Geschäftsbericht für das Jahr 2006

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

G E D E N K T A F E L

2006 verließen uns unsere Mitglieder

Karlheinz Barth

Ilse Bendich

Paul Gräfe

Robert Johannes Haberling

Jens Heder

Karlheinz Kuhlicke

Siegfried Lindemann

Hans-Gerd Meinecke

Franz Mierzchala

Ingeborg Schulz geb. Brehme

Edgar Steingräber

Kurt Vedder

Wir werden das Andenken der Verstorbenen in Ehren bewahren

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1. Politische und Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2006

1.1 Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft
1.2 Region Berlin-Brandenburg
1.3 Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe

1.3.1 Beförderungsmengen und -leistungen im Straßengüterverkehr
1.3.2 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrten, Fahrleistungen und Mauteinnahmen
1.3.3 Entwicklung der eingesetzten Kapazität
1.3.4 Entwicklung der Beförderungsentgelte
1.3.5 Entwicklung der Kosten und Erträge
1.3.6 Entwicklung der Investionen
1.3.7 Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen
1.3.8 Busgewerbe mit anhaltenden Wettbewerbsnachteilen gegenüber Bahn und Billigfliegern

2. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe

2.1 Europäisches Recht
2.2 Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht
2.3 Straßenverkehrsrecht
2.4 Arbeits- und Sozialrecht
2.5 Umwelt- und Abfallrecht
2.6. Steuerrecht

3. Die Innung - kompetente und engagierte Interessenvertretung für das regionale Güter- und Personenverkehrsgewerbe

3.1 Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe
3.2 Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement
3.3 Gebündelte Interessenvertretung gemeinsam mit anderen Organisationen
3.4 Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen
3.5 Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Den Wirtschaftsberichten zufolge hat die Konjunktur in Deutschland im vergangenen Jahr nach langer Stillstandszeit wieder Fahrt aufgenommen. Gesamtwirtschaftlich betrachtet, galt das auch für die Region Berlin-Brandenburg. Leider strahlte diese Entwicklung kaum auf das Verkehrsgewerbe im Allgemeinen und das Gütertransportgewerbe im Besonderen ab. Während im Westen der Bundesrepublik in den letzten Monaten des Jahres 2006 zunehmend Frachtraum, aber auch Kraftfahrer knapp wurden, so dass den dort ansässigen Transportunternehmen Preiserhöhungen gelangen, die lange unvorstellbar waren, fehlte es der hiesigen Region nach wie vor an Beförderungsaufkommen, welches eine vergleichbare Entwicklung ermöglichen würde. Allenfalls von einer gewissen Stabilisierung der Situation vieler Unternehmen kann die Rede sein. Allerdings besteht ein wenig Hoffnung, dass auch für Berliner und Brandenburger Transportunternehmen eine Besserung der wirtschaftlichen Situation eintritt, wenn insbesondere in der Bauwirtschaft und im Einzelhandel als wesentliche Bestandteile der Binnenkonjunktur Tritt gefasst wird. Erste Anzeichen zum Jahresende 2006 boten Anlaß zu dieser Erwartung.

Der Innung gelang es trotz dieser Bedingungen auch im vergangenen Jahr, den Mitgliedersaldo stabil zu halten und die gewerbepolitische Interessenvertretung sowie die Betreuung der Mitgliedsunternehmen in gewohnt anspruchsvoller Qualität aufrecht zu erhalten und partiell auszubauen.

Unser Dank gilt dabei allen ehrenamtlich tätigen Mitgliedsunternehmern und den Mitarbeitern der Innungsgeschäftsstelle, die zu dieser Entwicklung aktiv beigetragen haben. Gleichzeitig danken Vorstand und Geschäftsführung allen Partnern, die die Innung in ihrer gewerbepolitischen Arbeit und in der Mitgliederbetreuung engagiert unterstützt haben oder gemeinsam mit der Innung für bessere Rahmenbedingungen der vertretenen Gewerbezweige wirken.

Der vorliegende Geschäftsbericht soll die wesentlichen Eckpunkte und Ereignisse, die für unser Gewerbe von Bedeutung waren und sind, in Erinnerung rufen und ein Abbild der Tätigkeit unseres Verbandes im vergangenen Jahr zeichnen. Wir hoffen, dies ist bei aller Vielschichtigkeit der Themen gelungen.

Berlin, Sommer 2007

Michael Eichen Vorsitzender	Lothar Kastner stellv. Vorsitzender	Ulrich Schulz Vorstandsmitglied	Lieselotte Raunhardt Ehrenvorsitzende

1. Politische und Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2006

1.1. Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft

Das Wachstum im Euro-Raum hat sich 2006 nochmals deutlich verstärkt. Das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) nahm mit gut 2,5 % so kräftig zu wie seit dem Jahr 2000 nicht mehr. Erstmals in dieser Zeit wurde auch die Expansionsrate des Produktionspotenzials, die zwischen 2% und 2,5 % liegen dürfte, übertroffen und infolgedessen die Unterauslastung der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten vermindert. Im Jahresverlauf blieb die konjunkturelle Dynamik im Euro-Raum robust. Zu der Beschleunigung des Expansionstempos am Jahresende haben jedoch verschiedene Sonderfaktoren, wie die Vorzieheffekte aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung in Deutschland und die positiven Einflüsse des milden Wetters auf die Bauproduktion, beigetragen. Die Wachstumsunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten der EWU sind im Berichtsjahr wieder etwas kleiner geworden. So lag die gewichtete Standardabweichung bei einem Prozentpunkt, nachdem sie 2005 auf 1,25 Prozentpunkte gestiegen war.

Die gesamtwirtschaftliche Expansion im Euro-Raum wurde 2006 hauptsächlich von der Inlandsnachfrage getrieben, die um 2,25 % zunahm. Ausschlaggebend dafür war die deutliche Zunahme des Investitionswachstums auf 4,5 %, ausgehend von 2,5 % im Jahr 2005. Dahinter standen sowohl merklich höhere gewerbliche Investitionen als auch eine Beschleunigung der Wohnungsbauaktivitäten. Die realen Konsumausgaben der privaten Haushalte wurden ebenfalls kräftiger ausgeweitet als ein Jahr zuvor; ihr Anstieg blieb aber mit 1,75 % hinter der BIP-Entwicklung zurück.

Zudem gingen 2006 von der Auslandsnachfrage – wie schon in den Jahren zuvor – wichtige Impulse aus. Die realen Ausfuhren, die in den volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen des Euro-Raums die Lieferungen in die anderen Mitgliedstaaten der Währungsunion einschließen, zogen um 8,5 % an, verglichen mit 4,25 % im Jahr zuvor. Das hohe Exportwachstum hat jedoch zusammen mit der deutlichen Belebung der Binnenkonjunktur auch die Importdynamik verstärkt. Der Wachstumsbeitrag der Außenwirtschaft belief sich 2006 auf einen viertel Prozentpunkt, nachdem er im Jahr zuvor leicht negativ gewesen war. Die Lage auf den Arbeitsmärkten des Euro-Raums hat sich 2006 weiter entspannt.

So ging die Zahl der Arbeitslosen im Jahresverlauf stetig zurück und unterschritt mit saisonbereinigt 11,1 Millionen Personen am Jahresende ihren vergleichbaren Vorjahrsstand um rund 1,3 Millionen. Im Jahresmittel betrug die Abnahme 1,1 Millionen. Entsprechend reduzierte sich die standardisierte Arbeitslosenquote um 0,8 Prozentpunkte auf 7,8%. Damit war sie kaum mehr höher als in ihrem letzten zyklischen Tiefpunkt im Jahr 2001. Die Zahl der Erwerbstätigen hat im Euro-Raum in den ersten drei Quartalen 2006 mit +1,25 % stärker zugenommen als in den vorherigen vier Jahren. Zu dem kräftigen Beschäftigungsaufbau dürfte neben der vorteilhaften gesamtwirtschaftlichen Lage auch die anhaltend moderate Entwicklung der Arbeitskosten beigetragen haben. Diese stiegen je geleisteter Arbeitsstunde im Euro-Raum in dem genannten Zeitraum um lediglich 2,25 %, nach 2,5 % im Jahr davor.

Die deutsche Wirtschaft hat in konjunktureller Hinsicht im Jahr 2006 an Dynamik und Profil gewonnen. Das reale BIP übertraf 2006 im Jahresdurchschnitt den Stand des Vorjahres um 2,7%. In der kalenderbereinigten Betrachtung entspricht dies einer Expansion um knapp 3%. Das war nicht nur der größte Zuwachs der gesamtwirtschaftlichen Produktion seit dem Jahr 2000. Die tatsächliche Erzeugung hat damit auch weit stärker zugenommen als das Produktionspotenzial, so dass der Auslastungsgrad deutlich gestiegen ist. Vor dem Hintergrund einer stark expandierenden Weltwirtschaft leistete die Außenwirtschaft mit gut einem Prozentpunkt erneut einen wichtigen rechnerischen Beitrag zum Wachstum. Deutlich größer war 2006 allerdings der Beitrag der inländischen Endnachfrage (1,75 Prozentpunkte). Dies ist vor allem auf

die Bruttoanlageinvestitionen zurückzuführen, die sich mittlerweile als zweites konjunkturelles Standbein etabliert haben. Insgesamt gewann der Aufschwung an Eigendynamik. Das spiegelt sich auch in der merklichen Belebung des Arbeitsmarktes wider, der 2006 die konjunkturelle Wende geschafft hat. Zugleich konnte sich die deutsche Wirtschaft im internationalen Vergleich aus der Position des konjunkturellen Nachzüglers lösen. Mittlerweile gehen von ihr beachtliche expansive Impulse für den Euro-Raum aus.

Das günstige Preisklima blieb 2006 im Kern erhalten. Von der außenwirtschaftlichen Seite her gab es über weite Teile des Jahres zwar kräftige Teuerungsimpulse bei Energie und Rohstoffen. Allerdings blieb der von der Marktseite angelegte binnenwirtschaftliche Preisdruck relativ schwach. Damit zählt Deutschland weiterhin zu den preisstabilsten Ländern des Euro-Raums.

Mit dem deutlichen Überspringen der konjunkturellen Dynamik von den Ausfuhren auf die binnenwirtschaftliche Nachfrage folgt der gegenwärtige Konjunkturzyklus dem für Deutschland durchaus klassischen Muster des Konjunkturverlaufs. Danach gehen traditionell am Beginn eines Aufschwungs die expansiven Impulse von den Exporten aus, und in einer späteren Phase kommt es zu einem signifikanten Anstieg der Investitionen. Zudem verschieben sich typischerweise die Investitionsmotive. Für einen nachhaltigen Aufschwung bedarf es allerdings der weiteren Übertragung der expansiven Impulse auf die privaten Konsumausgaben. Diese konnten zwar die mehrjährige Stagnationsphase überwinden, blieben aber im Jahr 2006 insgesamt noch recht verhalten.

Die deutschen Ausfuhren von Waren und Dienstleistungen haben auch 2006 einen wichtigen Beitrag zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum geleistet. In realer Rechnung expandierten sie um 12,5 % und legten damit noch stärker zu als in den beiden Vorjahren. Der kraftvolle Anstieg der Ausfuhren im Jahr 2006 geht vor allem auf das Wachstum der Exportmärkte zurück. Darüber hinaus verbesserte sich im Jahresdurchschnitt 2006 im Vergleich zu 2005 erneut die Preis- und Kostensituation der deutschen Wirtschaft gegenüber den wichtigsten Handelspartnern.

Insgesamt konnten die deutschen Exportunternehmen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Euro-Raums ihre Marktposition kräftig ausbauen. Darüber hinaus trugen 2006 zusätzliche Einnahmen im Reiseverkehr durch die im Sommerhalbjahr in Deutschland ausgetragene Fußballweltmeisterschaft zum Wachstum der Dienstleistungsexporte bei. Dabei spielten vor allem die Übernachtungsausgaben und der sonstige Konsum der aus dem Ausland angereisten WM-Besucher in Deutschland – einschließlich der Käufe von Eintrittskarten und der Ausgaben für Fahrten innerhalb Deutschlands – eine Rolle. Der Gesamteffekt der Fußballweltmeisterschaft 2006 auf die grenzüberschreitenden Dienstleistungseinnahmen, der sich im Wesentlichen auf die Monate Mai bis Juli verteilt, belief sich auf knapp 1,5 Mrd. Euro. Insgesamt erhöhte der WM-Effekt das BIP-Wachstum auf das Gesamtjahr 2006 gesehen allerdings nur geringfügig. Die realen Einfuhren von Waren und Dienstleistungen stiegen 2006 im Vergleich zum Vorjahr mit 11% beinahe ebenso kräftig wie die Ausfuhren. Das hängt zum einen damit zusammen, dass der Anteil importierter Vorleistungen bei der Produktion von Ausfuhrgütern relativ hoch ist und tendenziell weiter zunimmt. Zum anderen profitierten die ausländischen Hersteller 2006 vom stärkeren Wachstum der deutschen Binnennachfrage.

Die Netto-Energieimporte Deutschlands lagen 2006 trotz des kräftigen Produktionsanstiegs im Inland mengenmäßig geringfügig unter dem Vorjahrsniveau. In jeweiligen Preisen gerechnet belief sich die Zunahme, bedingt durch die erhebliche Verteuerung der Energieträger im Jahresdurchschnitt, auf fast ein Viertel. Der mit dem Preisanstieg für Energieimporte verbundene gesamtwirtschaftliche Kaufkraftentzug betrug 2006 12 Mrd. Euro, und damit 0,5 % des BIP.

Neben dem Außenhandel nahm die Binnennachfrage 2006 erheblich an Fahrt auf. Vor dem Hintergrund der sehr kräftigen Exportkonjunk-

tur und einer guten Stimmungslage in weiten Teilen der Wirtschaft waren insbesondere die Bruttoanlageinvestitionen deutlich aufwärtsgerichtet. Sie wiesen für das Jahr 2006 mit 5,5 % das stärkste Wachstum seit der Wiedervereinigung auf. Die realen Ausrüstungsinvestitionen tendieren bereits seit dem Frühjahr 2004 nach oben. Im Berichtsjahr expandierten sie um 7,25 % und damit so stark wie seit dem Jahr 2000 nicht mehr. Die in den vergangenen Jahren betriebenen Restrukturierungen im Produktions- und Absatzbereich haben dafür ebenso den Boden bereitet wie die allgemein positive Entwicklung der Unternehmensgewinne, die anhaltend günstigen Finanzierungsbedingungen sowie die reichliche Liquiditätsausstattung. Außerdem blieb der Bedarf an Ersatzinvestitionen groß. Nach dem Investitionstest des ifo Instituts sind sie 2006 aber nicht mehr so dominant gewesen wie noch 2004. Rationalisierungen verloren danach in den letzten Jahren ebenfalls an Gewicht. Auch der Umfrage des Deutschen Industrie- und Handelskammertags vom Herbst 2006 zufolge sind die Ersatzbeschaffungen absolut gesehen nach wie vor das wichtigste Investitionsmotiv.

Besonders stark zugenommen hat aber der Anteil der Unternehmen, die angaben, ihre Kapazitäten erweitern zu wollen. Das gilt besonders für die Unternehmen der Industrie und des Baugewerbes. Die Investitionen in sonstige Anlagen, zu denen vor allem selbst erstellte und erworbene Software zählt, waren ebenfalls weiter aufwärtsgerichtet. Zur Beschleunigung bei den Sachinvestitionen hat der Umschwung bei den Bauaktivitäten beigetragen, die erstmals seit 1999 ausgeweitet wurden, und zwar um 4,25 %, nachdem sie 2005 noch um 3,5 % geschrumpft waren. Einiges deutet darauf hin, dass der jahrelange Abwärtstrend der Bauinvestitionen nunmehr ausgelaufen ist. Die zunehmende Bedeutung der Erweiterungsinvestitionen bei den Ausrüstungen hat dazu geführt, dass der Gewerbebau 2006 deutlich besser abschnitt. Der Wohnungsbau wuchs erstmals seit 1999 und mehrere Faktoren waren hierfür ausschlaggebend. Zum einen gab es Engpässe in einigen deutschen Ballungszentren. Hinzu kam das vergleichsweise niedrige Zinsniveau. Darüber hinaus erhielt der Wohnungsbau Impulse vom CO2-Wohnraummodernisierungsprogramm.

Profitiert hat die Bauwirtschaft 2006 auch von der steuerlichen Absetzbarkeit von Handwerkerleistungen für Renovierungs-, Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen. Die Abschaffung der Eigenheimzulage zu Beginn des Jahres 2006 hat ebenfalls den Wohnungsbau beeinflusst. So waren Ende 2005 die Baugenehmigungen stark angestiegen, was dann im Laufe des Jahres 2006 in Aufträge und Produktion „umgesetzt“ wurde. Auch zur Vermeidung der ab 2007 höheren Mehrwertsteuer wurden mehr Bauleistungen stark in Anspruch genommen. Diese vorgezogenen Wohnungsbauaktivitäten dürften im Jahr 2007 ebenfalls „fehlen“.

Die privaten Konsumausgaben haben sich 2006 etwas von der Seitwärtsbewegung der letzten Jahre gelöst. Im Jahresmittel 2006 übertrafen sie den Durchschnitt des Jahres 2005 um 0,75 %. Dabei war die Schwankung von Quartal zu Quartal recht hoch. In das leicht aufgehellte Bild passt auch, dass die Sparquote der privaten Haushalte, die im Zeitraum 2000 bis 2005 um fast 1,5 Prozentpunkte auf 10,6% gestiegen war, im Berichtsjahr den Vorjahresstand leicht unterschritten hat. Angesichts der verbesserten Arbeitsmarktbedingungen könnte das Unsicherheitsmotiv an Bedeutung verloren haben. Vorzieheffekte im Zusammenhang mit der Mehrwertsteuererhöhung haben ebenfalls eine Rolle gespielt. Dies gilt insbesondere für Käufe langlebiger Gebrauchsgüter. Sie lagen 2006 um 3,5 % über dem Durchschnitt des Jahres 2005.

Der wirtschaftliche Aufschwung hat im vergangenen Jahr den Arbeitsmarkt erreicht. Sowohl die Beschäftigung als auch die Arbeitslosigkeit wurden zunehmend von der sich verbessernden gesamtwirtschaftlichen Lage beeinflusst. Demgegenüber nahm die Bedeutung arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen ab. Im Mittel des Jahres 2006 waren nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes in Deutschland 39,11 Millionen Personen erwerbstätig. Das waren 280 000 oder 0,7% mehr als im Vorjahr.

Getragen wurde dieser Zuwachs ganz wesentlich von der größeren Zahl sozialversicherungspflichtiger Stellen (+ 0,5%). Neben dem vorteilhaften konjunkturellen Umfeld dürfte auch die zur Jahresmitte in Kraft getretene Anhebung der pauschalen Abgaben für sogenannte Mini-Jobs dazu geführt haben, welche die Attraktivität dieser Beschäftigungsform gegenüber sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen reduziert haben dürfte.

Aus sektoraler Sicht waren die Dienstleistungsbereiche Träger des Beschäftigungsaufbaus (+ 1,3%). Im Produzierenden Gewerbe ohne Bau verlangsamte sich der Personalabbau deutlich (– 1,0%), im Baugewerbe kam er praktisch zum Stillstand (– 0,4%). Weil aber die Arbeitneh-merüberlassung, in deren Bereich die Beschäftigung besonders stark expandierte, zur Gänze den Dienstleistungen zugerechnet wird, wird die Beschäftigungsentwicklung im tertiären Sektor etwas überzeichnet und im sekundären Sektor dementsprechend unterzeichnet. Die Zahl der von der Arbeitsagentur geförderten Erwerbstätigen ist im vergangenen Jahr insgesamt leicht zurückgegangen. Dabei kam es zu Verschiebungen weg von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und der Förderung der Selbständigkeit hin zu Eingliederungszuschüssen und Arbeitsgelegenheiten (Ein-Euro-Jobs).

Der Rückgang der offiziell registrierten Arbeitslosigkeit hat sich im Jahresverlauf 2006 verstärkt. Waren nach der Einbeziehung der erwerbsfähigen Sozialhilfeempfänger Anfang 2005 zunächst überwiegend arbeitsmarktpolitische Gründe für den danach einsetzenden Rückgang verantwortlich, überwog im vergangenen Jahr die steigende Arbeitskräftenachfrage. Im Jahresdurchschnitt waren 4,49 Millionen Personen als beschäftigungsuchend gemeldet. Damit wurde der Vergleichswert aus dem Jahr 2005 um 375 000 unterschritten. Die amtliche Arbeitslosenquote verringerte sich von 11,7% auf 10,8%. Zu dem Rückgang der Arbeitslosigkeit haben neben der steigenden Beschäftigung auch demographische Effekte beigetragen. Die Zahl der Erwerbspersonen verringerte sich gegenüber dem Jahresdurchschnitt 2005 um 180 000.

Trotz der konjunkturellen Belebung ist das Ausmaß der Arbeitslosigkeit in Deutschland weiterhin inakzeptabel hoch, und es ist auch nicht zu erwarten, dass wirtschaftliches Wachstum alleine die Probleme des deutschen Arbeitsmarktes lösen wird. Durch die Reformen der letzten Jahre wurden zwar wichtige Schritte hin zu einem Abbau der strukturellen Probleme unternommrn (Freigabe der Leiharbeit, Verkürzung der Bezugsdauer des Arbeitslosengelds I, Überführung der einkommensabhängigen Arbeitslosenhilfe in das pauschalierte Arbeitslosengeld II), weitere Reformen am Arbeitsmarkt zur Verbesserung der Anreizstrukturen und zur stärkeren Flexibilisierung des Arbeitseinsatzes sind jedoch erforderlich.

Die Preisentwicklung in Deutschland wurde im Jahr 2006 maßgeblich von außenwirtschaftlichen Faktoren bestimmt. Die kräftig gestiegenen Rohölpreise schlugen sich – trotz der Aufwertung des Euro – in höheren Import-, Erzeuger- und Verbraucherpreisen für Energie nieder. Entsprechend stiegen auch die Kosten bei der Erstellung energieintensiver Güter und Leistungen. Der kräftige Anstieg der Rohstoffpreise wirkte sich auch auf die Baupreise aus, die mit 2,5% doppelt so stark stiegen wie im Vorjahr. Dabei dürfte allerdings auch die bessere Branchenkonjunktur eine Rolle gespielt haben. Die Verbraucherpreise sind in Deutschland im Durchschnitt des vergangenen Jahres dem nationalen Verbraucherpreisindex (VPI) zufolge dennoch mit + 1,7% etwas weniger stark gestiegen als im Vorjahr, in dem sie sich um 2,0% erhöht hatten. Dass der Verlust an Kaufkraft im Jahresdurchschnitt nicht höher ausfiel, war zu einem Gutteil auf das Umschlagen der Ölpreisentwicklung im August zurückzuführen. Ohne die volatilen Komponenten Energie und Nahrungsmittel gerechnet, hat sich der Preisanstieg im Jahresverlauf etwas verstärkt. Vorzieheffekte der am 1. Januar 2007 wirksam gewordenen Mehrwertsteuererhöhung haben dabei eine gewisse Rolle gespielt.

Die Staatseinnahmen erhöhten sich im vergangenen Jahr im Verhältnis zum BIP mäßig auf 44%. Zwar nahmen die Sozialbeiträge infolge

der nur moderat gewachsenen Bruttolöhne und -gehälter bei unveränderten Beitragssätzen deutlich schwächer zu als das nominale BIP, und die sonstigen Einnahmen gingen sogar zurück. Doch wuchs das Steueraufkommen mit 7,5 % so stark wie zuletzt 1999 und 1992. Ausschlaggebend war die kräftige Zunahme der grundsätzlich stark schwankenden gewinnabhängigen Steuern (+ 26%), die weiter von der günstigen Gewinnentwicklung profitierten. Aber auch die Umsatzsteuer wies mit einem Anstieg um 5% ein deutliches Plus auf. Dies dürfte im Zusammenhang mit gewissen Vorzieheffekten aufgrund der Regelsatzerhöhung zum Jahreswechsel 2006/2007 und geringeren insolvenzbedingten Steuerausfällen stehen – möglicherweise trug hierzu aber auch eine erfolgreichere Betrugsbekämpfung bei. Das Lohnsteueraufkommen, das in den beiden Vorjahren aufgrund der Einkommensteuersenkungen zurückgegangen war, nahm mit knapp 3,5 % ebenfalls wieder spürbar zu. Ausschlaggebend hierfür waren sowohl höhere Durchschnittsentgelte als auch der Beschäftigungszuwachs.

Die staatlichen Ausgaben wuchsen im vergangenen Jahr moderat um 0,5 % und sanken somit in Relation zum BIP merklich auf gut 45,5 %. Vor allem infolge der günstigen Beschäftigungsentwicklung gingen die arbeitsmarktbedingten Aufwendungen deutlich zurück. Aber auch die schwache Zunahme der Ausgaben für Renten und Beamtenpensionen, die Stabilisierung der Personalausgaben und nicht zuletzt der relativ starke Anstieg des nominalen BIP trugen zum Rückgang der Quote bei. Der Finanzierungssaldo der Sozialversicherungen verbesserte sich deutlich. Dies lag allerdings in erster Linie an der Vorverlegung von Abführungsterminen für die Sozialbeiträge. Faktisch wurden dadurch im Jahr 2006 fast 13 Monatsbeiträge vereinnahmt. Dieser Einmaleffekt machte sich insbesondere in den Finanzstatistiken der Rentenversicherungsträger und der Bundesagentur für Arbeit bemerkbar.

In der gesetzlichen Krankenversicherung basieren dagegen auch die finanzstatistischen Angaben auf einer periodengerechten Abgrenzung, so dass sich hier die einmaligen Beitragsmehreinnahmen nicht niederschlugen. Einschließlich des Einmaleffekts von 3,5 Mrd. Euro verzeichnete die Bundesagentur für Arbeit aufgrund der günstigen Arbeitsmarktentwicklung einen positiven Saldo von 11 Mrd. Euro. Hinter dem Überschuss der Rentenversicherung von gut 7 Mrd. Euro verbirgt sich dagegen in bereinigter Betrachtung eine finanzielle Unterdeckung von etwa 3 Mrd. Euro. Bei einem deutlich verminderten Ausgabenanstieg und trotz der um 1,7 Mrd. Euro höheren Bundesmittel blieb der Überschuss der Krankenkassen mit gut 1,5 Mrd. Euro nahezu unverändert.

1.2. Region Berlin-Brandenburg

Die Länder **Berlin und Brandenburg** bilden inzwischen einen festen gemeinsamen Wirtschaftsraum. Vielfältige Verflechtungen der Wirtschaftstätigkeit in der Region – Unternehmenskooperationen, Pendlerverflechtungen, Kooperationen im Technologiebereich – machen eine enge Zusammenarbeit im Bereich der Wirtschaftspolitik unabdingbar. Auch wenn dieser Prozeß nicht völlig reibungslos verläuft, stärken gemeinsam wirtschaftspolitische Anstrengungen den gesamten Wirtschaftsstandort und damit per Saldo auch die ansässigen Unternehmen.

Die Wirtschaft in Berlin hat sich 2006 besser und stabiler entwickelt als noch Ende 2005 erwartet worden war. Während sich das Jahr 2005 konjunkturell noch zweigeteilt zeigte – einer eher schwachen ersten Jahreshälfte folgten sechs wachstumsstärkere Monate –, erwies sich die Entwicklung in 2006 von Beginn an als stetig positiv. Dieser positive, über das gesamte Jahr hinweg reichende Trend, sorgte dafür, dass die Berliner Wirtschaft im Jahr 2006 ein reales Wirtschaftswachstum in Höhe von 1,9 % erreichen konnte. Maßgeblich für die positive Entwicklung in Berlin war die deutschlandweite konjunkturelle Belebung.

Die verbesserte konjunkturelle Lage in 2006 konnte erstmals seit Jahren auch den Berliner Arbeitsmarkt beleben. So stieg nicht nur die Zahl der Erwerbstätigen in Berlin um 1,6 % bzw.

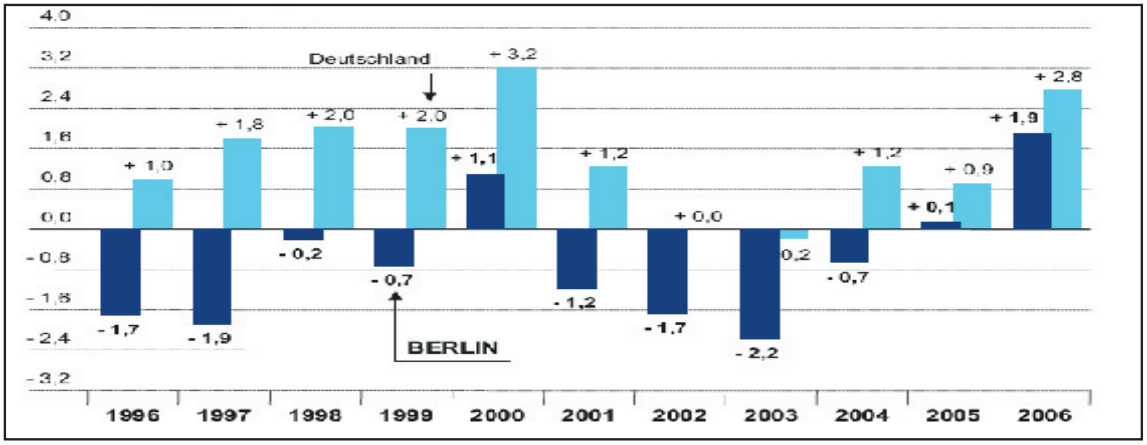
24.700 Personen an, sondern seit Mai 2006 auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Berlin ist 2006 im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahr von 1.019 Mio. auf 1.025 Mio. gestiegen (+ 7.000 oder + 0,7 %).

Während im Jahr 2005 – insbesondere infolge der Zusammenführung der Arbeitslosenhilfe und der Sozialhilfe für Erwerbsfähige zur neuen Grundsicherung für Arbeitsuchende – die Zahl der arbeitslos gemeldeten Personen im Vorjahresvergleich anstieg, reduzierte sich die Zahl der registrierten Arbeitslosen im Jahr 2006 wieder. Im Jahresdurchschnitt lag die Arbeitslosenzahl 2006 mit rd. 293.500 um rd. 25.700 Arbeitslose niedriger als in 2005 (rd. 319.200).

Neben der konjunkturellen Belebung waren es auch im Jahre 2006 die arbeitsmarkpolitischen Fördermaßnahmen, die die positive Veränderung der Erwerbstätigenzahl mitbestimmten, wenn auch nicht in dem Ausmaß wie noch 2005. Für das Jahr 2007 wird mit einer Fortsetzung der günstigen konjunkturellen Entwicklung gerechnet. Die Unternehmen der Region sehen sowohl ihre Lage als auch ihre Zukunft ausgesprochen positiv.

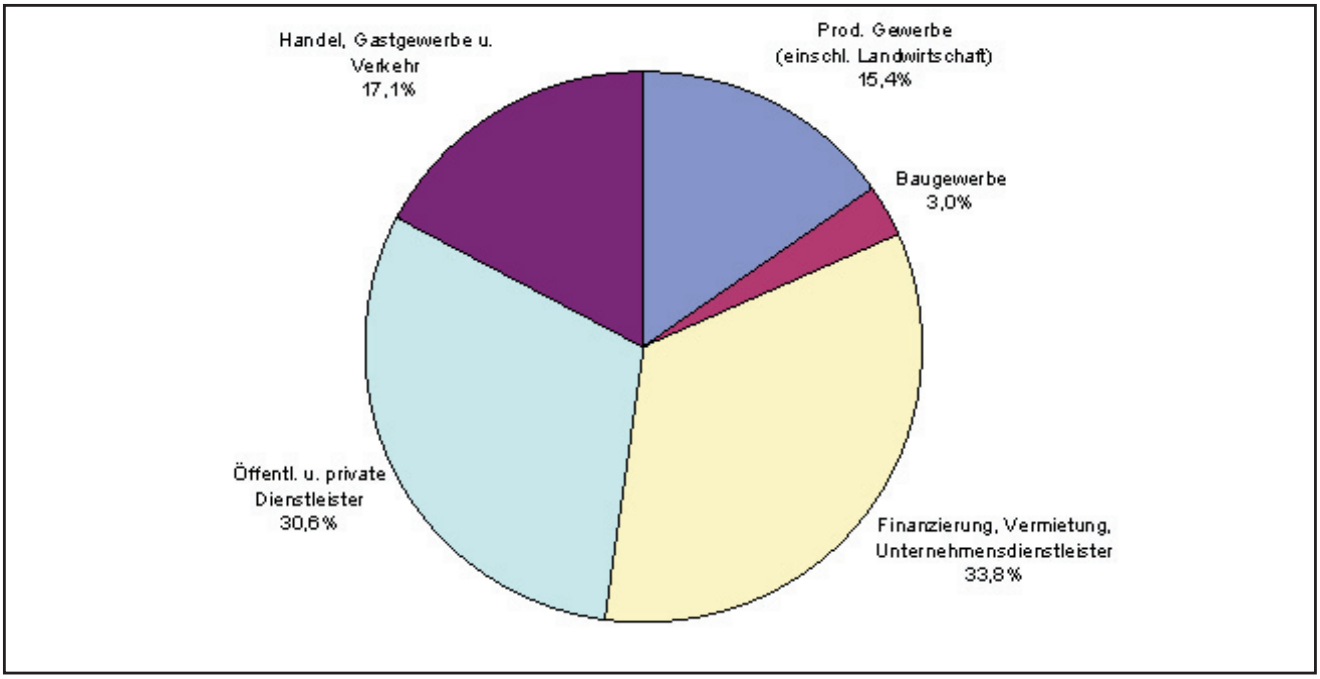
Der Berliner Außenhandel war im vergangenen Jahr durch einen deutlichen Anstieg des Exportvolumens auf fast 11,4 Mrd. € gekennzeichnet (+ 14,1 %). Wie das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg mitteilt, stiegen im gleichen Zeitraum die Importe nach Berlin auf 8,0 Mrd. € (+13,5 %).

Bruttoinlandsprodukt (in Vorjahrespreisen) - Berlin im Vergleich mit Deutschland, Veränderungen gegen Vorjahr in %



Quelle: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“, Statistisches Bundesamt.

Struktur der Berliner Wirtschaft 2006



Quelle: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“, Statistisches Bundesamt.

Im Jahr 2006 hat sich der Tourismus auf hohem Niveau weiterentwickelt und erneut Rekordergebnisse erzielt. In den Berliner Beherbergungsbetrieben wurden von Januar bis Dezember 2006 insgesamt 7,08 Mio. Gäste und 15,91 Mio. Übernachtungen registriert. Die Zahl der Gäste nahm gegenüber dem Jahr 2005 um 9,5 % zu, die Zahl der Übernachtungen um 8,8 %. Berlin ist die wichtigste touristische Destination in Deutschland vor Hamburg und München. Im Vergleich der europäischen Metropolen steht Berlin nach London und Paris auf dem dritten Platz vor Rom. Der Anteil der ausländischen Gäste ist weiter auf nunmehr 32,8 % gestiegen (zum Vergleich: im Jahr 2001 betrug der Anteil 23,6 %). Die meisten Besucherinnen und Besucher kamen aus Großbritannien, gefolgt von den USA, Niederlanden und Italien.

Der Tourismus zählt damit weiterhin zu den prosperierenden Wirtschaftszweigen der Hauptstadt bei einem Bruttoumsatz von ca. 6 Mrd. €. Etwa 170.000 Berlinerinnen und Berliner beziehen ihr Einkommen aus dem Bereich Tourismus und Gastronomie. Berlin steht auch als Messe- und Kongressstadt an der Spitze im Bundesgebiet.

Die Anzahl der registrierten Veranstaltungen stieg von 89.200 (2005) auf 95.500 im Jahr 2006. Die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhöhte sich von 6,9 Mio. auf 7,6 Mio. im Jahr 2006.

Im Land Brandenburg wurde 2006 ein nominales BIP von 49,5 Mrd. € erwirtschaftet. Gegenüber der schwachen Entwicklung von 2005 konnte damit eine Steigerung um +3% erreicht werden. Das reale BIP erhöhte sich 2006 nach der neuen Berechnungsmethode in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung preisbereinigt verkettet um +1,9% im Vergleich zum Vorjahr. Bezogen auf das Jahr 2000 stieg der Wert der erwirtschafteten Güter und Dienstleistungen um 2,7 Prozentpunkte.

Trotz des guten Ergebnisses liegt das Wirtschaftswachstum im Land Brandenburg weiterhin unter dem Durchschnitt der alten und der neuen Bundesländer. Eine der Ursachen dafür ist der geringe Besatz mit Industrieunternehmen, die in den letzten Jahren maßgeblich zum Wirtschaftswachstum beigetragen haben.
Während in Deutschland durchschnittlich

56 Industriebetriebe mit mehr als 20 Beschäftigten auf 100.000 Einwohner kommen, sind es in Brandenburg nur 42.

Darüber hinaus sind deutschlandweit wachstumsstarke bzw. wertschöpfungsintensive Branchen im Land Brandenburg entweder nur unterdurchschnittlich vertreten oder entwickeln sich nicht mit der gleichen Dynamik. Außerdem sind die Unternehmen im Verarbeitenden Gewerbe - was die Beschäftigung anbelangt - kleiner, was allerdings klar ein ostdeutsches Spezifikum ist.

Liegt der Durchschnitt der Beschäftigten in den alten Bundesländern bei 137 Beschäftigten je Industriebetrieb, sind es in den neuen Bundesländern durchschnittlich nur 84. In engem Zusammenhang mit der Unternehmensgröße stehen auch die geringe Exportorientierung eines Großteils der Unternehmen sowie unterdurchschnittliche F&E-Aktivitäten, die sich ebenfalls wachstumshemmend auswirken dürften.

Tabelle: Umsatz im Bergau und Verarbeitenden Gewerbe - Veränderungen gegenüber Vorjahr in % -

	I/2006	II/2006	III/2006	IV/2006	I/2007
Bergbau u. verarbeitendes Gewerbe insgesamt	7,8	9,1	11,5	13,5	14,3
dar. Auslandsumsatz	14,5	15,9	15,3	23,9	19,1
Verarbeitendes Gewerbe insgesamt	**7,8**	**9**	**12**	**13,8**	**.**
Ernährungsgewerbe	-1	2,6	5,1	7,8	17,1
Holzgewerbe	12,4	11,8	16,8	23,1	17
Papiergewerbe	24,1	22,4	17,1	10,1	1,4
Verlags- und Druckgewerbe	-1,3	0,8	6,7	3	0,4
Chemische Industrie	20,6	12,4	18	17,7	15,6
Gummi- und Kunststoffgewerbe	11,4	6,6	5,3	10,4	8,9
Metallerz. u. -bearbeitung	6,9	7,2	19,3	25,9	10,9
Metallerzeugnisse	24,3	12,8	12	27,9	-0,5
Maschinenbau	-9,8	-15,3	-2,7	26,6	26,4
Elektrotechnik	19,5	13,8	-3,4	-1,2	0,2
Rundfunk-m Fernseh- u. Nachrichtentechnik	13,2	4,6	3,3	33,6	.
Medizin-, Mess-, Steuer- und Regelungstechnik, Optik	8,7	9	8,5	19,1	15,4
Kfz-Industrie	-25,9	-23,3	30,8	21,1	32,9
Sonst. Fahrzeugbau	19	35,5	5	-15,7	9,2
Recycling	34,9	73,4	81,2	76,9	83

Quelle: Amt für Statsitik Berlin-Brandenburg.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung im Land Brandenburg im Jahr 2006 resultierte entstehungsseitig aus einer Erhöhung der realen Bruttowertschöpfung in allen Wirtschaftsbereichen mit Ausnahme des Bereiches Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (-1,5%). Wachstumsmotor war mit einem Zuwachs von +6,4% das Verarbeitende Gewerbe. Zum ersten Mal seit 10 Jahren leistete auch das Baugewerbe wieder einen positiven Beitrag zur Bruttowertschöpfung (+3,0%). Die Bruttowertschöpfung in den Dienstleistungsbereichen stieg um +1,7%.

Das Jahr 2006 war für den Tourismus im Land Brandenburg ein Rekordjahr. Die bundesweit beobachteten positiven Effekte der Fußball-WM in Deutschland spielten dabei für die Brandenburgische Tourismuswirtschaft keine signifikante Rolle. Mit der neuen Höchstzahl von 3,49 Millionen Gästen (inkl. Campingplätze) stieg die Besucherzahl um +2% gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt wurden mehr als 9,5 Millionen Übernachtungen gebucht. Insbesondere die Zahl der ausländischen Besucher (+14,8%) und die von ihnen gebuchten Übernachtungen (+14%) erhöhten sich maßgeblich. Der Auslastungsgrad verbesserte sich dank der positiven Entwicklung um 0,7 Prozentpunkte. Das Beherbergungsgewerbe verbuchte sowohl im Winter- als auch im Sommerhalbjahr 2006 ein Plus bei den Gästeankünften und bei den Übernachtungen.

Die gute konjunkturelle Entwicklung spiegelt sich 2006 auch auf dem Arbeitsmarkt wider. Die Zahl der Arbeitslosen war zwar im Jahresdurchschnitt bereits in den beiden Jahren davor leicht gesunken. 2006 konnte mit -7,2% jedoch ein deutlich höherer Rückgang erreicht werden. Die Arbeitslosenzahl sank im Jahresdurchschnitt auf den niedrigsten Stand seit dem Jahr 2000. Dementsprechend war 2006 auch die Arbeitslosenquote im Land Brandenburg die niedrigste seit 5 Jahren. Mit einer Arbeitslosenquote (in Bezug auf alle zivilen Erwerbspersonen) von 17,0% blieb Brandenburg zwar leicht unter dem Durchschnitt der neuen Bundesländer, lag allerdings - wie die anderen ostdeutschen Bundesländer - noch weit über dem gesamtdeutschen Niveau. Die positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt bewirkte 2006 auch einen leichten Anstieg der Zahl der Erwerbstätigen (+0,6%).

1.3. Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe

Der konjunkturelle Aufschwung in Deutschland führte im Jahr 2006 zu einer unerwartet deutlichen Belebung der Verkehrsnachfrage. Der Straßen- und Schienengüterverkehr wuchs so stark wie seit Jahren nicht mehr. Demgegenüber musste der Binnenschiffsgüterverkehr aufgrund witterungsbedingter Beeinträchtigungen und anderer externer Einflüsse eine schwächere Mengen- und Leistungsentwicklung hinnehmen. Nachdem im Straßengüterverkehr viele Jahre lang lediglich der grenzüberschreitende Verkehr Zuwächse verzeichnen konnte, erreichte das gesamtwirtschaftliche Wachstum im Jahr 2006 auch den Binnenverkehr. Hierbei wirkte sich vor allem die Trendwende im Bereich der Bauwirtschaft - regional allerdings sehr verschieden - aufkommenssteigernd aus.

Die Zulassungsstaaten der ausländischen Lkw auf dem deutschen Autobahnnetz werden angeführt von Polen, gefolgt von den Niederlanden und Tschechien. Nachdem das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen der Marktbeobachtung in den zurückliegenden Jahren vielfach auf die bundesweit schwierige wirtschaftliche Situation des Güterkraftverkehrsgewerbes und auf das Ausscheiden vor allem kleinerer Marktteilnehmer hingewiesen hat, zeigt sich nunmehr eine Umkehr der Entwicklung. In vielen Segmenten des Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehrsmarktes kam es nach jahrelangem Kapazitätsüberhang erstmals zu Engpässen. Aufgrund der Knappheit an Laderaum und des nach wie vor hohen Kostenniveaus erhöhten sich die Beförderungsentgelte seit dem 2. Halbjahr 2006 merklich. Allerdings sind auch hier regional differenzierte Betrachtungen nötig.

Die geänderte Marktlage hat die Nachfrager nach Verkehrsleistungen (Speditionsunternehmen, Unternehmen mit Werkverkehr, Produktions- und Handelsunternehmen) aufgeschreckt und zu einer Neubewertung ihrer Strategie

veranlasst. Zahlreiche Auftraggeber investieren nunmehr wieder in den Aufbau eigener Laderaumkapazitäten im Güterfernverkehr. Hierbei werden nicht nur zusätzliche Lastkraftfahrzeuge beschafft, sondern durch große Marktteilnehmer auch Unternehmen mit eigener Fahrzeugflotte gekauft. Infolge dieser Entwicklung kam es zu einer Trendwende beim Werkverkehr, der erstmals seit Jahren wieder ein deutliches Wachstum verzeichnete.

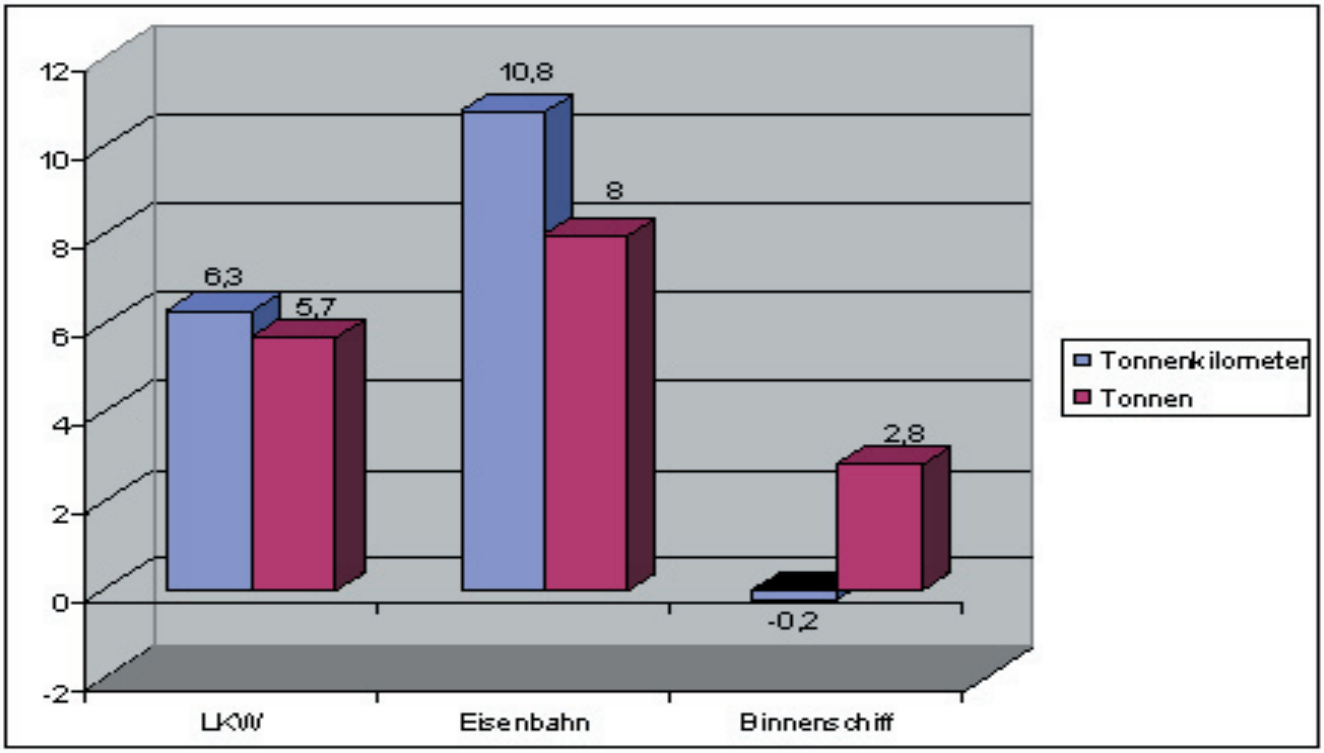
1.3.1. Beförderungsmengen und –leistungen im Straßengüterverkehr

Im Jahr 2006 führte der wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland zu einer unerwartet deutlichen Belebung der Verkehrsnachfrage. Aufgrund dieser Entwicklung kam es insgesamt zu hohen Aufkommens- und Leistungssteigerungen im Güterverkehr. So stieg im Jahr 2006 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 5,7 % auf 3,49 Mrd. t an, nachdem das Aufkommen im Jahr 2005 noch um 0,3 % abgenommen hatte.

Die von den drei Landverkehrsträgern im Jahr 2006 insgesamt erbrachte Beförderungsleistung lag mit 458,7 Mrd. tkm um 6,4 % über derjenigen des Jahres 2005. Im Gesamtjahr 2005 hatte das Leistungswachstum 2,1 % betragen.

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005 um 5,7 % auf 2,90 Mrd. t an. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Jahr 2005 in Höhe von 1,8 % erreichte sie im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs um 6,3 % auf 288,9 Mrd. tkm. Mit diesem Ergebnis erzielte der Straßengüterverkehr das höchste Wachstum seit Mitte der 90er Jahre. Nachdem über Jahre lediglich der grenzüberschreitende Güterverkehr von dem zunehmenden Handel und der verstärkten Arbeitsteilung in Europa profitieren konnte, erreichte das gesamtwirtschaftliche Wachstum aufgrund der konjunkturellen Belebung im Baubereich nun auch den Binnengüterverkehr. Hieran konnte nach vielen Jahren der Werkverkehr ebenfalls wieder partizipieren.

Güterverkehr in Deutschland: Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005 in %



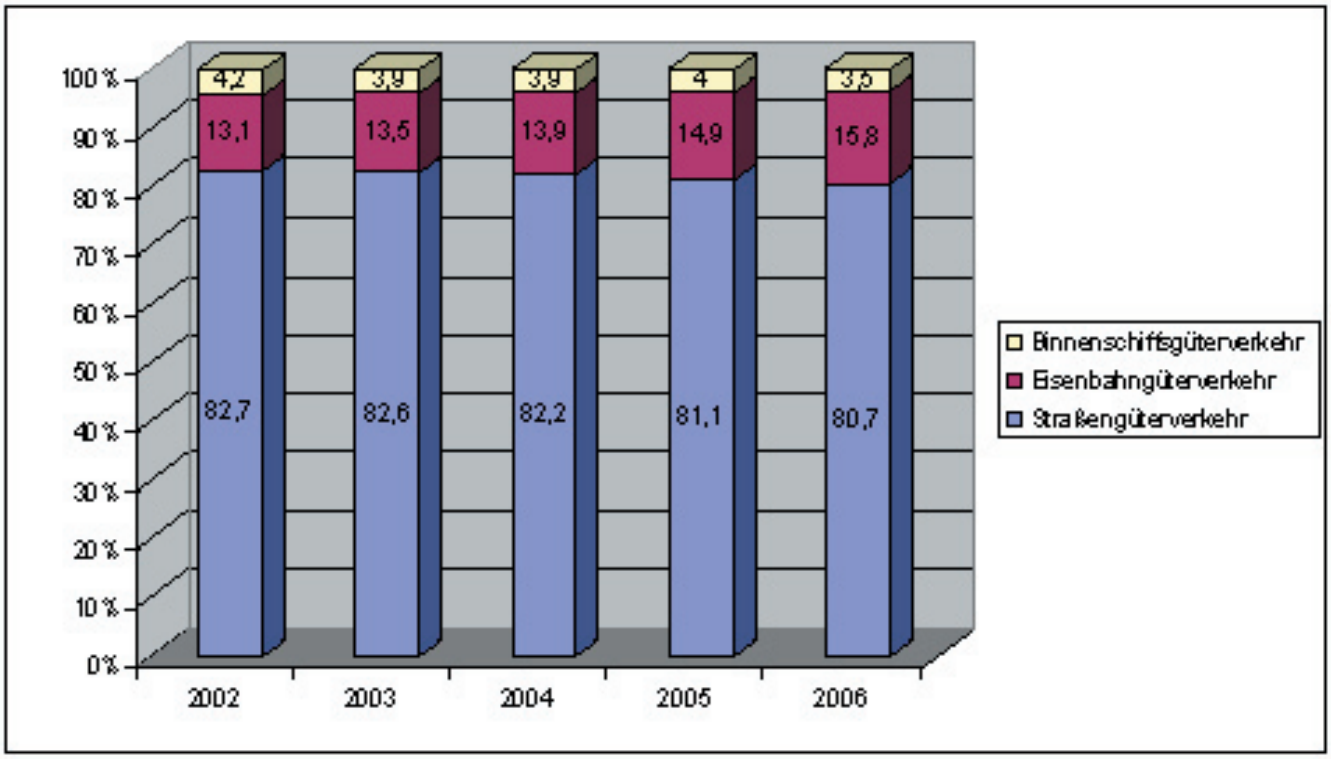
Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 und 4.

Insgesamt verzeichneten im Jahr 2006 alle Güterabteilungen im Vergleich zum Vorjahr Aufkommenszuwächse. Insbesondere die aufkommensstarke Güterabteilung „Steine und Erden“ sowie die Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren einschließlich besondere Transportgüter“ und „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ verbuchten die höchsten absoluten Steigerungen. Der Zuwachs der drei Güterabteilungen allein erreichte damit über 70 % des gesamten Aufkommenswachstums der drei Landverkehrsträger.

Nach den hohen Verlusten in den vergangenen Jahren spiegelt sich in den Güterabteilungen nunmehr die Belebung im Baubereich wider, die vor allem dem Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr zugute kam.

Die Bedeutung der Bauwirtschaft für die Auftragslage im Güterverkehr wird daran deutlich, dass vom gesamten Aufkommen der drei Verkehrsträger ein Anteil in Höhe von über 40 % auf „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ entfällt. Der insgesamt zweitgrößte Güterbereich sind „Fahrzeuge, Maschinen und sonstige Halb- und Fertigwaren“. Dominierender Verkehrsträger in diesem seit Jahren deutlich zunehmenden Güterbereich ist der Straßengüterverkehr mit einem Aufkommensanteil von 83 %. Das Aufkommenswachstum in dieser Güterabteilung war im Jahr 2006 mit spürbaren Anteilsgewinnen der Eisenbahn und des Straßengüterverkehrs verbunden. Die Anteilsgewinne der Eisenbahn beruhen wesentlich auf dem gewachsenen Seehafenhinterlandverkehr sowohl der deutschen als auch der Rheinmündungshäfen.

Anteile der Landesverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Binnengüterverkehr in den Jahren 2002 bis 2006 in %



[1] 2002 bis 2004: Nach Mitteilung des StBA Untererfassung der Eisenbahnverkehrsleistung bezüglich eines Aufkommens von 3,5 - 4 Mio. t. p. a.
2002 bis 2004: ohne Eigengewichte beladener Ladungsträger

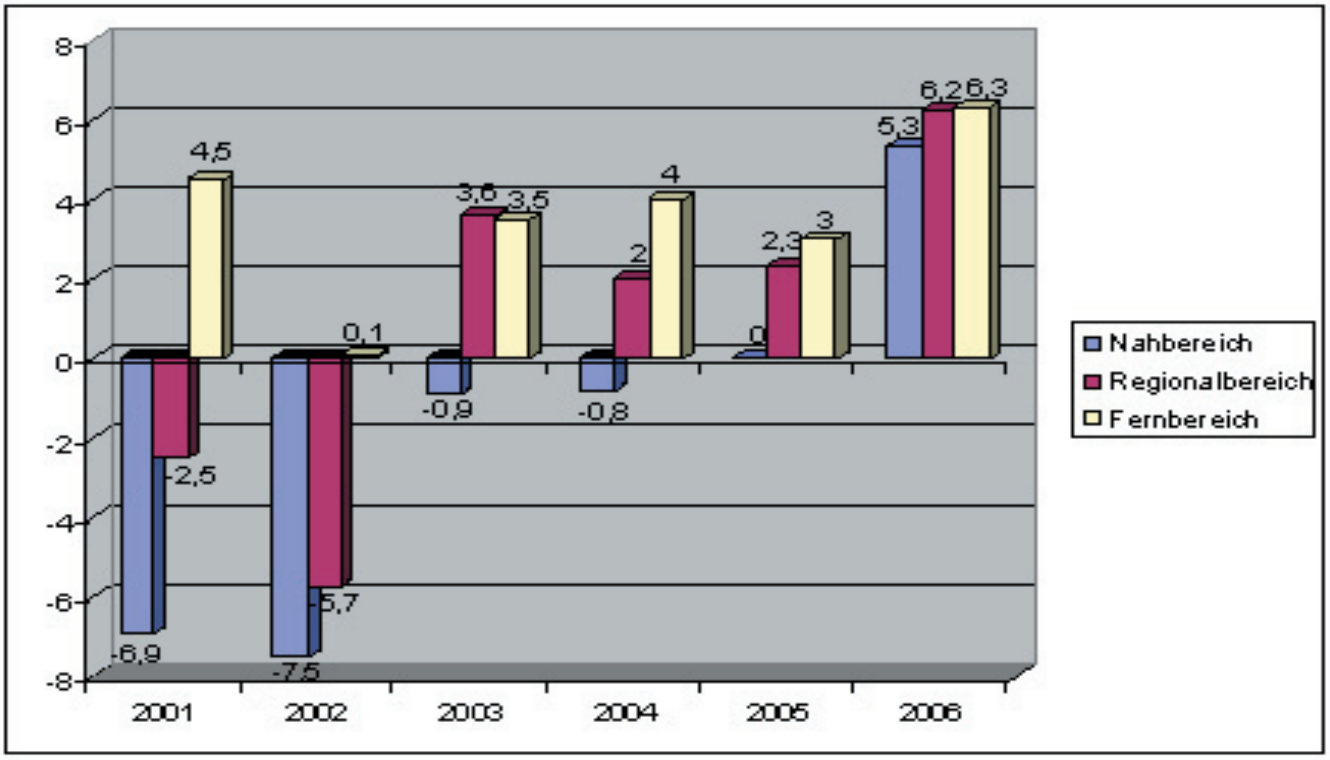
Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr un des Kraftfahrtbundesamtes, Rheie 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Rheihe 2 und 4.

[1] Binnengüterverkehr einschließelich Kabotage mit gebietsfremden Fahrzeugen in Deutschland
(Kabotage im Straßengüterverkehr 2003 bis 2006: Hochrechnung des Bundesamtes für Güterverkehr)

Im Jahr 2006 kam es in allen Entfernungsbereichen zu deutlichen Aufkommenssteigerungen, die den Zuwachs der vorangegangenen Jahre übertrafen. Darüber hinaus zeigte sich im Betrachtungszeitraum anders als in den Vorjahren ein gleich gerichteter Entwicklungsverlauf in den drei Entfernungsbereichen. Erstmals seit vielen Jahren kam es bundesweit im Nahbereich (bis 50 km) zu einem deutlichen Zuwachs.

Dies ist vor allem auf die Trendwende in der Bauwirtschaft zurückzuführen, so dass sich die Mengen- und Leistungszuwächse insbesondere bei den Beförderungen von Steinen und Erden (einschließlich Baustoffe) zeigten. Vor allem der Werkverkehr verzeichnete im Nahbereich mit 6,1 % einen deutlichen Mengenzuwachs, während der gewerbliche Verkehr um rund 4,5 % zunahm.

Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen: Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahr in %



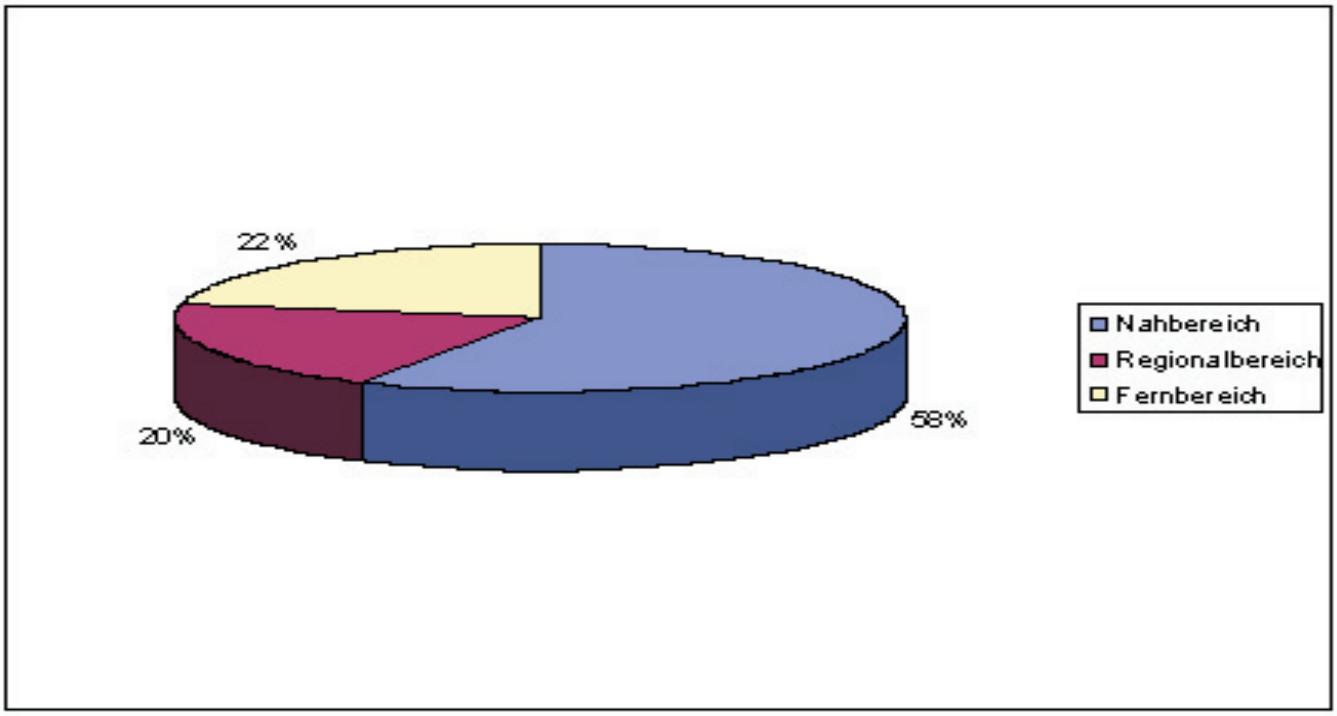
Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Erstmals seit vielen Jahren kam es im **Nahbereich (bis 50 km)** zu einem deutlichen Zuwachs. Dies ist vor allem auf die Trendwende in der Bauwirtschaft zurückzuführen, so dass sich die Mengen- und Leistungszuwächse insbesondere bei den Beförderungen von Steinen und Erden (einschließlich Baustoffe) zeigten. Vor allem der Werkverkehr verzeichnete im Nahbereich mit 6,1 % einen deutlichen Mengenzuwachs, während der gewerbliche Verkehr um rund 4,5 % zunahm.

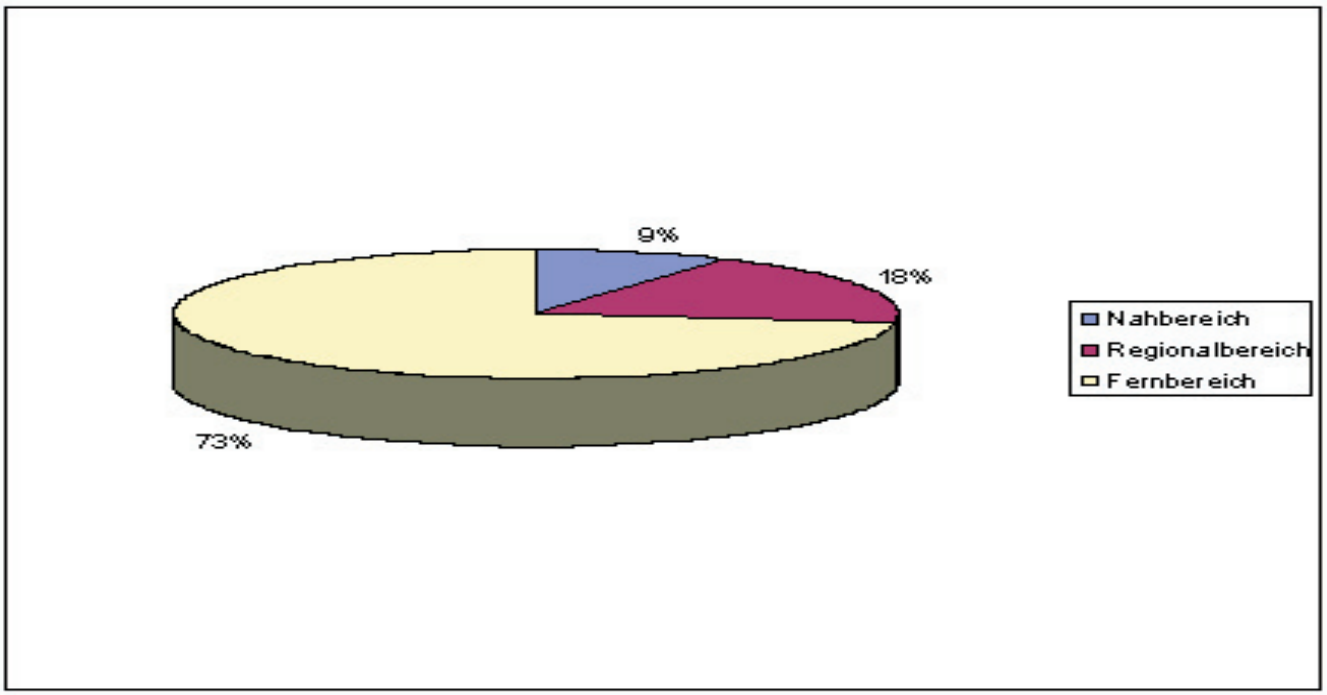
Die Aufkommens- und Leistungszuwächse im **Regionalbereich (51 - 150 km)** sind wie im Nahbereich Folge der allgemeinen konjunkturellen Erholung und der daraus resultierenden Impulse für den Baubereich (Menge: + 6,2 %, Leistung: + 5,7). Daneben sind sie auf zunehmende Änderungen der Gestaltung des Transportablaufs durch die Bildung logistischer Netzwerke (Begegnungs- und Verteilerverkehre) zurückzuführen.

Im **Fernbereich (151 km und mehr)** setzte sich der seit Jahren zu verzeichnende Zuwachs weiter fort (Menge: + 6,3 %, Leistung: + 6,4 %). Die stärksten Zunahmen ergaben sich in der Güterabteilung der Halb- und Fertigwaren.

Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2006 in %



Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2006 in %



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Von der insgesamt im nationalen Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil in Höhe von 73 % an der Verkehrsleistung erzielt.

Der **grenzüberschreitende Straßengüterverkehr,** der - mit Ausnahme eines einmaligen Leistungsrückgangs im Gesamtjahr 2005 - infolge der fortschreitenden Internationalisierung der Warenströme seit Jahren durch ein überdurchschnittliches Wachstum geprägt ist, verzeichnete im Jahr 2006 ebenfalls ein durchgreifendes Mengen- und Leistungswachstum. Die positive Außenhandelsentwicklung führte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zu einer Mengensteigerung um 7,9 % auf 146,0 Mio. t und einer Leistungssteigerung um 9,6 % auf 37,7 Mrd. tkm.

Infolge der Mengen- und Leistungszuwächse der vergangenen Jahre nimmt der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am Gesamtverkehr zu: Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2006 rund 5,0 % (Jahr 2000: 3,2 %) und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Auslandsstreckenanteil) rund 23,3 % (Jahr 2000: 18,9 %) auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Quelle: Toll Collect.

Im Jahr 2006 hat der Versand mit deutschen Lastkraftfahrzeugen um 4,1 % und der Empfang um 13,3 % zugenommen. Deutlich gestiegen ist der Dreiländerverkehr (+ 7,1 %).

1.3.2. Entwicklung der mautpflichtigen Fahrten, Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die statistischen Ergebnisse zum Mautsystem weisen für das Jahr 2006 für Inländer und Gebietsfremde insgesamt 156,7 Mio. mautpflichtige Fahrten auf dem deutschen Autobahnnetz aus. Die bei diesen Fahrten erbrachte Fahrleistung erreichte 25,8 Mrd. Kilometer. Gegenüber dem Jahr 2005 erhöhte sich damit die Anzahl der mautpflichtigen Fahrten um 8,8 %, während die Fahrleistung um 7,9 % wuchs.

Im Vergleich zwischen Inländern und Gebietsfremden wuchs die Anzahl der mautpflichtigen Fahrten der Inländer mit 9,7 % deutlich stärker als die der Gebietsfremden mit 5,7 %. Insgesamt entfielen damit im Jahr 2006 rund 80 % der Fahrten und 67 % der Fahrleistung auf inländische Fahrzeuge gegenüber 20 % der Fahrten und 33 % der Fahrleistungen auf Seiten der gebietsfremden Fahrzeuge. Der große Unterschied zwischen den Anteilen der mautpflichtigen Fahrten und Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge ist darauf zurückzuführen, dass Gebietsfremde in Deutschland regelmäßig im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr über größere Entfernungen tätig sind, während deutsche Unternehmen die Autobahnen bei Beförderungen in allen Entfernungsbereichen benutzen.

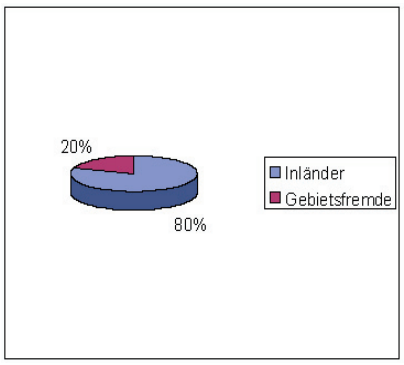
Aus den erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen ergaben sich im Jahr 2006 mit 3,08 Mrd. Euro um 7,4 % höhere Mauteinnahmen für den Bund als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei stiegen die Mautzahlungen der Gebietsfremden mit 9,0 % spürbar stärker als die der Inländer (+ 6,6 %). Wie bei den mautpflichtigen Fahrleistungen entfielen damit etwa zwei Drittel des Mautaufkommens auf Inländer und ein Drittel auf Gebietsfremde.

Anzahl der mautpflichtigen Fahrten, zurückgelegten mautpflichtigen Strecken und Mauteinnahmen - Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005 -

Maut	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderungen absolut	in %
Anzahl der mautpfl. Fahrten				
Inländer	114.230.430	125.272.973	11.042.507	9,7
Gebietsfremde	29.771.828	31.458.752	1.686.924	5,7
Fahrten insgesamt	**144.002.258**	**156.731.689**	**12.729.431**	**8,8**
zurückgelegte mautpflichtige Strecken in km				
Inländer	16.055.710.799	17.280.636.599	1.244.925.800	7,6
Gebietsfremde	7.895.816.036	8.560.991.150	665.175.114	8,4
Strecken in km insgesamt	**23.951.526.835**	**25.841.627.749**	**1.890.100.914**	**7,9**
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in EUR				
Inländer	1.920.995.268	2.047.666.759	126.671.491	6,6
Gebietsfremde	944.895.844	1.030.167.171	85.271.327	9,0
Mauteinnahmen insgesamt	**2.865.891.112**	**3.077.833.930**	**211.942.818**	**7,4**

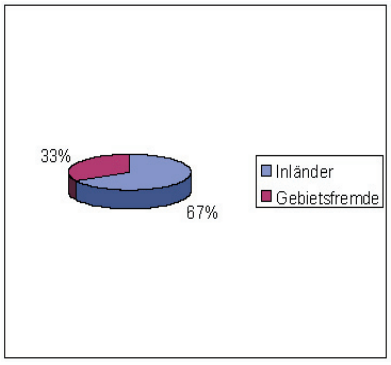
Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Anteile der mautpflichtigen Fahrten



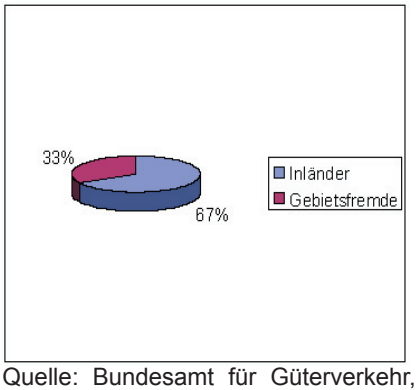
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Anteile der zurückgelegten Strecken



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Anteile der Mauteinnahmen



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

1.3.3. Entwicklung der eingesetzten Kapazität

Im Jahr 2006 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit insgesamt 30,2 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) 4,8 % mehr Kilometer zurückgelegt als im Vorjahr. Dabei steigerte sich die Fahrleistung in allen Entfernungsbereichen: im Fernbereich um 4,6 %, im Regionalbereich um 5,1 % und im Nahbereich um 5,6 %.

Dem langjährigen Trend folgend, hat sich auch im Jahr 2006 der Anteil der Lastkilometer an der insgesamt erbrachten Fahrleistung erhöht und erreichte 80,1 % nach 79,9 % im Jahr 2005. Bei einer um 1,4 Mrd. km gestiegenen Gesamtfahrleistung ist die Anzahl der gefahrenen Leerkilometer nur unterproportional um 0,22 Mrd. km gewachsen (+ 3,8 %). Eine leichte Reduzierung des Leerfahrtenanteils ist in allen Entfernungsbereichen feststellbar. Im Fernbereich liegt der Leerfahrtenanteil bei etwa 10 %. Die statistischen Daten bestätigen die im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnen Erkenntnisse: bei den meisten Unternehmen ist die Möglichkeit, durch eine weitere Verringerung des Leerkilometeranteils Kosten zu senken, nahezu ausgeschöpft. Im Jahr 2006 wurde die Entwicklung der Leerfahrten darüber hinaus vor allem durch das erheblich gestiegene Beförderungsaufkommen und zwei dadurch entstehende gegenläufige Tendenzen geprägt: Ein Teil der Unternehmen konnte den Anteil der Leerfahrten durch das im Jahr 2006 erhöhte Beförderungsaufkommen nochmals verringern. Andere Unternehmen - insbesondere im Bereich Tank- und Silotransporte - mussten, um das deutlich erhöhte Aufkommen ihrer Hauptkunden bei hohem Termindruck befördern zu können, auf zeitintensive Rückladungen verzichten und einen höheren Leerfahrtenanteil in Kauf nehmen.

1.3.4. Entwicklung der Beförderungsentgelte

Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten konnten im Jahr 2006 von der positiven Entwicklung nur bedingt profitieren. Vor allem im Stammkundengeschäft und hier insbesondere bei Großauftraggebern war eine nachhaltige Anhebung der Beförderungsentgelte nur schwer durchzusetzen. Viele Transportunternehmen erreichten bei den Vertragsverhandlungen, dass ihre Kontrakte Dieselpreisgleitklauseln erhielten. Solche Klauseln bedingten in den letzten Monaten des Jahres teilweise negative Preisanpassungen. Demgegenüber wurden höhere Beförderungsentgelte häufig von Neukunden akzeptiert.

Aufgrund der zeitweise ausgeprägten Laderaumknappheit haben sich insbesondere die Beförderungsentgelte im nationalen Straßengüterfernverkehr im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht. Bei einer großen Schwankungsbreite waren im Einzelfall Entgelterhöhungen im zweistelligen Bereich möglich. Insbesondere größere Speditionen ohne eigenen Fuhrpark mussten - um ihre bestehenden längerfristigen Verträge mit Auftraggebern zu erfüllen - Laderaum am Spotmarkt teuer einkaufen, konnten diese höheren Einstandspreise in vielen Fällen aber nicht an ihre Auftraggeber weiterbelasten. Erhebliche Entgeltanstiege waren insbesondere bei Tank- und Silobeförderungen und beim Einsatz anderer Spezialfahrzeuge (z. B. für Schwergut) festzustellen. Im Bereich der Beförderung von Lebensmitteln für den Handel waren dagegen eher unterdurchschnittliche Erhöhungen auf dem Spotmarkt zu beobachten.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs stiegen im Jahr 2006 die Beförderungsentgelte auf vielen Relationen an. Ursache war ein Rückgang des zur Verfügung stehenden Laderaumes im Verkehr zwischen den alten EU-Mitgliedstaaten auf fast allen Relationen. Auch durch Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten konnte dieser Engpass nicht ausgeglichen werden. Letztere sind mittlerweile vielfach ebenfalls an längerfristige Verträge gebunden. Insbesondere bei Beförderungen zwischen Deutschland und Spanien stieg das Entgeltniveau im Tagesgeschäft erheblich an, so dass vermehrt wieder deutsche Transportunternehmen konkurrenzfähig waren.

1.3.5. Entwicklung der Kosten und Erträge

Marktbeobachtungsgesprächen des BAG zufolge verzeichnete im gesamten Jahresverlauf 2006 ein Großteil der gewerblichen Gütertransporteure eine Steigerung ihrer Gesamtkosten gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal. Entscheidend beeinflusst wurde diese Entwicklung primär durch die Kraftstoffkosten. Nachdem die Bezugspreise für herkömmlichen Dieselkraftstoff im Juli 2006 ein neues Höchstniveau erreichten, gaben sie zwar leicht nach und liegen seit September 2006 kontinuierlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahresmonats. Überlagert wurden die bis Januar 2007 nachgebenden Preise jedoch von dem - im Zuge der konjunkturbedingt besseren Fuhrparknutzung - gestiegenen Verbrauch. Hinsichtlich der reinen Preisentwicklung abzugrenzen sind Fuhrparks, die mit Biodieselkraftstoff betrieben werden, da sich dessen erstmalige Teilbesteuerung in Höhe von neun Cent pro Liter seit dem 1. August 2006 auf die Bezugspreise für Biodiesel steigernd ausgewirkt hat. Traditionell einen weiteren bedeutenden Kostenfaktor stellen die Lohn- und Lohnnebenkosten dar.

Die im 2. Halbjahr 2006 extrem gute Auftragslage hatte vielfach zu einer Laderaumknappheit geführt, die zum Teil Fuhrparkerweiterungen nebst dem entsprechenden Mehrbedarf an Fahrpersonal auslöste. Altersbedingtes Ausscheiden aus dem Beruf und Änderungen bei den Sozialvorschriften erhöhten den Bedarf an Kraftfahrern zusätzlich. Verschiedene Gesprächspartner wiesen in diesem Zusammenhang auf einen Mangel an qualifiziertem und zuverlässigem Fahrpersonal insbesondere im Güterfernverkehrsbereich hin. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich ein differenziertes Bild bei der Fahrpersonalsituation im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe. Ferner wiesen Transportunternehmen auf preiserhöhungsbedingt gestiegene Reparatur- und Ersatzteilkosten sowie Versicherungsprämien hin. Zunehmend belasten höhere Fahrzeugpreise und Fahrzeugbeschaffungskosten, insbesondere für Euro V-Fahrzeuge, die Kostenseite.
Im Jahresverlauf 2006 hat sich die Ertragslage des Transportgewerbes zweigeteilt entwickelt: Das 1. Halbjahr 2006 war dadurch geprägt, dass ein Großteil der in die BAG-Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen noch keine Verbesserung ihrer Ertragslage im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum erwirtschaften konnte. Trotz des vielfach bereits deutlich verbesserten Güteraufkommens verhinderten dies vor allem die auf ein neues Höchstniveau gestiegenen Kraftstoffkosten, für die wegen des hohen in- und ausländischen Wettbewerbsdrucks vielfach noch keine adäquaten Entgelterhöhungen vereinbart werden konnten, um sie in vollem Umfang zu kompensieren.

Die sich ab dem 2. Quartal 2006 häufenden Meldungen über Laderaumengpässe in verschiedenen Segmenten konnten Transportunternehmen, die an feste Verträge gebunden waren, in der Regel noch nicht in Entgelterhöhungen ummünzen. Vom Laderaummangel profitierten dagegen vor allem jene Beförderer, die auf dem Spotmarkt angebotene Ladungen transportierten oder die neue Kunden mit besseren Entgelten akquirieren konnten. Im 2. Halbjahr 2006 gewann der Anteil derjenigen in die Marktbeobachtung des BAG einbezogenen Transportunternehmen, die eine Verbesserung ihrer Ertragslage erzielen konnten, an Breite. Die meisten dieser Unternehmen führten dies explizit auf ihr im Rahmen einer stetigen Konjunkturverbesserung nachhaltig gestiegenes Güteraufkommen und eine verbesserte Kapazitätsnutzung ihres Fuhrparks zurück. Entscheidend für die Ertragsverbesserung war der wachsende Laderaummangel. Neben den Beförderern, die auf dem Spotmarkt angebotene Ladungen zu deutlich höheren Entgelten übernahmen oder zusätzliche Auftraggeber / Kunden mit höheren Entgelten akquirierten, kamen zunehmend auch vertragsgebundene Transportdienstleister im Rahmen von anstehenden Vertragserneuerungen zum Zuge. Einige nutzten die Gunst der Marktentwicklung, ihre Kunden- und Sendungsstrukturen zu verbessern, indem sie sich von unrentablen Verkehren trennten. Tendenziell verbesserte sich die Stimmung des Transportgewerbes im 2. Halbjahr 2006. Noch ausstehen-

de Vertragsverhandlungen führten jedoch zum Ergebnis, dass sich bei einem großen Anteil der in die BAG-Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Transporteure die Ertragslage im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr noch nicht verbessert hat.

1.3.6. Entwicklung der Investitionen

Begünstigt durch die ausnehmend gute Entwicklung der Auftragslage zog die Investitionstätigkeit im 1. Halbjahr 2006 an und erreichte aufgrund des wesentlich unterstützenden Sondereffektes, neue Lastkraftfahrzeuge noch vor Inkrafttreten der Einbaupflicht für digitale Kontrollgeräte anzumelden, im Frühjahr einen Höhepunkt. Im 3. Quartal 2006 ließ die Investitionstätigkeit in den Fuhrpark trotz der hohen Nachfrage nach Laderaum und des entsprechenden Laderaummangels deutlich nach. Grund war nicht nur der vorgenannte technische Vorzieheffekt, sondern auch eine abwartende Haltung des Transportgewerbes, ob sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen stabil verbesserten. Seit dem 4. Quartal 2006 ist bedingt durch den nachhaltig guten Konjunkturverlauf wieder ein Anziehen der Fuhrparkinvestitionen zu beobachten.

Bei den Fahrzeugarten wurden oftmals Spezialfahrzeuge geordert, um spezielle Transportbedürfnisse der Kundschaft zu erfüllen und diese an sich zu binden. Bei Ersatzbeschaffungen hält der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks bei möglichst großem Ladevolumen weiter an. Interesse bekundeten Transporteure an den in der Diskussion befindlichen volumenoptimierten Euro-Kombis mit über 25 Metern Zuglänge für dafür geeignete Verkehre und Strecken - viele Gesprächspartner wandten sich jedoch gegen eine derartige Entwicklung.

1.3.7. Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen

Im Jahr 2006 ebbte die Insolvenzwelle bei Unternehmen in Deutschland in fast allen Wirtschaftsbereichen ab. Die Anzahl der Insolvenzverfahren nahm gegenüber dem Vorjahr um 18 % auf 30.357 Verfahren ab. Auch im Güterverkehrsgewerbe war die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vergleich zum Jahr 2006 rückläufig: bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag sie mit 785 Insolvenzverfahren um 15 % unter dem Wert des Vorjahres.

Im Straßengüterverkehrsgewerbe besteht jedoch immer noch eine erhöhte Insolvenzwahrscheinlichkeit im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen. Dies zeigen Aussagen von Wirtschaftsinformationsdiensten, nach denen die Bonität der Unternehmen in diesem Bereich weiterhin am niedrigsten von allen Branchen eingeschätzt wird und dementsprechend Kredite für größere Investitionen für die Unternehmen im Vergleich zu anderen Branchen relativ schwierig zu erhalten sind.

Insgesamt waren im Jahr 2006 bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs und bei Speditionen rund 7.200 Beschäftigte von den eingeleiteten Insolvenzverfahren betroffen. Dies waren ca. 6 % der von Insolvenzverfahren betroffenen Beschäftigten aller Wirtschaftsbereiche.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Für den Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ weist die Statistik für das Jahr 2006 bei Betrieben mit größerer Bedeutung zwar weiterhin einen negativen Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung / Anmeldungen und Betriebsaufgaben / Abmeldungen in den Handels- und Gewerberegistern) aus. Dieser ist jedoch bei weitem nicht mehr so stark ausgeprägt wie im Jahr 2005. Bei den Kleinunternehmen ist der Gründungssaldo bereits leicht positiv. Insgesamt standen im Betrachtungszeitraum 13.043 Neugründungen / Anmeldungen 13.095 Betriebsaufgaben / Abmeldungen gegenüber. Bei beiden Unternehmensgrößen-Kategorien ging gegenüber dem Jahr 2005 die Anzahl der Betriebsaufgaben / Abmeldungen deutlich zurück. Dies bestätigen auch Aussagen von im Rahmen der BAG-Marktbeobachtung besuchten Speditionen, die nach

einer Marktbereinigungsphase in den Vorjahren im Jahr 2006 relativ wenige Geschäftsaufgaben bei ihren Subunternehmern feststellten. Wegen des Laderaummangels hatten Speditionen ohne eigenen Fuhrpark ein Interesse daran, kleinere Transportunternehmen im Markt zu halten.

1.3.8. Busgewerbe mit anhaltenden Wettbewerbsnachteilen gegenüber Bahn und Billigfliegern

Mehr als die Hälfte der deutschen Busunternehmen stufte das vergangene bustouristische Geschäftsjahr als befriedigend ein. 23 % der Unternehmen befanden es für gut; rund 14 % bewerteten das Geschäftsjahr als schlecht. Gegenüber 2005 ist das Ergebnis damit leicht positiv, wie eine Umfrage des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) ergab, deren Ergebnisse Anfang 2007 veröffentlicht wurden.
Danach haben sich auch die Umsätze verbessert. Mehr als 43 % der befragten Unternehmen erzielten Zuwächse. Allerdings konnten davon nur knapp 26 % auch den Gewinn steigern. Steigende Energiepreise und Nebenkosten verhinderten ein positiveres Abschneiden. Immerhin verzeichneten nur noch 27,5 % Gewinnrückgänge, das sind knapp 30 % weniger Unternehmen als 2005.
Eindeutig belegbar ist der Trend hin zu Kurz- und Mehrfachreisen. Damit wird die These vieler Trendforscher bestätigt, wonach der einmalige Jahresurlaub von zwei bis drei Wochen zugunsten von mehreren Kurzurlauben mit bis zu fünf Tagen an Bedeutung verliert. Nach wie vor reisen Deutschlands Bürger mit dem Bus am liebsten im eigenen Land, wie die Umfrage ebenfalls belegt.

Als anhaltend problematisch sind die Wettbewerbsverzerrungen zwischen dem Verkehrsmittel Bus und den Wettbewerbern Bahn und Billigflieger im Bereich Mehrwert- und Mineralölsteuer zu beurteilen. Unter wirtschaftlichen wie ökologischen Gesichtspunkten erscheint es nicht mehr zeitgemäß, die bei diesen Verkehrsträgern bestehenden Vorteile länger aufrecht zu erhalten.

Weiterhin angespannt bleibt die Situation im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Zwar stieg die Zahl der Unternehmen um mehr als sechs Prozent, die von einer guten Geschäftsentwicklung sprechen, allerdings sind dies insgesamt nur 17,2 Prozent aller befragten Unternehmen. Mehr als 57 Prozent der Unternehmen attestierten dem abgelaufenen Jahr eine befriedigende Geschäftslage. Jedes vierte Unternehmen stuft hingegen das vergangene Jahr als schlecht ein.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe

2.1. Europäisches Recht

Gerade im Berichtsjahr 2006 wurde auch für das Güter- und Personenverkehrsgewerbe spürbar, dass immer größere Rechtsetzungskompetenzen von der Europäischen Union übernommen werden. In nahezu allen relevanten Regelungsbereichen für das Verkehrsgewerbe dominieren inzwischen Vorgaben der EU. Die gilt für den Berufszugang, das Arbeits- und Sozial, wie auch das Umweltrecht.

Im Rahmen eines Konsultationsverfahrens wurden 2006 die bestehenden **Regelungen zum Zugang des Berufs des Güter- und Personenverkehrsunternehmers** einer Überprüfung unterzogen, in dessen Ergebnis eine Anpassung der geltenden Bestimmungen vorgenommen werden soll. Allerdings war im vergangenen Jahr noch nicht abschätzbar, in welchem zeitlichen Rahmen diese Anpassungen abgeschlossen werden.

Einem im Februar 2006 von der EU-Kommission vorgelegten **Verordnungsvorschlag zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette** zufolge sollen auf Basis von einheitlichen Regelungen der innereuropäische, der nationale und der regionale Gütertransport vor terroristischen Angriffen und vor Missbrauch durch Terroristen geschützt werden. Nach den Vorstellungen der EU-Kommission soll hierzu in den einzelnen Mitgliedstaaten ein System zur Zertifizierung von Transport- und Logistikunternehmen als sogenanntes „Zuverlässiges Unternehmen“ eingeführt werden.

Nach übereinstimmender Auffassung sowohl der verladenden als auch der Transportwirtschaft führt das vorgesehene System in der Praxis nicht einmal ansatzweise zu verbesserter Sicherheit, wohl aber zu einem erheblichen Mehr an Bürokratie und zu nicht hinnehmbaren Kosten. Ersten Schätzungen zufolge würden Transportunternehmen mit bis zu 250 Mitarbeitern bei Wirksamwerden der Verordnung mit EUR 135.000,- im ersten und EUR 131.000,- in jedem Folgejahr belastet. Die vorgesehenen Maßnahmen zur angeblichen Verbesserung der Sicherheit – von denen zahlreiche ohnehin bereits verwirklicht sind, was keiner zusätzlichen Zertifizierung bedarf – würden bei Umsetzung die gesamte Beförderungskette bis zum selbstfahrenden Unternehmer betreffen.

Doch nicht nur national ist der Verordnungsvorschlag auf Widerstand gestoßen, relativ schnell zeichnete sich ab, dass der Verordnungsentwurf im EU-Ministerrat zurückgewiesen würde.

Die EU-Verkehrsminister haben am 27. März 2006 in Brüssel mehrheitlich eine **neue Mautrichtlinie** bestätigt. Da das Europäische Parlament bereits für die Neufassung der Eurovignetten-Richtlinie 1999/62 votiert hatte, konnte das Mautgesetz verabschiedet werden. Es wird ab 2008 angewendet.

Dann können EU-Staaten streckenbezogene Wegegebühren für LKW über zwölf Tonnen erheben. Ab 2012 werden Kleinlaster ab mehr als 3,5 Tonnen einbezogen. Die Direktive gilt auch für Busse mit mehr als acht Fahrgastsitzen. Die Wegegebühr ist nicht auf das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) beschränkt.

Sie darf auch erhoben werden auf parallel dazu verlaufenden Straßen, die als Ausweichrouten dienen könnten. Variiert werden kann sie nach Verkehrsdichte, Tages- oder Jahreszeit.

Eine Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Verkehrssektor wird nicht vorgeschrieben, sondern nur empfohlen. In ökologisch sensiblen Bergregionen sind Mautzuschläge erlaubt, mit denen Projekte für alle Transportmodi querfinanziert werden dürfen.

Quelle: bdo-Homepage.

Die EU-Verkehrsministerkonferenz einigte sich Anfang Juni 2006 auf einen Kompromiss für eine **zukünftige Nahverkehrsordnung im Personenverkehr.** Dieser Kompromiss, dem ein sechsjähriges Ringen vorausging, soll ab dem Jahr 2022 einheitliche europäische Standards bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen mit Bus-, Bahn-, Straßenbahn- und U-Bahn-Linien einführen.

Mit dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz wurde die zweite Beratungsrunde im Europäischen Parlament eröffnet. Bis zum Schluss hatte der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) mit dem Bundeswirtschaftsministerium sowie dem Bundesverkehrsministerium über die Verordnung verhandelt. Folgende Eckpunkte sind in die neue Verordnung aufgenommen worden:

1. Keine Vorgabe des sog. Besteller-Ersteller Prinzipes. Damit ist eine ganz wesentliche Forderung des privaten Busgewerbes erfüllt, da die Verordnung den gewerberechtlichen Ansatz des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) akzeptiert und unternehmensinitiierte Verkehre weiterhin ermöglicht. Bei zukünftigen gesetzgeberischen Entscheidungen im Bereich des PBefG wird dieser Umstand eine erhebliche Rolle spielen.

2. Rein kommerzielle Verkehre (dann wenn keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen damit verknüpft sind oder Ausgleichsleistungen gewährt werden) sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen.

3. In der Verantwortung der Mitgliedstaaten liegt es, Ausgleichsleistungen für Schülerverkehre oder Schwerbehinderte aus dem Anwendungsbereich der Verordnung zu nehmen. Damit wurde eine weitere Forderung der privaten Busunternehmer erfüllt. Dagegen steht eine Notifizierungspflicht, also eine Anzeigepflicht, für diese Fälle.

4. Unterauftragsvergaben sind auch weiterhin zu ermöglichen.

5. Unabhängig von der sog. „Inhouse-Vergabe“ sollen Direktvergaben bei einem Jahreswert von unter 1 Million Euro oder 300.000 km möglich sein. Nach massivem Einspruch des bdo konnte erreicht werden, dass die Grenzwerte für kleine Unternehmen angehoben wurden. Danach soll eine Direktvergabe möglich sein, wenn diese Unternehmen über nicht mehr als 20 Fahrzeuge verfügen, der Jahresauftragswert nicht 1,7 Millionen Euro übersteigt oder der Schwellenwert nicht 500.000 km übersteigt.

6. Inhousegeschützten kommunalen Unternehmen wird es untersagt, außerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches in den Wettbewerb zu gehen. Damit wurde ebenfalls eine wesentliche Forderung des bdo erfüllt.

Entscheidungen mit erheblichen Auswirkungen auf das Verkehrsgewerbe wurde auf europäischer Ebene auch auf dem Gebiet der **Sozialvorschriften** getroffen. Nachdem Ende Februar im Vermittlungsverfahren zwischen dem EU-Parlament und der EU-Kommission der Beschluss über die Einführung des digitalen Kontrollgeräts und die Änderung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften gefallen war, wurde am 11.04.2006 die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung

der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht. Entsprechend dem Beschluss der EU-Gremien traten die **Bestimmungen zum digitalen Kontrollgerät** 20 Tage nach Veröffentlichung, d. h. zum 01. Mai 2006, in Kraft. Ab diesem Tag erstmals in Verkehr kommende, ausrüstungspflichtige LKW und Busse mußten mit dem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sein. Die Neuregelungen der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen traten ein Jahr nach Veröffentlichung, also zum 11.04.2007, in Kraft.

Quelle: Siemens VDO.

Mit den im Berichtsjahr wirksam gewordenen Neuregelungen einher ging auch eine Änderung der Mitführungspflicht der Lenkzeitnachweise für Fahrzeuge mit analogen Kontrollgeräten. Während zuvor galt, dass der Fahrer die Schaublätter für die laufende Woche sowie in jedem Fall das Schaublatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist jederzeit den Kontrollbeamten vorlegen muss, wurde dieser Zeitraum mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes erweitert. Nunmehr gilt, die Schaublätter für die laufende Woche und die vom Fahrer in den vorausgegangenen 15 Tagen verwendeten Schaublätter mitzuführen. Ab Januar 2008 wird der nachweispflichtige Zeitraum auf die laufende Woche und die vorausgegangenen 28 Tage erweitert.

Im Personenbeförderungsgewerbe wurde heftig kritisiert, dass mit der Änderung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften die sogenannte **12-Tage-Regelung** im Gelegenheitsverkehr gestrichen wurde. Diese ermöglichte es bislang, Fahrer im Reiseverkehr über einen Zeitraum von bis zu 12 Tagen einsetzen zu können, ehe eine vollständige Wochenruhezeit einzulegen war. Trotz aller Bemühungen der nationalen und europäischen Spitzenverbände gelang es nicht, diese Verschlechterung der Rahmenbedingungen für die Busunternehmer abzuwenden.

Änderungen mit Auswirkungen auf das Verkehrsgewerbe gab es auch im Umweltrecht. Ab 2010 sollen neue **Grenzwerte für Feinstaub** gelten. Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments stimmte im Berichtsjahr mit breiter Mehrheit für einen Kompromiss, der von 2010 an strengere Jahresgrenzwerte für größere Feinstaub-Partikel vorsieht. Zugleich soll es mehr Spielraum bei der Einhaltung der umstrittenen Tagesgrenzwerte geben. Die Überschreitung der Tagesgrenzwerte ist vor allem auf meteorologische und geographische Umstände zurückzuführen. Deshalb ist es sinnvoll, die Tage, an denen der Grenzwert überschritten werden darf, von 35 unter bestimmten Bedingungen auf 55 zu erweitern. Für die kleinsten Partikel gilt laut Beschluss des Ausschusses von 2010 an zunächst ein Zielwert, der erst fünf Jahre später zum Grenzwert wird. Diese so genannten PM 2,5-Partikel sind Expertenmeinung am gefährlichsten für die Gesundheit.

Mit der am 12.07.2006 erfolgten Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union konnte ferner die neue **EG-Verordnung über die Verbringung von Abfällen** in Kraft treten. Die neue Verordnung gibt den Mitgliedstaaten der EU die Möglichkeit, den Export von Abfällen zu verhindern, wenn die nationalen hohen Entsorgungsstandards durch niedrigere Anforderungen im Ausland unterlaufen werden sollen. Außerdem besteht nach Einschätzung des Bundesumweltministeriums nun Planungssicherheit für den Restmüll aus privaten Haushalten, da er nicht mehr dem freien Warenverkehr unterliegt.

Mit der neuen Verordnung wird der Schutz nationaler ökologischer Entsorgungsstandards weiterentwickelt. Deutsche Behörden können so zum Beispiel verhindern, dass hoch belastetes Altholz aus Deutschland im Ausland zu Spanplatten verarbeitet wird und als Kleiderschrank

nach Deutschland zurückkommt. Darüber hinaus können Abfallexporte verhindert werden, wenn die geplante Verwertung nicht europäischen Standards entspricht.

Die neue Verordnung stärkt auch die so genannte Hausmüllautarkie: Exporte von gemischten Siedlungsabfällen aus privaten Haushaltungen (Restmüll) können von den Behörden künftig verhindert werden, unabhängig davon, ob die Abfälle beseitigt oder verwertet werden sollen. Diese Bestimmung basiert auf einem deutschen Vorschlag. Die Verordnung, die in den Mitgliedstaaten unmittelbar geltendes Recht ist, ist entsprechend ihrer Übergangsbestimmungen ein Jahr nach der Veröffentlichung, also ab Mitte 2007, anzuwenden.

Im Bereich des Straßenverkehrsrechts plant die EU-Kommission, die **Ausrüstungsverpflichtung mit Weitwinkelspiegeln** zur weiteren Verminderung des toten Winkels an LKW über 3,5 t, die bereits für Neufahrzeuge gilt, auch auf bereits zugelassene Fahrzeuge auszudehnen. Die Regelung, die von der EU-Kommission im vergangenen Jahr initiiert wurde, soll zehn Jahre rückwirkend gelten. Bei angestrebten Inkrafttreten der Regelung im Jahr 2008 hätte dies zur Folge, dass alle ab 1998 erstmals zugelassenen LKW davon betroffen wären. Nach Angaben der EU-Kommission liegen die Ausrüstungskosten bei 100 – 150 Euro je Fahrzeug. In gewissem Unfang würden den nationalen Behörden jedoch Spielräume zugelassen, hieß es aus Brüssel dazu weiter.

2.2. Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Uneingelöst blieb auch im zweiten Jahr nach Einführung der LKW-Maut in Deutschland die sogenannte **Harmonisierungszusage** der Bundesregierung. Danach sollte das deutsche Güterkraftverkehrgewerbe um jährlich 600 Mio. EUR entlastet werden, um den Prozeß der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehrsmarkt in Gang zu setzen. Das Bundeskabinett hat am 26.07.2006 zwar den vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Entwurf eines **Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften beschlossen**. Doch damit sollen deutsche Fuhrunternehmen lediglich um 250 Millionen Euro steuerlich entlastet werden. Dem Gesetzentwurf zufolge sollen Deutsche Transportunternehmen mit einer Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer um 150 Millionen Euro entlastet werden. Da den Ländern dadurch Steuereinnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer entgehen, werden die Einnahmeausfälle in Höhe von 150 Millionen Euro aus dem Mautaufkommen gegenfinanziert. Das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) sollte entsprechend angepasst werden. Zugleich wurde ein Förderprogramm in Höhe von 100 Millionen Euro pro Jahr für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher schwerer Lkw entworfen. Verbunden mit der Neuregelung wird eine Anhebung des durchschnittlichen Mautsatzes um 1,1 Cent von 12,4 Cent/km auf durchschnittlich 13,5 Cent/km vorgenommen.

Seitens des Transportgewerbes stieß das Vorhaben dennoch auf Kritik! Einerseits war die Politik noch immer weit entfernt von den zugesagten 600 Mio. Harmonisierungsvolumen, die die Einführung der LKW-Maut begleiten sollten, andererseits sollte es sich beim erwähnten Förderprogramm für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge nicht um tatsächliche Investitionsförderung, sondern nur um ein ohnehin bereits verfügbares KfW-Kredit-Programm mit besonders günstigen Zinsen handeln, das zudem lediglich die Mehrkosten bei Umweltinvestitionen begünstigt. Darüber hinaus kämen nur Unternehmen in den Genuß der Förderung, die Fahrzeuge kaufen. Transportunternehmen, die leasen oder mieten, hätten davon keinerlei Vorteile. Da viele Unternehmen im Zusammenhang mit der Einführung des digitalen Kontrollgeräts Ende 2005/Anfang 2006 investiert hatten, war zu befürchten, daß dort in absehbarer Zeit keine nennenswerten Investitionen anstehen. Der von der Bundesregierung veranschlagte Umfang des Förderprogramms von 100 Mio. EUR erschien insofern als sehr optimistisch geschätzt. Lediglich die Senkung der Kfz-Steuer wäre also ein Harmonisierungsschritt, dessen Vorteil

durch die vorgesehene Mauterhöhung im Regelfall nicht nur neutralisiert würde, sondern zu tatsächlichen Mehrbelastungen führt.

Nach den bislang bereits gelten Bestimmungen galten seit dem 01.10.2006 neue Mauttarife auf allen deutschen Autobahnen.

Mauttarife bis 30.09.06:

	bis zu 3 Achsen	4 Achsen und mehr
Euro 0, 1	€ 0,13 / km	€ 0,14 / km
Euro 2, 3	€ 0,11 / km	€ 0,12 / km
Euro 4, 5	€ 0,09 / km	€ 0,10 / km

Quelle: Toll Collect, Kontriollbrücke.

Mauttarife ab 01.10.06 bis 30.09.09:

	bis zu 3 Achsen	4 Achsen und mehr
Euro 0, 1, 2	€ 0,13 / km	€ 0,14 / km
Euro 3, 4	€ 0,11 / km	€ 0,12 / km
Euro 5 +	€ 0,09 / km	€ 0,10 / km

Ferner wurden im Zusammenhang mit sogenannten Mautausweichverkehren in einigen Bundesländern erste Bundesstraßen für den LKW-Durchgangsverkehr gesperrt. Besonders die hessische Landesregierung verhängte Fahrverbote, was im Transportgewerbe auf heftige Kritik stieß. Infolge der Sperrungen waren Ausweichfahrten von z. T. mehr als 100 km vonnöten, was angesichts der aufflammenden Klimadiskussion die Kritik verstärkte.

Zu Unsicherheiten im Gewerbe haben auch die zum 01.01.2006 wirksam gewordenen neuen europäischen **Lebens- und Futtermittelhygieneverordnungen in** Bezug auf die dort verankerte Registrierungspflicht geführt. Güterkraftverkehrsunternehmen, die Lebens- und/oder Futtermittel befördern, müssen sich den nunmehr geltenden Bestimmungen zufolge amtlich registrieren lassen. Die Zuständigkeit für die Registrierung liegt bei den Bundesländern. Allerdings verlief der Registrierungsprozeß aufgrund verschiedener noch offener Zuständigkeitsfragen bei den zuständigen Behörden nicht reibungslos.

Mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften und arbeitszeitrechtlicher Vorschriften für Fahrpersonal, veröffentlicht am 14.08.2006 im Bundesgesetzblatt, wurden folgende Neuregelungen wirksam:

Antragsteller auf PBefG-Genehmigungen und die von ihnen mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmer müssen ihren Betriebssitz oder ihre Niederlassung im Sinne des Handelsrechts im Inland, d. h. in Deutschland haben. Dies ist ein außerordentlicher Erfolg der Verbandsarbeit von bdo und Landesverbänden, der gegen starke Widerstände errungen wurde. Mit dieser Regelung wird verhindert, dass Unternehmen aus Kostengründen im Ausland angesiedelten Standort ohne Betriebssitz in Deutschland und zu den Kosten ihres eigenen Landes im deutschen Personenverkehr tätig werden.

Verlängert wurde zudem die längstmögliche Genehmigungsdauer für eine Gelegenheitsverkehrsgenehmigung. Diese beträgt nunmehr fünf Jahre anstelle der bislang vier Jahre.
Neu geregelt wurde für den Gelegenheitsverkehr, dass der Nachweis auch durch die Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3 der Verordnung EWG Nr. 684/92 oder durch eine beglaubigte

Kopie der Gemeinschaftslizenz nachgewiesen werden kann. Dies ist vor allem für die Unternehmen eine wesentliche Erleichterung, die grenzüberschreitende touristische Verkehre durchführen und dafür künftig (ab 1. September 2007 in Kraft treten) nur noch die EU-Lizenz benötigen.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Das Bundeskabinett hat Ende Mai 2006 die **Verordnung zur Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge (Kennzeichnungsverordnung)** beschlossen. Mit der Verordnung wird die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen nach der Höhe ihrer Partikelemission bundesweit einheitlich geregelt. Außerdem wird ein Verkehrszeichen eingeführt, das die örtlichen Behörden zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aufstellen können.

Durch Plaketten gekennzeichnete Kraftfahrzeuge können von Verkehrsbeschränkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen oder Feinstaub, über die auf Länderebene entschieden wird, ganz oder teilweise ausgenommen werden. Gekennzeichnet werden Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Busse von Euro 2 bis Euro 4 (Pkw) und Euro II bis Euro V (Lkw, Busse) nach den von den Fahrzeugen eingehaltenen europäischen Grenzwertstufen.

Durch erfolgreiche Nachrüstung des Fahrzeugs können Autofahrer die Eingruppierung in eine bessere Schadstoffgruppe erreichen.

Zum 1. Juli 2006 wurde auch die **Ferienreiseverordnung** geändert. Auf einigen Autobahnabschnitten wurde das bislang geltende Samstagsfahrverbot für schwere Lkw aufgehoben. Hintergrund der Änderung war der Wille, durch bislang geltende Fahrverbote auf bestimmten Strecken eventuelle Mautausweichverkehre nicht zu begünstigen.

Einen gänzlich anderen Anlaß hatte die Änderung der Bestimmungen des Feiertagsfahrverbots für LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und für Anhänger hinter LKW am 31. Oktober (Reformationstag) in den betroffenen Bundesländern. Für die Jahre 2005-2009 gelten auf bestimmten Autobahnstrecken in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ohnehin generelle Ausnahmegenehmigungen. Demnach war und sind Fahrten von und nach Berlin von dem in den umliegenden Bundesländern an diesem Tag geltenden Fahrverbot nach § 30 Abs. 3 StVO freigestellt.

Auf Antrag der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg, der auch die Innung angehört, wurde die allgemeine Ausnahmegenehmigung im Hinblick auf die Funktion der im Berliner Umland angesiedelten Güterverkehrszentren im Berichtsjahr auf folgende Bundesstraßen erweitert:

- B 5 zwischen dem GVZ Wustermark und der Landegrenze Berlin
- B 101 zwischen dem GVZ Großbeeren und der Landesgrenze Berlin

Schadstoffgruppe	**1**	**2**	**3**	**4**
Plakette	keine Plakette			
Anforderungen für **Diesel**	Euro 1 oder schlechter	Euro 2 oder Euro 1 + Partikelfilter	Euro 3 oder Euro 2 + Partikelfilter	Euro 4 oder Euro 3 + Partikelfilter

- Landesstraße 38 vom GVZ Freienbrink zur BAB 10, BAB 10 zwischen den Anschlussstellen Freienbrink und Berlin-Hellersdorf und B 1/ B 5 zwischen der Anschlussstelle Berlin-Hellersdorf und Landesgrenze Berlin.

2006 entflammte die Diskussion um die Zulassung sogenannter **Gigaliner oder Euro-Combis.** Dabei handelt es sich um LKW-Kombinationen mit bis zu 25 m Länge und angestrebten 60 t zGG. Während die verladende Wirtschaft die Zulassung der Fahrzeugkombinationen favorisiert, stieß das Vorhaben in Politik und Transportwirtschaft eher auf Skepsis. Die Bundesanstalt für Straßenwesen wurde mit einer Untersuchung über die voraussichtlichen Folgen des Einsatzes derartiger Fahrzeuge für die Infrastruktur beauftragt, deren Ergebnisse im Berichtsjahr jedoch nicht mehr vorgelegt wurden. Dennoch begünstigten einige Bundesländer diesen Fahrzeugeinsatz durch Erteilung entsprechender Ausnahmegenehmigungen.

Eine wichtige straßenverkehrsrechtliche Änderung gelang 2006 im Bereich des Personenverkehrs. Bundestag und Bundesrat folgten einem langjährigen Anliegen des Busgewerbes und haben eine Absenkung des Mindestalters für den Erwerb des Busführerscheins auf 18 Jahre beschlossen. Voraussetzung dafür ist, eine berufsspezifische Ausbildung sowie die Begrenzung auf den Linienbereich bis 50 km.

Wesentlichen Anteil an der neuen Entwicklung hat insbesondere der baden-würrtembergische Landesverband WBO, der bisher drei Ausbildungsjahrgänge als bundesweiten Modellversuch startete. Im vergangenen Jahr schlossen fünf Jugendliche im Alter von 18 und 22 Jahren ihre Ausbildung zum Berufskraftfahrer „Bus“ erfolgreich ab. Bei dem Modellprojekt in Baden-Württemberg war es erstmals möglich, dass Jugendliche sofort nach dem Schulabschluss als Haupt- oder Realschüler die Ausbildung zum Berufskraftfahrer „Bus“ beginnen konnten. Diese Zielgruppe konnte zuvor für den Erwerb des Busführerscheins nicht angesprochen werden, da das Fahren eines Busses bisher in der Europäischen Union erst ab einem Alter von 21 Jahren, im Rahmen einer berufsspezifischen Ausbildung mit 20 Jahren, erlaubt war.

2.4. Arbeits- und Sozialrecht

Der Bundesrat hat im vergangenen Jahr den neuen Regelungen zur Arbeitszeit für das Fahrpersonal von Lastkraftwagen und Bussen zugestimmt. Unter anderem wird eine wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden festgelegt. Die Arbeitszeit darf auf bis zu 60 Stunden ausgeweitet werden, wenn die Mehrarbeit innerhalb von vier Monaten ausgeglichen wird. Der Bundestag hatte der Gesetzesänderung bereits zugestimmt, so dass die Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Fahrpersonal im Straßenverkehr (Fahrpersonalrichtlinie) vollständig in deutsches Recht umgesetzt wurde. Die Änderungen im **Arbeitszeitgesetz** traten dann am 1. September 2006 in Kraft. Mit Wirksamwerden des Gesetzes sind für die Arbeitszeit der den EG-Sozialvorschriften unterfallenden Fahrer dann nur noch die Vorschriften des neuen Arbeitszeitgesetzes, die VO (EWG) Nr. 3820/85 bzw. ab 11. April 2007 die VO (EG) Nr. 561/06 und – soweit abgeschlossen – Tarifverträge maßgeblich. Dies bedeutet:

1. Durch den Vorrang der VO (EWG) Nr. 3820/85 und der VO (EG) Nr. 561/06 ändert sich hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten bis zum 11. April 2007 nichts. Wöchentliche Lenkzeiten von mehr als 56 Stunden bleiben bis dahin erlaubt. Mit dem in Kraft treten der VO (EG) Nr. 561/06 ist ab diesem Datum dann nur noch eine Wochenlenkzeit von maximal 56 Stunden zulässig. Zu beachten ist jedoch zudem die nachfolgend aufgeführte Höchstarbeitszeitregelung.

2. Die Arbeitszeit der Fahrer beträgt 48 Stunden wöchentlich. Sie kann auf bis zu 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von 4 Monaten oder 16 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschritten werden. Der Ausgleichszeitraum kann tarifvertraglich von 4 auf 6 Monate verlängert werden.

3. Unter der Voraussetzung, dass der Fahrer im Voraus oder unmittelbar bei Beginn die Dauer der nachfolgend definierten Zeiträume kennt, ist keine Arbeitszeit :

- die Zeit, während der sich ein Arbeitnehmer an seinem Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen,

- die Zeit, während der sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Arbeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz bereithalten zu müssen,

- für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.

4. Die Ruhezeiten bestimmen sich nach den Vorschriften der VO (EWG) Nr. 3820/85 bzw. der VO (EG) Nr. 561/06 und des AETR.

5. Im Gegensatz zur früheren Verpflichtung des Arbeitgebers, nur die über 8 Stunden hinausgehenden Arbeitszeiten der Arbeitnehmer aufzuzeichnen, müssen nunmehr alle Arbeitszeiten dokumentiert werden.

Mit dem **Gesetz zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr** (BKrFQG) ist im Bundesgesetzblatt vom 17. August 2006 eine weitere gesetzliche Neuregelung verkündet worden. Damit müssen alle Kraftfahrer, die ab dem 10. September 2008 ihre Fahrerlaubnis der Klasse D1, D1E, D, DE erwerben und Personenverkehr auf öffentlichen Straßen durchführen möchten, eine obligatorische Grundqualifikation nachweisen. Ein Jahr später werden die Bestimmungen auch für LKW-Fahrer, die als Berufskraftfahrer tätig sind, wirksam. Darüber hinaus haben die Kraftfahrer im Güter- und Personenverkehr alle fünf Jahre 35 Stunden Weiterbildung zu absolvieren, aufteilbar in fünf Einheiten zu je sieben Stunden. Eine erste Weiterbildung ist fünf Jahre nach der Grundqualifikation nachzuweisen. Kraftfahrer, die ihre Fahrerlaubnis vor dem 10. September 2008 erworben haben, müssen eine erste Weiterbildung bis zum 10. September 2013 abschließen.

Am 29. Juni 2006 hat der Deutsche Bundestag das lange diskutierte und seitens der Arbeitgeberorganisationen heftig kritisierte **Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)** beschlossen, nachdem auf Drängen des Bundesrates und nach geharnischten Protesten der Wirtschaft noch einige Änderungen im Gesetzentwurf vorgenommen wurden. Der Bundesrat hat auf seiner Sitzung am 7. Juli 2006 darauf verzichtet, den Vermittlungsausschuss anzurufen und damit das Gesetz „gebilligt“.

Erklärtes Ziel des AGG ist es, Benachteiligungen aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen (§ 1 AGG). Der Gesetzgeber will mit dem Gesetz seiner Verpflichtung nachkommen, vier Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft zum Schutz vor Diskriminierung in nationales Recht umzusetzen. Das AGG geht nach wie vor an mehreren Stellen über die Vorgaben der vier EU-Diskriminierungsrichtlinien hinaus. So ist beispielsweise das faktische Verbandsklagerecht für Gewerkschaften und Betriebsräte von den Europäischen Richtlinien nicht vorgesehen. Es wäre einfacher, konsequenter und für die Umsetzung des Europäischen Rechts ausreichend gewesen, die auf der Grundlage der Europäischen Richtlinien umgesetzten Vorschriften in bereits bestehende deutsche Regelungen zu integrieren. Mit dem besonderen, eigenständigen Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz wurde die deutsche Wirtschaft mit weiterer Bürokratie, unnötiger Rechtsunsicherheit und dem Risiko unkalkulierbarer Kosten und Aufwendungen belastet. Darüber hinaus stellt das AGG einen Schritt zu einer Moralisierung der Wirtschaftsbeziehungen dar, den es bislang in der deutschen Wirtschaftsgeschichte in dieser Form noch nicht gegeben hat. Es ist das erste Mal, dass im freien Wirtschaftsverkehr Rechtsbeziehungen unter eine

gerichtlich einklagbare soziale und moralische Verpflichtung gestellt wurden.

Vor dem Hintergrund des fortschreitenden demografischen Wandels stehen alle sozialen Sicherungssysteme, besonders die gesetzliche Rentenversicherung vor großen Herausforderungen. Die zu niedrige Geburtenrate und die steigende Lebenserwartung verändern das zahlenmäßige Verhältnis von Beitragszahlern zu Rentenempfängern drastisch. Unter diesem Gesichtspunkt hat die Große Koalition im vergangenen Jahr beschlossen, die allgemeine Regelaltersgrenze zwischen 2012 und 2029 auf 67 Jahre anzuheben. Beginnend mit dem Geburtsjahrgang 1947 erfolgt die Anhebung ab 2012 zunächst in Ein-Monats-, von 2024 an in Zwei-Monats-Schritten, so dass dann für Versicherte ab Jahrgang 1964 die Regelaltersgrenze von 67 Jahren gilt. Ob es damit gelingt, die Probleme der Rentenversicherung tatsächlich und dauerhaft zu lösen, bleibt allerdings umstritten.

2.5. Umwelt- und Abfallrecht

Im Bundesgesetzblatt vom 20.07.2006 ist das **Gesetz zur Vereinfachung der abfallrechtlichen Überwachung** veröffentlicht worden. Das Gesetz trat zu Teilen am 21.07.2006 in Kraft, Teile werden aber auch erst zum 01.02.2007 wirksam. Das Gesetz beinhaltet Änderungen einer Reihe von abfallrechtlichen Gesetzen und Verordnungen. Verschiedene Bestimmungen gelten der Umstellung der Nachweise für die Entsorgung gefährlicher Abfälle auf das elektronische Nachweisverfahren, allerdings sind zur Vermeidung von Belastungen der Wirtschaft die bisherigen Vordrucke bis zum Inkrafttreten der obligatorischen Nachweisführung im elektronischen Verfahren zu verwenden.

2.6. Steuerrecht

Im Berichtsjahr wurde das **„Gesetz zur steuerlichen Förderung von Wachstum und Beschäftigung“** veröffentlicht und in Kraft gesetzt, das im Wesentlichen am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft trat. Ein Schwerpunkt bildete die Schaffung von Anreizen für Privatpersonen, gewerbliche Dienstleistungen im Haushalt stärker in Anspruch zu nehmen und Schwarzarbeit zu vermeiden. In der Vergangenheit wurden Umzugsleistungen nicht den haushaltsnahen Dienstleistungen zugerechnet, das hat sich nunmehr jedoch geändert. Dem Ergebnis einer Zusammenkunft der Vertreter der obersten Finanzbehörden des Bundes und der Länder zufolge gehören von Umzugsunternehmen durchgeführte Umzüge für Privatpersonen zu den haushaltsnahen Dienstleistungen, für die eine Steuerermäßigung nach § 35a Abs. 2 EStG berücksichtigt werden kann. Für den inländischen Umzugskunden ermäßigt sich dann auf Antrag im Rahmen der Einkommensteuererklärung gemäß § 35a EStG die Einkommensteuer um 20 % - maximal 600 € pro Steuerpflichtigem und Jahr - für alle haushaltsnahen Aufwendungen, wie z.B. Umzugs- und Handwerksleistungen. Voraussetzung ist, dass der Steuerpflichtige die Aufwendungen durch Vorlage einer Rechnung und die Zahlung auf das Konto des Umzugsunternehmers nachweist. Zu den betroffenen Aufwendungen gehören nur Arbeitskosten, nicht jedoch Materialkosten.

Die bislang geltende Steuerfreiheit für Biokraftstoffe wurde Mitte des vergangenen Jahres und damit früher als ursprünglich geplant abgeschafft. Nach den Plänen der Vorgängerregierung sollten Fahrzeugnutzer den umweltschonenden Kraftstoff eigentlich bis zum Jahr 2009 steuerfrei tanken können. Die frühere rot-grüne Koalition wollte damit die Markteinführung von Biokraftstoffen vorantreiben. Viele Transportunternehmer hatten im Vertrauen auf die früheren Bestimmungen ihre Fuhrparks auf Biodiesel umgerüstet. Insofern stieß das bereits in der Koalitionsvereinbarung formulierte Vorhaben der Besteuerung dieses Kraftstoffs auf heftige Kritik. Beklagt wurde insbesondere der Mangel an politischer Verlässlichkeit bei längerfristigen Investitionsentscheidungen, was allerdings die Umsetzung des Vorhabens nicht abwenden konnte. Mit der Besteuerung des Biodiesels, die zudem in den kommenden Jahren schrittweise erhöht werden soll, ging der Wettbewerbsvorteil dieses Kraftstoffs verloren, was zu einem spürbaren Rückgang der Nachfrage seitens der Transportwirtschaft führte.

3. Die Innung – kompetente und engagierte Interessenvertretung für das regionale Güter- und Personenverkehrsgewerbe

3.1. Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe

Entgegen des Beginns der bundesweiten Stabilisierung der wirtschaftlichen Situation der **Unternehmen im Güterkraftverkehr** im zweiten Halbjahr 2006 erreichte dieser Prozeß nicht die Unternehmen in der Region Berlin-Brandenburg. Zwar gelang es in einzelnen Segmenten, insbesondere im Güterfernverkehr, tatsächlich, höhere Entgelte zu erzielen, doch spiegelt sich darin meist lediglich eine Anpassung der für den Fortbestand der Unternehmen nötigen Transportpreise an die kontinuierlich gestiegenen Kosten wieder. In anderen Segmenten des Güterverkehrs, insbesondere bei den baunahen Transportdienstleistern und im Sammel- und Verteilerverkehr für Speditionen, blieb die Ertragssituation unbefriedigend. Hoher Auftraggeber- und Wettbewerbsdruck verhinderten hier weithin eine Verbesserung der wirtschaftlichen Basis der Unternehmen. Im Entsorgungsverkehr konnten zwar seit Mitte 2005 z. T. erhebliche Entgeltsteigerungen erzielt werden, doch resultieren diese nahezu ausschließlich aus dem drastischen Anstieg der Entsorgungsentgelte nach Wirksamwerden des Ablagerungsverbots unvorbehandelter Abfälle. Dieser Prozeß stabilisierte sich im Jahresverlauf 2006, sowohl das Aufkommen als auch die Entgeltsituation betreffend.

Stabil verlief auch die Entwicklung im **Omnibusgelegenheitsverkehr.** Entgegen ersten Erwartungen blieben die Auswirkungen der Fußball-Weltmeisterschaft für die Busunternehmen der Region relativ gering. Zwar partizipierten einige Innungsbetriebe von diesem Ereignis, einem Unternehmen gelang es gar, im Rahmen eines bundesweit tätigen Konsortiums privater Busunternehmen für die WM an der Gesamtbeförderung beteiligt zu werden. Auch die Impulse der WM auf die Tourismuswirtschaft insgesamt waren positiv. Dennoch blieb das Gesamtergebnis für die privaten Busunternehmen unbefriedigend. Prinzipiell positiv war jedoch die gute Auslastungs- und Ertragssituation im Messe- und Kongreß- sowie im Incominggeschäft zu beurteilen. Hier zeigt die Etablierung des Standorts Berlin in der Tourismuswirtschaft eine erfreuliche Entwicklung, die auch auf die Busunternehmen abstrahlt.

Unbefriedigend aus Sicht der privaten Busunternehmen verlief nach wie vor die Entwicklung im **Öffentlichen Personennahverkehr.** Vertraglich wurde bereits zuvor zwischen dem Land Berlin und der Gewerkschaft Ver.di ein Spartentarifvertrag vereinbart, der eine Absenkung der von privaten Busunternehmen als Auftragsunternehmer der BVG erbrachten Leistungen von 10 % auf 8 % vorsieht. Trotz politischer Bemühungen der Innung und anderer Wirtschaftsorganisationen gelang es nicht, der Entwicklung eine andere Richtung zu verleihen. Auch die vertragliche Situation in diesem Bereich verbesserte sich für die im ÖPNV tätigen Unternehmen nicht, da die der BVG erteilten Liniengenehmigungen bis Ende 2007 befristet sind und längerfristige vertragliche Bindungen insoweit auch BVG-seitig nicht eingegangen werden.

Zunehmend problematisch gestaltet sich die Situation im Segment **Krankenbeförderungen** in Berlin. Nach langjährigen ergebnislosen Verhandlungen zwischen den Beförderungsunternehmen und den Krankenkassen über eine Anhebung der Beförderungsentgelte wurde im Berichtsjahr erstmals ein sogenanntes Schiedsstellenverfahren angestrengt. Dieses basiert auf einer Bestimmung des Berliner Rettungsdienstgesetzes und der inzwischen erlassenen Schiedsstellenverordnung. Bedauerlicherweise setzte sich im Verfahren mehrheitlich die Auffassung der Kassen durch, lediglich für eine befristete Zeit wurden den Unternehmen als nachträglicher Ausgleich höhere Entgelte zugebilligt. Die Schiedsstellenentscheidung wurde seitens der Unternehmen vor dem Verwaltungsgericht angefochten, das Verfahren wurde im Berichtsjahr jedoch nicht abgeschlossen. Als weiteres Problem entwickelten sich die Mietwagenbeförderungen, auf die auf Druck der Krankenkassen

zunehmend ausgewichen wird. Befürchtungen des Gewerbes, dass mit diesen Beförderungen, oft zudem abgewickelt in zulassungsrechtlich umstrittenen sogenannten Tragestuhlwagen, die Bestimmungen des qualifizierten Krankentransports umgangen werden, konnten bislang nicht entkräftet werden.

3.2. Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement

Mit dem Ziel weiterhin kontinuierlicher Interessenvertretung hat die Innung im vergangenen Jahr ihre politischen Kontakte gepflegt und kontinuierlich ausgebaut. Neben zahlreichen Kontakten und Gesprächen anläßlich verschiedenster politischer Veranstaltungen in Berlin und Brandenburg wurden gezielt auch Einzelgespräche mit politischen Entscheidungsträgern, aber auch mit Repräsentanten von Behörden und Organisationen der Wirtschaft geführt, bei denen verkehrs- und gewerbepolitische Themen im Mittelpunkt standen. Einige seien im Folgenden beispielhaft erwähnt.

Zu einem verkehrspolitischen Meinungsaustausch mit der **Staatssekretärin für Verkehr und Umwelt in Berlin, Maria Krautzberger,** und dem Leiter der Abteilung Verkehr der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Dr. Ural Kalender, kamen am 16.08.2006 der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider zusammen.
Erörtert wurden u. a. die Positionen von Verwaltung und Verband zum Konsultationspapier der EU-Kommission zum Berufszugang im Güter- und Personenverkehr, der in der Diskussion befindliche Verordnungsentwurf zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette, die Vorschläge des Bundesverkehrsministeriums zur Harmonisierung im Zusammenhang mit der LKW-Maut.
Auch die Thematik der von verschiedenen Seiten der verladenden Wirtschaft geforderten Zulassung sogenannter Euro-Combis mit bis zu 60 t zul. GG und bis zu 25 m Länge wurde diskutiert. Ferner wiederholten die Innungsrepräsentanten ihren bereits im Vorjahr geäußerten Vorschlag nach einer Ausdehnung der generellen Ausnahmegenehmigung vom Fahrverbot am Reformationstag in Brandenburg auf die Bundesstraßen zwischen den Autobahnen und den in Brandenburg befindlichen Güterverkehrszentren bzw. zwischen diesen und Berlin. Hier sagte Krautzberger Unterstützung zu.

Weitere Themen waren das vom Senat beschlossene Wirtschaftsverkehrskonzept sowie erste Überlegungen zur Zukunft des straßengebundenen ÖPNV in Berlin im Falle des Wirksamwerdens der Nachfolge-Verordnung der derzeit geltenden EU-Verordnung 1191/69.

Zu einem Informationsgespräch mit Vertretern der regionalen Verkehrsverbände, der Brandenburger IHK`en und des BAG hatte der **Leiter des Referats Güterverkehr im Ministerium für Infrastruktur Brandenburg (MIR), Bernd Ammon,** am 31.08.2006 nach Potsdam eingeladen. Informiert wurde dabei über die letzte Zusammenkunft des Bund-Länder-Fachausschusses Güterver-kehr, die brandenburgische Stellungnahme zum Konsultationspapier der EU-Kommission zum Berufszugang im Güterkraftverkehr sowie praktische Fragestellungen aus der Umsetzung der EU-Berufskraftfahrerausbildungsrichtlinie. Diskutiert wurde ferner das Thema Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette sowie der verbändeseitig vorgeschlagenen Ausdehnung der generellen Ausnahmegenehmigung vom Fahrverbot am Reformationstag in Brandenburg auf die Bundesstraßen zwischen den Autobahnen und den in Brandenburg befindlichen Güterverkehrszentren bzw. zwischen diesen und Berlin. Zur letztgenannten Thematik sagten die Vertreter des MIR eine wohlwollende Prüfung eines formellen Antrags der Güterkraftverkehrsverbände zu, der inzwischen auch positiv beschieden wurde (s. nächster Beitrag). Ferner standen erste Erfahrungen aus der Kontrollpraxis nach Einführung des digitalen Kontrollgeräts bei BAG und Arbeitsschutzbehörden auf der Tagesordnung.

Zu einem erneuten Gespräch zwischen Verkehrswirtschaft und Ermittlungsbehörden hatte am 04. August die zuständige Ermittlungsgruppe der Zollverwaltung ins **Hauptzollamt Berlin**

eingeladen. Neben der Information über die bisherigen Erfahrungen aus den Ermittlungen standen Informationen über künftige Initiativen zur Bekämpfung illegaler Beschäftigung im Transportgewerbe. Den Darstellungen der zuständigen Ermittlungsgruppe zufolge waren – das Transportgewerbe betreffend - zum damaligen Zeitpunkt neun Ermittlungsverfahren nach Durchsuchungen und Beschlagnahme von Beweismaterial in Bearbeitung, zwei Verfahren wurden an die Staatsanwaltschaft abgegeben. Elf Verfahren wurden beanstandungsfrei abgeschlossen, bei diesen hatten sich die Verdachtsmomente auf Schwarzarbeit nicht bestätigt. 15 weitere Verfahren mit Indizien auf illegale Beschäftigung standen damals an.

3.3. Gebündelte Interessenvertretung gemeinsam mit anderen Organisationen

Ergänzt wurde das gewerbepolitische Wirken der Innung um gemeinsames Handeln im Rahmen gebündelter Interessenvertretung mit anderen Organisationen wie den regionalen Industrie- und Handelskammern, der Vereinigung der Unternehmensverbände und der **Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg.** Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft beispielsweise informiert die Innung im Rahmen des vierteljährlich erscheinenden Parlamentarierbriefs die Abgeordneten der Landesparlamente in Berlin und Brandenburg, die Berliner und Brandenburger Abgeordneten im Deutschen Bundestag und im Europäischen Parlament über gewerbepolitische Initiativen und Forderungen an die Politik. Dort wurde auch die Forderung nach Lockerung des Feiertagsfahrverbots am Reformationstag für Transporte zwischen Berlin und den Güterverkehrszentren initiiert. Auch zur Problematik Sicherheit in der Lieferkette positionierten sich die in der Arbeitsgemeinschaft tätigen Verbände in einer gemeinsamen Stellungnahme.

Verstärkt wurde im vergangenen Jahr zudem die Zusammenarbeit mit dem **Landesverband Private Rettungsdienste Berlin (LPR)** im Bereich Krankentransporte, der seine Geschäftsstelle im Jahr zuvor ins Innungshaus verlegt hatte. So fanden in enger Abstimmung zwischen Innung und LPR bzw. gemeinsam Gespräche mit den zuständigen Behörden in Berlin und Brandenburg statt, wobei in erster Linie Fragen der Genehmigungs- und Zulassungspraxis im Mittelpunkt standen. Ferner wurde der Geschäftsführer der Innung seitens des LPR als Mitglied der Schiedsstelle im Schiedsstellenverfahren zwischen Beförderungsunternehmern und Krankenkassen um höhere Beförderungsentgelte im Krankentransport berufen.

Auch der Kontakt zu den Verkehrsverbänden der angrenzenden Bundesländer wurde weiter intensiviert. So kamen beispielsweise am 11.05.2005 die Präsidenten und Geschäftsführer der ostdeutschen Verkehrsverbände – darunter auch der Innung - zu einem Gespräch mit dem IVECO-Vorstand Henrik Starup zusammen. Gesprächsthemen waren die Erwartungen des Verkehrsgewerbes an die Nutzfahrzeugindustrie hinsichtlich der Euro IV- und Euro V-Fahrzeuge, die Möglichkeiten der Nutzung von Biodiesel als Kraftstoff und bezüglich der Unterstützung der Anstrengungen gegen die vorgesehene Besteuerung von Biodiesel. Auch Fragen der Fahrzeug- und Verkehrssicherheit sowie die Thematik Digitaler Tachograf wurden erörtert.

3.4. Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen

Wichtigstes Instrument der Mitgliederbetreuung blieben auch 2006 die verschiedenen Informationsdienste der Innung. In erster Linie sind hier der Rundschreibendienst und die Verbandszeitschrift „Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg“ zu nennen. Ergänzt werden diese Medien um aktuelle e-Mail-Dienste im Personen- und internationalen Verkehr sowie um die bewährten Leitfäden und Merkblätter. 2006 wurden drei Leitfäden zu den Themen

- Digitales Kontrollgerät
- Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz
- Betriebliches Eingliederungsmanagment

erstellt.

Ein WM-Spezial im Rahmen des Rundschreibendienstes informierte über das Verkehrskonzept und die organisatorischen Besonderheiten während der Zeit der Fußball-WM in Berlin.

Zur Information über die gewerbepolitische Arbeit der Innung, aber auch zu thematischen Schwerpunkten fanden im Berichtsjahr wieder zahlreiche Veranstaltungen statt.

Endlich die Einlösung der lange vorgetragenen Harmonisierungszusage im Zusammenhang mit der Einführung der LKW-Maut und dies im vollen Umfange forderte die Innung anlässlich der **Mitgliederversammlung** im vergangenen Jahr am 28. Oktober. Vor über 100 Mitgliedern und Gästen übte die Innung des weiteren Kritik an der Politik der großen Koalition im Gesundheits- und Energiesektor, von Einlösung der im Wahlkampf getätigten Zusagen an kleine und mittelständische Unternehmer sei so gut wie nichts in Sicht. Stattdessen würde die Besteuerung von Biodiesel Transportunternehmer benachteiligen, die im Vertrauen auf Rechtssicherheit diese alternative Kraftstoffart gewählt haben. Und die vorgesehenen Maßnahmen im Gesundheitswesen werden die Arbeitskosten und damit die Kostenbelastungen auch für Güter- und Personenverkehrsunternehmer nicht mindern sondern verteuern. Im Bericht der Geschäftsführung wurden Schwerpunkte der Verbandsarbeit des vorausgegangenen Jahres beleuchtet. Im Fokus standen dabei die Themen städtischer Wirtschaftsverkehr und Verkehrssicherheit sowie Eckpunkte der Mitgliederbetreuung. In Erinnerung gerufen wurden zudem nochmals die wesentlichen arbeits- und sozialrechtlichen Neuregelungen des Jahres 2005.

Vorstand und Geschäftsführung der Innung zur Mitgliederversammlung am 28.10.2006.

Im zweiten Teil der Veranstaltung zog Markus Löning MdB, zugleich Vorsitzender der Berliner F.D.P., eine kritische Bilanz von einem Jahr Großer Koalition in Deutschland. In ganz anderer Qualität, aber in gleichsam kritischer Betrachtungsweise schloß die Veranstaltung nach dem dritten Teil: das Berliner Kabarett Kartoon nahm aktuelle politische Themen und die Arbeit der Bundesregierung ins Visier, aber auf satirische Weise. So konnten die Berliner und Brandenburger Verkehrsunternehmer dem einen oder anderen Bereich, der sie im Tagesgeschäft eher nachdenklich stimmt, noch ein Lachen abgewinnen. Entsprechend eines bereits länger zurückliegenden Vorstandsbeschlusses der Innung können Mitgliederversammlungen mit Unterstützung jeweils eines Partners aus der Nutzfahrzeugindustrie veranstaltet werden. Im vergangenen Jahr wurde die Versammlung vom Hersteller Iveco begleitet, dem seitens des Vorstandes hierfür ein ausdrücklicher Dank ausgesprochen wurde.

Für den 17.01.2006 hatten die **Innung und die Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/ Berlin mbH** ca. 15 Entsorgungsunternehmer zu einer **Schulungsveranstaltung** nach Potsdam eingeladen, bei der das **elektronische Nachweisverfahren ZEDAL** detailliert vorgestellt wurde.

„Volles Haus“ zur Mitgliederversammlung im Hotel Maritim.

Aus Sicht der SBB bestand ein besonderes Interesse, auch Entsorgungstransporteure in das elektronische Nachweisverfahren einzubeziehen, nachdem das Angebot unter den Abfallerzeugern und den Entsorgungsanlagenbetreibern bereits auf positive Resonanz gestoßen war. Als problematisch wurde allerdings die Situation bei der Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Bauabfälle für die Anwendung dieses Verfahrens beurteilt, insbesondere bei – im Gegensatz zu industriellen Abfallerzeugern mit gleichbleibenden, stationären Anfallstellen – unterschiedlichen Übernahmeorten der Abfälle aufgrund wechselnder Baustellen. Doch auch hier bietet das System erste Lösungen.

Seitens der SBB wurden während der Zusammenkunft die rechtlichen Hintergründe erläutert, auf deren Basis die Länder Berlin und Brandenburg das voraussichtlich ab 2008 obligatorisch vorgesehene elektronische Nachweisverfahren bei der Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle erproben. Anschließend informierten die SBB-Mitarbeiter über die Zulassung der Unternehmen zu dieser Art der Nachweise seitens der Behörde und die einzelnen Nachweisschritte. Die Unternehmer schätzten die Zusammenkunft als eine gelungene, informative Veranstaltung ein. Gegenüber der Innung bekundeten einige bereits die Absicht, eine Freistellung zur Teilnahme am elektronischen Nachweisverfahren zu erwirken.

Verschiedene, von den Mitgliedern sehr gut angenommene Veranstaltungen fanden auch wieder im Rahmen der **„Winterwerkstatt“** statt. So wurden erste Informationsveranstaltungen zum digitalen Kontrollgerät durchgeführt, die auf überdurchschnittlich hohe Resonanz stießen. Im Mittelpunkt standen sowohl die rechtlichen Grundlagen der Einführung des Umgangs mit dem neuen Kontrollgerät als auch die Handhabung des Geräts und der Fahrer- und Unternehmenskarte sowie den Speichermedien.

Infoveranstaltung zum Digitalen Kontrollgerät.

3.5. Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Seit langem ist es eines der wesentlichen Anliegen der Fuhrgewerbe-Innung und ihrer Mitgliedsunternehmen, aktiv zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beizutragen. Mit der Unterstützung der Charta für Verkehrssicherheit untermauerte die Innung ihre diesbezüglichen Anstrengungen und unterzeichnete am 07.06.2006 die **Europäische Charta für Verkehrssicherheit.** Konkret verpflichtete sich die Innung, durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit über die Tücken des toten Winkels bei rechts abbiegenden LKW`s zu informieren und damit einen Beitrag zur Minderung der daraus resultierenden Unfallgefahren zu leisten. In einem Workshop, der für 2007 vorgesehen wurde, soll gegenüber der Fachöffentlichkeit, Verwaltungen, Schulen und Verbänden umfangreich zu dieser Thematik informiert werden.

Bereits mehrfach im Jahr 2006 hatte die Innung gemeinsam mit ihren Mitgliedsunternehmen Aktionen zu dieser Problematik begleitet und unterstützt. So konnte im März 2006 dank der Unterstützung zahlreicher Innungsbetriebe wieder Tausenden Berliner Grundschülern im Rahmen der **Aktion „Toter Winkel“** die Gefahren des toten Winkels am LKW für Fußgänger und Radfahrer veranschaulicht werden. Anlässlich eines Workshops im Rahmen des **15. Gründungsjubiläums der Landesverkehrswacht Brandenburg** Ende April in Potsdam haben Vertreter der Innung und der regionalen Niederlassung des Nutzfahrzeugherstellers Scania ebenfalls die Sichtmöglichkeiten von LKW-Fahrern beim Rechtsabbiegen demonstriert. Im Jahresverlauf begleitete die Innung eine Untersuchung zum Sichtverhalten von LKW-Fahrern beim Rechtsabbiegen im Stadtverkehr.

Aktion „Toter Winkel“ mit Berliner Grundschülern in Tempelhof.

Im Personenverkehr engagieren sich verschiedene Innungsbetriebe an der seit mehreren Jahren bundesweit vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), seinen Landesverbänden und der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen getragenen Initiative „Sicher und unfallfrei“ bei der nach bestimmten Kriterien Busfahrer für sicheres Fahren ausgezeichnet werden können.

Brandeburgsverkehrsminister R. Dellmann (2. v. l.) und Innungsvorsitzender M. Eichen (l.) und den Repräsentanten von Scania, E. Henke und A. Daubitz (r.)

Verliehen werden dabei Urkunden und Anstecknadeln an hauptberufliche Busfahrer, die in den vergangenen fünf Jahren unfallfrei für ein und das selbe Unternehmen tätig waren und innerhalb der letzten zwei Jahre mindestens einmal an einer freiwilligen Fahrerschulung teilgenommen haben.
Im Berichtsjahr beteiligten sich drei Busunternehmen der Innung an dieser Aktion.

Zum 4. Forum Verkehrssicherheit in Berlin kamen am 16. Juni die Teilnehmer des Forums Verkehrssicherheit auf Einladung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zusammen. In diesem Gremium sind Verwaltungen, Landespolitiker und Interessenvertretungen mit Bezug zum Straßenverkehr in der Hauptstadt engagiert.

Für die Innung nahmen der Vorsitzende Michael Eichen und der Geschäftsführer Gerd Bretschneider an der Zusammenkunft teil. Nach einer Rückschau auf die Verkehrsunfallentwicklung in Berlin im Jahr 2005 wurde zu verschiedenen Themenfeldern informiert. Dazu zählte der Sachstand zur Entwicklung und Umsetzung eines Gesamtkonzepts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Arbeit der Unfallkommission sowie die Erörterung de Weiterentwicklung und Neustrukturierung von Basisaktivitäten der Forumsteilnehmer.

Aktiv begleitete die Innung auch die Arbeit des Forums Verkehrssicherheit im Land Brandenburg. Dabei konzentrierte sich die Mitwirkung auf nutzfahrzeugspezifische Themen in der Lenkungsgruppe Technik.