Geschäftsbericht für das Jahr 2013

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

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

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

über 125 Jahre

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

G E D E N K T A F E L

2013 verließen uns unsere Mitglieder

Herrmann Wolff

Jürgen Rieck

Wir werden das Andenken der Verstorbenen in Ehren bewahren.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
1.	Wirtschaftliche Entwicklung 2013	6
1.1	Wirtschaftsentwicklung in Deutschland	6
1.2	Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg	9
1.3	Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt	10
1.3.1	Entwicklung im Güterverkehr	10
1.3.2	Entwicklung im Omnibusverkehr	17
2.	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer	22
2.1	Europäische Politik und EU-Recht	22
2.2	Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	23
2.3	Straßenverkehrsrecht	25
2.4	Umwelt- und Abfallrecht	26
2.5	Arbeits- und Sozialrecht	28
2.6	Steuer- und Abgabenrecht	29
3.	Tätigkeit der Innung 2013	31
3.1	Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region	31
3.2	Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung 2013	34
3.3	Verkehrssicherheitsarbeit	36

Vorwort

über 125 Jahre

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2013 war für die Innungsbetriebe geprägt von einer relativ stabilen Auslastung der vorhandenen Kapazitäten bei allerdings weiterhin in großen Teilen unbefriedigender Ertragslage. Zwar hat das leichte Sinken des Dieselpreises die weitere Steigerung der Kostenbelastungen etwas gemildert, dennoch sehen sich die meisten Betriebe aufgrund zahlreicher Faktoren weiter wachsenden Kosten ausgesetzt. Mehr und mehr rückt hierbei das Personal- bzw. Nachwuchsproblem in den Vordergrund. Unsere Mitglieder berichten von immer schwieriger werdenden Bemühungen, freiwerdende Arbeitsplätze vor allem im Kraftfahrerbereich mit ausreichend qualifizierten und motivierten Bewerbern besetzen zu können. Das Auslaufen von Übergangsfristen für Bus- und LKW-Fahrer unter dem Gesichtspunkt der obligatorischen Kraftfahrerweiterbildung in den Jahren 2013/2014 sowie nochmals 2015/2016 wird dieses Problem vermutlich weiter verschärfen.

Die Innung hat deshalb ihre bereits vor einigen Jahren gestarteten Initiativen im Bereich Aus- und Weiterbildung 2013 weiter verstärkt und ist bemüht, unter den Mitgliedsbetrieben das Aus- und Weiterbildungsinteresse zu entwickeln und auszubauen. Aufgrund struktureller Besonderheiten des Großteils der Innungsbetriebe ist dies allerdings ein längerer Prozess, der die nächsten Jahre weiter prägen wird.

In den Innungsbetrieben des Güterkraftverkehrs bestand im vergangenen Jahr zudem ein hohes Maß an Unsicherheiten bezüglich der möglichen Weiterentwicklung der LKW-Maut. Die Ungewissheit über eine möglicherweise separate Schadstoffklasse für Euro 6-LKW bei der Mauteinstufung einerseits, die technischen Unwägbarkeiten der Euro 6-Technologie in verschiedenen Segmenten des Regionalverkehrs andererseits, führten zu verhaltenem Interesse an Neuinvestitionen; viele Unternehmen nutzten in der zweiten Jahreshälfte die Angebote der Industrie, bei Ersatzbeschaffungen vergleichsweise kostengünstig noch in Euro 5/EEV-Technologie zu investieren.

Neben solchen Themenfeldern gewann im Jahr 2013 das Thema Infrastrukturzustand und –erhaltung neue Dynamik. Was auf Bundesebene mit Daehre- und Bodewig-Kommission begann, tragen Bau- und Verkehrsunternehmerverbände verstärkt in die Region. Auch die Innung hat – gemeinsam vor allem mit den Bauverbänden – ihr Engagement in diesem Segment verstärkt und wird sich auch in den nächsten Jahren hier tatkräftig positionieren. Nur wenn es gelingt, den weiteren Substanzverzehr der Straßeninfrastruktur zu stoppen und die Politik zu aktiverem Handeln zu bewegen, kann die Attraktivität der Region für verladende und logistische Unternehmen gewahrt oder sogar gestärkt werden.

Allen Mitgliedern und den Akteuren anderer Organisationen, die die Innung in Ihrem Wirken unterstützen oder gemeinsam mit ihr für die Interessen des Gewerbes aktiv sind, möchten wir für die geleistete Arbeit danken. Wir freuen uns auf weiterhin erfolgreiches Engagement für unsere Betriebe und unsere Region.

Berlin im Sommer 2014

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

1. Wirtschaftliche Entwicklung 2013

Im Verlauf des vergangenen Jahres hat die Weltwirtschaft wieder an Fahrt aufgenommen. Diese Entwicklung wurde in den Industrieländern unter anderem durch eine ausgesprochen expansive Geldpolitik angetrieben. Gleichzeitig haben sich die Beiträge zum globalen Wachstum in einem bestimmen Umfang von den aufstrebenden Volkswirtschaften zu den Industrieländern verlagert. Zwar wird die gesamtwirtschaftliche Leistung der Schwellenländer voraussichtlich weiterhin mit überdurchschnittlichen Raten wachsen. Angesichts des strukturellen Reformbedarfs dürfte das Wachstumstempo in dieser Ländergruppe gegenüber früheren Jahren jedoch etwas geringer ausfallen.

Insgesamt sollte sich auf mittlere Sicht das Wachstum der Weltwirtschaft allerdings spürbar verstärken, ohne jedoch wieder das hohe Expansionstempo zu erreichen, das vor der Finanz- und Wirtschaftskrise vorherrschte. Im Euro-Raum verdichten sich ebenfalls die Hinweise, dass der im Frühjahr 2013 begonnene Prozess der wirtschaftlichen Erholung auch im laufenden und im kommenden Jahr anhält, obgleich die Belastungen aus der Schulden und Anpassungskrise in verschiedenen Ländern fortwirken. Die Kapazitätsauslastung ist dort vielfach weiterhin gering, und der hohe Verschuldungsgrad der Unternehmen belastet in einigen Mitgliedsländern der EWU die Binnennachfrage. Im Ergebnis erholen sich die gewerblichen Investitionen dort nur langsam. Hinzu kommt, dass in vielen Fällen die private Konsumnachfrage durch die hohe Arbeitslosigkeit und die hohe Verschuldung auch der privaten Haushalte erheblich gedämpft wird.

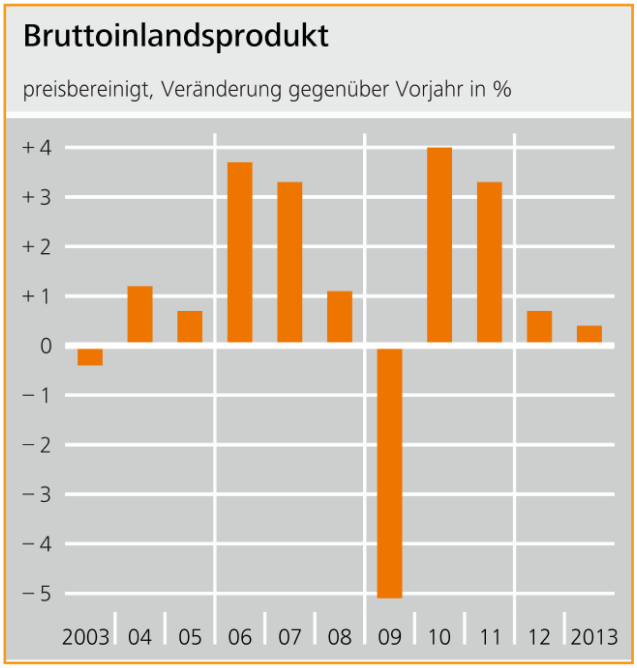
Angesichts der verhaltenen Konjunkturentwicklung im Euro-Raum und vor dem Hintergrund des auf absehbare Zeit geringen Preisdrucks ist eine expansive Ausrichtung der Geldpolitik im Euro-Raum angemessen. Ermutigend ist aber, dass die meisten der von der Krise besonders betroffenen Länder inzwischen Fortschritte bei den notwendigen Anpassungen der Kostenstrukturen machen. Die Unternehmen aus diesen Ländern erschließen außerdem zunehmend neue Absatzmärkte im Ausland. Im Ergebnis dürften die Volkswirtschaften dieser Länder in stärkerem Maße am globalen Wachstum teilhaben. Von einem höheren Exportwachstum sollten im weiteren Verlauf dann auch Impulse für die jeweilige Binnenwirtschaft ausgehen. Auch die deutsche Volkswirtschaft hat im Laufe des vergangenen Jahres wieder Fahrt aufgenommen und konnte sich so von der kurzzeitigen Schwächephase im Winterhalbjahr 2012/2013 erholen. Insgesamt dürfte sie sich somit wieder im Bereich der Normalauslastung befinden.

1.1 Wirtschaftsentwicklung in Deutschland

Waren es während der Erholungsphase nach der Finanz- und Wirtschaftskrise noch die außenwirtschaftlichen Impulse, die den Ausschlag für den Aufschwung in Deutschland gaben, so wird das Wachstum hierzulande seit einiger Zeit von der Binnenkonjunktur getragen. Die konjunkturellen Antriebskräfte haben also gewechselt, wofür die robuste Verfassung der deutschen Volkswirtschaft verantwortlich ist. Diese schlägt sich unter anderem in einer vergleichsweise niedrigen Arbeitslosenquote, einem anhaltenden Beschäftigungswachstum und in spürbaren Verdienstzuwächsen nieder. So stiegen die Bruttolöhne und -gehälter je Arbeitnehmer im Jahr 2013 nominal um 2,3% und real um 0,8%. In Verbindung mit dem niedrigen Zinsniveau treiben diese Faktoren insbesondere den Wohnungsbau an, während vom Außenhandel zuletzt keine positiven Impulse kamen. Gleichwohl weist Deutschland weiterhin einen hohen Überschuss in der Leistungsbilanz auf.

Die deutsche Wirtschaft ist 2013 nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) real, d. h. preisbereinigt, um 0,4 % gewachsen. Damit hat sich der konjunkturelle Aufschwung im Vergleich zu den beiden Vorjahren abgekühlt. 2012 hatte das deutsche Bruttoinlandsprodukt (BIP) noch um 0,7 % zugelegt, 2011 lag das Plus sogar bei 3,3 %. Offensichtlich

wurde die deutsche Wirtschaft durch die anhaltende Rezession in einigen europäischen Ländern und eine gebremste weltwirtschaftliche Entwicklung belastet. Die starke Binnennachfrage konnte dies nur bedingt kompensieren.



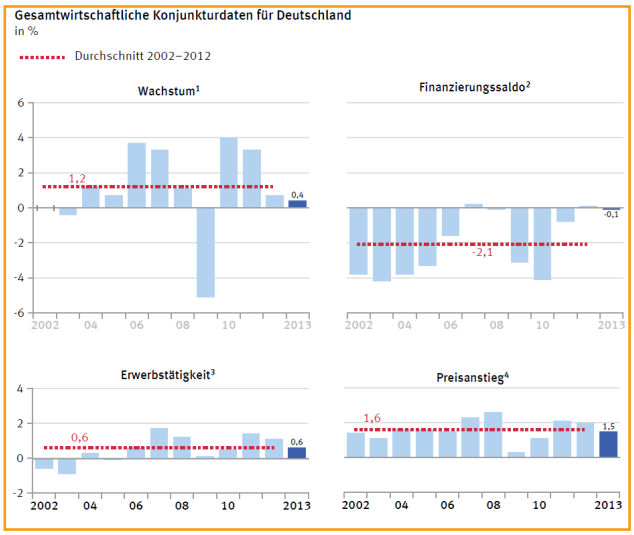
Quelle: Statistisches Bundesamt; Deutsche Bundesbank

Wachtumsmotor 2013: Der Konsum

Wichtigster Wachstumsmotor für die deutsche Konjunktur war 2013 der Konsum: Die privaten Konsumausgaben stiegen preisbereinigt um 0,9 %, die des Staates um 1,1 %.

Der deutsche Außenhandel trug 2013 nicht mehr zum Wachstum der Wirtschaft bei: Die Unternehmen exportierten preisbereinigt zwar insgesamt 0,6 % mehr Waren und Dienstleistungen als ein Jahr zuvor. Gleichzeitig stiegen die Importe aber um 1,3 %. Der Außenbeitrag – die Differenz zwischen Exporten und Importen – bremste dadurch das BIP-Wachstum um 0,3 Prozentpunkte.

Die Beschäftigungszahlen stiegen weiterhin an, die Wachstumsrate lag bei 0,6 %. Damit wurde im Jahr 2013 ein Höchststand von 41,8 Millionen Erwerbstätigen in Deutschland erzielt. Die Inflationsrate lag im Jahr 2013 bei moderaten 1,5 %.

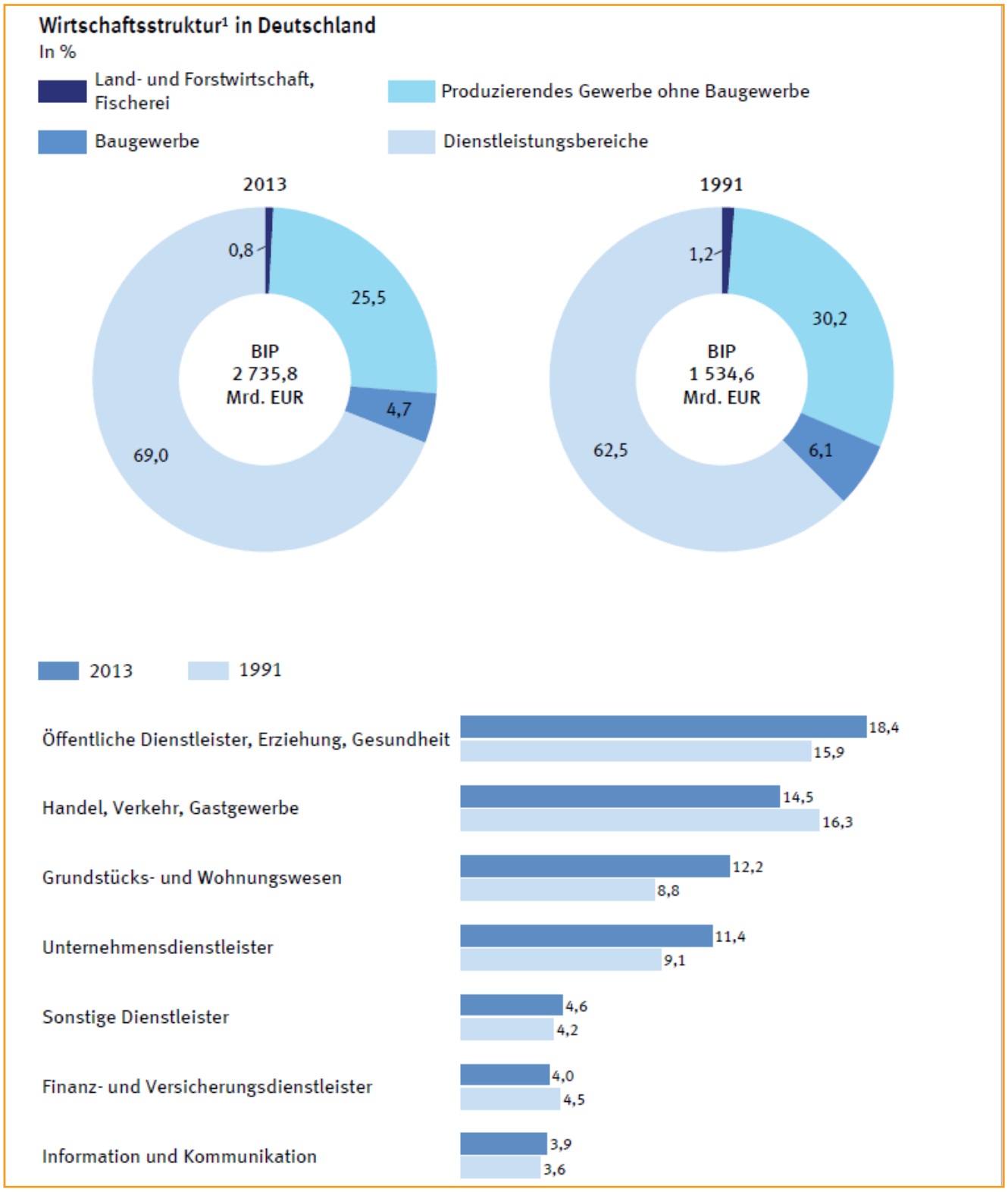


1: Veränderung des preisbereinigten Bruttoinlandprodukts (BIP); 2: Finanzierungssaldo des Staates in % des BIP; 3: Veränderung der Erwerbstätigen im Inland; 4: Veränderung des Verbraucherpreisindex

Quelle: Statistisches Bundesamt

Staatshaushalt rutscht leicht ins Minus

Der deutsche Staatshaushalt schloss 2013 nach Berechnungen von Destatis mit einem leichten Defizit ab. Bund, Länder, Gemeinden und Sozialversicherungen beendeten das Jahr mit einem Finanzierungsdefizit von 1,7 Milliarden Euro. Gemessen am Bruttoinlandsprodukt in jeweiligen Preisen errechnet sich daraus für den Staat eine Defizitquote von 0,1 %. Damit kann der Staat für 2013 dennoch einen nahezu ausgeglichenen Haushalt vorweisen. Diese Defizitquote ist vor allem im europäischen Vergleich wichtig: Im Stabilitäts- und Wachstumspakt wurde festgelegt, dass die Euro-Staaten lediglich ein Defizit von 3 % des BIP ausweisen dürfen, andernfalls droht ein Verfahren. Für das laufende Jahr zeichnen sich aus heutiger Sicht der Bundesbank keine größeren Änderungen ab, und der Staatshaushalt könnte wie in den beiden Vorjahren praktisch ausgeglichen abschließen. 2012 hatte der deutsche Staatshaushalt noch einen Überschuss von 0,1 % erwirtschaftet, 2011 hatte es ein Defizit von 0,8 % gegeben.



1: Gemessen als Anteil der nominalen Bruttowertschöpfung des jeweiligen Wirtschaftsbereichs an der nominalen Bruttowertschöpfung insgesamt. (Quelle: Statistisches Bundesamt)

1.2 Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg

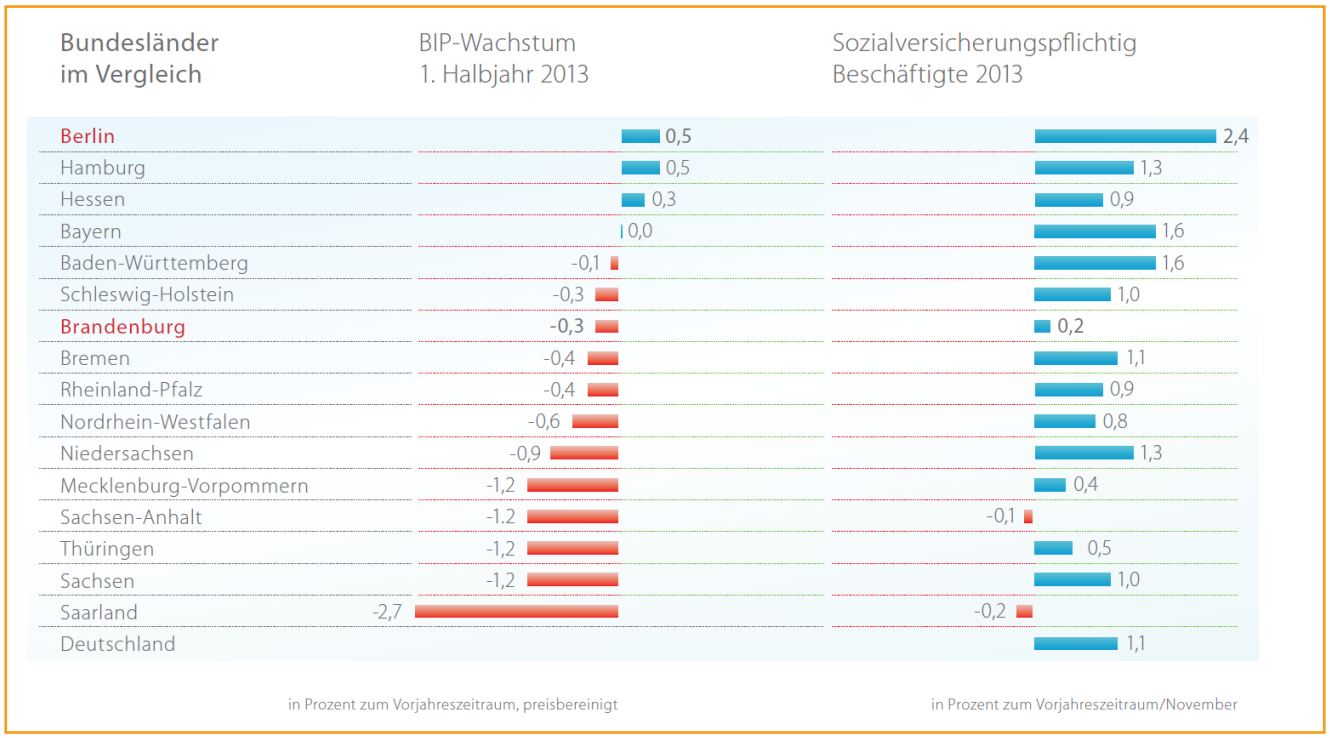
Nach dem schwachen Start ins Jahr 2013 konnte die Berliner Wirtschaft nach den ersten sechs Monaten auf einen Anstieg des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts um 0,5 % zurückblicken. Vor dem Hintergrund der insgesamt abgeschwächten Wirtschaftslage in Deutschland (- 0,3 % im Vergleich zum Vorjahr) blieb Berlin zusammen mit Hamburg (+ 0,5 %) und Hessen (+ 0,3 %) immerhin noch auf Wachstumskurs. Das zeigt, Berlin ist im ersten Halbjahr 2013 relativ unbeschadet durch die europäische Staatsschuldenkrise gekommen.

Im Herbst 2013 fassten die Unternehmen wieder expansivere Personalpläne ins Auge. Das galt vor allem für die Dienstleister. Auch die Berliner Industrie plante wieder vermehrt Mitarbeiter einzustellen, nachdem die Branche im Laufe des Jahres teilweise Arbeitsplätze abbauen musste. Für die aufgehellten Aussichten im verarbeitenden Gewerbe dürften auch die gestiegenen Exporterwartungen verantwortlich sein. Die moderat beschleunigende Konjunktur in Europa zeigt auch hier erste positive Signale.

In Brandenburg konnte im ersten Halbjahr 2013 der Rückgang des Wirtschaftswachstums in Industrie und Bau nicht durch die positive Entwicklung in den Dienstleistungsbereichen ausgeglichen werden, so dass das reale BIP um 0,3 % sank. Nach wie vor wird die industrielle Entwicklung in Brandenburg durch Schrumpfungsprozesse in der Solarindustrie belastet. Insgesamt höhere Einkommen und ein weiterhin stabiler Arbeitsmarkt stärken den privaten Konsum.

Der Beschäftigungsaufbau in der Industrie in Berlin und Brandenburg ist seit dem Sommer 2012 erst einmal gestoppt. Zurzeit gibt es in Berlin rund 81.000 und in Brandenburg über 79.000 Industriebeschäftigte in Betrieben mit über 50 Beschäftigten. Unter Berücksichtigung kleinerer Industriebetriebe liegt die Gesamtzahl bei rund 200.000 Industriebeschäftigten in der Region.

Die seit 2008 steigende Geburtenrate in den neuen Bundesländern (über Westniveau) und die deutlich gesunkene Zahl der Abwanderungen können die demografische Entwicklung in den neuen Ländern aber nicht kompensieren. Zwar weisen städtische Regionen seit 2004 eine relativ stabile Einwohnerzahl auf, aber



Quelle: UVB

ländliche Regionen werden in den nächsten Jahren weiter an Bevölkerung verlieren. Dramatisch ist, dass bis zum Jahr 2030 die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter in den ostdeutschen Bundesländern um weitere 27 % schrumpfen wird (alte Bundesländer um weitere 18 %).

Für Brandenburg prognostizieren Forschungsinstitute einen Bevölkerungsschwund von durchschnittlich 11,2 % bis 2030. Vor allem im ländlichen Raum und insbesondere an den Landesgrenzen wie beispielsweise in Eisenhüttenstadt sinken die Einwohnerzahlen um bis zu 40 %. Die Berliner Umlandgemeinden hingegen verzeichnen einen starken Bevölkerungszuwachs. Für Berlin insgesamt wird für den Zeitraum 2012 bis 2030 ein Bevölkerungszuwachs um 7,2 % auf rund 3,7 Millionen Einwohner prognostiziert. Das entspricht etwa einem „dreizehnten Bezirk“ in der Hauptstadt.

2013 war ein Jahr wichtiger Entscheidungen zur Verbesserung der Infrastruktur in der Region. Anfang Mai 2013 erfolgte der erste Spatenstich zur Verlängerung der A100. Für den 3,2 Kilometer langen Bauabschnitt vom Autobahndreieck Neukölln bis zum Treptower Park sind Investitionen von 480 Millionen Euro vorgesehen. Die Fertigstellung ist geplant für 2021. Der Weiterbau ist aus Sicht der Wirtschaft unverzichtbar. Er verbessert entscheidend die Anbindung wichtiger Gewerbegebiete in den östlichen Stadtbezirken an den zukünftigen Flughafen BER und entlastet betroffene Wohngebiete vom Durchgangsverkehr.

Die angestrebte Entlastungswirkung und Verbesserung der Anbindung wird es allerdings nur geben, wenn die A100 bis zur Frankfurter Allee verlängert wird. Dieser 17. Bauabschnitt wurde vom Land Berlin für den „Vordringlichen Bedarf” des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 angemeldet.

Auch bei der Tangentialverbindung Ost (TVO) hat es 2013 einen entscheidenden Fortschritt gegeben. Die betroffenen Bezirke und der Berliner Senat haben sich auf die sogenannte „östliche“ Streckenführung verständigt. Um betroffene Anwohner zu entlasten, soll an der Ostseite eine Lärmschutzwand auch den Lärm der bereits bestehenden Bahnstrecke abfangen. Mit der TVO wird eine Verbindung zwischen den Gewerbegebieten im Nordosten und dem BER geschaffen.

In Brandenburg konnte 2013 mit dem Bau eines ersten Teilabschnitts der A14 begonnen werden. Sie übernimmt zukünftig wichtige Verbindungsfunktionen zwischen Magdeburg und Schwerin und wird das derzeit „größte Loch” im märkischen Autobahnnetz schließen.

1.3 Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt

1.3.1 Entwicklung im Güterverkehr

Die konjunkturelle Entwicklung spiegelte sich im Jahr 2013 in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung wider. Nachdem sich die Verkehrsleistung und die Beförderungsmenge gesamtmodal in der ersten Jahreshälfte 2013 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum noch rückläufig entwickelt hatten, wiesen beide Größen bezogen auf das Gesamtjahr 2013 ein Plus auf. Insgesamt stieg die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 1,7 % auf knapp 3,53 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland erhöhte sich um rund 1,1 % auf 453,4 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland).

Nach verhaltenem Jahresbeginn 2013 hat sich der Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im weiteren Jahresverlauf belebt. Nachdem die Verkehrsleistung und die Beförderungsmenge im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 noch zurückgegangen waren, drehten beide Größen bezogen auf das Gesamtjahr 2013 noch ins Plus. Das Beförderungsaufkommen im Straßengüterverkehr mit deutschen

Lastkraftfahrzeugen nahm gegenüber dem Jahr 2012 um insgesamt 46,1 Mio. t bzw. 1,6 % auf rund 2.926,3 Mio. t zu, die Verkehrsleistung im Inland stieg um knapp 0,7 Mrd. tkm bzw. 0,2 % auf 280,7 Mrd. tkm. Leistungszuwächse verbuchte der Straßengüterverkehr im Jahr 2013 vor allem im Rahmen von Beförderungen von Sammelgut und Paketen, Nahrungs- und Genussmitteln sowie Steinen und Erden. Deutlich rückläufig verlief die Leistungsentwicklung bei Beförderungen für die metallverarbeitende Industrie und die Papierindustrie sowie in der Güterabteilung „Maschinen und Ausrüstungen u. ä.“.

Der gewerbliche Verkehr und der Werkverkehr entwickelten sich im Jahr 2013 gegensätzlich. Während im gewerblichen Verkehr die Transportmengen im Vergleich zum Jahr 2012 um 2,8 % auf rund 2.158,6 Mio. t und die Verkehrsleistung um 0,6 % auf rund 238,2 Mrd. tkm anstiegen, verbuchte der Werkverkehr Mengen- und Leistungsrückgänge in Höhe von 1,5 % bzw. 1,6 %. Dabei zeigten sich im Werkverkehr in allen Entfernungsbereichen Mengenrückgänge; im Regional- und Fernbereich sank die Verkehrsleistung. Letzterer wies sowohl in Bezug auf die Mengen als auch die Leistungen die höchsten prozentualen Rückgänge auf. Mit 767,8 Mio. t Gütern bzw. 42,5 Mrd. tkm betrug der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtgüteraufkommen im Jahr 2013 rund 26,2 % und an der Gesamtverkehrsleistung des Straßengüterverkehrs mit deutschen Fahrzeugen rund 15,1 %. Vor fünf Jahren lagen die Anteilswerte noch bei 37,9 % (t) bzw. 20,8 % (tkm). Die Anteilsverschiebungen zugunsten des gewerblichen Verkehrs sind unter anderem auf den hohen Preis- und Leistungswettbewerb zurückzuführen, dem zahlreiche Unternehmen mit Werkverkehr in ihrem Kerngeschäft ausgesetzt sind, und haben ihre Ursache unter anderem in der moderaten Preisentwicklung auf dem Güterkraftverkehrsmarkt sowie der Ausweitung des logistischen Dienstleistungsangebots seitens des gewerblichen Verkehrs. Ferner haben Industrie- und Handelsunternehmen in den vergangenen Jahren zum Teil ihre Versandabteilungen in eigenständige Unternehmen ausgegliedert.

Nachdem im Jahr 2012 alle Entfernungsbereiche des Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen zum Teil deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge aufgewiesen hatten, legten im Jahr 2013 zumindest im Nah- und im Regionalbereich die Beförderungsmengen und die Verkehrsleistungen wieder zu. Der Nahbereich (bis 50 km) verbuchte im Vergleich zum Jahr 2012 eine Zunahme der Beförderungsmenge von 1,8 % auf rund 1.641,4 Mio. t und der Verkehrsleistung von 3,2 % auf rund 29,7 Mrd. tkm. Der gewerbliche Verkehr profitierte dabei unter anderem von einem Anstieg der Beförderungen von Baustoffen und Sammelgut.

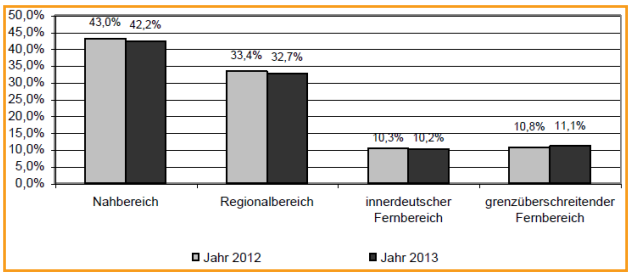
Im Regionalbereich (51 bis 150 km) erhöhten sich die Mengen- und Leistungswerte im Vergleichszeitraum um 2,6 % bzw. 2,7 %. Im Gegensatz zum Nah- und Regionalbereich gingen im Fernbereich die Transportmengen und die Verkehrsleistung erneut zurück. Mit rund 621,4 Mio. t im Jahr 2013 wurde im Fernbereich das Vorjahresergebnis allerdings nur knapp verfehlt (-0,1 %). Die Verkehrsleistung im Fernbereich blieb mit rund 191,6 Mrd. tkm um rund 0,9 % hinter dem Wert des Jahres 2012 zurück.

Trotz der leichten Zunahme des deutschen Außenhandels verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2013 erneut deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Die Verkehrsleistung verringerte sich im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 6,0 % auf knapp 24,3 Mrd. tkm; die Transportmenge reduzierte sich um 2,1 % auf 117,0 Mio. t. Die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge entwickelt sich damit seit dem Jahr 2008 rückläufig. Diese Entwicklung vollzieht sich vor dem Hintergrund einer fortschreitenden Internationalisierung des Verkehrsmarktes und der mit der EU-Osterweiterung verbundenen Marktöffnung für vergleichsweise kostengünstigere Anbieter aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa. In deren Folge sehen sich deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen einem hohen internationalen Wettbewerb ausgesetzt, der bereits seit geraumer Zeit zu Anteilsverschiebungen auf dem gemeinschaftlichen Verkehrs-

markt führt mit der Folge, dass das deutsche Gewerbe seiner Auffassung nach auf den Heimatmarkt zurückgedrängt wird. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Wechselverkehre, die von ausländischen Fahrzeugen durchgeführt werden, im Auftrag deutscher Speditions- und Logistikunternehmen bzw. durch deren ausländische Tochtergesellschaften erfolgt. Überproportionale Mengenrückgänge waren im Jahr 2013 im grenzüberschreitenden Versand sowie bei den Wechselverkehren zu beobachten. Erkennbar ist ebenfalls, dass die Rückgänge im Jahr 2013 ausschließlich die Verkehre mit anderen EU-Mitgliedstaaten betrafen; im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Drittstaaten verzeichneten deutsche Lastkraftwagen im Vergleich zum Jahr 2012 hingegen ein höheres Güteraufkommen.

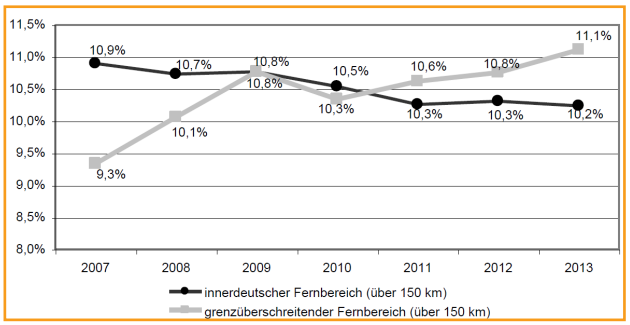
Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)

Die im inländischen und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erbrachte Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge bewegte sich im Jahr 2013 annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Insgesamt wurden im Jahr 2013 rund 29,0 Mrd. km zurückgelegt. Im Vergleich zum Jahr 2012 bedeutete dies einen leichten Rückgang in Höhe von 0,3 %. Der Anteil der Leerkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern lag im Jahr 2013 mit 20,8 % geringfügig unter dem des Jahres 2012 (20,9 %). Wie dem Schaubild zu entnehmen ist, variiert der Leerkilometeranteil erheblich in Abhängigkeit von der Entfernungsstufe. Im Nahbereich lag der Leerkilometeranteil im Jahr 2013 bei 42,2 %, im Regionalbereich bei 32,7 %. Gegenüber dem Vorjahr gingen die Leerkilometeranteile damit in beiden Entfernungsbereichen etwas zurück. Im Nah- und Regionalbereich spielt das durch Bautätigkeiten verursachte Güteraufkommen eine große Rolle. So handelt es sich bei vielen Fahrten im Nah- und Regionalbereich um Baustellentransporte mit Kippern, z. B. zu Abraumhalden, oder um Müll- und Entsorgungstransporte zu Aufbereitungsanlagen, bei denen Rückfrachten regelmäßig nicht möglich sind.



Anteil der Leerkilometer an den gesamten gefahrenen Kilometern deutscher Lkw nach Entfernungsbereich in den Jahren 2012 und 2013 (Quelle: KBA, BAG)

Im innerdeutschen Fernverkehr über 150 km mit deutschen Fahrzeugen lag der Leerkilometeranteil an den gesamten zurückgelegten Kilometern im Jahr 2013 bei 10,2 %. Seit dem Jahr 2007 haben deutsche Unternehmen im innerdeutschen Fernverkehr ihren Leerkilometeranteil damit um 0,7 Prozentpunkte senken können (Schaubild). Lediglich im Jahr 2009 zeigte sich infolge der Wirtschaftskrise ein leichter Anstieg des Leerkilometeranteils. Im Gegensatz zu den innerdeutschen Fernverkehren zeigt sich bei den grenzüberschreitenden Fernverkehren seit dem Jahr 2007 tendenziell ein Anstieg des Leerkilometeranteils. Zuletzt lag er bei 11,1 %. Diese Entwicklung dürfte auf den Wettbewerbs- und Preisdruck durch Unternehmen aus den jungen EU-Staaten zurückzuführen sein, der es deutschen Unternehmen grundsätzlich erschwerte, rentable Rückladungen zu akquirieren.



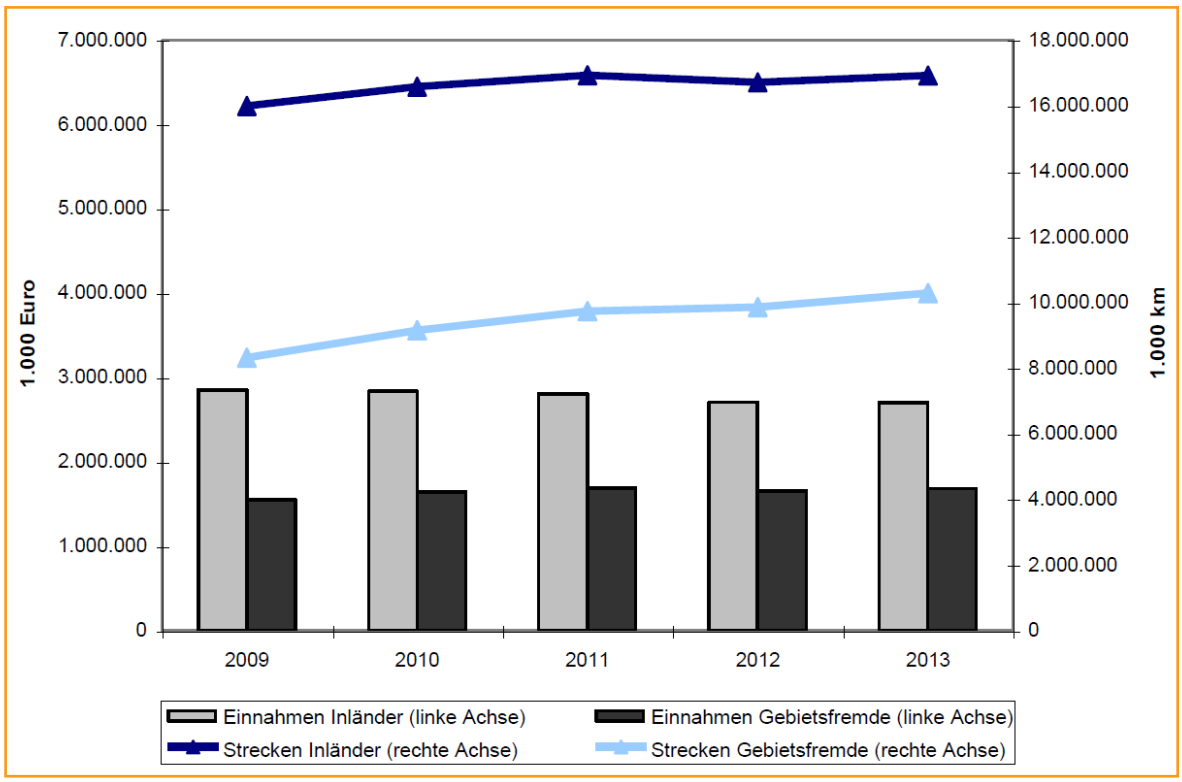
Anteil der Leerkilometer an den gesamten gefahrenen Kilometern deutscher Lkw im Fernbereich (über 150 km) nach innerdeutschen und grenzüberschreitendem Verkehr in den Jahren 2007 bis einschließlich 2013 (Quelle: BAG, KBA)

Generell variieren die Leerkilometeranteile in Abhängigkeit von den eingesetzten Fahrzeugarten. So liegt beispielsweise der Anteil der Leerkilometer im Bereich der Tank- bzw. Silotrans-

porte mit 34,1 % deutlich über jenem bei Lkw mit Plane und Spriegel mit 18,5 %. Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben ist hier oftmals eine Reinigung des Tanks bzw. Silos notwendig, bevor Rückladungen aufgenommen werden können, z. B. bei der Beförderung von flüssigem Gefahrgut oder Lebensmitteln. In der Regel entstehen höhere Kosten, wenn die Reinigung bei Fremdfirmen und nicht auf dem eigenen Betriebshof durchgeführt wird. Diese können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von Rückladungen haben. Generell sind bei der Betrachtung von Leerkilometeranteilen betriebswirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. So spielen die Beförderungsentgelte für Rückladungen eine wichtige Rolle bei der Entscheidung über deren Annahme. So entstehen einem Transportunternehmen zum Beispiel durch zusätzliche Be- und Entladezeiten (z. B. zeitabhängige Personalkosten) oder die Fahrt zur Rückladestelle zusätzliche Kosten. Werden diese durch das zu erzielende Beförderungsentgelt für die Rückfracht nicht abgedeckt, kann es für ein Transportunternehmen wirtschaftlicher sein, leer zum Unternehmensstandort zurückzufahren.

Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nach den Erhebungen des BAG war sowohl auf den Strecken ohne die Bundesstraßen, um die das Mautnetz im August 2012 erweitert wurde, als auch im gesamten mautpflichtigen Streckennetz in Deutschland im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 ein Zuwachs der mautpflichtigen Fahrleistungen zu verzeichnen. Dabei war der Fahrleistungszuwachs bei den Gebietsfremden bezogen auf das gesamte Mautstreckennetz mit 4,3 % besonders stark ausgeprägt. Er ist mit gestiegenen Fahrleistungen der jungen EU-Staaten zu erklären. Aus der Gruppe der jungen EU-Staaten legten polnische und tschechische Lastkraftfahrzeuge die meisten Kilometer auf mautpflichtigen Straßen in Deutschland zurück. Bei Exklusion der mautpflichtigen Bundesstraßen wiesen die mautpflichtigen Fahrleistungen der Gebietsfremden ebenfalls einen Zuwachs aus. Deutsche Lastkraftfahrzeuge verbuchten im Jahr 2013 ebenfalls einen Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen. Im Vergleich zum Jahr 2012 erbrachten sie 1,3 %



Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen nach in- und ausländischen Fahrzeugen im Zeitraum der Jahre 2009 bis 2013 (Quelle: BAG)

mehr Fahrleistungen im gesamten deutschen Mautstreckennetz. Ohne Berücksichtigung der mautpflichtigen Bundesstraßen waren die durch Inländer erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen hingegen rückläufig (-0,8 %). Insgesamt wurden im Jahr 2013 rund 27,2 Mrd. km von schweren Lastkraftfahrzeugen auf mautpflichtigen Straßen in Deutschland zurückgelegt. Dies entsprach einer Zunahme von 2,4 %.

Die Mauteinnahmen erhöhten sich im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 0,5 % auf rund 4,4 Mrd. Euro. Trotz des Anstieges der zurückgelegten Kilometer auf mautpflichtigen Straßen durch inländische Mautfahrzeuge sanken die Mauteinnahmen, die durch Inländer generiert wurden. Ursächlich hierfür ist der zunehmende Einsatz von umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen. Die Mautgebühren, die durch gebietsfremde Fahrzeughalter entrichtet wurden, stiegen im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls an. Ein Vergleich der Wachstumsraten der durch Gebietsfremde erbrachten Fahrleistungen und der durch Gebietsfremde entrichteten Mautgebühren zeigt, dass die Fahrleistungen im Jahr 2013 stärker anstiegen als die Mauteinnahmen. Gebietsfremde haben mithin ebenfalls vermehrt umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt.

Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge

Seit Einführung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 ist von besonderem Interesse, inwieweit Unternehmen eine Umstrukturierung ihres Fuhrparks und einen verstärkten Einsatz von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 Tonnen vornehmen, um der Mautpflicht zu entgehen. Teilweise werden Lkw durch einen Aufbau aus Aluminium und/oder Kunststoffen gewichtsoptimiert und fallen dadurch mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 11,99 t nicht mehr unter die Mautpflicht. Fahrzeuge dieser Bauart ermöglichen zumeist ein Ladungsgewicht von bis zu 5,5 Tonnen. Sie werden vornehmlich für sehr großvolumige Leichtprodukte eingesetzt, z. B. Styropor oder Extremleichtdämmstoff. Der Zulassungsstatistik zufolge blieben die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 bis einschließlich 12 t im Gesamtjahr 2013 mit 7.367 Fahrzeugen auf dem Niveau des Jahres 2012. Im Jahr 2012 waren sie gegenüber dem Vorjahr noch gesunken. Die Stagnation der Neuzulassungen in diesem Gewichtssegment steht im Gegensatz zu den gestiegenen Neuzulassungen bei Lkw über 12 t zGG in Deutschland (+ 5,0 % ggü. Vorjahr).

Im Rahmen der Marktbeobachtung wurde im Jahr 2013 – wie bereits in den Vorjahren – von Gewerbeseite auf den Einsatz von Kombinationen von gewichtsoptimierten Lkw mit Tandemanhängern, die knapp unterhalb der Mautgrenze liegen, hingewiesen. Diese Fahrzeugkombinationen können statistisch nicht eindeutig erfasst werden. Einige Unternehmen haben sich auf diese gewichtsoptimierten Fahrzeugkombinationen spezialisiert und erhöhen aufgrund ihrer Kostenvorteile den Preisdruck im Marktsegment der Volumenbeförderungen. In diesem Bereich tätige deutsche Transportunternehmen berichteten im Jahr 2013 von einem vermehrten Aufkommen von Lkw, die knapp unterhalb der Mautgrenze liegen und in osteuropäischen Staaten zugelassen sind. Die geplante Ausweitung der Maut auf Lkw ab 7,5 t zGG wird nach Ansicht befragter Jumbospeditionen zu einem deutlichen Rückgang der gewichtsoptimierten Fahrzeugkombinationen führen.

Beförderungsentgelte

Angesichts einer moderaten Kostenentwicklung stiegen die Preise im Straßengüterverkehr im Jahr 2013 lediglich in geringem Umfang. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes weist für den Straßengüterverkehr insgesamt im Vergleich zum Vorjahr einen prozentualen Anstieg von 0,9 % aus. In den einzelnen Entfernungsbereichen fielen die Preissteigerungen ihrer Höhe nach unterschiedlich aus: Für Güterbeförderungen im nationalen Fernverkehr weist das Statistische Bundesamt im Jahr 2013 einen Indexwert von 106,3 aus. Er lag damit um 0,7 % über dem Wert des Jahres 2012 (Jahr 2010 = 100). Überdurchschnitt-

liche Preissteigerungen, allerdings regional sehr unterschiedlich, zeigten sich im Nahbereich. In diesem Segment stieg der Preisindex unter anderem aufgrund der guten Auftragslage in der Bauwirtschaft und eines daraus folgenden örtlichen Laderaummangels im Bereich der Baustellentransporte um 1,2 % auf 106,6.

Unterdurchschnittlich verlief die Preisentwicklung im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs. Dort wirkte sich der hohe internationale Wettbewerbsdruck durch ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen dämpfend auf die Preise aus. In diesem Segment lag der Erzeugerpreisindex mit 105,0 im Jahr 2013 nur um 0,5 % über dem Wert des Vorjahres (Jahr 2010 = 100). Im grenzüberschreitenden Verkehr mit südeuropäischen Staaten, die von der Eurokrise besonders stark betroffen waren, sei es nach Angaben von Marktteilnehmern für deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2013 kaum möglich gewesen, Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchzusetzen.

Vor dem Hintergrund der im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Kraftstoffpreise konnte ein Großteil der seitens des Bundesamtes befragten Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs seine Entgelte bei Beförderungen für Stammkunden nicht anheben. Dies gelang nur einem kleinen Teil der Unternehmen. Häufig handelte es sich hierbei um Betriebe, die in Marktnischen tätig oder stark in die Prozessketten ihrer Auftraggeber eingebunden sind, sowie Unternehmen mit einer relativ starken Marktstellung.

Hatten Unternehmen Dieselpreisgleitklauseln mit ihren Kunden vereinbart, waren im Jahr 2013 – je nach Ausgestaltung der jeweiligen Dieselpreisgleitklausel – teilweise gesunkene Beförderungsentgelte gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Hoch blieb der Druck auf die Beförderungsentgelte nach Informationen des Bundesamtes bei Stückgut- und Sammelgutbeförderungen. Dieses Marktsegment war weiterhin durch den harten Wettbewerb zwischen Konzernspeditionen und Stückgutkooperationen um die Auslastung ihrer Netze geprägt. Daneben mussten einzelne Unternehmen Preisnachlässe bei regelmäßigen Beförderungen für die Automobil- und Papierindustrie hinnehmen.

Die Beförderungsentgelte auf dem innerdeutschen Rückladungs- bzw. Spotmarkt waren im Jahr 2013 sehr volatil. Zu Jahresbeginn 2013 lagen die Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt unter dem Einfluss des langen Winters im Vergleich zum restlichen Jahresverlauf 2013 besonders niedrig. Vergleichsweise höhere Rückladungsfrachten konnten Unternehmen in den Monaten September und Oktober 2013 auf Grund eines höheren Ladungsaufkommens am Markt erzielen. In der Regel lagen die Frachten auf dem Rückladungsmarkt deutlich niedriger als Entgelte für regelmäßige Beförderungen. Mitunter waren sie kaum kostendeckend, so dass ein Teil der Unternehmen bereits Leerfahrten in Kaufnahm. Insbesondere auf innerdeutschen Langstreckenrelationen trugen zum Preisdruck Kabotageverkehre mittel- und osteuropäischer Güterkraftverkehrsunternehmen bei.

Kosten

Im Verlauf des Jahres 2013 konnten die meisten der in Marktgespräche des Bundesamtes eingebundenen Unternehmen des Straßengüterverkehrs ihre Gesamtkosten in etwa auf dem Niveau des Vorjahres stabilisieren. Neben betriebswirtschaftlichen Kostensenkungs- und Optimierungsmaßnahmen war hierfür das durchgängig unter dem Vorjahresniveau liegende Preisniveau für Dieselkraftstoff maßgeblich. Kostensteigerungen resultierten hingegen im Wesentlichen aus höheren Löhnen einschließlich Lohnnebenkosten für das Fahrpersonal sowie zum Teil höheren fuhrparkbezogenen Kosten.

Positiv auf die Kostenentwicklung wirkten sich im Jahr 2013 die gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Kraftstoffpreise aus. Je nach Einkaufsmodalitäten (Großabnahme, eigene Betriebstankstelle, Einkaufskooperation, Auslandsbetankung, Einzelbetankung an Tankstellen) fiel die Kostenentlastung unterschiedlich hoch aus. Bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher lagen die Preise für Dieselkraftstoff nach Angaben des Statistischen Bun-

desamtes in allen Monaten des Jahres 2013 unter den Werten der entsprechenden Vorjahresmonate – im Jahresdurchschnitt um 4,7 %.

Entgelterhöhungen des Fahrpersonals bewegten sich überwiegend entsprechend den durchschnittlichen Tarifabschlüssen zwischen 2,0 % und 3,0 %. Sie wurden oftmals auch von nicht tarifgebundenen Unternehmen gewährt. Übertarifliche Vergütungen dienten vorrangig dazu, eine Abwanderung von gutem und zuverlässigem Fahrpersonal zu verhindern, z. B. in Ballungsgebieten zu Wettbewerbern oder an Industriestandorten in andere Branchen. Kleine und mittelständische Transportbetriebe zahlten Fahrpersonal, das im nationalen Güterverkehr eingesetzt wurde, zum Teil höhere als die einfachen pauschalen Spesensätze. Häufig setzten sie ihrem Fahrpersonal mit der Einführung oder Verbesserung von Prämiensystemen Anreize für Kraftstoffeinsparung, Schadensfreiheit, Fahrzeugpflege oder gutes Palettenhandling. Fahrpersonalkosten beinhalten des Weiteren die zumeist von den Transportunternehmen bezahlten Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen gemäß dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG). Diese Kosten wurden zum Teil durch die Beantragung von Fördermitteln refinanziert.

Fuhrparkseitig verwiesen viele Gesprächspartner des Bundesamtes auf gestiegene Aufwendungen für Reparatur- und Wartungsarbeiten infolge höherer Werkstatt- sowie Ersatzteilkosten. Um dem entgegenzuwirken, schlossen viele Transportbetriebe bei der Beschaffung von neuen Nutzfahrzeugen Full-Service-Wartungsverträge zu oft sehr günstigen Konditionen ab. Als steigender Kostenfaktor erwiesen sich erneut die Versicherungsbeiträge. Im Zuge der gegenüber dem Jahr 2012 erhöhten EEG-Umlage stiegen die Stromkosten besonders bei Unternehmen mit Kühllagern sowie produktionsnahen Logistikdienstleistungen.

Ertragslage

Nach einem verhaltenen verkehrswirtschaftlichen Start in das Jahr 2013 verbesserte sich die Ertragslage der deutschen Transport- und Logistikdienstleister im Zuge der konjunkturellen Erholung im weiteren Jahresverlauf. Zugleich nahm der Anteil der Güterkraftverkehrsunternehmen ab, der in Marktgesprächen des Bundesamtes auf eine verschlechterte Ertragsentwicklung hinwies. Für das Jahr 2013 insgesamt wies der Großteil der in Marktgespräche eingebundenen Transportunternehmen stabile bis leicht bessere Betriebsergebnisse als für das Jahr 2012 aus. Dies korrespondiert mit der rückläufigen Entwicklung der Insolvenzen. Die Verbesserung der Ertragslage war dabei in der Regel auf ein gestiegenes Güteraufkommen und Umsatzvolumen in Verbindung mit einer moderaten Kostenentwicklung aufgrund des Rückgangs der Dieselkraftstoffpreise sowie die Nutzung betriebswirtschaftlicher Einsparpotenziale zurückzuführen.

Schlechtere Betriebsergebnisse resultierten hingegen aus Auftragsverlusten sowie marktbedingten Reduzierungen von Beförderungsentgelten in wettbewerbsintensiven Bereichen, des Weiteren insbesondere in Fällen, in denen Transportunternehmen Gesamtkostensteigerungen aufwiesen, Auftraggeber wegen des gesunkenen Preisniveaus für Dieselkraftstoff jedoch Entgelterhöhungen ablehnten. Dabei betonten in Marktgesprächen des Bundesamtes nicht nur kleine, sondern auch mittelständische Transportunternehmen, in wirtschaftliche Schwierigkeiten, teils mit existenzbedrohendem Charakter, geraten zu sein. Insgesamt lagen die Umsatzrenditen im reinen Transportsegment im Jahr 2013 überwiegend in einer Bandbreite zwischen 1 bis 3 %. Angesichts steigender Leistungs- und Qualitätsanforderungen von Auftraggebern beurteilten im Gütertransport engagierte Unternehmen ihre Betriebsergebnisse vielfach als unbefriedigend.

Investitionen

Trotz konjunktureller Erholung behielten die meisten der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Gesprächspartner von Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2013 ihre dem Markt zur Verfügung gestellten Laderaumkapazitäten bei. Der Großteil der Straßengüterverkehrsunternehmen nahm lediglich Ersatzinve-

stitionen im geplanten Turnus vor und hielt sich mit Erweiterungsinvestitionen weiterhin zurück. Attraktive Konditionen für den Abverkauf der Lastkraftfahrzeuggeneration mit Euro V-Technik sowie zulassungsrechtliche Sachzwänge bescherten Nutzfahrzeuganbietern dabei im Verlauf des 2. Halbjahres 2013 einen Absatzschub. Von Ausnahmen abgesehen müssen ab dem 01.01.2014 neu zugelassene Nutzfahrzeuge die Euro VI-Norm erfüllen. Selbst Transportunternehmen, die bereits auf die ausschließliche Beschaffung von Euro VI-Fahrzeugen umgeschwenkt waren, orderten noch einmal Euro V-Fahrzeuge. Im Nah- und Regionalverkehr tätige Güterkraftverkehrsunternehmen, deren Investitionszyklen aufgrund der geringeren jährlichen Laufleistung im Allgemeinen länger sind als im Fernverkehr, konsolidierten ihren Fuhrpark teilweise ebenfalls auf die Schadstoffklasse S 5 (Euro V). Vor allem kleinere Transportbetriebe erwarben zudem gebrauchte, technisch gut instand gehaltene Euro V- bzw. EEV-Fahrzeuge.

Der Anteil von Euro VI-Fahrzeugen in den Fuhrparks steigt seit ihrer herstellerübergreifenden Verfügbarkeit im Jahr 2013 nur zögerlich an. Grund ist nach Angaben der Unternehmen die fehlende Planungs- und Kalkulationssicherheit, da die künftige Ausgestaltung der Mautsätze und die Mauteinstufung der Euro VI-Fahrzeuge noch unbekannt sind. Vor allem viele kleine und mittelgroße Transportunternehmen lehnten es im Jahr 2013 daher noch ab, in größerem Umfang in Euro VI-Fahrzeuge zu investieren. Zudem hemmte u. a. das gegenüber Euro V-Fahrzeugen deutlich höhere Kaufpreisniveau Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge. Um im Falle einer hohen Mautspreizung zwischen den Schadstoffklassen S 5 und S 6 einer möglichen hohen Entwertung eines kompletten Euro V-Fuhrparks vorzubeugen, nahmen Transportunternehmen teilweise eine Mischbeschaffung beider Fahrzeugklassen vor.

Als Hauptgrund für die geringe Bereitschaft, Investitionen zur Erweiterung des Fuhrparks zu tätigen, nannten viele Transportdienstleister in Marktgesprächen das niedrige Niveau der Beförderungsentgelte. In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld erwirtschafteten viele kleinere Frachtführer zuletzt noch keine hinreichenden Rücklagen, um Erweiterungsinvestitionen in größerem Umfang realisieren zu können. Einige Transportunternehmen gaben an, ihren Fuhrpark nicht aufzustocken, da sie kein geeignetes Fahrpersonal fänden. Erweiterungsinvestitionen in ihren Fuhrpark nahmen insbesondere größere Transport- und Logistikdienstleister vor, die neue Direktkunden gewannen. Ferner erweiterten einige mittelständische Unternehmen aufgrund der höheren Nachfrage im Schüttgutsegment ihre dem Markt bereitgestellte Fuhrparkkapazität deutlich.

Bei der Fuhrparkfinanzierung tendierte ein Teil der Unternehmen wieder mehr zum Kauf über klassische Finanzierungskanäle, soweit die monatlichen Darlehensraten wegen des niedrigen Zinsniveaus niedriger ausfielen als die Leasingraten. Ferner reduzierte der auch bei kleinen Transporteuren zu beobachtende Trend zur Fremdvergabe die Erfordernis, Aufkommensschwankungen und -spitzen über flexible Mietangebote zu kompensieren. Jenseits dessen nutzten kleinere Unternehmen wegen ihrer häufig geringen Eigenkapitalquote und gestiegener Kreditsicherheitsanforderungen von Banken eher zwangsläufig weiterhin Miet- und Leasingangebote.

1.3.2 Entwicklung im Omnibusverkehr

Die Busbranche ist tendenziell klein und mittelständisch geprägt. Die Unternehmen verfügen im Durchschnitt über fünf Reisebusse, 20 Linienbusse, fünf Fernlinienbusse und sechs gemischt einsetzbare Omnibusse. Mit der Gesamtheit ihrer Omnibusse befördern 30 % der privaten Unternehmerschaft jährlich 10.000 bis 100.000 Passagiere. Genauso viele geben eine Passagierzahl von bis zu 1 Million an. 20 % der Befragten befördern bis zu 10.000 Reisende pro Jahr.

In Omnibusbetrieben sind durchschnittlich 43 Mitarbeiter tätig, wobei in Linien- und Fernbuslinienverkehrsbetrieben dabei meist eine höhere

Anzahl verzeichnet wird als in Gelegenheitsverkehrsbetrieben, die durchschnittlich 16 Mitarbeiter melden.

Touristische Geschäftslage stabilisiert sich

Busunternehmer beurteilten die allgemeine Geschäftslage für 2013 erneut positiv. Laut bdo-Konjunkturumfrage verschlechtert sich für 20 % der Unternehmer die allgemeine Geschäftslage. 26 % der Befragten schätzen ihre Situation besser ein. Damit ist das Bild ähnlich dem des Vorjahres. Die generelle Stimmung in der Bustouristik 2013 steigt damit von einem Tiefstand im Jahr 2011 um zwei weitere Prozentpunkte auf einen positiven Saldo von 6 %.

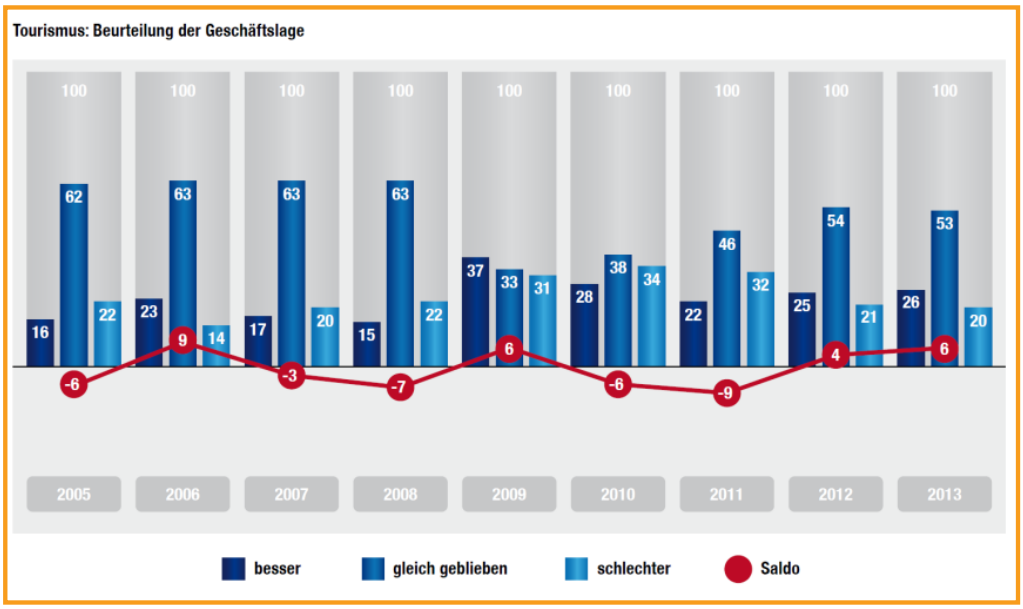
Nach einer negativen Umsatzentwicklung im Vorjahr verzeichnen 39 % der befragten Busunternehmerschaft steigende Umsätze. 22 %, und damit 12 % weniger als im Vorjahr, müssen erneut Umsatzeinbußen verkraften. Trotz dessen steigt der Saldo auf 17 % und damit den höchsten Stand seit sieben Jahren. Laut dieser Lagebeurteilung haben stabile Fahrgastzahlen in nahezu allen Geschäftsbereichen zu einer spürbaren Entlastung der Unternehmer geführt.

Mit 26 % stieg die Zahl der Unternehmer, die positive Gewinne registrierten, während die Anzahl derer, die von einer verschlechterten Gewinnentwicklung ausgehen, um fünf Prozentpunkte sank.

Damit verbesserte sich der Saldo im Vorjahresvergleich um erneut zehn Prozentpunkte. Zwar kann die Branche durch die verbesserte Umsatzentwicklung Kostensteigerungen und Investitionen im vergangenen Jahr besser kompensieren, aber noch keinen positiven Saldo erzielen.

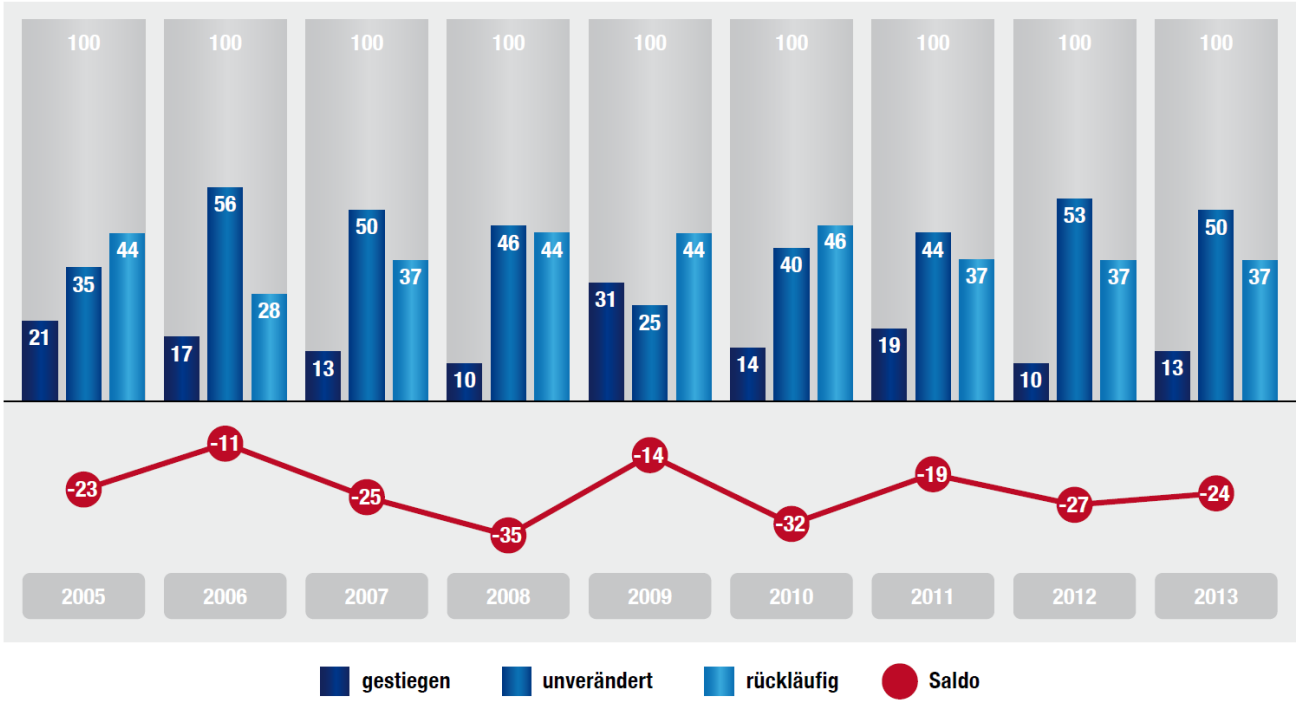
Durch die verbesserte allgemeine Wirtschaftslage und die damit erneut stabilisierte Reiselust spielte die Preissensibilität zwar weiterhin eine tragende Rolle, jedoch keineswegs wie in den Jahren zuvor. Die Umrüstung oder Neuanschaffung von Fahrzeugen aufgrund der Umweltzonenregelung und Einfahrtsbeschränkungen in Städte scheint zudem in 2013 geringfügiger stattgefunden zu haben, da zahlreiche Flotten schon in den Jahren zuvor verjüngt wurden.

Mit Blick auf die einzelnen Marksegmente sind vorwiegend positive Tendenzen abzulesen. Viele Busbetriebe profitierten außerdem vom anhaltenden Kurzreisetrend, und so stabilisierten sich 2013 auch die Buchungszahlen der Reisen im Inland. Gleiches gilt für das Buchungsverhalten im Tagesausflugsgeschäft. Bezüglich der Auslandsreisen lassen sich ebenso wenige Veränderungen erkennen und so verbuchen in diesem Segment 13 % der befragten Unternehmer eine positive Entwicklung. Die Lage verbessert sich damit, so dass der Saldo um drei Prozentpunkte auf minus 24 ansteigt.

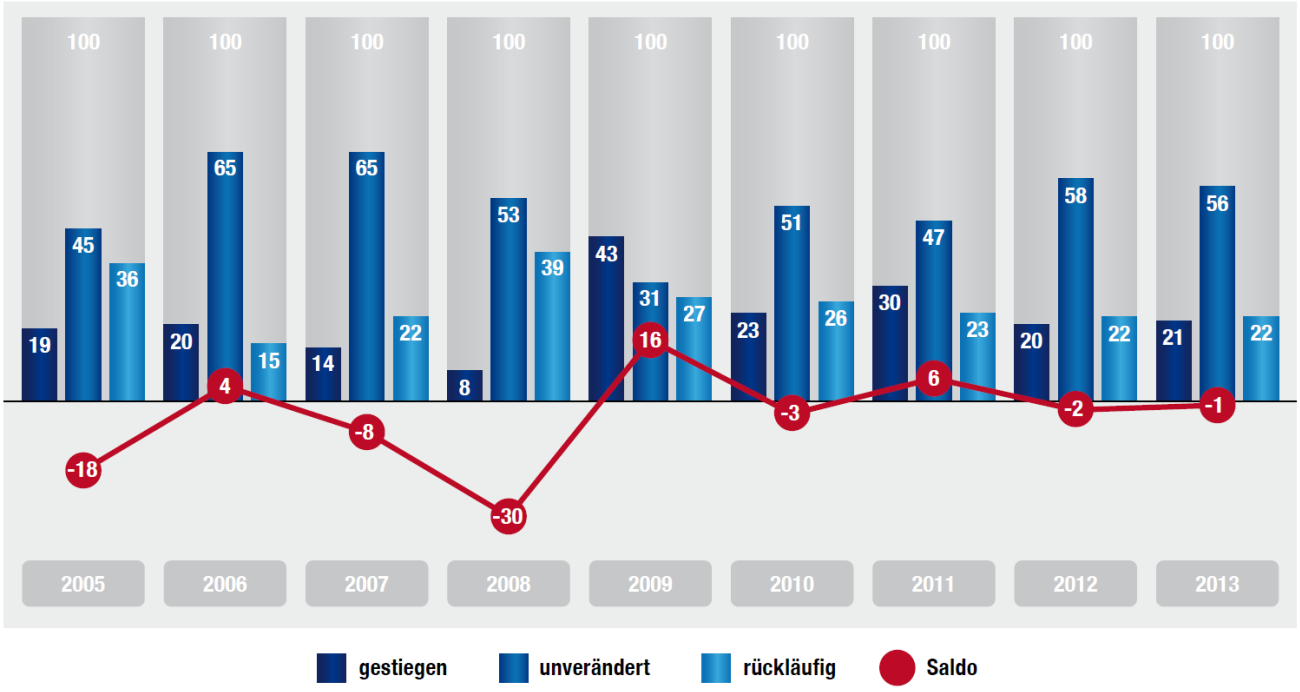


Quelle: bdo 2014

Bustourismus: Buchungszahlen ins Ausland



Entwicklung des Ausflugsverkehrs



Quelle: bdo 2014

War der Anmietverkehr im Jahr 2012 noch der einzige Geschäftsbereich, der sich positiv entwickeln konnte, so schlägt er laut aktueller Konjunkturumfrage 2013 am negativsten zu Buche. Die Zahl derer, die von gestiegenen Buchungszahlen berichten, sank geringfügig. Demgegenüber stehen 24 % Unternehmen, die einen Rücklauf verkraften mussten. Erklärbar wird dies durch die höhere Auslastung der Fahrzeuge in den anderen Segmenten, was zu geringeren Kapazitäten im Anmietverkehr führt.

Die Ergebnisse der Konjunkturumfrage bestätigten erneut, dass die Kurz- und Tagesreisen mit Abstand die wichtigsten Elemente in der Bustouristik bleiben werden. Dies bescheinigen 67 % der teilnehmenden Unternehmer. Die wachsende Reiselust und kürzere Verweildauer an einem Ort, spielen in diesem Zusammenhang eine wesentliche Rolle. Es entwickelt sich zunehmend der Trend zum Zweit- und Dritturlaub. Gerade diese Tendenz entspricht in hohem Maße den Vorteilen, die der Bustourismus zu bieten hat. Nach Meinung der befragten Unternehmen bleiben die Städte- und Kulturreisen dabei weiterhin die beliebtesten Kurzreiseformen.

Für die Zukunft des Busreisemarktes prognostizieren die befragten Unternehmer außerdem weiterhin eine Tendenz zu Nischenangeboten sowie einen Trend zum Kur- und Gesundheitstourismus. In der Busbranche kann auf flexibles Handeln in Kombination mit Individualität und Qualität daher nicht verzichtet werden. Aufgrund der Flexibilität des Reisebusses kann sich auf kurzem Weg auf die individuellen Bedürfnisse der Kunden eingestellt werden. Das verschafft dem Verkehrsmittel Bus klaren Vorteil gegenüber seinen Konkurrenten. 28 % sind sich einig darüber, dass auch dem Luxus – und Aktivurlaub großes Entwicklungspotenzial zukommt.

Die Beurteilung der allg. Geschäftslage der Busunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fällt im Jahr 2013 positiv aus. Die Anzahl derer, deren Geschäftslage im letzten Jahr als gut beurteilt wird, ist gleich der Anzahl derer, die ein schlechtes Geschäftsjahr zu verbuchen haben. Der Saldo steigt um 13 %-Punkte.

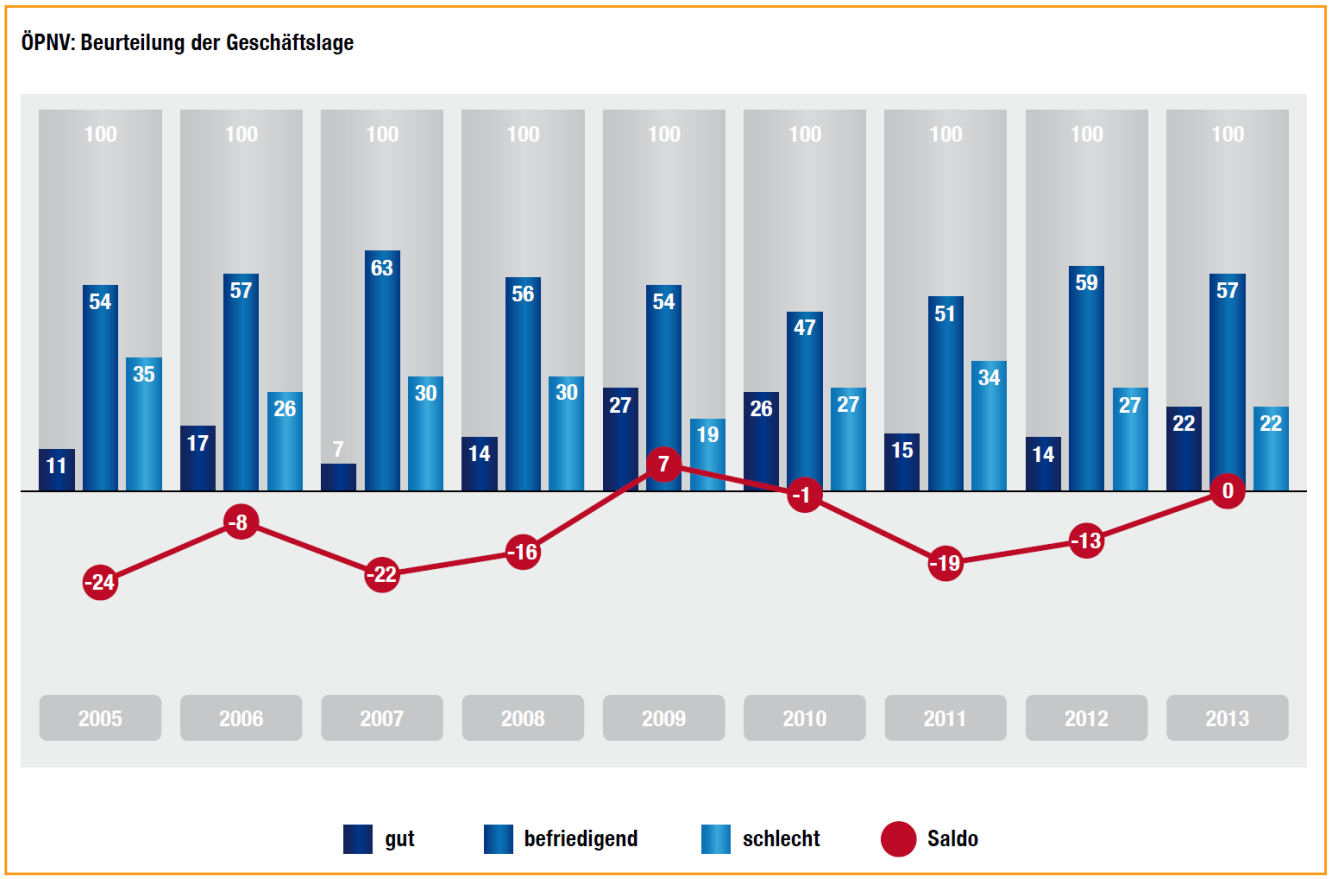
Noch im Jahr 2012 musste die Branche starke Umsatzeinbußen hinnehmen, doch der Umsatz im Busliniennahverkehr steigt im Vorjahr um 12 Prozentpunkte und nähert sich damit dem Höchststand von 19 Prozentpunkten im Jahr 2009. 35 % der Unternehmer, und damit neun Prozent mehr als im Vorjahr, verzeichnen steigende Umsätze.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gewinnentwicklung im ÖPNV verbessert und so haben 24 % der Unternehmer ihren Gewinn erhöhen können. Dies sind 11 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr. Allerdings müssen 36 % der befragten Unternehmen sinkende Gewinne hinnehmen. 40 % konnten von einer gleichbleibenden Entwicklung berichten.

Im Hinblick auf die Fahrgastzahlen des Liniennahverkehrs zeigt sich im Jahr 2013 eine positive Entwicklung und der Saldo findet sich im positiven Bereich bei vier Prozent wieder. 25 % der Busunternehmer gehen von einer verstärkten Busnutzung im ÖPNV aus, während 22 % gesunkene Fahrgastzahlen ausweisen.

Die Beurteilung der im Fernbuslinienverkehr tätigen Busunternehmerschaft ist ein Jahr nach Öffnung des Marktes gesondert zu betrachten. Eine Vielzahl der Unternehmerschaft ist nach Liberalisierung in das Geschäft eingestiegen. Einige der befragten Unternehmen waren jedoch auch zuvor mit Sondergenehmigungen schon im nationalen Fernverkehr tätig. Inwieweit deren Einschätzung sich von der, der neu im Geschäft befindlichen Unternehmen unterscheidet, kann an dieser Stelle nicht dargestellt werden. 55 % der Unternehmen, die an der bdo-Konjunkturumfrage teilgenommen haben, verfügen über eigene Linienverkehrsgenehmigungen. Demgegenüber sind 45 % der Befragten als Unterauftragnehmer tätig.

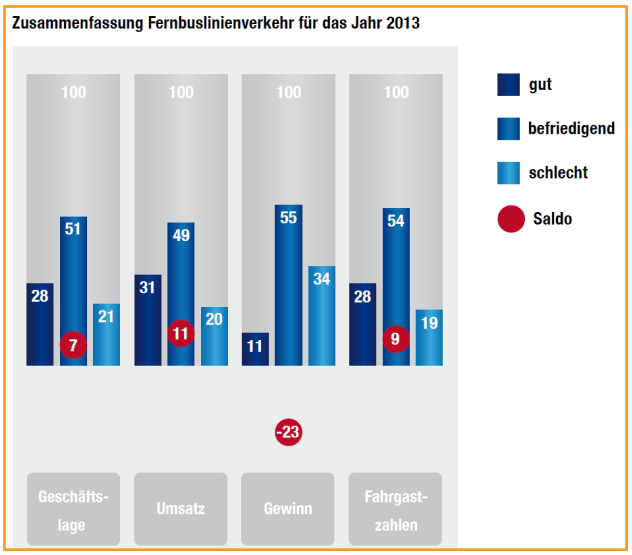
Geringfügig mehr als die Hälfte schätzt das vorangegangene Geschäftsjahr als befriedigend ein. 21 % der Unternehmerschaft beurteilen das Jahr eher schlecht und 28 % gehen von einer guten Geschäftslage aus, so dass ein Saldo von sieben Prozent verzeichnet werden kann.



Quelle: bdo 2014

Trotz der positiven Umsatzentwicklung verbuchen 34 % der Unternehmer einen Gewinnrückgang. 11 % der Befragten können Zuwächse verbuchen und so ergibt sich ein negativer Saldo von minus 23 %. Erklären lässt sich das zum einen durch die hohen Investitionskosten zur Anschaffung moderner Fahrzeugflotten, Werbekosten und Marketingausgaben. Andererseits beobachten die Unternehmer einen starken Wettbewerb um Marktanteile.

Im Hinblick auf die Fahrgastzahlen des Fernbuslinienverkehrs zeigt sich im Jahr 2013 eine positive Entwicklung. 82 % der Busunternehmer gehen von einer verstärkten oder gleichgebliebenen Nachfrage im Fernbuslinienverkehr aus, während 19 % gesunkene Fahrgastzahlen ausweisen. Dem Statistischen Bundesamt zufolge waren 3 Millionen Menschen 2013 mit dem Fernlinienbus unterwegs – nach bdo-Berechnungen bis zu 9 Millionen.



Quelle: bdo 2014

2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer

2.1 Europäische Politik und EU-Recht

SEPA - Umstellungen im Zahlungsverkehr

Vorgesehen war, ab 2014 den europäischen Zahlungsverkehr komplett auf einen einheitlichen Zahlungsraum unter der Bezeichnung SEPA (Single Euro Payments Area) umzustellen. Die 22-stellige internationale Bankkontonummer (IBAN) ersetzt dann die herkömmliche Kontonummer und die Bankleitzahl und wird sowohl für Überweisungen als auch für Lastschriften verpflichtend.

Mit SEPA nutzen Unternehmen einheitliche Zahlungsverkehrsverfahren und -formate für alle Transaktionen. Dadurch kann die Kontoführung für den Euro-Zahlungsverkehr auf ein Konto konzentriert werden und Euro-Konten in anderen Ländern werden überflüssig. Darüber hinaus reduziert das SEPA-Verfahren den Aufwand in der Kundendatenverwaltung, da einheitliche Daten wie IBAN und BIC der europäischen Geschäftspartner genutzt werden. Zudem bietet das SEPA-Lastschriftverfahren durch die Einführung eines konkreten Fälligkeitsdatums die Möglichkeit, Zahlungsströme und somit die Liquidität besser zu steuern.

Mit der Umstellung verbunden waren und sind umfangreiche fachliche und technische Anpassungen in den Prozessen und Softwaresystemen. Sämtliche Formulare, Dokumente und Briefe mussten auf Änderungsbedarf überprüft werden und das Rechnungswesen musste die Stammdaten bei Debitoren und Kreditoren anpassen. Das galt für Banken, Versicherungen und Unternehmen ebenso wie für Behörden, Sozialversicherungsträger, Kammern, Verbände und andere Organisationen.

Infolge der komplexen Prozesse gelang es im Jahresverlauf 2013 nicht, europaweit alle notwendigen Vorbereitungen für die Umstellung auf SEPA abzuschließen. Anfang 2014 verständigten sich EU-Parlament und EU-Kommission schließlich, die ursprünglich zum 31.01.2014 endende Übergangsfrist für die SEPA-Umstellung um ein halbes Jahr zu verlängern.

Vorschlag zur Revision der EU-Pauschalreiserichtlinie angenommen

Die Europäische Kommission hat am 09. Juli 2013 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Pauschalreiserichtlinie angenommen. Mit dem Vorschlag der Kommission soll die 20 Jahre alte Richtlinie 90/314/EWG ersetzt werden. Dabei ist als großer Erfolg zu werten, dass die Möglichkeit der Festlegung einer Mindestteilnehmerzahl seitens des Veranstalters in dem Entwurf beibehalten wurde, nachdem zwischenzeitlich geplant war, eine solche Regelung zu streichen.

Ziel der vorgeschlagenen Änderungen ist eine Modernisierung der Regelungen zu Pauschalreisen und eine Anpassung an den auch durch das Internet veränderten Reisemarkt. Dabei wird der Verbraucherschutz weiter betont. Gleichfalls sollen Bedingungen für einen fairen Wettbewerb geschaffen werden.

Der Vorschlag enthält als zentrale Änderung die Ausdehnung des Begriffs der Pauschalreise auf handelsübliche Reisearrangements wie Bausteinreisen und sogenannte „Durchklick-Buchungen“, bei denen Urlauber ihr Reiseprogramm nach persönlichen Bedürfnissen im Internet zusammenstellen und die von einer einzigen Vertriebsstelle innerhalb desselben Buchungsvorgangs erworben oder zu einem Gesamtpreis angeboten oder berechnet werden.

Darüber hinaus sind weitergehende Regelungen zu den Informationspflichten des Reiseveranstalters vorgesehen. Ausgeweitet werden sollen auch die Pflichten des Reiseveranstalters bei höherer Gewalt. Sollte eine rechtzeitige Rückbeförderung des Reisenden aufgrund unvermeidbarer, außergewöhnlicher Umstände nicht möglich sein, soll der Reiseveranstalter die Kosten für den verlängerten Aufenthalt für bis zu

drei Nächte bis maximal 100 EUR je Nacht übernehmen. Dazu ist kritisch festzustellen, dass die daraus entstehenden Belastungen den Reiseveranstalter ohne eigenes Verschulden treffen.

Ebenfalls erhalten geblieben ist die Möglichkeit der Preiserhöhung durch den Reiseveranstalter, sofern sich eine solche in dem Reisevertrag vorbehalten wurde. Dabei darf die Preiserhöhung 10 % des Preises der Pauschalreise nicht übersteigen.

Mit der Beibehaltung der Möglichkeit, das Reiseangebot vom Erreichen einer bestimmten Mindestteilnehmerzahl abhängig zu machen, hat sich der bdo mit seiner jahrelangen zentralen Forderung durchgesetzt. Der Reiseveranstalter kann den Vertrag danach ohne Entschädigung des Reisenden bis spätestens 20 Tage vor Beginn der Reise beenden. Somit kann der Reiseveranstalter weiterhin flexibel reagieren, falls eine bestimmte Buchungsanzahl nicht erreicht wird und ist nicht gezwungen, für ihn dadurch unternehmerisch unrentabel gewordene Reiseleitungen zu erbringen.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens müssen nun das Europaparlament und der Europarat dem Vorschlag zustimmen.

Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts von 2-Achsen-Bussen geplant

Seit nunmehr 10 Jahren setzen sich sowohl der bdo mit seinen Landesverbänden als auch die IRU für eine Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts von 2-Achsen-Bussen ein. Vor dem Hintergrund, dass die Fahrzeuge durch die zahlreichen heute zu beachtenden Umwelt- und Sicherheitsstandards über die letzten Jahre immer schwerer geworden sind, aber auch angesichts des Umstands, dass die im novellierten PBefG verankerten Anforderungen zur Barrierefreiheit der Busse einen weiteren Anstieg des Fahrzeuggewichts zur Folge haben werden, ist die Anpassung der Gesamtmassen von derzeit in Deutschland 18 t auf EU-weit 19,5 t unabdingbar.

2013 ist ein entsprechender EU-Richtlinienvorschlag veröffentlicht worden. Im Eingangstext des Papiers räumt die EU-Kommission ein, das Durchschnittsgewicht eines Busfahrgasts sei seit der Verabschiedung der (derzeit bestehenden) Richtlinie 96/53/EG gestiegen, zudem seien Sicherheitsvorrichtungen vorgeschrieben, durch deren Gewicht sich die Nutzlast des Fahrzeugs und damit die Zahl der Fahrgäste, die befördert werden können, reduziert habe und dies laufe dem Bestreben, den Kraftstoffverbrauch pro beförderter Person zu senken, ebenso zuwider wie dem Ziel, den Verkehr vom Pkw auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern. Allerdings sieht der Richtlinienvorschlag nur eine Erhöhung auf 19 t vor.

IRU und bdo sind der Auffassung, dass es einer Anhebung auf 19,5 t bedarf, um den bestehenden und kommenden Anforderungen gerecht werden zu können. Der Richtlinienvorschlag muss nun zunächst vom Parlament und Rat gebilligt und sodann noch in nationales Recht umgesetzt werden.

2.2 Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Änderungen im Güterkraftverkehrsgesetz

Am 20.06.2013 wurde das Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) und anderer Gesetze im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Mit dem Artikelgesetz traten zum 1. Juli 2013 zahlreiche Änderungen des Güterkraftverkehrsgesetzes in Kraft.

Beim Güterkraftverkehrsgesetz geht es schwerpunktmäßig um redaktionelle Anpassungen und Klarstellungen. So die bereits seit 01.01.2012 ausgelaufenen Kabotagebeschränkungen für Bulgarien und Rumänien gestrichen und stattdessen im Vorgriff auf den EU-Beitritt Kroatiens zum 01.07.2013 für kroatische Inhaber von EU-Lizenzen im GüKG ein Kabotageverbot verankert. Gleichzeitig wurde eine Lücke bei der Bußgeldregelung im Zusammenhang mit illegalen Kabotagebeförderungen geschlossen.

Mit der Neufassung des § 7 GüKG wurden die Mitführungs- und Aushändigungspflichten im gewerblichen Güterkraftverkehr konkreter geregelt. So sieht das nunmehr eine ausdrückliche Regelung vor, dass das Original der EU-Lizenz für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr nicht als Nachweis im Fahrzeug mitgeführt werden darf, wie es in der entsprechenden EU-Verordnung bereits seit langem verankert ist.

Auch den modernen Kommunikationsmitteln wurde Raum gegeben: In § 7 Absatz 2 GüKG wurde der Satz „Das Begleitpapier oder der sonstige Nachweis nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 kann statt durch Aushändigen des Dokumentes auch auf andere geeignete Weise zugänglich gemacht werden.“ neu aufgenommen. Begleitpapiere müssen danach künftig nicht mehr zwingend in Papierform mitgeführt werden, sondern können beispielsweise bei Kontrollen auch auf einem Notebook zugänglich gemacht werden. Dem Kontrolleur ist somit lediglich die Einsicht auf einen Bildschirm zu gewähren, auf dem das Dokument lesbar ist. Nicht erfüllt ist diese Anforderung allerdings, wenn der Kontrollbeamte technische Hilfsmittel einsetzen müsste, um die Dokumente zu lesen. Die Möglichkeit der elektronischen Zurverfügungstellung von Begleitdokumenten ist damit explizit Gegenstand der GüKG-Änderungen.

LKW-Fahrer müssen zudem den BAG-Beamten zur Durchführung der Überwachungsmaßnahmen bei Kontrollen den Zutritt zum Fahrzeug gestatten.

Rechtsstreit um Rechtmäßigkeit der Lkw-Mautsätze

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig (BVerwG) hat im Mai 2013 den Rechtsstreit um die Rechtmäßigkeit der Lkw-Mautsätze nach der vom 01.07.2003 bis zum 31.08.2007 geltenden Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut (Mauthöheverordnung) erneut an das Oberverwaltungsgericht Münster (OVG) zurückverwiesen. Das OVG Münster hatte mit Urteil vom 25.10.2012 der Klage eines Fuhrunternehmers gegen den Bund stattgegeben. Es hatte unter anderem entschieden, dass die Mauthöheverordnung in der vom 01.07.2003 bis zum 31.08.2007 geltenden Fassung unwirksam ist und den Bund zur Erstattung der Maut an den Kläger verurteilt.

Das OVG ist davon ausgegangen, dass die Mauthöheverordnung mangels sachgerechter Berücksichtigung der Achsen jedenfalls deshalb unwirksam sei, weil die Bildung der Achsklasse 1 nicht sachgerecht im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG sei. Die zwei- und dreiachsigen Lkw hätten nicht in einer Achsklasse mit demselben Mautsatz zusammengefasst werden dürfen, weil die Dreiachser in höherem Maße Wegekosten verursachten als die Zweiachser. Dieses Urteil wurde durch den vorgenannten Beschluss aufgehoben.

Das BVerwG hat in seinem Beschluss darauf hingewiesen, dass sich dem Vorbringen des Bundes und seiner Gutachter vor dem OVG verschiedene Anhaltspunkte dafür entnehmen lassen, dass die Zusammenfassung der zwei- und dreiachsigen Lkw in einer Achsklasse trotz unterschiedlicher Kostenverantwortlichkeit durch hinreichend gewichtige Gründe – insbesondere solche der Verwaltungspraktikabilität – gerechtfertigt sein könnte.

Nach Auffassung des BVerwG sind die damit zusammenhängenden tatsächlichen Fragen durch das OVG nicht ausreichend untersucht worden. Das OVG müsse daher diesen – für die Wirksamkeit der Mauthöheverordnung maßgeblichen – Aspekt näher aufklären.

Dieser beim OVG geführte Rechtsstreit wurde im August 2013 beendet. Nachdem zwischenzeitlich eine gesetzliche Regelung der Mauthöhe in Kraft getreten ist, die auch Altfälle wie den vorliegenden Fall erfasst (Erstes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 23. Juli 2013, BGBl. I Seite 2550), haben die Beteiligten den Rechtsstreit am 7. August 2013 in der Hauptsache für erledigt erklärt.

Fahrgastrechte-Durchführungsgesetz verkündet

Anfang August 2013 ist das Gesetz zur Durchführung der VO (EU) Nr. 181/2011 über Fahr-gastrechte im Kraftomnibusverkehr verkündet worden und gilt damit seit dem 27.07.2013. Glücklicherweise konnten bdo und Landesverbände erreichen, dass die über den Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 30.01.2013 hinausgehenden, verschärfenden Anträge der Länder Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen im Bundestag abgelehnt wur-den. Es bleibt damit bei der moderaten Anpassung des nationalen Rechts an die Vorgaben der EU-Verordnung.

Zu begrüßen ist insbesondere, dass von der zulässigen Möglichkeit Gebrauch gemacht und in § 3 des Gesetzes festgelegt wurde, dass der Fahrgast als ersten Schritt seine Beschwerde an den Beförderer zu richten hat. Es ist davon auszugehen, dass dies sowohl der Qualitätsoptimierung und damit dem Fahrgast als auch der Kosteneffizienz dienen wird, da davon auszugehen ist, dass sich der überwiegende Teil der Beschwerden bilateral zwischen dem Fahrgast und dem Beförderungsunternehmen klären lässt. Erst wenn sich auf diesem Weg keine Lösung abzeichnet, soll sich der Fahrgast an die nationale Durchsetzungsstelle als Beschwerdeinstanz wenden können.

2.3 Straßenverkehrsrecht

Feldversuch Lang-Lkw – BASt legt ersten Zwischenbericht vor

Die Bundesregierung hatte unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Wirkung vom 1. Januar 2012 einen Feldversuch mit Lang-Lkw gestartet. Am Feldversuch hatten sich nicht alle Bundesländer beteiligt. Die Vorgaben für den Feldversuch sind klar und für alle Mitwirkenden verbindlich in der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) geregelt und bieten somit einen fest definierten Rahmen, der allen Beteiligten die nötige Sicherheit bietet.

Der über fünf Jahre andauernde Feldversuch wird durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wissenschaftlich begleitet. Aufgrund der Fülle und Komplexität der zu betrachtenden Fragestellungen werden bestimmte Themen durch externe Forscher bearbeitet. Die wissenschaftliche Begleitung ist in mehrere Untersuchungsphasen gegliedert.

Ausgewertet wurden rund 5.000 Fahrten im ersten Halbjahr 2013.

Der am häufigsten eingesetzte Lang-Lkw-Typ im Rahmen des Feldversuchs besteht aus einem Motorwagen mit Untersetzachse (Dolly) und Sattelauflieger, die Gesamtanzahl der Achsen kann variieren (Grafik: BASt)

Die in diesem Zeitraum am Feldversuch teilnehmenden Unternehmen haben knapp eine Million Fahrzeugkilometer mit insgesamt 29 verschiedenen Lang-Lkw zurückgelegt. Der mit Abstand am häufigsten eingesetzte Typ ist dabei die Kombination bestehend aus einem Motorwagen mit Untersetzachse und Sattelauflieger. Von den eingesetzten 29 Lang-Lkw, die alle fünf zulässigen Typen abdecken, verkehrten 25 regelmäßig. Ein Lang-Lkw kommt im Durchschnitt auf eine Tagesfahrleistung von über 500 Kilometern.

Das Spektrum der von den Lang-Lkw transportierten Güter reicht von Teilen für die Automobilbranche über Haushaltsgeräte (weiße Ware), Luftfracht, Kleidung und Lebensmittel bis hin zu Verpackungsmaterial. Fast drei Viertel der Fahrten finden dabei zwischen Warenlagern und/oder Produktionsstätten statt.

Die durchschnittliche Auslastung der Stellfläche durch die Ladung aller Fahrten beträgt über 90 %. Dementsprechend ist auch der Anteil der eigentlichen Leerfahrten, das heißt ohne Transport von Leercontainern, mit lediglich 10 % gering. Anhand der rund 2.000 gesammelten Achslast-

datensätze wurde auch die gewichtsmäßige Auslastung ermittelt. Definiert man die nach StVZO zulässigen Fahrzeuggesamtmassen von 40 beziehungsweise 44 Tonnen im kombinierten Verkehr als hundertprozentige Auslastung, so ergibt sich auf der Basis des vorliegenden Datenbestands ein mittlerer Auslastungsgrad von gut 80 % bezogen auf das zulässige Gesamtgewicht.

Die vorliegenden ersten Erkenntnisse lassen derzeit noch keine wissenschaftlich gestützten Schlussfolgerungen zu. Weitere Erhebungen, Versuche und Analysen sind abzuwarten.

Änderung der Ortskundeprüfungen in Berlin beabsichtigt

Voraussichtlich ab Mitte 2014 sollen Änderungen bei der Ortskundeprüfung für Taxi-, Miet- und Krankenwagenfahrer in Berlin wirksam werden. Darüber informierten die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten Vertreter der Verbände des Personenverkehrsgewerbes Ende August 2013.

Seit 1999 erfolgen die Ortskundeprüfungen in Verantwortung der Gewebevertretungen des Taxengewerbes. Zunächst zwei, später drei Verbände des Taxengewerbes führen abwechselnd die Prüfungen durch. Die Fuhrgewerbe-Innung hatte 1999 zugunsten der Taxenverbände auf eigene Prüfungen für Miet- und Krankenwagenfahrer verzichtet.

2013 hat ein vierter Taxi-Verband den Antrag gestellt, ebenfalls in die Ortskundeprüfungen eingebunden zu werden. Die nahm die Behörde zum Anlass, das Prüfungsverfahren insgesamt einer Überprüfung zu unterziehen. Im Ergebnis wurde die Entscheidung getroffen, das Prüfungsverfahren künftig der Technischen Prüfstelle der Sachverständigenorganisationen TÜV und DEKRA zu übertragen.

2.4 Umwelt- und Abfallrecht

Situation der gewerblichen Sammlung seit Inkrafttreten des KrWG

Die Bundesverbände der Entsorgungs- und Recyclingwirtschaft haben Anfang März 2013 gemeinsam gegenüber dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) Stellung genommen zu den Auswirkungen des am 01.06.2012 in Kraft getretenen Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG). Das Umweltministerium hatte verschiedene Verbände um entsprechende Einschätzungen gebeten, um der Verpflichtung aus der seinerzeit abgegebenen Protokollerklärung zu entsprechen, innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des Kreislaufwirtschaftsgesetzes die Auswirkungen der Regelungen zur gewerblichen Sammlung auf Markt und Wettbewerb zu beurteilen, um auf Basis dieser Erkenntnisse ggf. Korrekturen am Gesetz vorzunehmen.

Die Verbände der privaten Wirtschaft hielten in der Stellungnahme zunächst fest, dass die Zahl von bundesweit knapp 600 bisher bekannt gewordenen Untersagungen von gewerblichen Sammlungen in keiner Weise aussagekräftig ist. Keinesfalls könne aus dieser Zahl darauf geschlossen werden, dass die nicht untersagten Fälle künftig beanstandungsfrei fortgeführt werden könnten. Es ist vielmehr so, dass das Anzeigeverfahren beliebig in die Länge gezogen wird und somit der Großteil der Untersagungen noch zu erwarten ist. In etlichen Fällen hätten Landkreise auch eine eigene kommunale Sammlung bereits politisch beschlossen und mit deren Umsetzung begonnen. Den in diesen Landkreisen angezeigten gewerblichen Sammlungen sollte so die Grundlage entzogen werden, weitere Untersagungen wurden angekündigt.

Die Verbände forderten gemeinsam eine Korrektur des KrWG, um der unlauteren Umsetzungspraxis, die zu einer erheblichen Verschiebung des Wettbewerbs und zu einem merklichen Rückgang des Recyclings geführt hat, zeitnah Einhalt zu gebieten. Sie appellieren des

Weiteren, zu prüfen, ob durch eine Durchführungsverordnung oder andere geeignete Auslegungsrichtlinien ein Mehr an Rechtssicherheit für gewerbliche Sammlungen erreicht werden kann.

Deutsche EVGE-Entsorgergemeinschaften bemängeln Rechtsverschärfung durch die Hintertür

Die Bundesregierung hat am 30. August 2013 die Verordnung zur Fortentwicklung der abfallrechtlichen Überwachung beschlossen und sie im weiteren Gesetzgebungsverfahren dem Bundesrat zur Zustimmung nach Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes übersandt.

Die Artikelverordnung enthält als Kernstück die neue Verordnung über das Anzeige- und Erlaubnisverfahren für Sammler, Beförderer, Händler und Makler von Abfällen (AbfAEV), die der Umsetzung der europäischen Abfallrahmenrichtlinie und des deutschen Kreislaufwirtschaftsgesetzes von 2012 dient. Gleichzeitig sind dort auch einige redaktionelle Anpassungen verwandter abfallrechtlicher Vorschriften beschlossen worden.

Bei dieser Gelegenheit haben Behördenvertreter einiger Bundesländer über den Bundesrat erreicht, dass es nicht nur bei diesen redaktionellen Änderungen bleibt, sondern auch eine gravierende inhaltliche Verschärfung in der Entsorgungsfachbetriebeverordnung vorgenommen wird. Während bisher die Regelvermutung galt, dass Inhaber und weitere verantwortliche Mitarbeiter von Entsorgungsfachbetrieben nicht mehr als zuverlässig gelten, wenn sie mit einer Geldbuße von mehr als 5000 Euro belegt worden sind, wurde dieser Schwellenwert auf 2500 Euro halbiert. Dies erfolgte ohne inhaltliche Begründung allein mit der Anmerkung, „Der in der Verordnung vorgesehene Betrag von 5000 Euro wird nach den Erfahrungen in der Vollzugspraxis kaum einmal erreicht.“

Soll hier aus der Tatsache, dass es bei zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben nur wenige bzw. minderschwere Rechtsverstöße gegeben hat, der Schluss gezogen werden, die Beurteilungskriterien der Behörden müssten verschärft werden, um einen gefühlten Makel zu bestätigen? Die Branche zeigte sich geschockt, insbesondere auch über das Prozedere. Denn der Beschluss zu einer Herabsetzung der Bußgeldgrenze zur Zuverlässigkeit erfolgte ohne die erforderliche vorherige breite fachliche Diskussion mit der Branche bzw. den Zertifizierern. Es steht zu befürchten, dass durch die Entscheidung der Behördenvertreter ein etabliertes und hoch wirksames Zertifizierungssystem wie der Entsorgungsfachbetrieb im Endeffekt eher geschwächt als gestärkt wird.

Die EVGE Europäische Vereinigung der Gemeinschaften zur Zertifizierung von Entsorgungsfachbetrieben e. V. , der alle wesentlichen deutschen Entsorgergemeinschaften – darunter auch die von der Fuhrgewerbe-Innung betreute Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. - angehören, appellierte aus dieser Erfahrung heraus an die Behörden und Ministerien, zumindest zur anstehenden Novellierung der Entsorgungsfachbetriebeverordnung die Chance zur frühzeitigen Diskussion inhaltlicher Punkte mit den deutschen Entsorgergemeinschaften der EVGE zu nutzen und erklärt ausdrücklich hierzu ihre Gesprächsbereitschaft.

Bundesumweltministerium legte Entwurf zur AwSV vor

Überraschend hat das Bundesumweltministerium (BMU) den lange diskutierten Entwurf einer Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) mit Stand vom 22. Juli 2013 veröffentlicht und zugleich das europäische Notifizierungsverfahren eingeleitet. In der Entsorgungsbranche war ein abgestimmter Entwurf zur AwSV eigentlich nicht mehr vor der Bundestagwahl erwartet worden. Dabei dürfte der vorgelegte Entwurf auf Seiten der Anlagenbetreiber durchaus für eine gewisse Erleichterung sorgen.

Die Entsorgerverbände hatten wiederholt Bedenken vor allem im Hinblick auf die Einstufung von festen Gemischen vorgebracht und moniert, dass diese unter „Generalverdacht“ gestellt würden, wassergefährdend zu sein.

Dies hätte erhebliche Investitionen in die Nachrüstung von Anlagen erforderlich gemacht.

Dem vorgelegten Entwurf zufolge gilt die Fiktion der allgemeinen Wassergefährdung nunmehr nicht für feste Gemische, bei denen „insbesondere auf Grund ihrer Herkunft oder ihrer Zusammensetzung einen nachteilige Veränderung der Gewässerbeschaffenheit nicht zu besorgen ist.“ Daraus lässt sich ableiten, dass keine allgemeine Einstufungspflicht für Abfälle mehr besteht, Abfall im Zweifelsfall aber allgemein wassergefährdend ist.

Dieser Ausschluss von der Fiktion als allgemein wassergefährdend gilt nach Angaben des Bundesverbandes der Altholzaufbereiter und –verwerter (BAV) ausweislich der Begründung zum AwSV-Entwurf auch für Abfälle, soweit diese nicht offensichtlich oder gar zielgerichtet durch andere wassergefährdende Stoffe verunreinigt sind. Dies bedeutet für den Stoffstrom Altholz nach Leseart des BAV, dass Anlagen zur Lagerung der Sortimente A I bis A III keine Anlagen im Sinne der AwSV sind und die Verordnung für diese Anlagen mithin keine Relevanz hat. Gleiches lässt sich vermutlich auch für andere Abfallaufbereitungsanlagen ableiten, wobei in der Regel im Einzelfall zu entscheiden sein wird.

2.5 Arbeits- und Sozialrecht

Fahrpersonalverordnung geändert

Am 06.06.2013 wurde im Bundesgesetzblatt die geänderte Fahrpersonalverordnung (FPersVO) verkündet; sie ist am 7. Juni 2013 in Kraft getreten.

Vereinfacht wurde damit die Bescheinigungsregelung gemäß § 20 FPersVO („Urlaubs- oder Freibescheinigung“), wonach Kraftfahrer in bestimmten Fällen bei einer Kontrolle eine entsprechende Bescheinigung des Unternehmers vorlegen, die nicht handschriftlich ausgefüllt sein darf. Die Bescheinigung kann dem Fahrer auch als Telefax oder digitalisierte Kopie übermittelt werden.

Nach Ablauf der Mitführungspflicht muss der Fahrer dem Unternehmer die Bescheinigungen unverzüglich zurückgeben. Der Unternehmer muss sie ein Jahr außerhalb des Fahrzeugs aufbewahren, und nach Ablauf dieser Aufbewahrungspflicht sind die Bescheinigungen bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten.

Von dieser Bescheinigungspflicht sind die betroffenen Fahrer befreit, wenn sie die fehlenden Zeiten durch manuelle Nachträge nachweisen (digitales Kontrollgerät: manuelle Nachträge auf der Fahrerkarte; manuelles Kontrollgerät: manuelle Nachträge auf dem Schaublatt).

Der Unternehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass der Fahrer, wenn er sich für manuelle Nachträge entscheidet, diese vor Fahrtantritt vornimmt.

Mit dieser neuen Regelung wurde dem Beschluss der EU-Kommission vom 14. Dezember 2009 zur Änderung der Entscheidung 2007/230/EG sowie der Leitlinie Nr. 5 der EU-Kommission über das Formblatt zur Bescheinigung von Tätigkeiten Rechnung getragen.

Seit dem 07.06.2013 gilt für selbstfahrende Unternehmer grundsätzlich dieselbe Regelung wie für Fahrer in Arbeitsverhältnissen. Dies bedeutet, dass selbstfahrende Unternehmer sich selbst eine Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage nach § 20 FPersV ausstellen müssen bzw. von dieser Verpflichtung ebenso nur dann befreit sind, wenn sie die fehlenden Zeiten per manuellem Nachtrag nachweisen. Eine Aufbewahrungspflicht ist in diesen Fällen im Gesetzestext nicht vorgesehen.

Mit Wirksamwerden dieser Rechtsänderungen wird in der Überwachungspraxis die zuvor geduldete Verfahrensweise, wonach selbstfahrende Unternehmer innerhalb Deutschlands prinzipiell keine Bescheinigung vor Fahrtantritt ausfüllen müssen, sondern erst bei oder im Nachgang zu Kontrollen derartige Bescheinigungen erstellen mussten, nicht mehr angewendet! Der nicht erbrachte Nachweis

über berücksichtigungsfreie Tage stellt bereits zum Kontrollzeitpunkt einen bußgeldbewehrten Ordnungswidrigkeitstatbestand dar!

Neuregelungen bei Minijobs

Am 23. November 2012 hatte das „Gesetz zu Änderungen im Bereich der geringfügigen Beschäftigung“ den Bundesrat passiert und ist wie angekündigt zum 01. Januar 2013 in Kraft getreten. Damit verbunden sind u.a. die Anhebung der Entgeltgrenze für geringfügig Beschäftigte von 400 EUR auf 450 EUR sowie die grundsätzliche Versicherungspflicht der Minijobber in der gesetzlichen Rentenversicherung mit der Möglichkeit einer Befreiung von der Versicherungspflicht auf Antrag (sog. opt- out).

Neuer Mindestlohn in der Entsorgungsbranche seit 01.02.2013

Nach Auslaufen einer vorher geltenden gesetzlichen Mindestlohnregelung wurden in- und ausländische Arbeitgeber in der Abfallwirtschaft seit 01.02.2013 wieder verpflichtet, den tariflichen Mindestlohn zu zahlen. Dies gilt auch für die Straßenreinigung und den Winterdienst. Der Mindeststundenlohn wurde zum 01.02.2013 von 8,33 Euro auf 8,68 Euro angehoben. Die Rechtsverordnung gilt bis 30. Juni 2014.

Schlüsselzahl „95“ im Busführerschein

Seit 10.09.2013 muss bei Führerscheinen der D-Klassen, die seit 10.09.2008 neu erworben wurden, der Weiterbildungsnachweis in Form der Schlüsselzahl „95“ eingetragen sein. Anderenfalls ist die gewerbliche Nutzung der Fahrerlaubnis der Klassen D nicht mehr zulässig. Für Berufskraftfahrer, die ihre Bus-Fahrerlaubnis zwischen dem 9.9.2008 und dem 9.9.2010 verlängert haben, besteht eine zeitlich befristete Ausnahme (bis spätestens 09.09.2015). Die Schlüsselzahl „95“ wird in diesen Fällen bis zum Ende der Laufzeit des Führerscheins ohne Vorlage des Weiterbildungsnachweises eingetragen.

2.6 Steuer- und Abgabenrecht

Umsetzung des Jahressteuergesetzes 2013

Eine Hängepartie des Gesetzgebers fand Mitte des Jahres ein Ende: Das Amtshilferichtlinie-Umsetzungsgesetz (AmtshilfeRLUmsG) wurde am 29.06.2013 im Bundesgesetzblatt verkündet. Die meisten Änderungen sind bereits am Tag nach der Verkündung des Gesetzes in Kraft getreten, darunter auch zahlreiche Änderungen des Umsatzsteuergesetzes (UStG). Die Unternehmen mussten wieder einmal schnell reagieren und ihre Rechnungslayouts anpassen. Auch bei der Rechnungseingangsprüfung sind die neuen Rechnungsanforderungen zu beachten, um den Vorsteuerabzug nicht zu gefährden.

Nachdem das Jahressteuergesetz (JStG) 2013 im vorangegangenen Jahr im Bundesrat gescheitert war, wurden die erforderlichen Angleichungen an die Rechtsprechung und das Recht der Europäischen Union in das AmtshilfeRLUmsG aufgenommen. Für die umsatzsteuerliche Praxis sind insbesondere die Änderungen beim Ort der Dienstleistung, bei der Rechnungsstellung und beim Vorsteuerabzug relevant.

Sonstige Leistungen an juristische Personen: Nunmehr gelten auch Leistungen an juristische Personen, die sowohl unternehmerisch als auch nicht unternehmerisch tätig sind, am Sitz des Leistungsempfängers erbracht. Dies gilt sowohl beim Leistungsbezug für den unternehmerischen als auch den nicht unternehmerischen Bereich. Nur dann, wenn die Leistung ausschließlich für den privaten Bedarf des Personals oder eines Gesellschafters erfolgt, bestimmt sich der Leistungsort nach § 3a Abs. 1 UStG.

Vermietung von Beförderungsmitteln: Die langfristige Vermietung eines Beförderungsmittels an einen Nichtunternehmer gilt künftig an dem Ort erbracht, an dem der Empfänger seinen Wohnsitz oder Sitz hat.

Pflichtangabe „Gutschrift“: Wird – wie in der Spedition weithin üblich - im Gutschriftschriftver-

fahren abgerechnet, muss die Rechnung die Angabe „Gutschrift“ enthalten (§ 14 Abs. 4 Satz 1 Nr. 10 UStG). Das bedeutet gleichzeitig, dass sog. kaufmännische Gutschriften (z. B. Korrekturbelege) mit Wirksamwerden der Neuregelungen nicht mehr als „Gutschrift“ bezeichnet werden können. Andernfalls besteht das Risiko, dass der Empfänger die in der Gutschrift ausgewiesene Umsatzsteuer nach § 14c UStG schuldet. **Kaufmännische Gutschriften** müssen nunmehr z. B. als „Rechnungskorrektur“, „Zahlungsaufforderung“, „Belastungsanzeige“ bezeichnet werden.

Vorschriften des Ansässigkeitsstaats maßgeblich: Erbringt ein Unternehmer, der im Ausland ansässig ist, Leistungen, die in Deutschland steuerbar sind und für die der Leistungsempfänger die Steuer schuldet, gelten für die Rechnungserteilung die Vorschriften des Mitgliedstaates, in dem der Leistende ansässig ist. Bei der Ausstellung von Gutschriften gilt jedoch das Recht des Mitgliedstaates, in dem der Umsatz bewirkt wird.

Angaben bei Reverse Charge Umsätzen: Erbringt ein in Deutschland ansässiges Unternehmen B2B-Leistungen, die nach § 3a Abs. 2 UStG in einem anderen Mitgliedstaat steuerbar sind und für die der Leistungsempfänger die Umsatzsteuer schuldet, so hat es in der Rechnung den Hinweis „Steuerschuldnerschaft des Leistungsempfängers“ aufzunehmen (§ 14a Abs. 1 UStG). Dies gilt nach § 14a Abs. 5 UStG auch in den übrigen Fällen, in denen die Steuerschuldnerschaft nach § 13b Abs. 2 und Abs. 5 UStG auf den Leistungsempfänger übergeht (z. B. bei Bauleistungen). Die Angabe mit exakt diesem Inhalt ist zwingend. Die Verwendung des englischen Begriffes „reverse charge“ oder vergleichbarer Begriffe in anderen Sprachfassungen dürfte aber zulässig sein.

Zeitpunkt der Rechnungsstellung: Rechnungen für grenzüberschreitende Leistungen (§ 14a Abs. 1 Satz 2 UStG) sowie für innergemeinschaftliche Lieferungen (§ 14a Abs. 3 Satz 1 UStG) sind bis zum fünfzehnten Tag des Monats, der auf den Monat folgt, in dem der Umsatz ausgeführt worden ist, auszustellen.

Abzug der Einfuhrumsatzsteuer bereits bei Entstehung: Bislang war nur die bereits entrichtete Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuer abziehbar. Der EuGH hatte aber entschieden, dass das Recht auf Abzug der Einfuhrumsatzsteuer nicht davon abhängig gemacht werden kann, dass diese tatsächlich gezahlt worden ist. Nunmehr ist die Einfuhrumsatzsteuer bereits mit ihrer Entstehung abzugsfähig.

Vorsteuerabzug bei innergemeinschaftlichen Erwerben: Der Vorsteuerabzug beim innergemeinschaftlichen Erwerb ist auf die Fälle einzuschränken, in denen der innergemeinschaftliche Erwerb nach § 3d Satz 1 UStG in Deutschland bewirkt wird. Hingegen nicht abziehbar ist die Erwerbssteuer, die nach § 3d Satz 2 UStG geschuldet wird. Diese Änderung des § 15 UStG dient lediglich der Klarstellung. Die Einschränkung des Vorsteuerabzugs ist bereits geübte Verwaltungspraxis (Abschn. 15.10 Abs. 2 UStAE).

Neue steuerrechtliche Reisekosten-Regelungen treten 2014 in Kraft

Am 25.02.2013 ist das Gesetz zur Änderung und Vereinfachung der Unternehmensbesteuerung und des steuerlichen Reisekostenrechts im Bundesgesetzblatt verkündet worden, nachdem Bundestag und Bundesrat den Einigungsvorschlag des Vermittlungsausschusses angenommen haben.

Erfreulicherweise ist es gelungen, die Bedeutung der bis dahin seit vielen Jahren nicht mehr angepassten Reisekostenpauschalbeträge für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie mittelständische Unternehmen deutlich zu machen, nachdem der Finanzausschuss des Bundesrates im November 2012 den vorangegangenen Gesetzentwurf des Bundestages zunächst in Teilen abgelehnt hatte. Es gelten ab 2014 die Pauschalbeträge wie sie ursprünglich in dem Gesetzentwurf des Bundestages vorgesehen waren.

Die zum 01.01.2014 in Kraft tretenden Neuerungen im Reisekostenrecht sehen nur noch eine zweistufige Staffelung der Verpflegungspauschalen bei Reisekostenabrechnungen vor. Zukünftig

erhalten Arbeitnehmer bei einer Abwesenheit von mindestens 8 Stunden eine Pauschale von 12 EUR und bei 24 Stunden 24 EUR. Unabhängig von der Abwesenheitsdauer erhalten Arbeitnehmer bei mehrtätigen Geschäftsreisen für An- und Abreisetage eine Pauschale von 12 EUR.

Der Begriff *„regelmäßige Arbeitsstätte“* wird durch die Bezeichnung *„erste Tätigkeitsstätte“* ersetzt. Eine solche erste Tätigkeitsstätte wird für jeden Arbeitnehmer nur einmal pro Arbeitsverhältnis vom Arbeitgeber oder dem Finanzamt festgelegt. Nur der Weg zu dieser „ersten Tätigkeitsstätte“ unterliegt der Entfernungspauschale (auch „Pendlerpauschale“). Die Besteuerung des geldwerten Vorteils eines Dienstwagens erfolgt nur noch für die einfache Fahrt zur ersten Tätigkeitsstätte.

3. Tätigkeit der Innung 2013

3.1 Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region

Traditionell nutzen Vorstand und Geschäftsführung der Innung vielfältige Möglichkeiten zum gewerbepolitischen Meinungsaustausch mit Bundes-, Landes- und Kommunalpolitikern, um für die Probleme des Gewerbes zu sensibilisieren. Vorschläge und Anregungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen und zur Beseitigung von Problemen fließen innungsseitig bei solchen Gelegenheiten ein. Die Mitgliedschaft insbesondere des Vorsitzenden , des stellvertrenden Vorsitzenden und des Geschäftsführers der Innung in zahlreichen Gremien bei Kammern und Verbänden schaffen für dieses gewerbepolitische Engagement die notwendigen Voraussetzungen.

Gespräch mit Staatssekretärin Kathrin Schneider

Am 12.06.2013 trafen der Innungsvorsitzende Ulrich Schulz, der Ehrenvorsitzende Michael Eichen und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider zu einem ersten Meinungsaustausch mit der seit Anfang des Jahres 2013 im Amt befindlichen Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Kathrin Schneider, zusammen. Neben einer Vorstellung der Innung und einer Bewertung der strukturellen und konjunkturellen Situation des Verkehrsgewerbes stand die Erörterung aktueller Themen der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik auf der Tagesordnung.

Die Gesprächsteilnehmer tauschten sich über das Thema Infrastrukturfinanzierung auf Bundes- und Landesebene ebenso aus wie über die Fragestellungen zur Wegekostenermittlung und der LKW-Maut. Auch die politisch angestrebte Reform des Verkehrszentralregisters und – informell – Auswirkungen der Rechtänderungen im Abfallrecht auf Transportunternehmen mit gelegentlicher Abfallbeförderung waren Gesprächsgegenstand.

Abschließend informierten die Innungsrepräsentanten über das Engagement der Innung, ihrer Mitglieder und der Tochtergesellschaft VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH im Bereich der Verkehrssicherheit. Unter anderem wurde dabei über den einige Tage zuvor durchgeführten Tag der Verkehrssicherheit der Innung im brandenburgischen Linthe informiert, der unter der Schirmherrschaft des Infrastrukturministers stand.

Parlamentarisches Frühstück zur Verkehrsinfrastruktur in Berlin

Zu einem Parlamentarischen Frühstück hatten die regionalen Verbände der Bauwirtschaft – Fachgemeinschaft Bau und Bauindustrieverband -, die Fuhrgewerbe-Innung, der Verband Berliner Kaufleute und Industrieller und der Verband der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Mitglieder des Berliner Abgeordnetenhauses für den 29.11.2013 eingeladen. Erläutert und diskutiert wurden die Probleme im Erhaltungszustand der Berliner Straßeninfrastruktur, notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Situation und zur Vermeidung des weiteren Werteverzehrs in diesem Bereich sowie verschiedene Vorschläge der Verbände zur Problemlösung.

Eine Woche später stand in ähnlichem Rahmen das Thema des Zustands Berliner Straßenbrücken auf der Tagesordnung. Hier bezogen sich die Bauverbände auf den teils besorgniserregenden baulichen Zustand von Brücken, deren Verkehrssicherheit zwar noch erfüllt sei, die aber weithin sanierungsbedürftig seien.

Die Vertreter von Bau- und Verkehrswirtschaft appellierten an die Parlamentarier, durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen weitere Qualitätseinbußen an der Infrastruktur zu verhindern.

Innung und ESA wehren sich gegen behördliche Einstufung von Baumischabfällen in Brandenburg

Viele in Brandenburg beheimatete kleine und mittelständische Containerdienstunternehmen – darunter zahlreiche Innungs- und ESA-Mitglieder, die sich auf die Entsorgung von gemischten Bau- und Abbruchabfällen (die u. a. bei Eigenheimbauern und Sanierungen von Eigenheimen anfallen) spezialisiert haben, fühlten sich seit Mitte 2013 in ihrer Existenz bedroht.

Auslöser war ein Schreiben des Brandenburger Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV), das etliche Unternehmen erhalten haben. In dem Schreiben wurde den Firmen mitgeteilt, dass es illegal sei, gemischte Bau- und Abbruchabfälle bei privaten Haushaltungen zu sammeln. Faktisch wurde ihnen das bisherige Betätigungsfeld verboten. Die Unternehmen mussten nunmehr Verbotsverfügungen und Bußgelder befürchten, wenn sie in ihrem angestammten Geschäftsfeld weiter tätig blieben.

Der Hintergrund für dieses behördliche Handeln: Einige dieser Unternehmen – meist Containerdienste, die ihre Abfallbehälter auf Bestellung vor Baustellen aufstellen – hatten bei den zuständigen Behörden eine gewerbliche Sammlung (gemäß den Paragraphen 17 und 18 KrWG) angezeigt. Sie wollten sich damit gesetzeskonform verhalten. Schließlich besagt das KrWG, dass private Entsorger eine gewerbliche Sammlung anzeigen müssen, bevor sie verwertbare Abfälle bei Haushaltungen sammeln.

Die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und die Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. (ESA), dort sind etliche der betroffenen Containerdienste organisiert, beauftragten die auf Abfallrecht spezialisierte Kanzlei „Kopp-Assenmacher Rechtsanwälte“ mit der Erarbeitung eines Rechtsgutachtens zur LUGV-Position. Neben der Frage, ob es sich hier überhaupt um Abfälle aus „privaten Haushaltungen“ handelt, war vor allem zu prüfen, ob „gemischte Bau- und Abbruchabfälle“ dem gesetzlichen Tatbestandsmerkmal der „gemischten Abfälle“ (Paragraph 17 Abs. 2 S. 2 KrWG) zuzuordnen sind. Dies war eine zentrale Frage, da die gewerbliche Sammlung von „gemischten Abfällen“ ausnahmslos verboten ist.

Die rechtliche Prüfung ergab, dass sich der Begriff der „gemischten Abfälle“ nach dem geltenden KrWG eindeutig auf „gemischte Siedlungsabfälle“ und nicht auf „gemischte Bau- und Abbruchabfälle“ bezieht. Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass die Bau- und Abbruchabfälle in der Regel nicht einmal überlassungspflichtige Abfälle aus privaten Haushaltungen sind, so dass sie von der privaten Entsorgungswirtschaft auch ohne Anzeige einer gewerblichen Sammlung entsorgt werden dürfen. Und selbst wenn man diese Abfälle als Haushaltsabfälle einstufen würde, wäre ihre Sammlung durch gewerbliche Sammler zulässig und müsste nur angezeigt werden.

Mit diesem Rechtsgutachten wandte sich die Fuhrgewerbe-Innung schließlich an das Brandenburger Umweltministerium, in der Hoffnung, dass das Ministerium die Auffassung des Umweltamtes zur Sammlung von Bauschutt aus Privathaushalten revidiert. Doch das Ministerium stellte sich hinter das LUGV. Im Schreiben des Ministeriums an die Fuhrgewerbe-Innung heißt es: „Mit dem Schreiben des LUGV wurde die geltende Rechtslage dargestellt. (…) Die Ausführungen von Herrn Rechtsanwalt Kopp-Assenmacher werden von mir nicht geteilt.“ Es folgt ein Satz, der in der Branche nicht für Klarheit sondern weitere Verunsicherung sorgt: „Im Ergebnis stellen der Rechtsanwalt und das LUGV allerdings das Gleiche fest: Es besteht keine Anzeigepflicht für Trans-

porte von gemischten Bau- und Abbruchabfällen von den privaten Haushalten zu den örE.“

Rechtsanwalt Kopp-Assenmacher teilte diese Einschätzung nicht: „Mitnichten wird hier das Gleiche festgestellt. Denn das Ministerium meint offenbar, dass eine Anzeige nicht erforderlich ist, weil die Tätigkeit ohnehin illegal sei. Diese Auffassung widerspricht aber eklatant Bundes- und Europarecht.“

Trotz der gutachtlichen Bewertung konnte die Thematik im Jahr 2013 nicht abschließend und für die Innungs-/ESA-Mitglieder zufriedenstellend behandelt werden.

Ausbildungskampagne der Berliner Verkehrswirtschaft

Gemeinsam hatten IHK Berlin, Fuhrgewerbe-Innung und weitere Verbände der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg am 13.05.2013 interessierte Unternehmer und Personalverantwortliche zu einer Informationsveranstaltung zum Themenkreis Berufsausbildung in der Verkehrswirtschaft eingeladen. Repräsentanten aus rund 40 Transport-, Logistik- und Busunternehmen informierten sich über einzelne Berufsbilder, für Ausbildungsbetriebe zu erfüllende Voraussetzungen, Ausbildungsinhalte und Möglichkeiten der Ausbildungsförderung.

Nach Einschätzung der Kammer und der Verbände machen es verschiedene Faktoren – demografische Perspektiven, Altersstruktur der Mitarbeiter, verfügbare Führerscheininhaber – erforderlich, sich intensiver mit Inhalten und Möglichkeiten der Berufsausbildung auseinanderzusetzen, um den absehbar stärker werdenden Mitarbeiterbedarf, insbesondere im Bereich der Kraftfahrer, künftig decken zu können. Insofern soll die Veranstaltung der Auftakt zu weiteren Initiativen sein, um verstärkt Betriebe zur Zulassung als Ausbildungsbetrieb zu führen, aber auch geeignete Bewerber für eine Ausbildung in der Verkehrswirtschaft zu gewinnen.

Branchentreffen Fernbus beim bdo in Berlin - Ausschuss gegründet

Beim bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer ist am 21.08.2013 der neue Ausschuss Fernlinienverkehr gegründet worden. Relevante Unternehmen der Fernbus-Branche hatten Vertreter nach Berlin gesendet. Zum Vorsitzenden des neu gegründeten Gremiums wurde Hans-Jörg Schulze (Mitinhaber des Innungsbetriebs HARU-Reisen) gewählt.

Der Ausschuss, in dem fast die komplette Fernbusbranche organisiert ist, war sich einig, dass die Liberalisierung des Fernlinienverkehrs für ein hervorragendes Image des Busses gesorgt hat.

Im Fokus der ersten Ausschusssitzung stand u.a. die Situation der Fernbusstationen. Konsens der Sitzung war, dass die Politik sich nicht aus der Verantwortung für die Finanzierung zurückziehen darf. Eine gemeinsame Anstrengung von Bund, Ländern und Kommunen ist nötig, um hier eine kundenfreundliche Lösung zu finden.

Neben Hans-Jörg Schulze gehören dem Ausschuss aus Berliner Innungsbetrieben Claudio Kastner (BVB) und Jörg Schaube (BEX) an.

125 Jahre Fuhrgewerbe-Innung – symbolische Spendenübergabe in Brandenburg-Hohenstücken

Anlässlich des 125jährigen Gründungsjubiläums der Fuhrgewerbe-Innung im März 2012 hatten zahlreiche Mitglieder und Gäste der Veranstaltungen für die Aktion Kinder-Unfallhilfe gespendet. Die Innung hatte den Betrag auf insgesamt EUR 10.000,- erhöht, die KRAVAG-Versicherung, bei der die Aktion Kinderunfallhilfe organisatorisch angesiedelt ist, nochmals verdoppelt.

In Abstimmung zwischen Innung und der Aktion Kinder-Unfallhilfe e. V. war entschieden worden, die Spende der HELIOS Klinik Hohenstücken in Brandenburg an der Havel für einen „Fußpfad“ genannten Therapiebereich zur Verfügung zu stellen, auf dem verunfallte oder erkrankte Kinder das Gehen und Laufen wiedererlernen.

Dieser Bereich wurde in den Sommermonaten des Jahres 2013 angelegt und beim Klinikfest am 20.09.2013 im Beisein des Klinikgeschäftsführers Ralf Lange, der Vorsitzenden des Klinik-Fördervereins Dr. Margit Spielmann, des Vorsitzenden der Innung Ulrich Schulz, des Ehrenvorsitzenden Michael Eichen und des Innungsgeschäftsführers Gerd Bretschneider sowie des Repräsentanten der Aktion Kinder-Unfallhilfe e. V., Dr. Jan Zeibig seiner Bestimmung übergeben.

Die Klinik Hohenstücken ist ein neurologisches Rehabilitationszentrum für Kinder und Jugendliche mit 155 Betten und rund 200 Mitarbeitern. Hier werden Säuglinge, Kinder und junge Erwachsene mit neurologischen Erkrankungen und Unfallschädigungen jeden Schweregrades behandelt. Die Klinik bietet ein breites Spektrum an diagnostischen Verfahren sowie ein umfangreiches Angebot an Therapien.

3.2 Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung 2013

Mitgliederversammlung der Innung

Rund 140 Mitglieder und Gäste folgten auch 2013 der Einladung zur Mitgliederversammlung der Innung am 02. November ins Hotel Courtyard by Marriott in der Berliner Axel-Springer-Straße. In den Berichten von Vorstand und Geschäftsführung wurden die aktuellen politischen Ereignisse und ihre Auswirkungen auf das Verkehrsgewerbe sowie die gewerbepolitische Arbeit und Schwerpunkte der Mitgliederbetreuung des vergangenen Jahres reflektiert. Nach der Erläuterung der Jahresrechnung und dem Bericht der Kassenprüfer standen turnusgemäß Wahlen auf der Tagesordnung. Ulrich Schulz, geschäftsführender Gesellschafter des Berliner Containerdienstes Richter & Schulz oHG, hatte das Amt des Vorsitzenden für den verbleibenden Rest der Legislaturperiode 2012 von Michael Eichen übernommen. Schulz, der nunmehr für eine gesamte Wahlperiode kandidierte, wurde mit überwältigender Mehrheit im Amt bestätigt. In ihren Ämtern ebenfalls bestätigt wurden Lothar Kastner, geschäftsführender Gesellschafter der Bus-Verkehr-Berlin KG als stellvertretender Vorsitzender, und Karl-Heinz Deubel, geschäftsführender Gesellschafter des im Güternah- und –fernverkehr tätigen Mitgliedsunternehmens Deubel & Co. Handels- und Transportservice GmbH als Vorstandsmitglied. Auch die Rechnungsprüfer Michael Bauer (Peter Bauer GmbH) und Kai Unrau (Unrau Fuhrunternehmen oHG)

erhielten erneut das Vertrauen der Mitglieder.

Im zweiten Teil der Versammlung analysierte Andreas Marquardt, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr, aktuelle Entwicklungen am Verkehrsmarkt und Ergebnisse der Überwachungstätigkeit und der Marktbeobachtung der Behörde. Traditionell klang die Versammlung bei einem gemeinsamen Mittagsbuffet und Gesprächen im Kollegenkreis aus.

Der Dank der Innung galt 2013 der Iveco Magirus AG als exklusiver Unterstützerin der Mitgliederversammlung sowie ihrem Repräsentanten Manfred Kuchlmayr, Leiter Unternehmenskommunikation des Unternehmens.

SEPA-Informationsveranstaltung

Wie bereiten sich kleine und mittelständische Transport- und Busunternehmen richtig auf die Umstellung des Zahlungsverkehrs auf das SEPA-Verfahren vor, welche Schritte sind erforderlich, bis wann muss alles erledigt sein? Auf diese und andere Fragen gab es Antworten im Rahmen einer Informationsveranstaltung, zu der die Innung in Kooperation mit der Berliner Volksbank am 4. September 2013 eingeladen hatte.

Thomas Mariniok, Firmenkundenbetreuer der Volksbank gab zunächst einen Überblick über den europarechtlichen Rahmen der Umstellung und die zeitlichen Abläufe, die banken- und unternehmensseitig zu veranlassen waren oder sind. Anschließend erläuterte er detailliert die im Unternehmen zu vollziehenden Schritte und Maßnahmen, um fristgerecht alle Zahlungsvorgänge einschließlich Lastschriften auf das neue Verfahren umzustellen. Sowohl im Rahmen der Veranstaltung als auch im individuellen Gespräch im Anschluss bestand die Möglichkeit, auch individuelle Fragestellungen im Zusammenhang mit der Thematik zu klären.

Winterwerkstatt 2013

Rund 50 Unternehmer, Fuhrparkleiter und Disponenten nutzten am 24. Januar 2013 die Mög-lichkeit, sich zu aktuellen **Neuerungen der Technik der digitalen Kontrollgeräte und der richtigen Anwendung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften** zu informieren. Sven Steller und Thomas Beutel von der KIENZLE ARGO GmbH stellten die seit Mitte 2012 verfügbare Generation des DTCO vor und erläuterten Besonderheiten zur Bedienung des Geräts sowie zu den erweiterten Möglichkeiten des Daten-Downloads.

Göran Kronberg, zahlreichen Innungsbetrieben bereits aus der Berufskraftfahrer-Weiterbildung der FGIBB Service GmbH bekannt, informierte über Änderungen der Software der Kontrollgeräte im Hinblick auf die Aufzeichnung von Tätigkeiten des Fahrpersonals, insbesondere im Hinblick auf die sogenannte 1-Minuten-Regelung. Weitere Erläuterungen zur Datenprüfung nach Downloads, möglichen Fehlbedienungen und anderen Fragestellungen rundeten Vortrag und Diskussion ab.

Eine Woche später, am 31. Januar 2013 hatte die Innung zu einem Seminar zur Thematik **„Nachfolge im Betrieb“** eingeladen. Über 20 Teilnehmer, darunter auch einige Seniorunternehmer mit ihrem potentiellen Nachfolger, informierten sich über die verschiedenen Aspekte der Organisation des Übergabeprozesses. Als Referent stand Ulrich Pinkert, langjähriger Coach auf diesem Gebiet und Partner verschiedener Berliner Innungen, den Unternehmern Rede und Antwort. Checklisten und ein Handlungsalgorithmus erleichterten die Orientierung und boten die Möglichkeit, im Nachgang zur Veranstaltung betriebsindividuell zu planen und die nötigen Schritte zu veranlassen.

Etwas weiter in den Frühling gerückt war die Veranstaltung Busrundfahrt zu den **„Pleiten, Pech und Pannen der Berliner Verkehrspolitik“**. In Kooperation mit dem Verkehrspolitischen Informationsverein viv wurde den teilnehmenden Innungsmitgliedern vieles in Erinnerung gerufen, was in der verkehrspolitischen Diskussion der vergangenen Jahre mehr und mehr in den Hintergrund gerückt ist. Alexander Kaczmarek, viv-Vorsitzender und langjähriger verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus, gelang es, einiges wieder in Erinnerung zu rufen, wie z. B. die ohne Genehmigung in der Leipziger Straße verlegten Gleise für eine Straßenbahn, die wohl niemals fahren wird, geplante, begonnene aber nie vollendete Straßen- und Schienenprojekte, ungenutzte U-Bahntunnel und vieles andere mehr. Interessante Informationen zur Berliner Verkehrsgeschichte ließen den einen oder anderen der rund 60 Teilnehmer aufhorchen, und dass die Exkursion mit einer Vorbeifahrt am „unvollendeten“ Flughafen BER endete, überraschte niemanden.

3.3 Verkehrssicherheitsarbeit

Sicherheit für die Profis - 4. Tag der Verkehrssicherheit der Fuhrgewerbe-Innung in Linthe

Rund 350 aktive LKW-Fahrer nutzten am 09. Juni das Innungsangebot und kamen zum 4. Tag der Verkehrssicherheit auf das Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums bei Linthe. Der Aktionstag wurde von der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg unter Schirmherrschaft des Ministers für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, in Kooperation mit dem Nutzfahrzeug-Zentrum der Berliner Mercedes-Benz-Niederlassung der DAIMLER AG sowie zahlreichen weiteren Aktionspartnern organisiert.

Das klare Ziel lautete in diesem Jahr, aktiven Berufskraftfahrern den richtigen Umgang mit modernen LKW in schwierigen Situationen zu vermitteln. Zu diesem Zweck wurden – im Unterschied zur Veranstaltung zwei Jahre zuvor – längere Trainingsintervalle festgelegt, die es den

Teilnehmern erlaubten, bis zu vier Stunden selbst aktiv zu sein und verschiedene Fahrsituationen mit schweren Lastkraftwagen zu durchlaufen. Hinzu kam, dass die Teilnehmer die gerade in den Markt eingeführten Modelle der einzelnen Kooperations- und Aktionspartner inklusive der verbauten Assistenzsysteme „erfahren“ konnten.

Der Kooperationspartner Nutzfahrzeug-Zentrum der Mercedes-Benz Niederlassung Berlin setzte auf Trainings mit einem Querschnitt seiner Modellpalette: Von der C-Klasse über Atego, den neuen Bau-LKW Arocs bis hin zum Actros konnten die Teilnehmer bei Daimler vielfältige Eindrücke gewinnen. Das hatte u. a. auch den Grund, dass Nutzfahrzeug-Zentrum-Chef René Rudelt gezielt eingeladen hatte: Unternehmer, Geschäftsführer und Fuhrparkleiter sollten Sicherheit und Technik testen können. Das Vertriebsteam gab direkt auf den Modulen Tipps und Hinweise zum Umgang mit den Fahrzeugen.

Beim Aktionspartner Volvo Truck Center Ost stand die neue Fernverkehrsreihe FH im Mittelpunkt, die nunmehr zunehmend Einzug in die Fuhrparks hält. Geschäftsführer Falk Fiala

und Verkaufsleiter Uwe Hellmich sahen deshalb im Tag der Verkehrssicherheit nach der IAA Nutzfahrzeuge und der Präsentation der neuen Reihe in Berlin Ende 2012 eine weitere Säule, die neue Fahrzeuggeneration zu präsentieren. Die Teilnehmer bei Volvo Trucks konnten somit nach den ersten optischen Eindrücken erste Fahrerfahrungen sammeln.

Für Verkaufsleiter Alexander Stein von der Iveco Nord-Ost Nutzfahrzeuge GmbH bestand das Ziel darin, den Fahrern den neuen Stralis Hi-Way nahezubringen.

MAN-Verkaufsleiter Enrico Kleinfeld bot den Teilnehmern auf den MAN-Modulen Gelegenheit, den TGX und seine Möglichkeiten zu testen. Darüber hinaus gab es auch Informationen zur Angebotspalette von VW-Nutzfahrzeuge.

DAF schließlich war mit dem neuen XF auf dem Rundkurs präsent und bot so auch „Spontanentschlossenen“ die Gelegenheit, das Flaggschiff der Niederländer näher kennenzulernen. Dass bei allen genannten Kooperations- und Aktionspartnern auch die Euro 6-Technologie dabei war, galt als selbstverständlich.

Auch die Trailerhersteller zeigten Präsenz: Fliegl und Krone waren mit Aufliegern direkt vor Ort, Marktführer Schmitz Cargobull bot wie die beiden Wettbewerber darüber hinaus allerlei Informationen zur Technik und den Dienstleistungen rund um Auflieger und Anhänger.

Wer noch weitere Informationen suchte, wurde bei den Kooperations- und Aktionspartnern sowie bei BAG, Polizei und Berufsgenossenschaft auf dem „Ausstellungsgelände“ fündig. Die „Attraktionen“ hierbei waren der LKW-Überschlagsimulator und der Gurtschlitten. Der simulierte Aufprall mit vergleichsweise geringer Geschwindigkeit hat alle, die den Gurtschlitten probierten, überzeugt: den Sicherheitsgurt auch weiterhin anzulegen, gebietet nicht nur die StVO, sondern auch die Vernunft. Und mancher Fernfahrer ließ nach der Erfahrung im Überschlagsimulator wissen, sich für das eine oder andere Utensil künftig einen anderen Aufbewahrungsort im Fahrerhaus zu suchen.

Die Beamten des Bundesamtes für Güterverkehr und der Polizei boten Einblicke in ihre Kontrolltätigkeit und die Möglichkeit, die eine oder andere Fachfrage zu klären, ohne dass gleich das Ordnungswidrigkeitsrecht bemüht werden musste.

Workshop Verkehrssicherheit und Schwerlast-/ Omnibusverkehr in Brandenburg

Die Verkehrssicherheitsarbeit nimmt in Brandenburg – wie in anderen Bundesländern auch – einen hohen Stellenwert ein. Einen besonderen Schwerpunkt bildet dabei das Segment des gewerblichen Straßengüter- und des Omnibusverkehrs. Dabei gilt der Fokus einerseits dem im Lande ansässigen Gewerbe, andererseits aber auch dem der geografischen Lage geschuldeten vergleichsweise starken Tran-

sitverkehr vor allem aus und nach Osteuropa. Sich speziell mit den konkreten Fragestellungen der Verkehrssicherheit in diesen Segmenten auseinanderzusetzen, war das Ziel des Workshops, zu dem die Fuhrgewerbe-Innung in Kooperation mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg am 22. November auf das Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums Linthe geladen hatte.

Über 100 Teilnehmer aus Transport-, Speditions- und Busunternehmen, aus Kammern, Verbänden und Behörden waren der Einladung gefolgt. In der Begrüßung erläuterten der Innungsvorsitzende Ulrich Schulz sowie Egbert Neumann, Abteilungsleiter im Infrastrukturministerium, die besondere Verantwortung für die Verkehrssicherheit und die zahlreichen Facetten, die mit den Bemühungen um eine dauerhafte Verbesserung der Sicherheit auf den Brandenburger Straßen verknüpft sind. Nicht zuletzt aus diesem Grund hatte das Workshop-Programm mehrere komplexe Schwerpunkte.

Im ersten Komplex erläuterten Hans-Gerhard Pernutz, Leiter des Referats Straßenkontrollen beim Bundesamt für Güterverkehr in Köln, und Thomas Nöring aus der Polizeidirektion Ost, Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Überwachungstätigkeit der Kontrollbehörden. Schwerpunkte bei den Ausführungen bildeten dabei die Sozialvorschriften für das Fahrpersonal, Ladungssicherung und technische Fahrzeugsicherheit. Im zweiten Teil schlossen sich Informationen über betriebliche Initiativen zur Verbesserung der Sicherheit in Transport- und Busunternehmen an, über die Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider referierte. Michael Garz, als Vertreter der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, erläuterte Aufgaben und Inhalte der Tätigkeit des gesetzlichen Unfallversicherungsträgers im Bereich der Unfallprävention. Holger Markgraf von der Volvo Group Truck Region Central Europe sowie Heinz Kiess und Rolf Lechner von der MAN Truck & Bus AG informierten über die vielfältigen Anstrengungen der Nutzfahrzeugindustrie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dazu zählen neben modernsten Fahrerassistenzsystemen

auch technische Lösungen zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit bei LKW und Bussen. Gerade die technischen Besonderheiten moderner Hybridfahrzeuge bedingen hierbei besondere Anforderungen, um auch in Unfall- oder Havariesituationen richtige Entscheidungen zu treffen. Rettungsleitfäden für Feuerwehren und Bergungskräfte sollen hierbei behilflich sein Den dritten thematischen Block bildete eine Podiumsdiskussion zu konkreten Fragestellungen

bezüglich Anwendung und Auslegung der Sozialvorschriften und zum Umgang mit dem Kontrollgerät durch LKW- und Busfahrer. Nach einem einleitenden Statement durch Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider, der auch die anschließende Diskussion moderierte, wurden konkrete, im Vorfeld von den Unternehmern an die Innung gesandte Fragestellungen diskutiert. Die Ergebnisse dieser Diskussion werden nochmals gesondert erfasst, abgestimmt und in den nächsten Wochen allen Teilnehmern des Workshops zur Kenntnis übersandt.

Am Nachmittag hatten die Veranstaltungsteilnehmer nach einem Einführungsvortrag von Holger Markgraf über die Beschaffenheit und Funktionsweise sowie die richtige Handhabung von Fahrerassistenzsystemen Gelegenheit, mit modernen Lkw Elemente von Fahrsicherheitstrainings auf der Anlage zu durchlaufen, die Assistenzsysteme selbst zu erproben und den Umgang mit Lkw und Bus zu testen. Der besondere Dank der Innung hierfür gilt dem Volvo Truck Center Ost und dem VDL-Omnibusvertrieb Ost Uwe Dahlitz und Söhne, die mit der Fahrzeuggestellung diese Aktivitäten ermöglicht haben.

Die Workshop-Beiträge und –Ergebnisse wurden in einer umfangreichen Dokumentation zusammengefasst und allen Teilnehmern im Nachgang zur Verfügung gestellt.

Informationskampagnen „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“

Fortgesetzt wurden im Berichtsjahr von der Tochtergesellschaft der Innung, der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH, auch die Informationskampagnen zur Gefahr des toten Winkels bei abbiegenden LKW, die an den Berliner und Brandenburger Grundschulen in Kooperation mit der VLB Berlin bzw. der Landesverkehrswacht Brandenburg seit 2008/2009 erfolgreich etabliert wurden. Dabei wurde das Berliner Projekt 2013 neu strukturiert und startete in der zweiten Jahreshälfte, während das Brandenburger Projekt mit Beginn der Fahrradsaison im Frühjahr begonnen wurde.

Forum Verkehrssicherheit Berlin

Zum 11. Berliner Forum für Verkehrssicherheit hatte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am 13.06.2013 eingeladen. Zu Beginn wurde die Verkehrsunfallentwicklung 2012 in der Hauptstadt analysiert sowie über die Umsetzung des Aktionsprogramms 2010 informiert. Die Verabschiedung des Verkehrssicherheitsberichts 2013 beschloss den ersten Teil der Zusammenkunft, bei der die Innung durch Geschäftsführer Gerd Bretschneider repräsentiert war.

Im zweiten Teil wurden Erfahrungen aus schulischer Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Ländern Hamburg und Brandenburg vorgestellt, aktuelle Themen der Unfallforschung reflektiert und verschiedene Aktivitäten der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit vorgestellt und diskutiert. Ein Sachstandsbericht zum Verkehrssicherheitsprogramm 2020 schloss die Veranstaltung.

ACHTUNG SCHULANFÄNGER! Start der gemeinsamen Aktion „ABC-Schützen schützen! „ in Berlin

In Anwesenheit verschiedener Aktionspartner – darunter der Fuhrgewerbe-Innung, vertreten durch den Innungsvorsitzenden Ulrich Schulz und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider startete am Potsdamer Platz eine Klebeaktion: Im gesamten Stadtgebiet haben insgesamt 5.000 Aufkleber mit dem Satz „ABC-Schützen schützen!“ und weitere Aufkleber mit dem Slogan „Vorfahrt für Kinder!“ an Fahrzeugen der Mitgliedsunternehmen der Innung, der Berliner Verkehrsbetriebe BVG, der Berliner Polizei, der Berliner Feuerwehr und anderer Aktionspartner auf das neue Schuljahr und die jüngsten Verkehrsteilnehmer aufmerksam gemacht.

Dazu Ingo Schmitt, Präsident der Landesverkehrswacht: „Ich freue mich, dass wir auch in diesem Jahr gemeinsam mit verschiedenen Partnern auf die Schulanfänger aufmerksam machen können. Mit den Aufklebern auf den Fahrzeugen rufen wir bei den Verkehrsteilnehmern in Erinnerung, dass die ABC-Schützen in der Stadt unterwegs sind.“

Die Schulanfangsaktion zur Erhöhung der Aufmerksamkeit gegenüber Erstklässlern im Straßenverkehr fand in diesem Jahr zum 29. Mal statt.

Quellenverzeichnis:

Statistisches Bundesamt, Bruttoinlandsprodukt 2013 für Deutschland (Januar 2014)
Deutsche Bundesbank, Geschäftsbericht 2013
Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Marktbeobachtung Güterverkehr (Bericht Herbst 2013 und Jahresbericht 2013)
BDA Der Arbeitgeber, Geschäftsbericht 2013
Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg (UVB), Jahresbericht 2013
Investitionsbank Berlin Volkswirtschaft, Berlin Konjunktur, 2014 - Mehr Wachstum, mehr Jobs
Mittelstandsbericht 2009 bis 2014 des Landes Brandenburg