der durch die Corona-Pandemie weiteren Schub erhielt, Post- und Paketsendungen (+9,3 %).

Verkehrswirtschaftliche Entwicklung im Straßengüterverkehr

Im Jahr 2020 beförderten deutsche Lastkraftwagen im In- und Ausland eine Gütermenge von

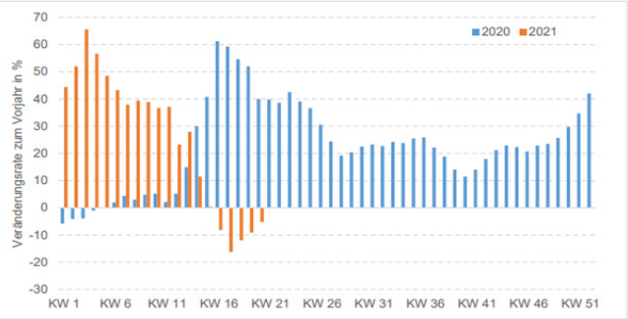


Abb.: Online-Transaktionen 2020 und 2021, Veränderungsrate zum Vorjahr in Prozent (Quelle: Statistisches Bundesamt, BAG)

insgesamt rund 3,1 Mrd. t und damit rund 2,8 % weniger als im Jahr 2019. Der Inlandsverkehr, auf den im Jahr 2020 rund 99,6 % der gesamten Transportmenge entfielen, sank im Vergleichszeitraum um rund 2,7 %. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen im In- und Ausland nahm im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 2,3 % auf insgesamt rund 304,6 Mrd. tkm ab. Die Verkehrsleistung im Inland sank dabei im Vergleichszeitraum nur um rund 1,8 % auf rund 286,4 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge lag im Jahr 2020 bei rund 94,0 % (2019: 93,5 %) Beförderungsmenge und Verkehrsleistung.

Die höchsten prozentualen Abnahmen verzeichneten die grenzüberschreitenden Verkehre und die Kabotage. Bezogen auf die Verkehrsleistung sank der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 7,7 % auf rund 33,4 Mrd. tkm; die Kabotage nahm um rund

21,0 % auf rund 1,3 Mrd. tkm ab. In beiden Fällen waren die prozentualen Rückgänge im gewerblichen Verkehr höher als im Werkverkehr. Absolut fielen die Rückgänge im Binnenverkehr am höchsten aus. Dort sank die Transportmenge im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 81,0 Mio. t bzw. 2,6 % auf rund 3,0 Mrd. t, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 4,1 Mrd. tkm bzw. 1,5 % auf rund 269,9 Mrd. tkm. Während der gewerbliche Verkehr im Vorjahresvergleich überdurchschnittliche Mengen- und Leistungsrückgänge in Höhe von rund 2,8 % (t) bzw. 2,7 % (tkm) verzeichnete, fiel der Aufkommensrückgang im Werkverkehr mit rund 2,5 % unterdurchschnittlich aus; die Verkehrsleistung des Werkverkehrs erhöhte sich um rund 0,4 % auf rund 39,4 Mrd. tkm.

Verkehrsart		Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
		2019	2020	Veränderung in %	2019	2020	Veränderung in %
		in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr		**2.490,3**	**2.419,5**	**-2,8**	**272,7**	**265,3**	**-2,7**
davon:	Nahverkehr	1.282,4	1.236,2	-3,6	25,7	24,7	-3,6
	Regionalverkehr	625,4	612,4	-2,1	57,0	55,8	-2,1
	Fernverkehr	573,2	562,8	-1,8	188,5	183,5	-2,6
	Kabotage	9,3	8,2	-12,3	1,6	1,2	-21,4
Werkverkehr		**717,9**	**700,1**	**-2,5**	**39,2**	**39,4**	**0,4**
davon:	Nahverkehr	506,2	488,8	-3,4	8,6	8,6	-0,4
	Regionalverkehr	145,3	144,8	-0,3	12,9	12,9	-0,2
	Fernverkehr	65,5	65,5	0,0	17,6	17,8	1,4
	Kabotage	0,9	0,9	0,4	0,1	0,1	-13,3
Gesamtverkehr		**3.208,2**	**3.119,6**	**-2,8**	**311,9**	**304,6**	**-2,3**
davon:	Nahverkehr	1.788,6	1.725,0	-3,6	34,3	33,4	-2,8
	Regionalverkehr	770,7	757,2	-1,7	69,9	68,6	-1,8
	Fernverkehr	638,7	628,3	-1,6	206,1	201,3	-2,3
	Kabotage	10,2	9,1	-11,2	1,7	1,3	-21,0

Anmerkung: Nahverkehr: bis 50 km; Regionalverkehr: 51 km - 150 km; Fernverkehr: 151 km und mehr.

Abb.: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen (Quelle: Statistisches Bundesamt, BAG)

Den Erhebungen des BAG zufolge entfiel das Gros der Mengenrückgänge im Jahr 2020 auf den Nahbereich. Im gewerblichen Verkehr nahm das Transportaufkommen in diesem Entfernungsbereich im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 3,6 % auf rund 1,2 Mrd. t ab, im Werkverkehr sank es um rund 3,4 % auf knapp 0,5 Mrd. t. Insgesamt reduzierte sich das Beförderungsvolumen im Nahbereich im Vergleichszeitraum um rund 63,6 Mio. t bzw. 3,6 % auf rund 1,7 Mrd. t. Damit entfielen im Jahr 2020 rund 55,3 % des gesamten Beförderungsvolumens deutscher Lastkraftfahrzeuge auf den Nahbereich (2019: 55,8 %). Mit Blick auf die Verkehrsleistung fielen die prozentualen Rückgänge im Jahr 2020 ebenfalls im Nahbereich am höchsten aus.

Im Vergleich zum Vorjahr betrugen sie im gewerblichen Verkehr rund 3,6 %, im Werkverkehr rund 0,4 % und insgesamt rund 2,8 %. Absolut fielen die Abnahmen im Fernverkehr am höchsten aus. Sie beliefen sich insgesamt auf rund 4,7 Mrd. tkm bzw. 2,3 %. Mit rund 201,3 Mrd. tkm entfielen im Jahr 2020 wie im Vorjahr rund zwei Drittel der Verkehrsleistungen auf den Fernbereich. Maßgeblich für die Rückgänge im Fernbereich war allein der gewerbliche Verkehr, dessen Verkehrsleistung Verkehre nach Entfernungsbereichen im Vergleichszeitraum um rund 2,6 % auf rund 183,5 Mrd. tkm abnahm; der Werkverkehr legte in diesem Entfernungsbereich um rund 1,4 % auf rund 17,8 Mrd. tkm zu.

Mautpflichtige Fahrleistungen

Bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz sanken die Fahrleistungen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,3 % auf insgesamt knapp 40,3 Mrd. km. Deutsche Lastkraftfahrzeuge verzeichneten mit einem Minus von rund 0,9 % im Vergleichszeitraum unterdurchschnittliche Rückgänge; die Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge sanken um rund 2,1 %. Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleichszeitraum um rund 0,9 % ab; dabei fielen die Rückgänge bei deutschen Lastkraftwagen mit rund 0,2 % ebenfalls geringer aus als bei gebietsfremden Fahrzeugen mit rund 1,7 %. Die mautpflichtigen Fahrleistungen auf Bundesstraßen sanken im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,3 % auf knapp 7,6 Mrd. km; auch hier zeigten sich überdurchschnittliche Rückgänge bei den gebietsfremden Fahrzeugen.

Mit knapp 24,1 Mrd. km entfiel auf Inländer im Jahr 2020 ein Anteil von rund 59,8 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen; gebietsfremde Lastkraftwagen vereinten mit insgesamt rund 16,2 Mrd. km einen Anteil von rund 40,2 %

auf sich. Fahrzeuge aus Polen wiesen mit rund 6,6 Mrd. km bzw. einem Anteil von rund 16,3 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen im Jahr 2020 weiterhin die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden auf. Sie waren neben Fahrzeugen aus Belgien, Griechenland, Kroatien und Litauen die einzigen Fahrzeuge aus einem anderen EU-Staat, die im Vergleich zum Vorjahr keine Fahrleistungsrückgänge verzeichneten.

An zweiter und dritter Stelle folgten Fahrleistungs- und Einnahmerückgänge im Jahr 2020 erneut mautpflichtige Fahrzeuge aus Tschechien und Rumänien mit jeweils rund 1,3 Mrd. km sowie Anteilen von rund 3,3 % bzw. rund 3,1 %.

Mit einem Plus von rund 4,7 Prozent erzielten Fahrzeuge aus Litauen im Jahr 2020 abermals deutliche Fahrleistungssteigerungen; über 1,1 Mrd. km waren im Jahr 2020 gleichbedeutend mit Rang 4 unter den Gebietsfremden.

Der vergleichsweise moderate Rückgang der mautpflichtigen Fahrleistungen in Höhe von rund 1,3 % bezogen auf das Gesamtjahr 2020 überdeckt die zum Teil extremen unterjährigen Ausschläge infolge der ergriffenen hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie.

Nach Erhebungen des BAG sanken die mautpflichtigen Fahrleistungen in den Monaten April und Mai 2020 vor dem Hintergrund des ersten Lockdowns im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat um insgesamt 13,7 % bzw. 14,3 %.

Auffallend sind in beiden Monaten die im Vergleich zu den deutschen Fahrzeugen höheren prozentualen Rückgänge bei den gebietsfremden Fahrzeugen; diese beliefen sich auf rund 20,5 % im April und rund 15,9 % im Mai 2020.

In den letzten vier Monaten des Jahres 2020 lagen die mautpflichtigen Fahrleistungen zum Teil deutlich über den jeweiligen Vorjahresmonaten; zumeist mit vergleichsweise höheren Steigerungsraten bei den Gebietsfremden.

Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Lastkraftwagen an den mautpflichtigen Fahrleistungen legte im Jahr 2020, wie in den Vorjahren, weiter zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen erhöhte sich nationalitätenübergreifend von rund 76,9 % im Jahr 2019 auf rund 82,5 % im Jahr 2020. Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Auf Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen EEV und Euro V entfielen im Jahr 2020 Anteile in Höhe von rund 3,0 % bzw. rund 12,5 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Sie nahmen im Vorjahresvergleich um rund 1,1 bzw. rund 3,8 Prozentpunkte ab. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV entwickelte sich gleichsam rückläufig und umfasste zuletzt rund 1,9 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Der Fahrleistungsanteil deutscher Euro VI-Fahrzeuge lag mit rund 84,3 % im Jahr 2020 über dem Durchschnittswert. Im Vergleich zum Vorjahr stieg er um rund 5,2 Prozentpunkte. Der Anteil von EEV-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge sank im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 0,9 Prozentpunkte auf rund 2,3 %, der Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro V um rund 3,6 Prozentpunkte auf rund 11,0 %. Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV verzeichneten im Jahr 2020 lediglich noch einen kumulierten Anteil von rund 2,4 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen der Inländer.

Betriebswirtschaftliche Entwicklung im Straßengüterverkehr

Trotz der insgesamt rückläufigen Transportnachfrage stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 noch um rund 0,4 %, im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstlei-

stungen für den Verkehr“ blieben die Umsätze um rund 4,9 % hinter dem Vorjahreswert zurück. Wie in Bezug auf die Transportmenge und die Verkehrsleistung fiel die Umsatzentwicklung im Straßengüterverkehr damit insgesamt besser aus als im Schienengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt. Angesichts dessen vertrat ein Gutteil der in die Marktbeobachtung des BAG eingebundenen Unternehmen die Auffassung, dass das Güterkraftverkehrsgewerbe im Jahr 2020 insgesamt noch vergleichsweise gut durch die Corona-Pandemie gekommen sei. Als ein Grund wurde die hohe Anpassungsfähigkeit des Gewerbes genannt; vielfach trugen eine frühzeitige Konsolidierung von Aufträgen bzw. kurzfristige Umstrukturierungen dazu bei, die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie unternehmensseitig zu begrenzen.

In Abhängigkeit von den Tätigkeits- und Branchenschwerpunkten entwickelten sich die Umsätze im Jahr 2020 auf Unternehmensebene allerdings sehr heterogen. Güterkraftverkehrsunternehmen, die hauptsächlich Beförderungen für die Automobilindustrie und deren Zulieferer, die Stahl- und Maschinenbauindustrie, den Mineralölbereich und die chemische Industrie oder den Gastronomie-, Tourismus-, Messe- und Eventbereich erbringen, berichteten unterjährig teilweise von Umsatzrückgängen im niedrigen bis mittleren zweistelligen Prozentbereich. Gleiches galt für Unternehmen, die schwerpunktmäßig Transportdienstleistungen in weiteren Branchen erbringen, die stark von der wirtschaftlichen Rezession bzw. den hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung von SARS-CoV-2 und den damit verbundenen weitreichenden Einschränkungen betroffen waren, z.B. in Teilen des stationären Einzelhandels und der Gastronomie (u.a. Bekleidung, Brauereien und Erfrischungsgetränke).

Auf der anderen Seite gab es auch „Krisengewinner“. Zu ihnen zählten angesichts einer deutlich gestiegenen Nachfrage nach Lagerkapazitäten und eines boomenden Onlinehandels die Wirtschaftszweige „Lagerei“ sowie „Post-, Kurier- und Expressdienste“. Diese Wirtschaftszweige verzeichneten im Jahr 2020 Umsatzsteigerungen im Vergleich zum Vorjahr von rund 13,6 % bzw. 9,3 % und knüpften damit an die positive Entwicklung der vorherigen Jahre an. Der Lagerbereich profitierte im Jahr 2020 u.a. davon, dass Kunden aus der Verbrauchsgüterbranche ihre Filialen aufgrund von verordneten Schließungen zeitweise nicht belieferten und ihre Waren länger als geplant zwischenlagern mussten. Dies führte nach Erkenntnissen des BAG zu hohen Auslastungen von Lagerkapazitäten und zeitweise auch zu Kapazitätsengpässen im Lagerbereich. Örtlich wurden Lagerkapazitäten erheblich aufgestockt bzw. neue Pufferlager errichtet.

Die Entwicklung der Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr blieb im Jahr 2020 deutlich hinter jener der Vorjahre zurück. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes legten die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr durchschnittlich um knapp 0,4 % zu; im Jahr 2019 betrug der Anstieg noch rund 2,8 %, im Jahr 2018 rund 2,5 %. Die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“ stagnierten im Jahr 2020, nachdem sie in den Jahren 2018 und 2019 noch Zuwächse von rund 2,8 % bzw. 4,3 % aufwiesen. Vor allem ab dem Frühjahr 2020 gerieten die Beförderungsentgelte im Zuge des starken Einbruchs der in- und ausländischen Transportnachfrage stark unter Druck. Zahlreiche Unternehmen der verladenden Wirtschaft, insbesondere aus dem Verarbeitenden Gewerbe, fuhren ihre Produktion zurück. In anderen Segmenten, beispielsweise in der Hotel-, Gastronomie-, Veranstaltungs- und Eventbranche, fielen Beförderungsvolumina durch die zum Infektionsschutz eingeführten Kontaktbeschränkungen zeitweilig nahezu gänzlich weg. In der Folge verschlechterte sich die Auftragslage der Güterkraftverkehrsunternehmen schlagartig und es kam zwischenzeitlich zu hohen Laderaumüberhängen; branchenübergreifend standen mithin die vorhandenen Laderaumkapazitäten einer stark reduzierten in- und ausländischen Nachfrage gegenüber.

Die Folge war ein deutlicher Anstieg des Wettbewerbs- und Preisdrucks im Straßengüterverkehr, der durch mittel- und osteuropäische An-

bieter, die ebenfalls mit einer stark verringerten Transportnachfrage konfrontiert waren, forciert wurde. In dieser Phase, die durch eine hohe Verunsicherung und fehlende Planungssicherheit am Transportmarkt geprägt war, forderten nach Informationen des BAG aus Marktgesprächen nicht wenige Auftraggeber aus der verladenden Wirtschaft und dem Speditionsbereich, die teilweise selbst unter hohen Auftrags- und Umsatzrückgängen zu leiden hatten, von ihren Transportdienstleistern eine Senkung der Vertragsfrachten. Das geforderte Ausmaß der Preisnachlässe ging nach Unternehmensangaben teilweise deutlich über das übliche Maß hinaus. In nicht unerheblichem Umfang wurden neue Ausschreibungen initiiert. Verschiedentlich wurden die zu Beginn des Jahres 2020 mit Vertragspartnern verhandelten Entgeltsteigerungen, die ab dem Frühjahr greifen sollten, zunächst ausgesetzt.

Besonders stark wirkte sich der Einbruch der Transportnachfrage im Frühjahr 2020 auf die Frachtraten am Spotmarkt aus. Dort wurden nach Angaben von Marktteilnehmern angesichts des Laderaumüberhangs immer wieder Offerten zu teilweise extrem niedrigen Preisen inseriert und oft auch realisiert. In Teilen seien die Spotmarktpreise nicht ausreichend gewesen, um die variablen Fahrzeugeinsatzkosten decken zu können. Dennoch haben Unternehmen nicht kostendeckende Aufträge teilweise in Kauf genommen, um überhaupt einen gewissen Deckungsbeitrag erzielen und finanziellen Verpflichtungen nachkommen zu können. Grundsätzlich sind Preisstürze aufgrund von Laderaumüberhängen nicht unüblich. Allerdings sei das Ausmaß des temporären Preisverfalls im Frühjahr 2020 nach Unternehmensangaben tendenziell höher ausgefallen als zu früheren Zeiten. Akzeptiert wurden die niedrigen Preise sowohl von ausländischen als auch von deutschen Unternehmen. Durch die niedrigen Frachtraten erlitten insbesondere solche Unternehmen hohe finanzielle Einbußen, die üblicherweise einen hohen Anteil ihrer Aufträge am freien Markt bzw. als Subunternehmer generieren. Aber auch befragte Unternehmen mit festen Kundenaufträgen, die üblicherweise Rückladungen über den Spotmarkt generieren, waren von den niedrigen Spotmarktpreisen betroffen. Nach den zum Teil extremen Preisabschlägen zu Beginn der Corona-Krise setzte ab dem Spätsommer 2020 eine gewisse Entspannung am freien Ladungsmarkt ein. Ursächlich hierfür war nicht nur eine anziehende Transportnachfrage. Ebenso machten sich die infolge des Nachfragerückgangs eingeleiteten Kapazitätsanpassungen, die nach Angaben von Marktteilnehmern insbesondere von vielen Klein- und Subunternehmen betrieben wurde, bemerkbar. Dennoch blieb der Preisdruck am freien Ladungsmarkt im weiteren Jahresverlauf hoch.

Die Umsatzrückgänge im Straßengüterverkehr vollzogen sich im Jahr 2020 vor dem Hintergrund eines weiteren Anstiegs der Personalaufwendungen bei den Beschäftigten. Nach Angaben des BAG aus der Marktbeobachtung erhöhten sich die durchschnittlichen Bruttostundenverdienste im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ für Beschäftigte, deren Tätigkeiten eine abgeschlossene Berufsausbildung erfordern, von rund 13,70 Euro im Jahr 2019 auf rund 14,21 Euro im Jahr 2020. Dies war der höchste absolute Anstieg seit dem Jahr 2015.

Zwar trat der wahrgenommene Mangel an qualifizierten Fahrern und anderen Fachkräften im Zuge der Corona-Pandemie vorübergehend in den Hintergrund, bei Erstellung dieses Berichts im Herbst 2021 zählt er jedoch wieder zu den zentralen Herausforderungen im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe.

Zur Vermeidung von Entlassungen aufgrund der zeitweise sehr hohen Nachfragerückgänge und der daraus resultierenden Arbeitsausfälle nutzten Unternehmen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft – wie auch in anderen Branchen – das Instrumentarium der Kurzarbeit. Deutlich erkennbar wurde der sprunghafte Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat. In den Folgemonaten gingen dann sowohl die Anzahl der kurzarbeitenden Betriebe als auch der Kurzarbeiter wieder zurück. In den letzten beiden Monaten des Jahres 2020 legten beide Werte vor dem Hintergrund des erneuten Lockdowns wieder zu, ohne jedoch an die sehr

hohen Werte vom Frühjahr 2020 heranzureichen. Teilweise ordneten Betriebe während dieser Zeit Überstundenabbau und Zwangsurlaub an.

Zusätzlich zu den immensen Herausforderungen, die aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung resultierten, sahen sich die Unternehmen infolge zahlreicher hoheitlicher, eigener und fremder Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 mit einem deutlich erhöhten organisatorischen und administrativen Aufwand konfrontiert.

Exemplarisch benennen lassen sich erhöhte Aufwände bei der Personal- und Tourenplanung infolge des schlagartigen Nachfrageeinbruchs sowie insbesondere zu Beginn der Krise durch z.T. deutliche Zunahmen der Wartezeiten an Be- und Entladerampen – hervorgerufen u.a. durch Umstellungen auf eine vielerorts kontaktlose Abwicklung, Änderungen von Rampenöffnungszeiten, krankheitsbedingte Ausfälle von Lagerpersonal oder die Einführung neuer Schichtsysteme im Lagerbereich zum Infektionsschutz der Beschäftigten. Häufig wechselnde Quarantänevorschriften und Auflagen zu Testungen auf SARSCoV-2, die zudem sowohl national als auch international regelmäßig variierten, bedeuteten ebenfalls bürokratische und zeitliche Aufwände. Insbesondere die unterschiedlichen Regelungen in den einzelnen Bundesländern führten nach Unternehmensangaben zu einem großen Arbeitsaufwand, zumal die Beschaffung der notwendigen Informationen teilweise sehr schwierig und zeitintensiv war.

Die uneinheitlichen Regelungen erschwerten nicht zuletzt Unternehmen mit ausländischem (Fahr-)Personal die Einsatzplanung. Dies galt insbesondere im Zusammenhang mit Heimataufenthalten ausländischer Beschäftigter. Zwar schufen Arbeitsbescheinigungen für ausländische Beschäftigte in der Regel Erleichterungen bei der Einreise nach Deutschland, dennoch berichteten im Rahmen der BAG-Marktbeobachtung befragte Unternehmen in Abhängigkeit von den Heimatstaaten ihrer Beschäftigten immer wieder von Schwierigkeiten bei der Rückkehr nach Deutschland; teilweise waren vereinbarte Arbeitszeitsysteme kaum noch umsetzbar bzw. stark beeinträchtigt. Zeitweise unterließen ausländische Beschäftigte nach Unternehmensangaben Heimreisen zur Vermeidung einer Quarantäne in Gänze, selbst Heimaturlaube über Weihnachten wurden mitunter abgesagt.

Allgemein wiesen Unternehmen angesichts zeitweiliger Schließungen von Schulen und Kindergärten auf Probleme bei der Kinderbetreuung seitens alleinerziehender Fahrer/-innen und weiterer Beschäftigter hin, mithin auf hohe betriebliche Herausforderungen, betriebliche und familiäre Erfordernisse und Verpflichtungen in einer besonderen Lage in Einklang zu bringen. Ein Gutteil der Unternehmen war gezwungen, die digitale Entwicklung voranzutreiben und kurzfristig Konzepte für das mobile Arbeiten zu erarbeiten; in Teilen als überfällig bezeichnete Entwicklungen wurden so im Zuge der Corona-Pandemie zwangsläufig vorangetrieben. Bis zuletzt Anlass zu Kritik gaben bei einem Teil der befragten Unternehmen örtlich nach wie vor bestehende Schwierigkeiten bei der Kontaktierung öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, teils lange Vorlaufzeiten für Terminvergaben und in der Folge Probleme bei der Beantragung von Genehmigungen, Verlängerungen von Führerscheinen oder der Zulassung bzw. Abmeldung von Fahrzeugen sowie fehlende Online-Angebote zur Abwicklung von Standardprozessen.

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr führten Corona-Schutzmaßnahmen ebenfalls wiederholt zu Einschränkungen und damit zu erhöhten Aufwänden bei betroffenen Unternehmen. Beispielsweise führten im Frühjahr 2020 Grenzkontrollen auf polnischer Seite zu kilometerlangen Lkw-Staus an der deutsch-polnischen Grenze. Im Verkehr zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland kam es vor Weihnachten 2020 zu erheblichen Störungen, da vor dem Hintergrund des Auftauchens einer Mutation des SARS-CoV-2-Virus in Großbritannien zeitweise Fähr-, Eisenbahn- und damit Straßengüterverkehrsverbindungen zwischen Großbritannien und Frankreich gesperrt wurden.

Kostenseitige Entlastungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe resultierten im Jahr 2020 aus der stark rückläufigen Entwicklung der Energiepreise. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Preise für Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher im Jahr 2020 im Durchschnitt um rund 13,4 % unter dem Jahresdurchschnitt 2019. Seit dem 4. Quartal 2020 wiesen die Preise für Dieselkraftstoff wieder eine steigende Tendenz auf, die sich zu Beginn des Jahres 2021 verstärkt fortsetzte.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts fiel die Anzahl der Insolvenzverfahren im Gewerbe im Jahr 2020 auf den niedrigsten Stand seit Jahren. Im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ sank sie im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 19,7 % auf insgesamt 395, im Wirtschaftszweig „Spedition“ sogar um rund 20,9 % auf insgesamt 170. Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste nahm die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vorjahresvergleich um rund 23,8 % auf insgesamt 221 ab. Ein wesentlicher Grund für die rückläufige Entwicklung der Insolvenzverfahren dürfte die Aussetzung der Insolvenzantragspflicht in der Corona-Krise sein. Jenseits der Inanspruchnahme von staatlichen Hilfsmaßnahmen berichtete ein Teil der im Rahmen der BAG-Marktbeobachtung befragten Unternehmen u. a. von vereinbarten Ratenstundungen mit Kreditgebern und Versicherungen, Hilfskrediten von Hausbanken sowie der Zurückstellung von Investitionsvorhaben, um durch die Krise zu kommen.

Angesichts der unterjährig stark rückläufigen Transportnachfrage und unsicherer Geschäftsaussichten nahmen die Investitionen in neue Fahrzeuge im Jahr 2020 stark ab. Nach Zuwächsen in den Vorjahren sanken die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes um rund 23,5 % auf insgesamt 35.586. Die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen brachen im Vorjahresvergleich um rund 32,8 % auf insgesamt 25.946 ein. Darüber hinaus reagierten deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen auf den starken Nachfragerückgang im Zuge des ersten Lockdowns sowie der einschränkenden hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie zwischenzeitlich mit Kapazitätsanpassungen. Nach Jahren des Wachstums fiel die Anzahl der für den Gütertransport verfügbaren großen deutschen Kraftfahrzeuge (Lkw über 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen) ab April 2020 niedriger aus als im Vorjahr. Dieser Zustand hielt bis zum Februar 2021 an. Bereits seit dem Spätsommer 2020 folgt die Entwicklung der deutschen Fahrzeugflotte dem saisonalen Verlauf der Vorjahre. Einem weiteren Aufbau der Fahrzeugflotten bzw. einem Aufholprozess zum weiteren Ausgleich der Erneuerungsrückstände aus 2020 stehen seit Beginn des Jahres 2021 allerdings teilweise erhebliche Verfügbarkeitsprobleme bei den Fahrzeug- und Aufbauherstellern entgegen. Die Warte- und Lieferzeiten haben sich um mehrere Wochen, in Spezialgebieten um mehrere Monate verlängert.

1.4.2. Entwicklung im Omnibusverkehr

Das deutsche Omnibusgewerbe im Coronajahr im Überblick

Das Bekanntwerden der ersten Coronakrankheitsfälle Ende Januar sorgte für tiefe Einschnitte in der Reisewirtschaft lange vor dem offiziellen Beginn der Einschränkungen des öffentlichen Lebens. Im Angesicht der Zunahme von Erkrankungen mit dem Coronavirus auch in Europa haben die Busunternehmen in Deutschland bereits im Februar die Initiative für einen Beitrag zur Bekämpfung ergriffen. Auf Aussteigekarten sollen Kontaktdaten zu Fahrgästen aus den entsprechenden Ländern festgehalten werden. Mit der Maßnahme konnten Verbreitungswege nachvollzogen und Warnungen an eventuell Betroffene weitergegeben werden. Angesichts der enormen Belastungen für die Busbranche rief der bdo Anfang März erstmals nach einer aktiven Hilfe für kleine und mittlere Unternehmen in betroffenen Branchen. Stornierungen und ausbleibende Buchungen stellten bereits zu diesem Zeitpunkt auch hochleistungs-

fähige Mittelständler vor riesige Herausforderungen. Der Koalitionsausschuss einigte sich kurze Zeit später auf Milliardenhilfen für die deutsche Wirtschaft: Dabei wurden die Kurzarbeitsregelungen festgelegt und Liquiditätshilfen für Unternehmen geschaffen.

Im Zuge der Konferenz der Geschäftsführungen des bdo und der Landesverbände des privaten Busgewerbes Mitte März wurde eine Resolution verabschiedet, die notwendige Schritte für den Erhalt von Gesundheit, Mobilität und Wirtschaft für Gegenwart und Zukunft formuliert. Darin wurden notwendige Schritte beschrieben, mit denen die Busunternehmen durch die Corona-Krise kommen sollen.

Ende April übersandte der bdo sein Konzept für die Rettung der Bustouristik an das Bundesverkehrsministerium. Dieses Konzept bildete die Grundlage für die von Bundesminister Scheuer am 17. Juni verkündeten Direkthilfen für Reisebusse.

Ebenfalls noch im April erreichen die Verbände des Verkehrsgewerbes gemeinsam mit dem bdo, dass im öffentlichen Verkehr mit Bussen, Bahnen und Flugzeugen zwar grundsätzlich ein Sicherheitsabstand zwischen den Fahrgästen eingehalten werden soll, aber keine Abstandspflicht gilt.

Ebenfalls noch im April erreichen die Verbände des Verkehrsgewerbes gemeinsam mit dem bdo, dass im öffentlichen Verkehr mit Bussen, Bahnen und Flugzeugen zwar grundsätzlich ein Sicherheitsabstand zwischen den Fahrgästen eingehalten werden soll, aber keine Abstandspflicht gilt.

Nachdem Bund und Länder Anfang Mai eine grundsätzliche Lockerung der Corona-Beschränkungen beschlossen haben, welches die Verantwortung für eine Wiederaufnahme des Busreisebetriebs den Ländern überließ, legen der bdo und andere Verbände der Busreisebranche ein gemeinsames Hygienekonzept für die Wiederaufnahme der Bustouristik vor und fordern ein Ende des Busreiseverbots. Ab Juni wurden Busreisen in nahezu allen Bundesländern wieder möglich.

Im Mai empfing Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eine bdo-Delegation zum Busgipfel im Bundesverkehrsministerium. Dabei kommt es zum gemeinsamen Austausch über notwendige Hilfen für dir Busbranche. Gemeinsam mit anderen Branchenverbänden machte sich der bdo zudem für einen ÖPNV-Rettungsschirm stark. Die Verbände betonten, dass nun zeitnah eine einheitliche Finanzierungslösung für die gesamte Branche gefunden werden müsse, sonst wären Angebotseinschränkungen unvermeidbar.

Um auf die dramatische wirtschaftliche Situation der Branche aufmerksam zu machen, gingen Ende Mai Busreiseveranstalter aus ganz Deutschland für die Zukunft des klimafreundlichen Tourismus auf die Straße.

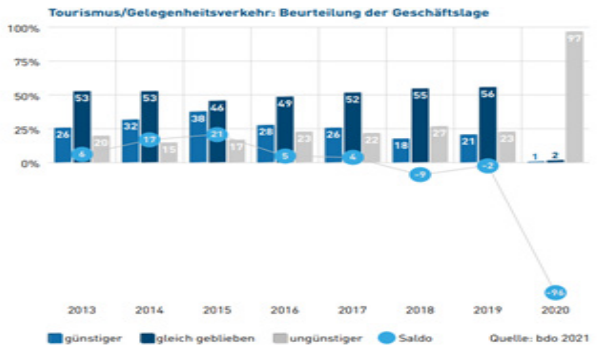
Rund 800 Reisebusse fuhren als Buskorsos durch Berlin sowie sechs weitere Städte. Im Rahmen der mit 1.000 Bussen größten jemals veranstalteten Busdemo in Europa gab Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer Mitte Juni bekannt, dass das BMVI ein Rettungsprogramm für die Bustouristik mit einem Umfang von 170 Millionen Euro auflegt. Bereits Anfang des Monats hatte sich der Koalitionsausschuss unter anderem darauf verständigt, dass der Bund 2,5 Milliarden Euro für den ÖPNV-Rettungsschirm bereitstellt. Damit wurde auch dieses Instrument für die Rettung der Verkehrsunternehmen auf den Weg gebracht.

Ende Oktober folgte erneut ein Komplettverbot für Busreisen und andere Gelegenheitsver-

kehre. Damit einher ging die Notwendigkeit einer Verlängerung des Rettungsprogramms der Bustouristik, die mit weiteren 80 Millionen Euro vom Haushaltsausschuß des Bundestags gebilligt wurde.

Betriebswirtschaftliche Entwicklung im Omnibusverkehr

Die allgemeine Geschäftslage hatte sich in allen Branchensegmenten deutlich zum Negativen verändert und erreichte historisch schlechte Werte, ergab die einschlägige, alljährlich durchgeführte Konjunkturumfrage des bdo.



Wie nicht anders zu erwarten, nachdem die Bustouristik und der Gelegenheitsverkehr in zwei Lockdownphasen über mehrere Monate komplett stillstehen mussten, sah es in diesen Segmenten besonders bedrückend aus: 97 Prozent der Unternehmerinnen und Unternehmer in Touristik und Gelegenheitsverkehr bewerten im Vergleich zum Vorjahr die allgemeine Geschäftslage als ungünstig.

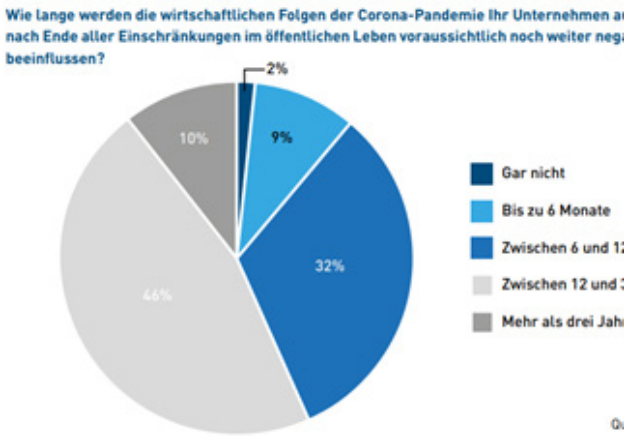
Die Beurteilung der Busunternehmen im ÖPNV hat sich zum Vorjahr ebenfalls stark verschlechtert. Der prozentuale Anteil der zufriedeneren Unternehmen ist um 14 Prozentpunkte auf 9 Prozent gesunken. Zeitgleich stieg der Anteil der Unzufriedenen im ÖPNV-Sektor um 37 Prozent Prozentpunkte auf insgesamt 65 Prozent.

Im Fernbussektor schlugen die Reisebeschränkungen ebenfalls durch. Im achten Jahr des Bestehens des Marktes beurteilen insgesamt 93 Prozent der Unternehmen die Geschäftslage des Jahres 2020 im Vergleich zum vorherigen Jahr als ungünstiger.

Die schlechte allgemeine Geschäftslage speiste sich direkt aus der Umsatz-Situation. Nach drei Jahren eines leichten, stetigen Aufschwungs verzeichnete die weit überwiegende Mehrheit der Unternehmen (98 Prozent) im Bereich „Touristik/Gelegenheitsverkehr“ Umsatzeinbußen. Bei einem solch umfassenden Ergebnis ist auch klar, dass die Einbrüche in alle Unterbereiche ausstrahlen – vom Mietomnibusverkehr über Tagestouren bis zu eigenveranstalteten Busreisen. Auch über die Hälfte der ÖPNV-Unternehmen (64 %) mussten Umsatzeinbußen verzeichnen. Die Fernbus-Unternehmen bewerteten die Umsatzentwicklung ebenfalls mit überwältigender Mehrheit als negativ. 93 Prozent der Befragungsteilnehmer aus diesem Sektor gaben an, dass die Umsatzentwicklung ungünstiger war als im Jahr zuvor.

Der Weg zur Normalität wird auch nach Ende der Einschränkungen lang

Fast die Hälfte der Busbranche in Deutschland rechnet mit einer sehr langen Zeit, bis eine echte wirtschaftliche Erholung einsetzt. 46 Prozent der an der bdo-Konjunkturumfrage teilnehmenden Unternehmerinnen und Unternehmer gaben an, dass die Folgen der Corona-Pandemie voraussichtlich noch 12 bis 36 Monate nach Ende aller Einschränkungen im öffentlichen Leben das Geschäft negativ beeinflussen werden. 10 Prozent rechnen sogar mit Auswirkungen, die länger als drei Jahre andauern. Mit einer schnelleren Erholung innerhalb von nur sechs Monaten nach Ende der öffentlichen Einschränkungen rechnen 9 Prozent.



2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmen

Der Schwerpunkt von Politik und Rechtsetzung sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene lag auf der Eindämmung der Wirkungen der Corona-Pandemie. Allen Ankündigungen und Absichtserklärungen zum Trotz wurde gerade 2021 deutlich, dass in entscheidenden Fragestellungen noch immer die Wahrung und Durchsetzung nationaler Interessen zahlreicher EU-Staaten gemeinsames europäisches Handeln be- oder verhinderte. Das galt für Einreise-, Quarantäne- und Lockdownbestimmungen ebenso wie für die Strategien der Impfstoffversorgung. Zwar gelang es der EU-Kommission, einige wesentliche Kompetenzen wieder in ihre Zuständigkeit zu ziehen (wie z. B. die Bestellung der Impfstoffe), gleichwohl wurde deutlich, dass die Erwartungen an und die Bereitschaft zur Übertragung von Kompetenzen auf die Europäische Union in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr heterogen ausgeprägt sind. Nicht selten wich und weicht die Selbstwahrnehmung der EU-Institutionen deutlich von nationalen Sichtweisen und Prioritäten ab, die vielfach – wohl nicht zu Unrecht – beklagte fehlende demokratische Grundlage zahlreicher europäischer Entscheidungsprozesse wurde selten so deutlich, wie im Brennglas einer Pandemie, die den gesamten Kontinent betraf. Gerade für das auf einen funktionierenden gemeinsamen Binnenmarkt mit möglichst einheitlichen Regeln angewiesene Verkehrsgewerbe wurde das im Berichtsjahr besonders deutlich!

2.1. Europäische Politik und EU-Recht

EU-Kommission stellt Strategie für smarte und nachhaltige Mobilität vor

Die EU-Kommission hat im Dezember 2020 den finalen Text ihrer Strategie für smarte und nachhaltige Mobilität vorgestellt. Dieses Dokument soll die grundsätzliche Richtung der EU-Mobilitätspolitik vorgeben und bildet die Grundlage für kommende Regulierungsvorhaben. Alle künftigen Gesetzgebungsvorhaben der nächsten Jahre sollten sich an den Zielen der Strategie orientieren.

Nachdem erste Arbeitsversionen der Strategie erhebliche Hindernisse für den Busverkehr vorsahen und ein extrem einseitiger Fokus auf die Bahn vorlag, ist es nicht zuletzt durch Interventionen der Branchenorganisationen gelungen, dass es zu Nachbesserungen kam. Das befürchtete de-facto Verbot von Buslinienfernverkehr mit Diesel-Fahrzeugen bis 500 km Entfernung ab 2030 ist nicht mehr Teil der Kommissions-Strategie. Auch ein Passus, der vorsah, EU-Regulierung und Investments einseitig auf ein wettbewerbsfähiges Bahnnetz zu lenken, findet sich nicht mehr im finalen Text. Im Wesentlichen werden keine neuen Ansätze zur nachhaltigen Mobilität vorgestellt. Die Strategie bündelt lediglich bereits vorhandene Ansätze und bettet sie in einen Gesamtkontext ein.

Die EU-Strategie für nachhaltige Mobilität sieht u. a. die folgenden Ziele und Maßnahmen vor:

- Steigerung der Nachhaltigkeit aller Verkehrsträger sowie ihrer Verfügbarkeit sowie Förderung der Transition zu nachhaltigerer Mobilität.
- Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen sowie Verlagerung von Verkehr auf nachhaltigere Verkehrsmittel.
- Förderung der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge durch CO2-Bepreisung, Straßennutzungsentgelte und fiskalische Maßnahmen.
- Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe, insbesondere 1 Million öffentliche E-Ladepunkte und 1.000 Wasserstofftankstellen.
- Verdoppelung der Fahrgastzahlen in Hochgeschwindigkeitszügen.
- Unterstützung durch die Kommission, dass Beförderer ab 2030 CO2-neutrale Linienverkehre bis 500 km anbieten können.
- Förderung der Digitalisierung.

Mobility Package: Reform des Regelwerks für Lkw-Fahrer auf EU-Ebene nimmt weitere Hürden

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) hat im Dezember 2019 eine Reihe von Vorschlägen – das sogenannte Mobilitätspaket – in Bezug auf die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer, besondere Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im grenzüberschreitenden Verkehr, den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt und eine verbesserte Durchsetzung gebilligt. Die neuen Regeln sollen ein Gleichgewicht zwischen verbesserten Arbeitsbedingungen der Fahrer und der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienstleistungen anzubieten, herstellen und sollen auch zur Straßenverkehrssicherheit beitragen. Darüber hinaus sollen sie die dringend benötigte Klarheit für den Sektor schaffen und der unterschiedlichen Anwendung der Vorschriften in den Mitgliedstaaten ein Ende bereiten. Der Ratsvorsitz und das Europäische Parlament hatten diesbezüglich am 11. Dezember eine vorläufige Einigung erzielt.

Die Regeln für die Höchstarbeitszeit und die Mindestruhezeiten für Kraftfahrer werden nicht angetastet. Allerdings wird bei der Organisation der Arbeitszeitpläne für Fahrer im internationalen Güterverkehr ein gewisses Maß an Flexibilität eingeführt, damit sie mehr Zeit Zuhause verbringen können. Die Fahrer werden ferner das Recht haben, je nach ihrem Arbeitszeitplan alle drei oder vier Wochen nach Hause zurückzukehren.

Mit den neuen Regeln wird bestätigt, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (mindestens 45 Stunden) außerhalb des Fahrzeugs verbracht werden muss. Wird diese Ruhezeit nicht zuhause verbracht, so muss die Unterbringung vom Arbeitgeber bezahlt werden.

Auch wenn die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht auf einem Parkplatz genommen werden darf, wird die EU dennoch den Bau und die Nutzung sicherer und gesicherter Parkplätze fördern. Die Kommission wird im Wege von Sekundärrechtsakten, Standards und ein Zertifizierungsverfahren für solche Parkplätze entwickeln. Sie wird auch eine Website einrichten, um das Auffinden dieser Parkplätze zu erleichtern.

Hinsichtlich der Beförderungen, die von Unternehmen in einem nationalen Markt außerhalb des Landes ihrer Niederlassung durchgeführt werden (Kabotage), wird an der derzeit geltenden Regelung festgehalten, die höchstens drei solcher Beförderungen innerhalb von sieben Tagen erlaubt. Um eine systematische Kabotage zu verhindern, wird ein Karenzzeitraum („Cooling-off“-Phase) von vier Tagen eingeführt, der eingehalten werden muss, bevor weitere Kabotagen in demselben Land mit demselben Fahrzeug durchgeführt werden können. Ein Mitgliedstaat kann die gleiche Regelung auch auf

die auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken des kombinierten Verkehrs in seinem Hoheitsgebiet anwenden.

Mit den Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern wird präzisiert, wie Berufskraftfahrern im Güter- oder Personenverkehr der Grundsatz „gleiches Entgelt für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ zugutekommt. Allgemein gilt, dass dann, wenn eine Beförderung so ausgeführt wird, dass die Verbindung der Arbeit des Fahrers mit dem Land der Niederlassung intakt bleibt, der Fahrer von den Vorschriften über die Entsendung ausgenommen ist. Das bedeutet, dass bilaterale Beförderungen ausdrücklich ausgeschlossen sind. Auf dem Weg zum Bestimmungsland und auf dem Rückweg ist ein zusätzlicher Vorgang der Beladung und/oder Entladung in beiden Richtungen zugelassen, bevor die Entsenderegelung Anwendung findet; möglich ist auch gar kein zusätzlicher Vorgang auf dem Hinweg und bis zu zwei Vorgänge auf dem Rückweg. Die Durchfuhr ist ebenfalls ausgenommen.

Für alle anderen Arten von Beförderungen, einschließlich der Kabotage, soll vom ersten Tag der Beförderung an die Entsenderegelung uneingeschränkt gelten.

Ähnliche Vorschriften gelten auch für die Personenbeförderung, wobei bei bilateralen Beförderungen ein zusätzlicher Zwischenstopp erforderlich ist. Mit den Entsendevorschriften wird auch ein einheitlicher Kontrollstandard geschaffen. Grundlage ist ein von der Kommission entwickeltes Kommunikationstool, an das die Verkehrsunternehmen ihre Entsendemeldungen direkt übermitteln können.

Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, die unterschiedliche Fahrzeuge einsetzen, werden die Vorschriften für den Zugang zum europäischen Güterkraftverkehrsmarkt sowie die Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten auf Kleintransporter ausgedehnt, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden (leichte Nutzfahrzeuge über 2,5 Tonnen). Dabei gilt ein Übergangszeitraum von 21 Monaten für die Marktaufsicht und bis Mitte 2026 für die Vorschriften in Bezug auf Fahrtenschreiber und Ruhezeiten.
Zur Eindämmung des Phänomens der „Briefkastenfirmen“ wird mit der Reform die Verbindung zwischen dem Sitz des Verkehrsunternehmers und seinen Tätigkeiten gestärkt. Um sicherzustellen, dass diese Verbindung auch echt ist, müssen Lkw im internationalen Verkehr mindestens einmal alle acht Wochen zur Betriebsstätte des Unternehmens zurückkehren. Dieser Zeitraum von acht Wochen soll es den Fahrern ermöglichen, am Ende ihres zweiten vierwöchigen Arbeitszyklus zusammen mit dem Fahrzeug nach Hause zurückzukehren.

Eines der Kernelemente zur Verbesserung der Durchsetzung ist die Möglichkeit, zuverlässig zu registrieren, wann und wo ein Lkw eine Grenze überquert hat, und festzustellen, wo die Beladung und Entladung des Fahrzeugs stattfindet. Mit dem intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation wird all dies automatisch erfolgen. Er wird für Fahrzeuge, mit denen grenzüberschreitende Beförderungen durchgeführt werden, in drei Phasen eingeführt: Neue Lkw müssen bis 2023 mit diesem Gerät ausgerüstet werden; Fahrzeuge mit einem analogen oder digitalen Fahrtenschreiber müssen bis Ende 2024 umgerüstet werden; und Lkw mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der ersten Generation müssen 2025 umgerüstet werden.

Um die grenzüberschreitende Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zu verbessern, werden mit dem Text auch die Vorschriften für den Informationsaustausch und die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten modernisiert.

Nach einem beispiellosen parlamentarischen Tauziehen war es zudem gelungen, dass die Busbranche nicht unter die Räder des internationalen Güterverkehrs geraten ist. Die bestehende Möglichkeit, reduzierte wöchentliche Ruhezeiten zusammen mit täglichen Ruhezeiten auszugleichen, konnte gerettet werden. Sowohl die Kommission als auch das Parlament hatten sich hier für eine Verschärfung (Ausgleich nur noch in Verbindung mit einer regelmäßigen Wo-

chenruhezeit) ausgesprochen, aber schließlich hat man sich im Trilog auf den Text des Rates, der die Flexibilität wie bisher vorsah, geeinigt.

Auch die sogenannte Review Clause („Überprüfungsklausel“) ist Teil des Kompromisses. Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der geänderten Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung muss die Kommission bewerten und Bericht erstatten, ob geeignetere Vorschriften für Fahrer im Gelegenheitsverkehr erlassen werden können. Hier steht der bdo weiterhin im engen Austausch mit der EU-Kommission und bringt sich in das Vorhaben ein.

Zudem wurde vereinbart, dass im Personenverkehr weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 6, der Bezugszeitraum für wöchentliche Ruhezeiten zwei Wochen beträgt. Für den Güterverkehr wurde eine Ausnahmeregelung vereinbart (Bezugszeitraum von 4 Wochen).

Die Vorschriften in den Vorschlägen über die Entsendung und den Marktzugang (einschließlich der Vorschriften über die Rückkehr der Lkw) werden 18 Monate nach dem Inkrafttreten der Rechtsakte die Anwendbarkeit erlangen. Die Vorschriften im Lenkzeitenvorschlag (einschließlich der Rückkehr der Fahrer) werden ab dem zwanzigsten Tag nach der Veröffentlichung gelten, mit Ausnahme der besonderen Fristen für Fahrtenschreiber.

Die Vorschläge sind Teil des ersten Mobilitätspakets, das die Kommission im Juni 2017 vorgestellt hat.

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (TRAN) hat am 21. Januar 2020 die Einigung aus den Trilogen zum Mobility Package genehmigt. Formell mussten nun noch Rat und das Plenum des Europäischen Parlaments über die Einigung abstimmen. Nur Österreich stimmte bei den öffentlichen Beratungen der Verkehrsminister gegen einen Kompromissvorschlag der deutschen EU-Ratspräsidentschaft. Das Europäische Parlament stimmte am 09. Juli 2020 in finaler Abstimmung dem Kompromiss zu, der mit den EU-Mitgliedstaaten erarbeitet wurde.

Wie wirksam die Neuregelungen tatsächlich sind, wird von der künftigen Kontrollpraxis bestimmt.

Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI-Verordnung)

Am 31. Juli 2020 wurde die Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI-Verordnung) im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie trat am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung, d.h. am 20. August 2020, in Kraft.

Die eFTI-Verordnung verpflichtet die Behörden der EU-Mitgliedstaaten, Transportinformationen in elektronischer Form zu akzeptieren. Gleichzeitig harmonisiert sie die Datenformate und die Systeme, über welche Informationen länderübergreifend und multimodal ausgetauscht werden. Für Unternehmen ist die Präsentation der Daten in digitaler Form zunächst freiwillig. Papierdokumente werden auch nach Inkrafttreten der Verordnung akzeptiert. Laut der Folgenabschätzung der Kommission können durch die eFTI-Verordnung über einen Zeitraum von 20 Jahren Verwaltungskosten in Höhe von 20-27 Milliarden Euro eingespart werden.

Die eFTI-Verordnung soll ab August 2024 teilweise und ab 2025 vollständig den Rahmen für einen sicheren und geschützten Informationsaustausch zwischen Unternehmen und Behörden über den Warenverkehr in der EU bieten. Speditions- und Logistikunternehmen ist es dann möglich, die relevanten Frachtbeförderungsinformationen einmalig auf einer eFTI-zertifizierten Plattform ihrer Wahl abzuspeichern und sie im Anschluss elektronisch mit den zuständigen Behörden in jedem EU-Mitgliedstaat auszutauschen. Voraussetzung dafür ist, dass bis zum 21. Februar 2023 die ersten Implementierungsspezifikationen entwickelt und verabschiedet werden. Die Arbeit an einer entsprechenden Durchführungsverordnung hat in der Unterarbeitsgruppe 1 des Digitalen Transport und Logistikforums (DTLF) bereits begonnen. Das DTLF unterstützt und berät die Kommission

als Expertengruppe bei der Erstellung und Umsetzung der eFTI-Verordnung.

2.2. Nationale Verkehrspolitik, Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

2.2.1. Güterverkehrsrecht

BAG-Förderung: De-Minimis-Antragsfrist startet am 07. Januar 2020

Auch 2020 konnten Güterverkehrsunternehmen mit mautpflichtigen LKW wieder die Mautharmonisierungsprogramme des BAG in Anspruch nehmen. Die Antragsfrist für neue Förderungen gemäß dem De-Minimis-Programm begann am 7. Januar 2020 und endete am 30. September 2020.

Die Rahmenbedingungen hatten sich im Vergleich zu 2019 in folgenden Punkten geändert:

2020 wurde die Ausrüstung- und Nachrüstung von mautpflichtigen Nutzfahrzeugen über 7,5 Tonnen mit Abbiegeassistenzsystemen über das De-Minimis-Programm in der Maßnahmenkategorie 1.3 förderfähig. Für nicht mautpflichtige Fahrzeuge unter 7,5 Tonnen erfolgte die Förderung weiterhin über das Förderprogramm AAS. Abbiegeassistenzsysteme für nach dem 1. Juli 2019 neu zugelassene Nutzfahrzeuge mit Überlänge (Lang-Lkw) sind seit dieser Förderperiode nicht mehr förderfähig.

Zudem beteiligte sich der Staat finanziell an Investitionsmehrausgaben für die Kranbarkeit von Lkw-Trailern. Die Höhe der förderfähigen Ausgaben bei Neuanschaffung entspricht der Differenz aus den Ausgaben für einen kranbaren Trailer und den Ausgaben für einen nicht kranbaren Trailer.

M+S-, MS- oder M/S-Reifen sowie 3PMSF-Reifen auf vorderen Lenkachsen waren darüber hinaus in der Maßnahmenkategorie 1.3 nicht mehr förderfähig. Eine Förderung dieser Reifen war nur noch in der Maßnahmenkategorie 1.9 möglich.

Auch das Förderprogramm Weiterbildung der Förderperiode 2020 wurde wieder aufgelegt. Die Antragsfrist der Förderperiode 2020 begann am 14. Januar 2020 und endete am 30. November 2020.

BAG kontrolliert auch während der Corona-Pandemie die Kabotagebestimmungen

Bund und Länder hatten vor dem Hintergrund der Corona-Lage verschiedene Erleichterungen im Güterkraftverkehrsbereich beschlossen (z.B. Lockerung des Fahrverbots an Sonn- und Feiertagen). Diese Lockerungen erstreckten sich aber nicht auf die geltenden Kabotagebestimmungen des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009. Nach wie vor waren im Anschluss an einen in Deutschland vollständig entladenen grenzüberschreitenden Transport maximal drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen zulässig. Eine Ausweitung oder gar Aufhebung dieser sogenannten „3 in 7“ – Regel wurde vorgesehen.

Um gerade auch in der angespannten Lage Störungen des Wettbewerbs zu verhindern, wurde die Einhaltung der Kabotagebeschränkungen durch die Kontrollorgane in Deutschland (Polizeien der Länder und des Bundes, Zoll und Bundesamt für Güterverkehr) überwacht. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hatte dazu mehrfach Schwerpunktkontrollen an zahlreichen Kontrollstellen zur Überwachung der Einhaltung der Kabotagebestimmungen durchgeführt.

Ziele der Kontrollen waren insbesondere Güter- und Logistikzentren sowie Versandhandelsunternehmen (z.B. Frachtdienstleister, Online-Händler, der Hafen Trier). Einzelne Kontrollen erfolgten in räumlicher Nähe zu den Werken von Automobilherstellern und -zulieferern.

Von insgesamt 494 im Oktober 2020 kontrollierten Fahrzeugen wurden 453 auf die Einhaltung der Kabotagebestimmungen überprüft. 101 dieser Fahrzeuge haben Kabotage durchgeführt. 29 dieser Beförderungen (28,7 %) fanden unter Missachtung der Kabotagevorschriften statt. An Sicherheitsleistungen wurden unter Berücksichtigung aller kontrollierten Rechtsgebiete insgesamt ca. 21.200 € vereinnahmt.

Bereits im September 2020 hatte es an 41 Kontrollstellen Schwerpunktkontrollen gegeben. Von dabei insgesamt 982 kontrollierten Fahrzeugen wurden 933 auf die Einhaltung der Kabotagebestimmungen überprüft. 225 dieser Fahrzeuge haben Kabotage durchgeführt. 70 dieser Beförderungen – ein Anteil von 31,1 % - fanden unter Missachtung der Kabotagevorschriften statt. An Sicherheitsleistungen wurden unter Berücksichtigung aller kontrollierten Rechtsgebiete insgesamt ca. 59.000 € vereinnahmt.

Erdgasantrieb: Verlängerung der Mautbefreiung bis zum 31.12.2023 und BAG-Schwerpunktkotrollen

Seit dem 1. Januar 2019 sind mit Erdgas betriebene Fahrzeuge von der Lkw-Maut befreit. Die Befreiung galt zunächst für zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2020. Sie wurde 2021 bis zum 31. Dezember 2023 verlängert.

Die rechtliche Grundlage dafür (Artikel 5 des Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften) ist am 4. Juli 2020 in Kraft getreten. Der Gesetzgeber stellt im Mautbefreiungstatbestand klar, dass die Fahrzeuge nach wie vor für eine Mautbefreiung überwiegend mit Erdgas betrieben werden müssen.

Ziel der zeitlich befristeten Ausnahme der mit Erdgas betriebenen Fahrzeuge von der Mautpflicht ist eine Verringerung der Umweltschäden durch Emissionen. Die vom Gesetzgeber intendierte Zielerreichung ist nur dann möglich, wenn die Verwendung von Dieselkraftstoff bei bivalent mit Erdgas angetriebenen Fahrzeugen, mit umgerüsteten Dieselmotoren deutlich in den Hintergrund tritt.

Fahrzeuge, die die o.g. Voraussetzung nicht erfüllen, können die Mautbefreiung nicht in Anspruch nehmen. Gleichwohl wurden – in erster Linie durch gebietsfremde Unternehmen – Versuche gestartet, „bivalent“ betriebene LKW zu nutzen, um in den Genuss der Mautbefreiung zu gelangen. Hierbei wurden zusätzliche Gasantriebe und –tanks (mit allerdings sehr begrenztem Volumen) in Fahrzeugen verbaut, um eine Einstufung als Gas-LKW herbeizuführen. Der Kontrolle solcher Tatbestände galten verschiedene Kontrollmaßnahmen des BAG im Jahr 2020.

Seit dem 1. Oktober 2019 profitieren bivalente Erdgas-Fahrzeuge nur noch dann von der Mautbefreiung, wenn ein Mindesttankvolumen der Erdgas-Tanks (ein großer oder mehrere kleine addiert) von 300 Litern oder bei LNG von 115 kg nachgewiesen wird. Bei Nachweis dieses Mindesttankvolumens gilt die - im Einzelfall vom BAG widerlegbare - Vermutung, dass der Erdgasanteil im Regelbetrieb des Fahrzeugs deutlich überwiegt.

2.2.2. Personenbeförderungsrecht

Rechtsänderungen im Personenbeförderungsrecht waren 2020 vor allem im Zusammenhang mit Einschränkungen von Verkehrsdiensten im Zusammenhang mit Corona-Maßnahmen verknüpft. Demnach waren im Jahresverlauf über längere Zeiträume Gelegenheitsverkehre und Fernlinienverkehre sowie Stadtrundfahrten generell verboten oder nur unter Einschränkungen zulässig. Auf eine detaillierte kalendarische Abfolge der Maßnahmen soll an dieser Stelle verzichtet werden, Einzelheiten finden sich unter anderen Punkten dieses Berichts.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Neue StVO: BMVI musste nachjustieren

Seit April 2020 galt die neue StVO. Die Reform erntete Zuspruch, aber auch Kritik. Insbesondere die höheren Bußgelder und die strengeren Sanktionen wurden lange kontrovers diskutiert. Aus formellen Gründen wurden die neuen Regelungen allerdings bereits kurze Zeit nach dem Inkrafttreten rechtlich ausgesetzt, eine überarbeitete Fassung der novellierten StVO wurde 2020 nicht mehr wirksam.

Winterreifenpflicht an der Lenkachse in Kraft

Seit dem 01.07.2020 ist die Straßenverkehrsordnung dahingehend geändert worden, dass LKW und Busse nicht nur auf den Antriebsachsen, sondern auch auf den Lenkachsen eine wintertaugliche Bereifung aufweisen müssen, wenn die Straßen- und Witterungsbedingungen dies erfordern.

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz novelliert

Im Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 56 vom 01.12.2020 wurde das Gesetz über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht veröffentlicht, dessen Hauptteil die Neufassung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (BKrFQG) darstellt. Das Gesetz, im Wesentlichen am 02.12.2020 in Kraft getreten, beinhaltet einige wichtige Neuerungen, sowohl für LKW- und Busfahrer als auch für Ausbildungsstätten.

So wird – beginnend mit dem Inkrafttreten dieses Teils des Gesetzes am 23. Mai 2021 – der Eintrag der Schlüsselzahl „95“ auf der Rückseite des Führerscheins als Nachweis von Grundqualifikation, beschleunigter Grundqualifikation und Weiterbildung abgelöst durch einen eigenständigen Fahrerqualifikationsnachweis – wie der Führerschein und die Fahrerkarte dann im Scheckkartenformat. Bereits eingetragene Schlüsselzahlen „95“ behalten bis zum Ablauf der ebenfalls eingetragenen Frist ihre Gültigkeit.

Neu ist ferner, dass das BKrFQG nicht gilt für Beförderungen im ländlichen Raum, wenn

a) die Beförderung zur Versorgung des eigenen Unternehmens des Fahrers erfolgt,

b) das Führen von Kraftfahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Kraftfahrers darstellt,

c) die Beförderung gelegentlich erfolgt und

d) die Beförderung unter Beachtung der sonstigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften erfolgt oder

bei Beförderungen mit Kraftfahrzeugen, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens aus verwendet oder von diesem ohne Fahrer angemietet werden.

Der ländliche Raum wird dabei nach einer Liste (Anlage zum Gesetz) definiert. Für die Region Berlin-Brandenburg gilt demnach, dass – mit Ausnahme Berlins und der Landeshauptstadt Potsdam – alle Brandenburger Landkreise und kreisfreien Städte zum ländlichen Raum zählen. Darüber hinaus enthält das Gesetz Definitionen der Begrifflichkeiten „nichtgewerbliche Beförderung“, „Beförderung zur Versorgung des eigenen Unternehmens“ und „gelegentliche Beförderung“.

Für bislang gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätten gibt es mit dem neuen Gesetz die Verpflichtung der Anerkennung durch die jeweils nach Landesrecht zuständige Behörde. Das bedeutet, dass es eine pauschale gesetzliche Anerkennung nicht mehr geben wird. Damit bedür-

fen neben Fahrschulen, die LKW- und Busfahrer in den entsprechenden Führerscheinklassen ausbilden, auch Ausbildungsbetriebe, die Berufskraftfahrer ausbilden, der behördlichen Anerkennung. Hier ist allerdings eine Übergangsfrist bis zum 02.12.2022 vorgesehen.

Schließlich wird mit dem neuen Gesetz ein Berufskraftfahrerqualifikationsregister eingeführt, in dem alle Fahrer mit ihren Qualifikationsnachweisen und den damit zusammenhängenden Daten erfasst werden. Diese Vorschriften werden am 23.05.2021 wirksam.

2.4. Umwelt- und Abfallrecht

Novelliertes Kreislaufwirtschaftsgesetz in Kraft getreten

Das Kreislaufwirtschaftsgesetz ist 2020 novelliert worden, die nunmehr gültige Fassung ist am 29.10.2020 in Kraft getreten, nachdem der Bundesrat nach einem kontroversen Gesetzesverfahren den Entwurf mit zwei ergänzenden Entschließungsanträgen gebilligt hat.

Die Novelle diente der Umsetzung der 2018 auf europäischer Ebene geänderten Abfallrahmenrichtlinie. Weiteres Ziel laut Gesetzesbegründung war es, das Kreislaufwirtschaftsgesetz ökologisch weiterzuentwickeln, um das Ressourcenmanagement und die Ressourceneffizienz in Deutschland zu verbessern und insbesondere die Abfallvermeidung zu stärken.

Die wesentlichen Neuerungen im Überblick:

- Anpassung und Neuberechnung der Recyclingquoten für Siedlungsabfälle.
- Einführung einer Klagebefugnis der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger im Zusammenhang mit dem Anzeigeverfahren gewerblicher Sammlungen. Hierdurch wird ein kommunaler Anspruch gegen die zuständige Behörde auf Einhaltung des Anzeigeverfahrens geschaffen. Ein vergleichbarer Anspruch in Bezug auf gemeinnützige Sammlungen wurde nicht eingeführt.
- Erweiterung der Produktverantwortung von Herstellern und Vertreibern.
- Die öffentliche Hand wird verpflichtet, insbesondere bei der Auftragsvergabe, Erzeugnisse zu bevorzugen, die in besonderer Weise der Kreislaufwirtschaft dienen und unter umwelt-, ressourcenschutz- und abfallrechtlich relevanten Aspekten besonders vorteilhaft sind.
- Es werden neue Registerpflichten für Entsorger, bei denen die verwerteten Abfälle durch das Verfahren das Ende der Abfalleigenschaft erreichen, normiert.

Darüber hinaus wurden durch die Novelle neue Begriffsbestimmungen definiert, die Getrenntsammlungspflichten neu verankert, die Anforderungen an Abfallwirtschaftspläne vertieft sowie das Durchschreibeverfahren in der Nachweisverordnung abgeschafft.

2.5. Arbeits- und Sozialrecht

Einen großen Komplex arbeits- und sozialrechtlicher Neuregelungen im Berichtsjahr hingen mit der Corona-Pandemie zusammen. Die Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens und die – häufig kurzfristig und ohne die normalerweise übliche rechtliche Sorgfalt formuliert und in Kraft gesetzt – ihnen zugrundeliegenden Rechtsvorschriften reichten weit ins Arbeitsrecht hinein. Das betraf die Regelungen zur Kurzarbeit ebenso wie Arbeitsschutz- und Hygienevorschriften, die die Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft ebenso wie öffentliche Einrichtungen und Behörden mit bislang nicht gekannten Herausforderungen konfrontierte.

BMAS und DGUV stellen Arbeitsschutzstandard COVID 19 vor

Mitte April 2020 haben Bundesarbeitsministerium und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, den „Arbeitsschutzstandard COVID-19“ vorgestellt. Dieser formulierte konkrete Anforderungen an den betrieblichen Arbeitsschutz in Zeiten der Corona-Krise. Im Kern handelte es sich um einen betrieblichen Infektionsschutzstandard, der die notwendigen zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten vor SARS-CoV-2 beschreibt und den Beschäftigten die notwendige Sicherheit geben soll. Das Papier umfasste insgesamt 17 technische, organisatorische und personenbezogene Maßnahmen, von denen einige Eingang ins allgemeine Leben gefunden haben.

Die wichtigsten waren:

- Der Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 Metern wird universell auch bei der Arbeit eingehalten -in Gebäuden, im Freien und in Fahrzeugen! In den Betrieben wurden entsprechende Absperrungen, Markierungen oder Zugangsregelungen umgesetzt.

- Abläufe wurden so organisiert, dass die Beschäftigten möglichst wenig direkten Kontakt zueinander haben!

- Zusätzlichen Schutz bei unvermeidlichem direkten Kontakt sicherstellen! Wo Trennung durch Schutzscheiben nicht möglich ist, wurden vom Arbeitgeber Nase-Mund-Bedeckungen für die Beschäftigten und alle Personen mit Zugang dessen Räumlichkeiten (wie Kunden, Dienstleister) zur Verfügung gestellt.

- Zusätzliche Hygienemaßnahmen treffen! Waschgelegenheiten bzw. Desinfektionsspender wurden vom Arbeitgeber bereitgestellt, um die erforderliche häufige Handhygiene am Ein-/Ausgang und in der Nähe der Arbeitsplätze zu ermöglichen.

- Betriebliche Beiträge zur Pandemievorsorge sicherstellen! Um schnell auf erkannte Infektionen reagieren zu können, erarbeiteten Arbeitgeber betriebliche Routinen zur Pandemievorsorge.

Beschluss des Gemeinsamen Bundesausschusses zu telefonischen Krankschreibungen

Aufgrund des Infektionsgeschehens hat der Gemeinsame Bundesausschuss (G-BA), das oberste Gremium der gemeinsamen Selbstverwaltung von Ärzten, Zahnärzten, Psychotherapeuten, Krankenhäusern und Krankenkassen in Deutschland, eine Sonderregelung zur telefonischen Krankschreibung beschlossen. Danach konnten Versicherte, die an leichten Atemwegserkrankungen leiden, telefonisch bis zu 7 Kalendertage krankgeschrieben werden, wenn sich der niedergelassene Arzt ohne persönliche Inaugenscheinnahme aufgrund eingehender telefonischer Anamnese vom Zustand überzeugt hat. Die Sonderregelung trat am 19. Oktober 2020 in Kraft und galt zunächst befristet bis zum 31. Dezember 2020, wurde später aber darüber hinaus verlängert.

Mindestlohnkomission: Mindestlohn soll in vier Stufen auf 10,45 Euro steigen

Die Mindestlohnkommission hat sich im Rahmen ihres Beschlusses vom 30. Juni 2020 zur Anpassung des Mindestlohns dafür ausgesprochen, den gesetzlichen Mindestlohn von derzeit 9,35 Euro ab 1. Januar 2021 um 15 Cent auf 9,50 Euro und zum 1. Juli 2021 um 10 Cent auf 9,60 Euro zu erhöhen. Zum 1. Januar 2022 soll zudem eine weitere Erhöhung um 22 Cent auf 9,82 Euro und zum 1. Juli 2020 um weitere 63 Cent auf 10,45 Euro erfolgen.

Die von der Mindestlohnkommission vorgeschlagene Anpassung des Mindestlohns konnte die Bundesregierung durch Rechtsverordnung für alle Arbeitnehmer für verbindlich erklären.

2.6. Handels-, Steuer- und Abgabenrecht

Covid-19 Insolvenz-Aussetzungsgesetz rückwirkend zum 01. März 2020 in Kraft - Entlastung für Geschäftsführung

Das Covid 19 Insolvenzaussetzungsgesetz ist rückwirkend zum 1. März 2020 in Kraft getreten. Ziel war es, die mögliche Welle an Insolvenzen während der Pandemie verringern helfen.

BMF-Schreiben Reisekosten - Übernachtungspauschale

Am 25.11.2020 hat das Bundesfinanzministerium das BMF-Schreiben “Steuerliche Behandlung der Reisekosten von Arbeitnehmern” neu veröffentlicht. Dieses ersetzt das bislang geltende Schreiben vom 24. Oktober 2014. In dem BMF-Schreiben wurden zahlreiche steuerrechtliche Fragestellungen im Zusammenhang mit dienstlich veranlassten Reisen von Arbeitnehmern behandelt und mit Beispielen erläutert.

Für LKW-(Fern-)Fahrer von besonderer Bedeutung ist die Randnummer 131. Dort heißt es: “Zur Abgeltung der notwendigen Mehraufwendungen, die einem Arbeitnehmer während seiner auswärtigen beruflichen Tätigkeit auf einem Kraftfahrzeug des Arbeitgebers oder eines vom Arbeitgeber beauftragten Dritten im Zusammenhang mit einer Übernachtung in dem Kraftfahrzeug entstehen, kann ab 1. Januar 2020 einheitlich im Kalenderjahr eine Pauschale von 8 € für jeden Kalendertag berücksichtigt werden, an dem der Arbeitnehmer eine Verpflegungspauschale nach § 9 Absatz 4a Satz 3 Nummer 1 und 2 sowie Satz 5 zur Nummer 1 und 2 EStG beanspruchen könnte. Die Pauschale kann auch von mitfahrenden Arbeitnehmern beansprucht werden, die ebenfalls im Fahrzeug übernachten, wenn der Arbeitgeber keine weiteren Erstattungen für Übernachtungskosten leistet oder der Arbeitnehmer keine weiteren Übernachtungskosten als Werbungskosten geltend macht. Die übrigen Voraussetzungen des § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 5b EStG müssen erfüllt sein.”

2.7. Datenschutzrecht

Umgang mit Bewerbungen

Die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO stellt an Unternehmen beim Umgang mit Bewerbungsunterlagen hohe Anforderungen. Dazu kommt, dass die Datenschutzbeauftragten der Länder als zuständige Behörden derzeit die Umsetzung der für das Bewerbungsverfahren geltende Informationspflichten besonders kontrollieren.

Auskunftsrecht wird weit ausgelegt und kann auch Gesprächsnotizen betreffen

Das Oberlandesgericht Köln hat mit Urteil vom 26.07.2019, Az.: 20 U 75/18, für eine Klarstellung bezüglich des Auskunftsanspruchs nach Art. 15 DSGVO gesorgt.

Kläger und Beklagter standen als Versicherungsnehmer und Versicherer in einem Vertragsverhältnis. Nach Auseinandersetzungen mit dem Versicherer erhob der Versicherungsnehmer Anspruch auf Auskunft, welche Informationen über ihn gespeichert wurden und forderte gezielt auch Gesprächsnotizen an. Die Versicherung gab lediglich Stammdaten heraus und verweigerte die Herausgabe der Gesprächsnotizen mit der Begründung, dass diese nicht mit vom Auskunftsanspruch nach Art. 15 DSGVO umfasst seien.

Das Oberlandesgericht Köln widersprach dieser Ansicht und verurteilte die Beklagte dazu, dem Kläger Auskunft zu sämtlichen personenbezogenen Daten, insbesondere auch in Gesprächsnotizen und Telefonvermerken, zu erteilen, welche sie gespeichert, genutzt und verarbeitet hat.

Recht auf Vergessenwerden: Abmahnung aus Personalakte entfernen

Das LAG Sachsen-Anhalt entschied mit dem Urteil vom 23.11.2018 - 5 Sa 7/17 (rechtskräftig),

dass es einen Anspruch auf Entfernung einer Abmahnung aus der Personalakte nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses nach Art. 17 Abs. 1 DSGVO geben kann.

Bei einem Fehlverhalten von Arbeitnehmern kann der Arbeitgeber eine Abmahnung aussprechen, von der eine Abschrift nach Übergabe an den betroffenen Beschäftigten in dessen Personalakte abgeheftet wird.

Mit dieser drückt der Arbeitgeber seine Missbilligung über das Verhalten des Arbeitnehmers aus und droht gleichzeitig Rechtsfolgen für die Zukunft an, sofern das Verhalten nicht geändert wird (sog. Warnfunktion der Abmahnung). Nach der Rechtsprechung des BAG (Urteil vom 19.07.2012 - 2 AZR 782/11) kann der betroffene Arbeitnehmer die Entfernung einer zu Recht erteilten Abmahnung aus seiner Personalakte nur dann verlangen, wenn das gerügte Verhalten für das Arbeitsverhältnis in jeder Hinsicht bedeutungslos geworden ist.

Mit Urteil vom 23.11.2018 hat das LAG Sachsen-Anhalt die Rechtsauffassung des BAG nunmehr um einen weiteren Gesichtspunkt erweitert und judiziert, dass sich ein Anspruch auf Entfernung einer Abmahnung aus der Personalakte nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses aus Art. 17 Abs. 1 DSGVO ergeben kann.

Zeiterfassung mit Fingerprint geht nach DSGVO nur mit Arbeitnehmereinwilligung

Zeiterfassungssysteme sollen Manipulationen möglichst ausschließen. Fingerprints sind einzigartig und erfüllen diesen Zweck. Aus Datenschutzgründen sind sie jedoch an die Einwilligung des Arbeitnehmers gebunden und vom Arbeitgeber nicht erzwingbar. Auch eine betriebsärztlicher Untersuchung ist nur ausnahmsweise vom Arbeitgeber erzwingbar.

3. Tätigkeit der Innung 2020

3.1. Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region

Die gewerbepolitische Arbeit des Jahres stand nahezu ausschließlich im Zeichen der Corona-Pandemie und ihrer politischen und gesellschaftlichen Auswirkungen.

Gemeinsamer Appel der Berliner Wirtschaftsverbände: „Lasst den Mittelstand nicht im Stich!“

Am 16. April 2020 haben 17 Berliner Wirtschaftsverbände, darunter die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. gemeinsam den Berliner Senat aufgefordert, ein erweitertes Zuschussprogramm für mittelständische Unternehmen zu beschließen. Sie sehen sowohl im Vergleich zu kleineren Unternehmen als auch zu mittlerweile 14 anderen Bundesländern eine erhebliche Förderlücke, die geschlossen werden müsse.

Das Programm soll mindestens für Unternehmen mit 10 bis 100 Beschäftigten und unabhängig von Bundeskrediten zur Verfügung gestellt werden. Die Verbände empfehlen eine Staffelung der Zuwendungen bis 50 Beschäftigte in Höhe von 30.000 Euro und bis 100 Beschäftigte bei 60.000 Euro. Zudem solle der Senat sich dafür einsetzen, dass Unternehmen, die Corona-bedingte Kredite in Anspruch nehmen, Zinsen

und Tilgungen dieser Kredite künftig steuerlich geltend machen können.

Mittelständische Unternehmen prägen die Berliner Wirtschaftsstruktur und haben in den vergangenen Jahren maßgeblich zum Wachstum von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen in Berlin beigetragen. So entfallen 80 Prozent der Umsätze und 85 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze auf Betriebe mit mehr als 10 Mitarbeitern. Nur ein Teil dieser rund 17.500 Unternehmen wird nach Prognose der Verbände Zuschüsse beantragen. Daher werde voraussichtlich ein Programmvolumen von 400 bis 500 Millionen Euro benötigt. Zum Vergleich: Brandenburg hat seinen Rettungsschirm auf ein Volumen von 2 Milliarden Euro ausgedehnt.

Mit dem neuen Soforthilfe-Paket für Unternehmen von elf bis 100 Beschäftigten, das der Senat am 9. April angekündigt hat, stehen hingegen weiterhin Kredite im Vordergrund. Zuschüsse werden den Unternehmen erst gewährt, wenn eine Ablehnung des Kreditantrags auf Bundesmittel vorliegt. Nach Einschätzung der Verbände helfen Kredite den Unternehmen aktuell aber nur bedingt: Angesichts des erzwungenen Stillstands und der unsicheren Perspektive, wann die Krise endet, fehle vielen Unternehmen die Kapitaldienstfähigkeit. Dies mache ein Zuschussprogramm unabdingbar.

WEITER DENKEN

Bündnis „Pro Wirtschaft“ in Ostbrandenburg gegründet

Brandenburg bleibt noch unter seinen wirtschaftlichen Möglichkeiten. Um die Potenziale des Landes besser zu entfalten, hat sich am 19. Mai 2020 das Bündnis „Pro Wirtschaft“ gegründet. Die Mitglieder – darunter die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. - stehen für ein wirtschaftsfreundliches Klima und unterstützen industrielle Ansiedlungen und infrastrukturelle Maßnahmen.

„Wirtschaftlicher Fortschritt ist ein Garant für Wohlstand und Entwicklung einer Region. Er gelingt nur durch Investitionen in eine stete Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit der Produktionsstandorte“, sagt Gundolf Schülke von der IHK Ostbrandenburg.

„Starke industrielle Kerne bilden auch für die Dienstleister in vor- und nachgelagerten Wertschöpfungen wie dem Transportgewerbe die Basis erfolgreicher wirtschaftlicher Entwicklung. Deshalb verdient aktive Ansiedlungs- und Standortpolitik auch und gerade in Ostbrandenburg unsere volle Unterstützung“, so Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider.

Abb: Teilnehmer der Gründungszusammenkunft in Strausberg ab vorn links: Gundolf Schülke, Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg; Susanne Branding, Wohnungsgesellschaft Erkner mbH und BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e. V.; Andreas Jonas, STIC Wirtschaftsfördergesellschaft Märkisch-Oderland mbH; Steffen Kammradt, WFBB Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH; Olaf Schöpe, DEHOGA Deutscher Hotel- und Gaststättenverband Brandenburg e.V.; Thomas Herrschelmann, Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg e.V.; Gerd Bretschneider, Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.; Uwe Hoppe, Handwerkskammer Frankfurt (Oder) Region Ostbrandenburg; Christopher Nüßlein, Investor Center Ostbrandenburg GmbH; fernerhin zugegen: Nils Busch-Petersen, Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V. (Quelle: IHK Ostbrandenburg)

Um das zu erreichen, setzen sich die Mitglieder zum Beispiel ein für zügige Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Investitionen, den Ausgleich ökologischer Folgen infolge wirt-

schaftlicher Aktivitäten und eine hohe Attraktivität des Landes für junge Menschen.

Gründungsmitglieder des Bündnisses sind:

- BBU Verband Berlin-Brandenburger Wohnungsunternehmen e.V.
- DEHOGA Deutscher Hotel und Gaststättenverband Brandenburg e.V.
- Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg e.V.
- Fuhrgewerbe Innung Berlin Brandenburg e.V.
- Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V.
- Handwerkskammer Frankfurt (Oder) - Region Ostbrandenburg
- Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg
- Investor Center Ostbrandenburg
- STIC Wirtschaftsfördergesellschaft MOL mbH
- Tourismusverband Seenland Oder-Spree e.V.
- Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB)

Berliner Mobilitätsgesetz

Entgegen den ursprünglichen politischen Zusage, das 2018 beschlossene Berliner Mobilitätsgesetz in einem zweiten Schritt um die Kapitel Fußverkehr und Wirtschaftsverkehr zu ergänzen, rückte die Senatsverkehrsverwaltung 2019 von dieser Zusage wieder ab. Zunächst sollte ausschließlich das Kapitel zum Fußverkehr erarbeitet und zu einem späteren Zeitpunkt Wirtschaftsverkehr und innovative Mobilität in einem gemeinsamen Kapitel geregelt werden. Dies

führte zu erheblichen Protesten aus der Wirtschaft. Allerdings wurde der gesamte Prozeß im Berichtsjahr nicht mehr abgeschlossen.

Gemeinsame Stellungnahme zu Eckpunkten Wirtschaftsverkehr im Berliner Mobilitätsgesetz: „Wesentliche Punkte fehlen"

Die im Mobilitätsbeirat vertretenen Kammern und Verbände, zu denen auch die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. gehört, halten die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) veröffentlichten Eckpunkte für die Integration des Wirtschaftsverkehrs in das Mobilitätsgesetz für unzureichend. Die Eckpunkte würden weder inhaltlich noch strukturell der Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs für die Stadt und für die Mobilitätswende gerecht, so die Beiratsmitglieder in ihrer Ende Juli 2020 vorgelegten Stellungnahme für die Senatsverwaltung.

Die Wirtschaftsvertreter begrüßten zwar, dass sich wesentliche Anforderungen eines nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs wie die Einrichtung von Lieferzonen, Mikrodepots und Austauschplattformen zumindest als Stichworte wiederfänden. Allerdings fehlen konkrete Umsetzungsplanungen und belastbare Regelungen, um die Funktionsfähigkeit und die Effizienz des Wirtschaftsverkehrs auch zukünftig zu gewährleisten. Dazu gehören u.a. die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbestandorten, die Weiterentwicklung der Umschlagplätze für Ver- und Entsorgung und die Erleichterung des Wirt-

schaftsverkehrs an Knotenpunkten durch bessere Ampelsteuerungen.

Das Berliner Mobilitätsgesetz soll die rechtliche Basis bilden für die Neuorganisation des Berliner Straßenraums im Sinne von Verkehrssicherheit, Klimaschutz und Anforderungsgerechtigkeit. Das kann allerdings nur gelingen, wenn neben den Anforderungen des ÖPNV und des Fahrradverkehrs auch die des Wirtschaftsverkehrs zügig berücksichtigt werden, so die Wirtschaftsvertreter.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider: *„Für die Transportunternehmen sind LKW und Straße faktisch der Arbeitsplatz. Insofern muß die Infrastruktur qualitativ und quantitativ dem Wirtschaftsverkehr den nötigen Raum für alle Prozesse gewähren. Dazu benötigen wir im Mobilitätsgesetz klar definierte Bedingungen, die genauso klar vollziehbar sind. Ladezonen sind hierfür ein anschauliches Beispiel.“*

Die gemeinsame Stellungnahme wurde verfasst von IHK Berlin, Handwerkskammer Berlin, Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V., Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V., Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e.V., Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V., Bauindustrieverband Ost e.V., Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V. und ADAC Berlin-Brandenburg e.V.

Fuhrgewerbe-Innung dankt den Verkehrsunternehmen der Region für die Leistungen in der Corona-Krise

Corona-Krise

Die Fuhrgewerbe-Innung dankte Ende März 2020 in einer Presseerklärung allen Mitgliedsunternehmen in den Segmenten des Güter- und Omnibusverkehrs, die mit ihren Leistungen die Ver- und Entsorgung sowie die Mobilität der Bürger in Berlin und Brandenburg sichern!

Unternehmer, Disponenten, Kraftfahrer und Lageristen hatten in den Tagen zuvor eindrucksvoll unter Beweis gestellt, wie leistungsfähig das Verkehrsgewerbe auch in solchen herausfordernden Zeiten ist. Als Bindeglieder vor allem zwischen den Produzenten und den Logistikzentren des Handels sowie in den Logistiknetzen bis zur letzten Filiale und in der Krankenhausversorgung, aber auch bei der aufrecht erhaltenen Ver- und Entsorgung der Versorgungsunternehmen und der Bauwirtschaft haben die Transportunternehmen dafür gesorgt, dass systemkritischen Infrastrukturen handlungsfähig bleiben. Neben den Mitarbeitern des Einzelhandels, des medizinischen Sektors und der Polizei ist es in allererster Linie das Verkehrsgewerbe, das die lebenswichtigen Funktionen unserer Gesellschaft sichert!

„Die Politik ist nun gefordert, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass dies weiterhin möglich ist. Viele auf den Weg gebrachte Maßnahmen gehen in die richtige Richtung. In erster Linie heißt es jetzt, Existenzen zu sichern, die bereits akut gefährdet sind. Das sind im Verkehrsgewerbe zur Zeit in erster Linie die privaten Busunternehmen im Reiseverkehr sowie die Veranstaltungslogistiker, deren Geschäfte faktisch über Nacht zusammengebrochen sind. Hier sind dringend kurzfristig wirksame und unbürokratische Maßnahmen gefragt!“ – hieß es abschließend in der Erklärung.

Heftige Kritik der Fuhrgewerbe-Innung an Berlins Verkehrssenatorin Günther

Deutliche Worte fand die Fuhrgewerbe-Innung in einem Schreiben von Anfang April an Berlins Verkehrssenatorin Günther für das in Ende März gestartete Pilotprojekt temporärer Radverkehrsstreifen. Darin kritisiert Ulrich Schulz, der Vorsitzende der Innung, die Instinkt- und Taktlosigkeit, mit der in dieser schwierigen Zeit so getan wird, als seien Radverkehrsstreifen aktuell die vordringlichste Aufgabe der Verkehrspolitik.

„Während schon ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen und rücksichtsvolleres Verhalten aller Verkehrsteilnehmer die Verkehrssicherheit verbessern, während täglich tausende

überwiegend dieselbetriebene LKW dafür sorgen, dass die Berliner Bürger zuverlässig versorgt werden und dass Müll entsorgt wird, während tausende kleine und mittelständische Unternehmen dieser Stadt in vielen Branchen um ihr Überleben kämpfen, setzt die Senatsverkehrsverwaltung unter dem Vorwand der gegenwärtigen Krise unbeirrt ihr ideologisch motiviertes Stadtumgestaltungsprogramm fort“, so der Vorsitzende der Innung.

Den Mitarbeitern der Transport-, Handels- und Logistikunternehmen gebührte – neben vielen anderen Berufsgruppen - in diesen Tagen der Dank, das Leben in dieser schwierigen Situation in der Metropole Berlin aufrecht zu erhalten. Im Gegensatz zu vielen Bundes- und Landesministern vernahmen die Innung und ihre Mitgliedsunternehmen aus dem Haus der Verkehrsverwaltung und von der Senatorin persönlich nichts dergleichen, heißt es in dem Schreiben.

„In Krisenzeiten bewähren sich Strukturen und Persönlichkeiten, oder sie bewähren sich nicht. Jetzt für alle Bürger das Wichtige zu tun und das Unnötige zu lassen, ist bzw. wäre das Gebot der Stunde“, betonte die Innung abschließend.

Verkehrsminister Guido Beermann und Staatssekretär Rainer Genzilke zeichnen Logistik-Standorte in Brandenburg aus

Brandenburgs Verkehrsminister Guido Beermann und Rainer Genilke, Staatssekretär des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes, haben Ende Mai und Anfang Juni gemeinsam mit den Vertretern der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg – die Innung wurde dabei von Geschäftsführer Gerd Bretschneider vertreten - den Logistik-Standort Fiege Logistik Stiftung & Co. KG in Rangsdorf und den Handelshof Cottbus GmbH Filiale Finsterwalde besucht und als „Best Drivers Point“ ausgezeichnet. Mit dieser neuen Auszeichnung werden Unternehmen geehrt, die besonders gute Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer bieten. Am 13.10.2020 wurde als drittes Unternehmen der Logistik-Standort des Innungsmitglieds Bär & Ollenroth KG besucht und als „Best Drivers Point“ ausgezeichnet.

Best Drivers Point ist eine gemeinsame Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg und der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg. Ziel der Initiative ist es, Standorte zu würdigen, die besonders gute Bedingungen für alle in Transport und Logistik operativ Tätigen bieten und damit einen wichtigen Beitrag zur Versorgung von Gesellschaft und Wirtschaft leisten. Dies gilt vor allem mit Blick auf faire und angemessene Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrerinnen und LKW-Fahrer. Vorgeschlagen werden die zur Auszeichnung vorgesehenen Standorte von Mitgliedern der einzelnen Verbände.

3.2. Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung

Laura Scholz - neue Sprecherin der Fachgruppe Umzugsverkehre und Neumöbelbeförderung

Corona-bedingt musste die für November geplante Zusammenkunft der Fachgruppe Umzugsverkehre und Neumöbelbeförderungen zwar leider ausfallen, gleichwohl sollte die für die Versammlung vorgesehene Fachgruppen-

sprecherwahl dennoch stattfinden. So wurde dann – wie inzwischen weithin üblich – auf eine Abstimmung im Umlaufverfahren ausgewichen.

Hintergrund war, dass der seit 2011 amtierende Fachgruppensprecher Jörg Röhlicke (Thater Umzüge) nach Verkauf des Unternehmens sein Amt zur Verfügung gestellt hatte. Im schriftlichen Verfahren einstimmig bei einer Enthaltung zur Nachfolgerin gewählt wurde Laura Katharina Scholz (Scholz Umzüge Möbelspedition GmbH).

Scholz, 32 Jahre alt, ist studierte Betriebswirtin und in Vollzeit seit fünf Jahren im Familienunternehmen, der Umzugs- und Möbelspedition Scholz tätig. Sie ist verantwortlich für Qualitätsmanagement, Prozessoptimierung, Marketing, den Key Account Neumöbellogistik und – wie sie selbst sagt – „alles was dazwischen liegt – wie das vermutlich in jedem mittelständischen Familienunternehmen der Fall ist."

Das Unternehmen Scholz Umzüge Möbelspedition GmbH, 1945 gegründet, ist ein traditionsreiches Berliner Umzugsunternehmen in zweiter und dritter Generation. Die Schwerpunkte liegen in logistischen Dienstleistungen für den Möbelhandel und in der Planung und Durchführung hochwertiger Privat- und Geschäftsumzüge. Zu den Kunden zählen die führenden Einrichtungshäuser Berlins und Deutschlands, deutsche und internationale Unternehmen, das Auswärtige Amt, die Bundeswehr und diplomatische Vertretungen in Berlin und im Ausland. Das Unternehmen beschäftigt derzeit 70 Mitarbeiter und verfügt über 20 Fahrzeuge, 60 Wechselbrücken und 7.000 qm Lagerfläche.
Vorstand, Beirat und Geschäftsführung der Innung freuen sich auf eine konstruktive Zusammenarbeit. Zugleich danken sie Jörg Röhlicke für sein langjähriges ehrenamtliches Engagement.

„Busprobe" am BER

Busunternehmer, Mitarbeiter aus Bus-, Reise- und anderen Personenverkehrsunternehmen hatten am 15.10.2020 Gelegenheit, am Flughafen BER direkt vor Ort Informationen zur Parksituation von Bussen, der Anfahrt und Abholung von Reisegruppen und einzelnen Reisegäste sowie zu den Abläufen im Flughafen zu gewinnen. Initiiert und organisiert worden war die Veranstaltung von der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und den Brandenburger IHK`en in Kooperation mit der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg und der Parkplatzbetreiberfirma ABCOA. 60 Teilnehmer nutzten nicht nur die Gelegenheit, An- und Abfahrt so

wie die Zufahrt zum Busparkplatz zu „erfahren", sondern im Rahmen von Terminalbesichtigungen auch Details zur Struktur der Gebäude, den Abläufen abfliegender und ankommender Fluggäste sowie zum Leitsystem im Inneren der Terminals kennenzulernen. Dabei wurden auch Anregungen entwickelt und ausgetauscht, wo es an einzelnen Stellen noch Verbesserungsbedarf gibt.

Neben Bussen des öffentlichen Nahverkehrs und des Fernlinienverkehrs finden auf den ausgewiesenen Parkflächen 15 Reisebusse des Gelegenheitsverkehrs auf dem Gelände Platz – gegenüber den ursprünglich für 2012 vorgesehenen 6 Parkplätzen für Reisebusse eine deutliche Verbesserung. Zudem ist der Busparkplatz näher an das Terminal herangerückt. Ob alle

Prozesse störungs- und komplikationsfrei verlaufen, wird allerdings erst der Echtbetrieb ab 31.10.2020 unter Beweis stellen.

Ein Dank für die Organisation der Veranstaltung gilt vor allem Dr. Lutz Kaden (IHK Berlin), Jens Krause und Manuela Lenk (IHK Cottbus) und Sandra Elsanowski (Fuhrgewerbe-Innung) sowie den Mitarbeitern der Flughafengesellschaft und der Firma ABCOA, die vor Ort Erläuterungen gaben und für Fragen zur Verfügung standen.

„Beurteilungs- und Feedbackgespräche führen“ - ein Seminar der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.

Am 26. Februar 2020 fand im Haus der Fuhrgewerbe-Innung das Seminar „Beurteilungs- und Feedbackgespräche in der Ausbildung führen“ für ausbildende Mitgliedsunternehmen der Fuhrgewerbeinnung statt. Der anregende Austausch unter den teilnehmenden Unternehmen zeigte, wie wichtig die Ausbildungsverantwortlichen Feedback- und Beurteilungsgespräche finden, es jedoch im wechselnden Tagesgeschäft nicht immer leicht ist, diese auch durchzuführen. Zweifellos sind regelmäßig und gut durchgeführte Gespräche eine wesentliche Maßnahme, um festzustellen, wo die Auszubildenden stehen und um Vorkehrungen zu treffen, wenn etwas nicht so läuft wie erwartet.

Die Trainerinnen der k.o.s GmbH stellten vor, wie die gewünschte Wirkung in einem gelungenen Feedbackgespräch erzielt werden kann. Welche Stolpersteine sind zu beachten und wie kann ich eine Rückmeldung angemessen formulieren, damit auch ein Kritikgespräch zu dem erwarteten Ergebnis führt - diese und weitere Fragen wurden im Seminar beantwortet und es gab Gelegenheit, die gewonnenen Erkenntnisse gleich auch praktisch zu üben. Weiteres Thema war die Leistungsbeurteilung von Auszubildenden anhand von Beurteilungsbögen. Auch hier war der Tenor: Das gewählte Vorgehen muss zum Unternehmen passen und praxistauglich sein. Die Teilnehmenden prüften die vorgestellten Beispiele auf ihre Anwendbarkeit im eigenen Unternehmen.

Fazit: Auszubildende und Unternehmen haben ein Interesse daran, dass die Ausbildung zum Erfolg wird - regelmäßig und gut durchgeführte Feedback- und Beurteilungsgespräche sind eine gute Maßnahme, damit dies auch in der Praxis gelingt.

40 Jahre bdo

Am 28. August 1980 wurde der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) offiziell gegründet. Selbstverständlich wollte der Verband seinen 40. Geburtstag zum Anlass nehmen, mit allen Freunden, Partnern und Weggefährten ein großes Fest zu begehen.

Das Coronavirus macht das nun zunächst einmal unmöglich. Trotzdem ist es wichtig, das Jubiläum inhaltlich aufzugreifen. Mit einer Sonderausgabe des bdo-Verbandsmagazins DER BUS wird daher der Gründungsgeneration gedankt und ein Blick auf die Zukunft der Branche gerichtet. Und das auch gerade in einem Jahr, das eine tiefgreifende Krise für die Busbranche mit sich brachte. Die digitale Ausgabe des Magazins ist als PDF auf der bdo-Website (www.bdo.org) abrufbar.

Neuer Rahmenvertragspartner der Innung zur sicherheitstechnischen Betreuung

Seit vielen Jahren war das Ingenieurbüro BTU Rahmenvertragspartner der Innung bzw. der FGIBB Service GmbH zur sicherheitstechnischen Betreuung der Mitgliedsbetriebe. Leider ist Christian Thomas, der diese Aufgabe wahrgenommen hat, im vergangenen Jahr nach schwerer Krankheit verstorben.

Nunmehr ist es uns gelungen, mit André Harter einen neuen Rahmenvertragspartner zu gewinnen. Wir stellten Herrn Harter in der Ausgabe 1-2020 unserer Verbandszeitschrift in Kürze detaillierter vor.

Innung veröffentlicht arbeitsrechtlichen Leitfaden zur Corona-Pandemie

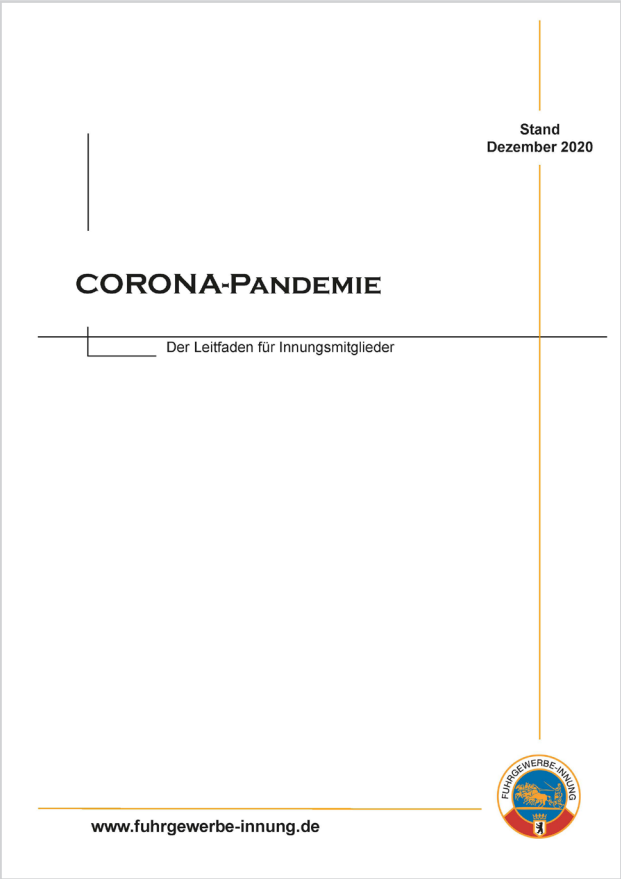
Es erreichten uns mehrfach Anfragen, wie mit in Quarantäne geschickten Mitarbeitern umzugehen ist.

Dieser Frage und weiteren Fragen rund um die Themen

- Arbeitsrecht in Zeiten der Pandemie
- Hygienekonzept
- Corona-App
- Homeoffice ./. Mobiles Arbeiten

widmet sich der Innungsleitfaden „Corona-Pandemie“, der fertiggestellt wurde. Da mit weiteren rechtlichen Änderungen zu rechnen ist, wird der Leitfaden ständig aktualisiert und steht im Downloadbereich auf unserer Innungshomepage zur Verfügung.

Überarbeitete Leitfäden/Vorlagen etc.


Stand
Dezember 2020

CORONA-PANDEMIE

Der Leitfaden für Innungsmitglieder

www.fuhrgewerbe-innung.de

Aufgrund des zwischenzeitlich verabschiedeten Mobility Packages wurden folgende von der Innung erstellten Leitfäden, Merkblätter, Übersichten etc. überarbeitet. Es handelt sich hierbei um folgende Dokumente:

- Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr
- Dienstanweisungen für das Fahrpersonal (Güterkraftverkehr/Personenkraftverkehr)
- Musterarbeitsvertrag
- Datenschutzinformation für Mitarbeiter als Anlage zum neuen Musterarbeitsvertrag
- Bewerbungsbogen ebenfalls als Anlage zum neuen Musterarbeitsvertrag
- Fahrerhandbuch

Neuer Leitfaden „Die digitale Personalakte“

Personalakten in der Cloud statt im Aktenschrank. Die Digitalisierung schreitet in der Arbeitswelt 4.0 unaufhaltbar voran und macht auch nicht vor dem Personalwesen halt. Die digitale Personalakte ist in vielen Unternehmen bereits Normalität geworden. Das bietet Vorteile, birgt aber auch Risiken, die man kennen und im Auge behalten sollte. Der von der Innung erstellte Leitfaden „Die digitale Personalakte“ soll einen Überblick über die Vor- und Nachteile einer digitalen Personalakte verschaffen.

Neuer Newsletter Datenschutz

Im Zuge des Inkrafttretens der Datenschutz-Grundverordnung wurde der Rundschreibendienst der Innung um die Rubrik „Datenschutz“ erweitert. Da das Rundschreiben „nur“ alle 2 Monate erscheint, zu dieser Thematik aber immer mehr aktuelle Gerichtsentscheidungen, Empfehlungen von Datenschutzbehörden etc. zusammentragen werden, wurde entschieden, mit Beginn des Jahres 2021 einen eigenen Newsletter „Datenschutz aktuell“ einzuführen.

3.2. Initiativen zur Personalgewinnung und Berufsausbildung

Messebesuch im Januar/Februar 2020

Den Auftakt in die Messebesuche im Jahr 2020 bildete der Besuch der MINT-Messe „Reinickendorf forscht & experimentiert“ im Fontanehaus in Reinickendorf. Dort war die Innung erstmals mit einem Informationsstand vertreten und präsentierte dort die Ausbildungsbetriebe, die in diesem Bereich Ausbildungsplätze in den Berufsbildern anbieten.

- Kfz-Mechatroniker (m/w/d)
- Fachkraft für Rohr-, Kanal- und Indus trieservice (m/w/d)
- Fachkraft für Abwassertechnik (m/w/d)
- Fachkraft für Kreislauf- und Abfallwirtschaft (m/w/d)

Azubi-Messe YouLab 2020

Zusammen mit 80 weiteren Arbeitgebern präsentierte die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. zusammen mit ihrem in Zehdenick ansässigen Mitgliedsbetrieb am 12.02.2020 die von den Mitgliedsbetrieben angebotenen Ausbildungsberufe und die dazugehörigen Ausbildungsbetriebe.

Mit mehr als 1.000 Jugendlichen, die den Weg von 10.00 bis 16:00 Uhr in die MBS-Arena der Oranienburger Turm-Erlebniscity fanden, war der Zulauf sehr gut und auch die Vertreter des Innungsbetriebs Manzel zeigten sich sehr zufrieden mit den vor Ort geführten Gesprächen.

3.2. Verkehrssicherheitsarbeit

Integration der Verkehrslenkung Berlin in die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung

Der Senat hat Mitte Januar 2020 beschlossen, den Gesetzentwurf zur Eingliederung der Verkehrslenkung Berlin (VLB) in die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung beim Abgeordnetenhaus einzubringen.

Mit dem Gesetz werden die Zuständigkeiten der bisherigen Verkehrslenkung Berlin (VLB) auf die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz übertragen. Innerhalb der Senatsverwaltung übernimmt die neue Abteilung Verkehrsmanagement die Aufgaben der bisher nachgeordneten Behörde VLB und zugleich die der obersten Straßenverkehrsbehörde, die bisher in der Abteilung IV (Verkehr) der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz angesiedelt war. Dieser neue Aufbau verringert Schnittstellen und ermöglicht schnellere Abstimmungen mit den Bezirken sowie der Polizei.

Die Abteilung Verkehrsmanagement in der Senatsverwaltung besteht seit dem 1. Januar 2020. Neuer Abteilungsleiter ist der Diplom-Verwaltungswirt Christian Haegele, dem bereits jetzt die Verkehrslenkung Berlin zugeordnet ist. Mit dem Gesetz erfolgt die Eingliederung der VLB in die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als nächster Schritt der Restrukturierung.

„Schule startet! Verkehr wartet!“ – Verkehrswacht Berlin und Partner starten Schulanfangsaktion 2019

Bei einem Fototermin haben Anfang August Schulsenatorin Sandra Scheeres, der Präsident der Landesverkehrswacht Berlin, Verkehrsstaatssekretär a.D. Ingo Schmitt, und die Partner und Sponsoren den Startschuss für die Berliner Schulanfangsaktion 2019 gegeben. Für die Innung, die die Aktion seit vielen Jahren unterstützt, nahm der Vorsitzende Ulrich Schulz an der Auftaktveranstaltung teil.

An der Wall-City Light Säule („Litfaßsäule“) Karl-Liebknecht-Str. / Ecke Spandauer Straße wurde das neue Kampagnenmotiv präsentiert, das jetzt für mehrere Wochen am Heck der BVG-Busse und vieler anderer Fahrzeuge zu sehen ist und als 4 Meter breites Spannband von den Berliner Grundschulen genutzt werden konnte.

Alle Partner vereint das Ziel, besonders die Kraft- und Radfahrenden auf die Kleinsten und Jüngsten im Straßenverkehr, die Schulanfänger, aufmerksam zu machen.

Chartatreffen Verkehrssicherheit Berlin

Zum jährlichen Treffen waren die Unterzeichner der Berliner Charta für Verkehrssicherheit für den 29.09.2020 in die Senatsverkehrsverwaltung am Köllnischen Park eingeladen worden. Für die Fuhrgewerbe-Innung und VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH nahmen Gerd Bretschneider und Anna Szyszka an der Zusammenkunft teil.

Neben Informationen und Erfahrungsaustausch zur Verkehrssicherheit unter Coronabedingungen in diesem Jahr stand die Thematik Abbiegeunfälle im Mittelpunkt der Veranstaltung. Jörg Ortlepp von der Unfallforschung der Versicherer hielt hierzu den Einführungsvortrag. Harald Petters Petters aus der Senatsschulverwaltung skizzierte die Verkehrssicherheitsarbeit der vergangenen 25 Jahre zu dieser Thematik an den Berliner Schulen, in die auch die Projekte der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V., der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH und zahlreicher Mitgliedsbetriebe der Innung eingebunden sind. Eine Arbeitsgruppe „Toter Winkel“, die sich noch im November konstituieren wird, soll sich mit der Thematik vertieft beschäftigen.

Quellen:
- Bundesamt für Güterverkehr Marktbeobachtungsbericht 2020
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Jahreswirtschaftsbericht 2021
- bdo-Konjunkturumfrage 2020/2021
- Deutsche Bundesbank Geschäftsbericht 2020
- Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg, Ausgaben 1-6 2020