

Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Der vorliegende Geschäftsbericht soll die wesentlichen Eckpunkte und Ereignisse, die für unsere Gewerbezweige von Bedeutung waren und sind, in Erinnerung rufen. Zudem möchten wir ein Abbild der Tätigkeit unseres Verbandes im vergangenen Jahr zeichnen.

Während das erste Halbjahr 2008 wirtschaftlich noch vergleichsweise stabil verlief, erreichte die Finanz- und Wirtschaftskrise in der zweiten Jahreshälfte unser Land. Zwar schlugen die Auswirkungen nicht sofort auf unsere Betriebe durch, aber die Verunsicherung nahm zum Jahresende hin bereits deutlich zu, insbesondere bei den industrienahen Transportdienstleistern waren erste Aufkommensrückgänge zu verzeichnen.

Gleichzeitig sorgten Bundesregierung und Bundesländer mit ihrer Entscheidung, zum 01. Januar 2009 die LKW-Maut drastisch zu erhöhen, bereits Mitte 2008 zu einer faktischen Entwertung der Euro 3-Fuhrparks, für die die stärkste Erhöhung vorgesehen war. Während für Banken Rettungsschirme gespannt und für andere Branchen Konjunkturpakete geschnürt wurden, sahen sich die Transportunternehmen in dieser Krisensituation einerseits mit politisch zu verantwortenden Kostenmehrbelastungen bei sinkenden Beförderungsmengen und gleichzeitiger Entwertung ihres Vermögens konfrontiert. Daß es trotz energischer Bemühungen des Gewerbes nicht gelungen ist, die Mauterhöhung zu stoppen oder wenigstens zu verschieben, lässt den Stellenwert des Gewerbes in den Augen der politischen Verantwortungsträger der Bundesrepublik nur allzu deutlich werden. Auch die ersten Insolvenzen bundesweit bekannter Transportunternehmen im vergangenen Jahr änderten an dieser Sichtweise nichts. Während sich in Fällen wie IKB, Hypo Real Estate, Arcandor und Opel die Politiker unterschiedlichster Couleur an Aktionismus gegenseitig zu übertrumpfen versuchen, stirbt der Mittelstand nach wie vor still und ohne Unterstützung – allen Sonntagsreden zum Trotz!

Umso wichtiger bleibt es, als Interessenvertretung aktiv zu sein, um wenigstens noch Schlimmeres für unsere Betriebe zu verhindern. Daß dies nötig ist, zeigen die politischen Vorhaben in Brüssel und Berlin im Hinblick auf Klima- und Umweltschutz. Beides sind sicher berechtigte Anliegen, nur lassen die Erfahrungen aus der Feinstaubdebatte der letzten Jahre befürchten, dass die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bei den Festlegungen nicht ausreichend gewürdigt werden.

Unter diesem Gesichtspunkt werden wir weiter unsere gewerbepolitischen Aufgaben wahrnehmen, um den regionalen Transport- und Busunternehmen in der Marktbehauptung die notwendige Unterstützung gewähren zu können.

Berlin, Sommer 2009

Michael Eichen
Vorsitzender

Lothar Kastner
stellv. Vorsitzender

Ulrich Schulz
Vorstandsmitglied

Lieselotte Raunhardt
Ehrevorsitzende

1. Politische und Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2008

Die Soziale Marktwirtschaft hat der Bundesrepublik einen in dieser Breite historisch einmaligen Wohlstand, eine gute soziale Sicherung und politische Stabilität beschert. Trotzdem muss alarmieren, dass sich der sichtbare und messbare Erfolg der Sozialen Marktwirtschaft nicht mehr im Vertrauen der Bürger in die freiheitliche und soziale Wirtschaftsordnung spiegelt: Nur noch jeder zweite Deutsche glaubt, dass sich die Soziale Marktwirtschaft bewährt hat. Vor vier Jahren waren es noch 56 %, vor acht Jahren sogar 70 % der Deutschen, die der Aussage „Die Soziale Marktwirtschaft hat sich bewährt“ zustimmten (Bankenverband, 2008).

Die Gründe dafür sind vielfältig. Schon vor der Finanzmarktkrise war feststellbar, dass die Akzeptanz der Sozialen Marktwirtschaft dramatisch gesunken ist. Die Globalisierung und die Diskussion über soziale Gerechtigkeit und Armut in

Deutschland haben zu einer tiefen Verunsicherung der Menschen beigetragen. Eine der vorrangigen Aufgaben der Politik und der meinungsbildenden Organisationen in der Gesellschaft muss es deshalb künftig sein, langfristige und nachhaltige Strategien und Konzepte zu entwickeln und umzusetzen, um so der Vertrauenskrise entgegenzuwirken. Die Wirtschaft muss in der aktuellen Debatte über die Zukunft der Sozialen Marktwirtschaft Vertrauen zurückgewinnen.

Eine Lehre aus der Finanzmarktkrise ist, dass ein kurzatmig an Gewinnen orientiertes Wirtschaften keinen Bestand hat. Es gilt, die Glaubwürdigkeit der Wirtschaftseliten wiederherzustellen. Der Vertrauensverlust in die Führungskräfte der deutschen Wirtschaft ist ernst zu nehmen und in Teilen leider auch selbst verschuldet. Es ist jedoch der falsche Weg, Unternehmer und Manager unter Generalverdacht zu stellen und kollektiv auf die Anklagebank zu setzen. Die überwiegende Zahl von ihnen arbeitet verantwortungsvoll und erfolgreich. Auch innerhalb der Unternehmen spielt wertorientiertes Handeln eine wichtige Rolle. Eine überwältigende Mehrheit der Unternehmen in Deutschland engagiert sich darüber hinaus in vielfältiger Weise gesellschaftlich. Wer für die freiheitliche und soziale Wirtschaftsordnung wirbt, muss überzeugend darstellen, wie attraktiv und überzeugend sie ist, und die Menschen dafür gewinnen. Gerade junge Menschen müssen an den Schulen, in den Betrieben und an den Hochschulen für die Soziale Marktwirtschaft gewonnen und umfassend ökonomisch gebildet werden.

Die Wirtschaft muss sich den grundlegenden Orientierungsfragen der Menschen stellen und sich aktiv an der aktuellen Debatte über unser Wirtschafts- und Gesellschaftssystem beteiligen. Ihre Führungskräfte müssen Werte vorleben und im Sinne einer Ethik der Verantwortung als glaubwürdige Vorbilder handeln. Die Politik muss sich stärker an nachhaltigen Strategien und langfristigen Zielen orientieren und sich so den großen Herausforderungen der Zukunft gewachsen erweisen.

1.1. Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft

Die gesamtwirtschaftliche Produktion im Euro-Raum ist nach einem lebhaften Anstieg in den Wintermonaten 2008 in den drei Folgequartalen insgesamt um 2 % gesunken, wobei der Rückgang im Herbst mit 1,5 % besonders deutlich ausfiel. Im Jahresdurchschnitt wurde noch ein Zuwachs von 0,75 % erreicht, der jedoch beträchtlich hinter der Potenzialrate zurückblieb. Die Wachstumsunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten haben sich 2008 praktisch nicht verändert; die gewichtete Standardabweichung der Wachstumsraten lag weiterhin bei rund einem Prozentpunkt. Die zyklische Abschwächung im Jahr 2008 ging zum einen von den Bruttoanlageinvestitionen aus, die nach einem deutlichen Plus im ersten Quartal saisonbereinigt beträchtlich gesunken sind. Besonders ausgeprägt war der Rückgang bei den Wohnungsbauinvestitionen, wozu vor allem die stark kontraktiven Entwicklungen an den Immobilienmärkten in Spanien und Irland sowie die geringere Bautätigkeit in Frankreich und Italien maßgeblich beigetragen haben. Darüber hinaus tendierten die Investitionen im gewerblichen Bereich zuletzt merklich nach unten. Zum anderen stagnierten die Exporte im Sommerhalbjahr und gaben im letzten Quartal kräftig nach. Wegen des guten Jahresauftakts nahmen sie aber im Jahresdurchschnitt 2008 noch um 1,5 % zu. Der Außenhandel insgesamt war weitgehend wachstumsneutral. Der private Konsum hat sich in den ersten neun Monaten praktisch nicht verändert und ist dann im Herbst spürbar ins Minus gerutscht.

Die konjunkturelle Abschwächung im Euro-Raum ist auch am Arbeitsmarkt deutlich zu erkennen. Die Mitte 2007 in Gang gekommene Verlangsamung des Beschäftigungswachstums hat sich im ersten Halbjahr 2008 fortgesetzt. Im dritten Quartal, bis zu dem die Daten vorliegen, ist die Zahl der Erwerbstätigen erstmals seit Langem wieder saisonbereinigt gesunken, wenn auch nur leicht. Das Vorjahrsniveau wurde im Durchschnitt der ersten neun Monate noch um 1,25 % übertroffen. Die standardisierte Arbeitslosenquote ist von ihrem zyklischen Tiefpunkt im März bis Dezember um 0,8 Prozentpunkte auf 8,0 % gestiegen. Ausschlaggebend dafür waren die erheblichen Beschäftigungsrückgänge in Spanien und Irland. Die Arbeitskosten je Stunde im Euro-Raum erhöhten sich in den ersten drei Quartalen 2008 mit kalenderbereinigt 3,3% merklich stärker als im Jahr davor (+ 2,6 %).

Im Zuge des steilen Anstiegs der Rohölnotierungen sowie der Preise von Agrarprodukten auf den internationalen Märkten setzten die Verbraucherpreise im Euro-Raum ihre Aufwärtsbewegung bis Mitte des Jahres 2008 verstärkt fort. Der Vorjahrsabstand des Harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) weitete sich bis auf 4,0 % in den Monaten Juni und Juli aus. Das waren die höchsten Teuerungsraten seit der Einführung des Euro Anfang 1999. Nach der Jahresmitte kam es zu scharfen Preiskorrekturen an den internationalen Rohstoffmärkten, was den Preisanstieg bis Ende 2008 auf 1,6 % reduzierte. Im Jahresdurchschnitt nahmen die Verbraucherpreise insgesamt um 3,3 % zu. Die Rate lag damit deutlich über der mittelfristigen Preisnorm des Eurosystems. Besonders ausgeprägt war die Verteuerung von Energie (+ 10,3 %) und Nahrungsmitteln (+ 5,1 %). Bei den anderen Waren sowie bei Dienstleistungen fiel der Anstieg mit 0,8 % beziehungsweise 2,6 % wesentlich moderater aus und war auch nicht stärker als im Vorjahr. In den ersten Monaten des Jahres 2009 setzte sich die Entspannung bei den Preisen fort. Bis Februar ging die HVPI-Teuerungsrate auf 1,2 % zurück.

Die deutsche Wirtschaft wuchs 2008 im Jahresdurchschnitt um 1,3 % beziehungsweise arbeitstäglich bereinigt um 1,0 %. Erstmals seit zwei Jahren blieb damit das Wachstum hinter der Ausweitung der Produktionsmöglichkeiten zurück. Der gesamtwirtschaftliche Auslastungsgrad lag in jahresdurchschnittlicher Betrachtung jedoch noch über seinem Normalniveau, und die Beschäftigung nahm erneut deutlich zu.

Der Jahresverlauf zeigte ein ausgesprochen kontrastreiches Bild. So expandierte die Wirtschaft zunächst sehr kräftig, wobei auch witterungsbedingte Sondereffekte im Baugewerbe eine Rolle spielten. Danach setzte eine konjunkturelle Abschwächung ein, die bis in die Sommermonate hinein aber noch vergleichsweise moderat ausfiel. Dies lag vor allem daran, dass die Industrie aufgrund überaus gut gefüllter Auftragsbücher die Erzeugung hoch halten konnte, obgleich die Neubestellungen schon seit der Jahreswende 2007/2008 – von einem auch durch zahlreiche Großaufträge erhöhten Niveau aus – rückläufig waren. Im Herbst beschleunigte sich dann im Zuge der raschen Eintrübung der Weltkonjunktur sowie der abermaligen Verschärfung der internationalen Finanzkrise die Talfahrt der Geschäftsabschlüsse mit in- und ausländischen Kunden. Weite

Teile der deutschen Wirtschaft schränkten daraufhin ihre Aktivitäten drastisch ein; im Produzierenden Gewerbe kam es zu verlängerten Betriebsferien um die Weihnachtszeit. Die scharfen, primär außenwirtschaftlich angelegten Störeinflüsse beendeten die Mitte 2003 begonnene wirtschaftliche Aufwärtsbewegung, noch bevor sich der private Konsum entfalten konnte. Eigentlich waren die Voraussetzungen aufgrund der günstigen Arbeitsmarktentwicklung der vergangenen Jahre hierfür gegeben. So hat die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten noch beinahe das ganze Jahr 2008 hindurch zugenommen. Ausschlaggebend für die konjunkturelle Wende in Deutschland war, dass Impulse von der Exportseite, die für die Aufschwungphase von besonderer Bedeutung gewesen waren, seit dem Frühjahr 2008 ausgeblieben sind. Dies hing damit zusammen, dass sich die realwirtschaftlichen Folgen der Finanzmarktkrise mit zunehmender Dauer regional immer weiter ausbreiteten und über die vielfältigen Handels- und Finanzverflechtungen nach und nach praktisch alle Wirtschaftsräume in Mitleidenschaft zogen. Die damit verbundene hohe Synchronität im internationalen Konjunkturverbund nahm den deutschen Exportunternehmen die Möglichkeit, rückläufige Geschäftsabschlüsse mit amerikanischen und britischen Kunden durch Ausweitung der Aktivitäten im Euro-Raum sowie in den Schwellenländern und osteuropäischen Transformationsstaaten zu kompensieren. Hinzu kam, dass sich für Russland und einige Länder Lateinamerikas mit dem Ende der Rohstoffpreishausse die Finanzierung von Investitionsvorhaben erschwerte und damit ein wichtiges Geschäftsfeld der deutschen Wirtschaft an Bedeutung verlor. Angesichts der Tatsache, dass die Absatzmärkte deutscher Ausfuhrunternehmen 2008 so schwach wie seit dem Ende der letzten globalen Wachstumsdelle 2001/2002 nicht mehr gewachsen sind, blieb der Anstieg der Exporte mit preisbereinigt 2,7 % weit hinter dem Expansionstempo der vergangenen Jahre zurück.

Das Importwachstum übertraf im Berichtszeitraum mit 4,0 % die Zunahme der Exporte spürbar, sodass der Außenbeitrag erstmals seit 2003 rechnerisch das Wachstumsergebnis drückte. Die im Jahresverlauf stark nachlassende Produktion machte sich in der heimischen Nachfrage nach ausländischen Gütern zunächst noch vergleichsweise wenig bemerkbar. In der zweiten Jahreshälfte schlug dabei positiv zu Buche, dass als Reaktion auf die massiv gefallen Energie- und Rohstoffpreise Unternehmen ihre Vorproduktlager aufstockten und sich Haushalte verstärkt mit Heizöl eindeckten. Die kräftige Verteuerung importierter Energieträger in der ersten Jahreshälfte führte trotz des prägnanten Umschwungs auf den internationalen Rohölmärkten auf das Gesamtjahr 2008 betrachtet zu einem Verlust an inländischem Realeinkommen in Höhe von 16,25 Mrd EUR beziehungsweise 0,75 % des BIP.

Im Jahresverlauf 2008 hat sich die Investitionstätigkeit der Unternehmen nach drei Jahren starker Expansion beruhigt. Noch zu Jahresbeginn wurden nicht nur in großer Zahl Maschinen und Ausrüstungen ausgeliefert, sondern es wurden auch – nicht zuletzt aufgrund der recht milden Witterung während der Wintermonate – viele gewerbliche Bauten fertiggestellt. Seit dem Frühjahr prägte zunehmend Vorsicht die unternehmerischen Investitionsplanungen. Als Konsequenz der Nachfrageabschwächung bestand zum einen kein unmittelbarer Handlungsbedarf mehr, die Produktionskapazitäten zu erweitern. Zum anderen verschlechterten sich nach der Jahresmitte die externen Finanzierungsbedingungen für Großunternehmen noch einmal deutlich. So erschwerten die weltweit stark nachgebenden Aktienmärkte die Eigenkapitalbeschaffung, und die Verschärfung der internationalen Finanzmarktkrise im September verteuerte zudem die Aufnahme von neuem Fremdkapital über die Emission am Anleihemarkt. Hinzu kam, dass die Banken höhere Refinanzierungskosten in Rechnung stellten.

Bis zuletzt gab es hierzulande aber keine Hinweise auf allgemeine angebotsseitige Verknappungen im Sinne einer Kreditklemme. Trotz des kräftigen Rückgangs am Jahresende nahmen die unternehmerischen Ausrüstungsinvestitionen 2008 im Durchschnitt um 5,9 % gegenüber dem Vorjahr zu. Bei den Wirtschaftsbauten betrug der Zuwachs sogar 7,2 %.

Die öffentliche Hand forcierte trotz staatlicher Mehreinnahmen im Berichtszeitraum die Realisation von Infrastrukturmaßnahmen nicht weiter. So stiegen die staatlichen Bauinvestitionen 2008 binnen Jahresfrist nur noch um 2,6 %, nach 4,6 % im Jahr zuvor. Nur geringe Impulse kamen überdies vom Wohnungsbau. Die Neubautätigkeit tendierte trotz recht guter Einkommensentwicklung und günstiger Finanzierungsbedingungen weiter zur Schwäche; die Baukosten zogen allerdings recht deutlich an. Zudem sind die Mieten vielerorts nur recht verhalten gestiegen. Stabilisierend wirkten hingegen die zum Teil staatlich geförderten Ausbau- und Renovierungsmaßnahmen im Immobilienbestand.

Die privaten Verbrauchsausgaben haben 2008 in realer Rechnung das Vorjahrsniveau, das durch die technische Gegenreaktion auf Vorzieheffekte im Zusammenhang mit der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 gedrückt worden war, knapp gehalten. Trotz ansehnlicher Zuwächse im nominalen verfügbaren Einkommen der Haushalte stand im Berichtsjahr eine Reihe von Störeinflüssen einer Entfaltung des privaten Verbrauchs im Wege. In der ersten Jahreshälfte wurde das Konsumklima durch die hohen Energie- und Nahrungsmittelpreise belastet, während sich in der zweiten Jahreshälfte infolge der sich verschärfenden Finanzmarkturbulenzen zunehmend Vertrauens- und zum Teil auch Vermögenseffekte herausbildeten. Im Zuge der deutlichen Abkühlung der Wirtschaft kamen überdies Konjunktursorgen auf. Die Ersparnisse der privaten Haushalte nahmen in diesem Umfeld noch etwas stärker zu als in den Vorjahren und erreichten im Jahresmittel 11,5 % des verfügbaren Einkommens. Damit lag die Sparquote fast drei Viertel Prozentpunkte höher als im Jahr zuvor.

Trotz der retardierenden konjunkturellen Momente hat die Erwerbstätigkeit beinahe das ganze Jahr 2008 hindurch weiter zugenommen. Erst gegen Jahresende kam das Beschäftigungswachstum zum Stillstand. Stabilisierend wirkten neben der staatlich geförderten Kurzarbeit, die erstmals seit dem Abschwung nach dem New-Economy-Boom wieder in größerem Umfang in Anspruch genommen wurde, auch Maßnahmen zur Förderung abhängiger Beschäftigung wie die Eingliederungszuschüsse. Auch wurden weniger Überstunden getätigt und Arbeitszeitkonten ausgeglichen. Im Jahresdurchschnitt übertraf die Zahl der Erwerbstätigen ihren Vorjahrsstand mit einem Plus von 562 000 Personen oder 1,4 % kaum weniger stark als im Jahr 2007, in dem sich der Zuwachs auf 1,7 % belaufen hatte. Hingegen fiel die Zunahme des gesamtwirtschaftlichen Arbeitsvolumens (der Zahl der im Jahr insgesamt geleisteten Arbeitsstunden) wegen einer rückläufigen mittleren Stundenzahl mit kalenderbereinigt 1,0 % deutlich schwächer aus als im Vorjahr mit 2,0 %. Hauptgewinner der insgesamt noch expansiven Arbeitsmarkttendenz waren die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten mit einem Plus von 554 000, während andere Beschäftigungsformen nur geringe Zuwächse verzeichneten. Dies gilt insbesondere für die

ausschließlich geringfügig Beschäftigten. Auch der Bestand an Ein-Euro-Jobs veränderte sich nur wenig. In sektoraler Betrachtung gewann der Bereich der Unternehmensdienstleister an Bedeutung. Hier wird auch die Leiharbeit erfasst, auf die im jetzt abgeschlossenen Zyklus – anders als früher – ein erheblicher Teil des Beschäftigungsgewinns entfiel.

Im Einklang mit der positiven Beschäftigungsentwicklung ist die Arbeitslosigkeit 2008 weiter zurückgegangen, und zwar auf 3,27 Millionen. Das waren 508 000 weniger als im Jahr zuvor, in dem sich die Zahl der Arbeitslosen bereits um 711 000 reduziert hatte. Während sich damals der Rückgang auf den Bereich der Arbeitslosenversicherung (Rechtskreis des SGB III) konzentriert hatte, waren es im Berichtszeitraum zu einem größeren Teil Personen aus dem Grundsicherungssystem (SGB II), die aus der Arbeitslosigkeit herausfanden.

Die Kurzarbeitslosigkeit, die überwiegend im Versicherungssystem anfällt, hat zur Jahresmitte 2008 hin ein konjunkturelles Minimum erreicht. Auch haben schwerer vermittelbare Personen, die zu einem größeren Teil im Grundsicherungssystem Unterstützung finden, von der verbesserten Arbeitsmarktlage profitiert. Dazu dürften der demographisch bedingte Rückgang der Erwerbsbevölkerung sowie arbeitsmarktpolitische Maßnahmen beigetragen haben. Hingegen hat das Auslaufen der Regelung, dass ältere Leistungsempfänger dem Arbeitsmarkt nicht mehr zur Verfügung stehen müssen und deshalb nicht zu den Arbeitslosen gezählt wurden, nach Schätzungen der Bundesagentur für Arbeit die Zahl der Betroffenen jeden Monat rechnerisch um rund 10 000 und jahresdurchschnittlich um 65 000 erhöht. Die Arbeitslosenquote fiel im Jahresmittel 2008 mit 7,8 % um 1,2 Prozentpunkte geringer aus als im Jahr zuvor. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2009 erhöhte sich die Zahl der registrierten Arbeitslosen gegenüber dem Dezember saisonbereinigt um insgesamt knapp 100 000. Die Arbeitslosenquote belief sich im Februar auf 7,9%.

Mit jahresdurchschnittlich 2,6 % fiel die Teuerungsrate (VPI) deutlich höher aus als im Mittel der vorausgegangenen Jahre (nach dem HVPI waren es sogar 2,8 %). Zuvor war in Deutschland zuletzt im Jahr 1994 eine ähnlich hohe Preissteigerungsrate verzeichnet worden. Während damals jedoch beinahe der gesamte Warenkorb betroffen war, konzentrierte sich der Anstieg 2008 auf wenige Komponenten. Die starke Verteuerung von Rohöl auf den internationalen Märkten, die sich bis in die Jahresmitte 2008 hinein fortsetzte, trieb nicht nur unmittelbar die Preise von Benzin und Heizöl, sondern verzögert auch die von Gas und Strom nach oben. Indirekte Effekte der ausgeprägten Rohölverteuerung zeigten sich insbesondere im Bereich der Verkehrsleistungen. Die noch starke globale Nachfrage sowie wetterbedingte Angebotsstörungen ließen zunächst auch die Preise von Nahrungsmitteln weiter ansteigen. Dazu trug die zunehmende Verwendung von nachwachsenden Rohstoffen für die Energieproduktion bei, welche die kostenseitige Verbindung zu den Energiepreisen durch eine nachfrageseitige ergänzte. Ohne Nahrungsmittel und Energie gerechnet blieb der Preisanstieg auf der Verbraucherstufe in Deutschland mit 1,4 % zwar vergleichsweise verhalten. Er fiel jedoch deutlich höher aus als in den Jahren 2005 und 2006 mit jeweils 0,7 %, auch als Folge des verstärkten Lohnkostenanstiegs im Inland. Der noch höhere Anstieg der Rate ohne Energie und Nahrungsmittel von 1,9 % im Jahr 2007 war hingegen ganz überwiegend der Anhebung des Regelsatzes der Umsatzsteuer von 16 % auf 19 % zum 1. Januar 2007 zuzuschreiben. Im Verlauf des Jahres 2008 beschleunigte sich der Preisanstieg auf der Verbraucherstufe bis auf 3,3 % zur Jahresmitte. Nach den Preiskorrekturen auf den internationalen Energie- und Rohwarenmärkten reduzierte er sich dann bis zum Jahresende auf 1,1 %. Anfang des Jahres 2009 verringerte sich die Teuerungsrate auf knapp 1%.

Die Erstellung von neuen Wohngebäuden verteuerte sich dem Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes zufolge im Jahr 2008 um 2,9 %, nach einer Zunahme von 6,7 % im Jahr zuvor. Trotzdem hielt sich der Preisanstieg bei neu erstellten Immobilien mit rund 1 % in engen Grenzen. Auch bei den Wohnungsmieten war die Entwicklung verhalten. Nach der Verbraucherpreisstatistik, die vor allem die Bewegung der Bestandsmieten wiedergibt, verteuerte sich das Wohnen netto mit 1,3% zwar etwas stärker als in den Jahren zuvor, da aber die Nebenkosten (ohne Energie) weniger stark zunahmen, zeigte sich bei den Bruttomieten keine Beschleunigung. Die Neuvertragsmieten sind Branchenangaben zufolge im vergangenen Jahr sowohl für Neu- als auch für Altbauten ähnlich stark wie die Bestandsmieten gestiegen.

1.2. Region Berlin-Brandenburg

Insgesamt war für Berlin und Brandenburg 2008 in wirtschaftlicher Hinsicht ein gutes Jahr. Trotz der in der zweiten Jahreshälfte heraufgezogenen Krise ist das reale Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem Vorjahr in Brandenburg um 0,8 % und in Berlin um 1,6 % gewachsen, und die Beschäftigung hat weiter zugenommen. Das Wachstum lag damit in Berlin erstmals über dem Bundesdurchschnitt von 1,3 %. Ein Blick auf die zurückliegenden drei Jahre zeigt, dass die Zahl der Arbeitslosen in beiden Ländern sogar um rund 30 % zurückgegangen ist. Gleichzeitig ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in beiden Ländern um fast 6 % gestiegen. Dies zeigt, dass Berlin und Brandenburg zunehmend an der international guten Konjunktur partizipiert haben.

Dabei hat sich die Industrie weiterhin als wichtigster Bereich gezeigt. Die erfreuliche Entwicklung in den zurückliegenden Jahren fortsetzend, erreichte die Bruttowertschöpfung des Verarbeitenden Gewerbes in der Region im ersten Halbjahr 2008 nochmals einen Zuwachs von über 7 %. Die Industriebetriebe haben sich nach einem umfassenden Strukturwandel spürbar konsolidiert, wovon auch die industrienahen Dienstleistungen profitieren. Die gestiegene Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zeigt sich nicht zuletzt an der in den zurückliegenden Jahren erheblich ausgebauten Exportquote. Zuletzt ging aus Brandenburg jedes vierte und aus Berlin jedes dritte Industrieprodukt ins Ausland. Die Unternehmen nutzen die Chancen der Globalisierung.

Gerade weil die regionale Wirtschaft stärker auf den internationalen Märkten vertreten ist, ist die Abschwächung auf den Weltmärkten nun auch hierzulande zu spüren. Es hat wohl kein Jahr in der jüngeren Vergangenheit gegeben, in dem eine anhaltend positive Entwicklung so abrupt durch negative Schlagzeilen und eine konjunkturelle Abwärtsbewegung verdrängt wurde, wie seit dem Herbst 2008. Entsprechend groß sind die Unsicherheiten an den Märkten und die damit verbundenen Risiken.

Die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise hinterlässt ihre Spuren insbesondere in der Industrie. Die Berliner und Brandenburger Unternehmen haben die letzten Jahre genutzt und wichtige Voraussetzungen geschaffen, bei einer Wiederbelebung der Konjunktur an die erfolgreiche Entwicklung der vergangenen Jahre anzuknüpfen. Sie haben ihre Eigenkapitalbasis gestärkt, die Innovationskraft ausgebaut, in beachtlichem Umfang qualifizierte Beschäftigung aufgebaut und wichtige Marktanteile im Ausland gewonnen.

In den letzten 3 Jahren haben sich die Beschäftigung und die Arbeitslosigkeit in der Region positiv entwickelt. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat von September 2005 bis Ende 2008 in der Region um 102.441 oder 5,9 % zugenommen, davon in Berlin um 7,6 %, in Brandenburg mit 3,4 % etwas weniger. Diese Zuwächse bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat positive Auswirkungen auf die finanzielle Verfassung der Sozialversicherungssysteme gehabt. Noch deutlicher wird die positive Entwicklung, wenn man die Entwicklung der Beschäftigung insgesamt betrachtet. Die Zahl aller Beschäftigten in der Region ist um 174.688 Personen oder 7 % gestiegen, in Berlin um 7,4 % und in Brandenburg um 6,6 %.

Der erfreuliche Zuwachs bei der Beschäftigung spiegelt sich in der Abnahme der Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosigkeit ist im selben Zeitraum um 158.014 Personen oder 29,3% zurückgegangen. In Berlin betrug der Rückgang 93.861 Personen oder 30,1 %, in Brandenburg 64.153 oder 28,3 %.

Das Verarbeitende Gewerbe ist das Kernstück des wirtschaftlichen Wachstums in der Region Berlin-Brandenburg. Zum Jahreswechsel 2008/2009 arbeiteten in der Region knapp 200.000 Industriebeschäftigte (in Betrieben mit über 20 Beschäftigten) in Branchen, wie Automotive, Solar, Maschinenbau, Gesundheitswirtschaft, Medizintechnik, Elektrotechnik, Fahrzeugbau und Luftfahrtindustrie. Insgesamt war 2008 für die Industrie ein gutes Jahr: Die Beschäftigung stieg in den 362 Berliner Industriebetrieben mit 50 und mehr Beschäftigten um 2,2 % auf 87.013. Diese erwirtschafteten einen Umsatz von über 26 Milliarden Euro. Die Auslandsumsätze kletterten um 7,2 % auf 10,98 Milliarden Euro. Die Exportquote wuchs im Jahr 2008 auf 38,0 %. Die rückläufigen Umsatzerlöse im Verarbeitenden Gewerbe Berlins im Jahr 2008 werden durch eine rechtliche Neuordnung von Betrieben im Ernährungsgewerbe und in der Tabakverarbeitung stark nach unten verzerrt. Es handelt sich hier um einen statistischen Sondereffekt, der nicht die reale Entwicklung abbildet. Fast alle großen Berliner Industriebranchen konnten mit einem Umsatzplus im In- und Ausland das Jahr 2008 abschließen. Der Maschinenbau und die chemische Industrie steigerten den Umsatz um 8,1 % bzw. 4 %. Im Fahrzeugbau blieb die Beschäftigung im letzten Jahr in Berlin noch stabil.

Die Jahresbilanz 2008 verlief für das Verarbeitende Gewerbe in Brandenburg insgesamt positiv. Die märkische Industrie erzielte gegenüber 2007 mit einem Ergebnis von knapp 20,8 Milliarden Euro ein Umsatzplus von 5 %. Der Auslandsumsatz stieg dabei um 4,8 % auf 5,3 Milliarden Euro an. Die Umsatzzuwächse betragen im Ernährungsgewerbe knapp 12 % (Umsatz: 2,7 Milliarden Euro), im Fahrzeugbau 4,2 % (Umsatz: 2,6 Milliarden Euro) und in der chemischen Industrie 2,1 % (Umsatz: 1,9 Milliarden Euro). Damit wird deutlich, dass die Industrie in Berlin und Brandenburg auch im vergangenen Jahr ihre Wettbewerbsposition weiter ausbauen konnte.

1.3. Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe

Im Jahresverlauf 2008 kam es zu einer kontrastreichen Entwicklung: So zeigte sich zunächst eine kräftige Aufwärtsentwicklung, wobei neben dem konjunkturell positiven Verlauf auch die witterungsbedingten Effekte in der Bauwirtschaft eine Rolle spielten. Danach kam es bis etwa ins 3. Quartal hinein zu einer moderaten Entwicklung. Dagegen folgten im 4. Quartal aufgrund des allgemeinen Wirtschaftsabschwungs deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Die insgesamt beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr um 1,6 % (+ 46,8 Mio. t) auf 3,1 Mrd. t an. Die Beförderungsleistung wuchs entgegen dem langjährigen Trend nicht so sehr wie die Gütermenge und lag bei 301,4 Mrd. tkm (+ 0,4 %). Damit kam es trotz der kräftigen Rückgänge in den letzten Monaten des vergangenen Jahres zu einem moderaten Mengen- und Leistungswachstum, nachdem der Straßengüterverkehr in den Jahren 2006 und 2007 kräftig gewachsen war. Die gegenüber der Aufkommensentwicklung niedrigere Leistungsentwicklung ist unter anderem auf die überdurchschnittliche Zunahme der Beförderungen im Nahbereich zurückzuführen, die unterdurchschnittliche Versandweiten aufweisen. Die Zuwächse im Gesamtjahresdurchschnitt sind primär der guten Beschäftigung in der Bauwirtschaft zuzuschreiben, die sich allerdings gegen Jahresende abschwächte. Darüber hinaus zeigten sich als Wachstumsträger die Beförderungen aus den Bereichen der Chemie- und Mineralölindustrie sowie der Fertigprodukte.

Ausschlaggebend für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs war vor allem das deutliche Wachstum im Binnenverkehr, welches auf den hohen Zuwachs im Nahverkehr und den zunächst zu verzeichnenden Aufwärtstrend der Seehafen-Hinterlandverkehre zurückzuführen ist. Das Aufkommen im Binnenverkehr stieg im Vergleich zum Jahr 2007 um 1,7 % auf 2,9 Mrd. t. Die Beförderungsleistungen erreichten ein Wachstum um 1,2 % auf rund 264 Mrd. tkm. Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs verringerte sich die beförderte Gütermenge im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007 um 0,9 % auf 157,4 Mio. t; die Verkehrsleistung verringerte sich hier um 5,0 % auf rund 37 Mrd. tkm. Erstmals seit vielen Jahren kam es damit im grenzüberschreitenden Verkehr zu einem Mengen- und Leistungsrückgang.

Das Mengenwachstum im Binnenverkehr kam nahezu ausschließlich dem Werkverkehr zugute. Nach den deutlichen Rückgängen im Bereich des Werkverkehrs im vergangenen Jahr (Gütermenge: - 3,8 %) zeigte sich im Jahr 2008 beim Eigentransport durch Industrie und Handel ein beachtliches Wachstum. Die im Werkverkehr beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2008 im Vergleich zum Jahr 2007 um 3,8 %. Insbesondere die Nachfrage nach Verkehrsleistungen in den Bereichen Wirtschaftsbau und öffentlicher Bau sowie die Erhöhung der Beförderungsentgelte zu Jahresbeginn im gewerblichen Verkehr stimulierten im Jahr 2008 einen verstärkten Fahrzeugeinsatz des Werkverkehrs. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2008 der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtgüteraufkommen 38 % und an den Beförderungsleistungen 21 % betrug.

1.3.1. Beförderungsmengen und -leistungen im Straßengüterverkehr

Seit dem Jahr 2006 kommt es im Nahbereich (bis 50 km) zu einer Umkehr der vorangegangenen Entwicklung: Nachdem seit etwa Ende der 90er Jahre der unterste Entfernungsbereich nahezu jährlich hohe Mengen- und Leistungsrückgänge zu verzeichnen hatte, hält der positive Trend nun schon im dritten Jahr in Folge an. Neben der Zunahme gewerblicher Beförderungen von Fertigwaren ist dieser Verlauf vor allem auf die Entwicklung im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen, der nach einer etwa zehn Jahre anhaltenden Krise wieder eine positive Auftragslage verzeichnet. Die Mengen- und Leistungszuwächse im Nahbereich kamen im Jahr 2008 in hohem Maße dem Werkverkehr zugute. Sie sind neben dem Baubereich vor allem auf ein höheres Beförderungsaufkommen der chemischen Erzeugnisse und Mineralölzeugnissen zurückzuführen.

Die im Jahr 2008 zu verzeichnenden Aufkommens- und Leistungszuwächse im Regionalbereich (51 – 150 km) sind auf konjunkturell bedingte Entwicklungen im produzierenden Gewerbe und im Handel zurückzuführen (Menge: + 2,1 %, Leistung: + 1,8 %). Darüber hinaus zeigen sich weitere Aufkommensverschiebungen vom Fern- zum Regionalbereich. Im Regionalbereich wirken sich weiterhin Änderungen der Gestaltung der Transportabläufe innerhalb logistischer Netzwerke oder wegen geänderter Einsatzpläne für das Fahrpersonal (Begegnungs- und Verteilerverkehre) aufkommenssteigernd aus.

Eine außergewöhnliche Entwicklung zeigte sich im vergangenen Jahr im Fernbereich (151 km und mehr). Hier setzte sich das seit Jahren zu verzeichnende deutliche Wachstum der Gütermenge und der Beförderungsleistung nicht weiter fort. Die Menge stieg lediglich um 0,1 % und die Beförderungsleistung verringerte sich um 0,5 % gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang der Beförderungsleistung gegenüber der beförderten Gütermenge ergibt sich aus der Verringerung der durchschnittlichen Transportentfernung auf 360 km (2007: 365 km).

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich durch die hohen Transportweiten ein Anteil von 72 % an der Verkehrsleistung erbracht.

Der grenzüberschreitende Verkehr, der seit Jahren von der Ausweitung der internationalen Handelstätigkeit und der Arbeitsteilung partizipierte, ging im Jahr 2008 deutlich zurück. Anstelle der deutlichen Wachstumsraten in den vergangenen Jahren kam es zu deutlichen Rückgängen. So liegen die Veränderungsdaten deutlich unter denen des Binnenverkehrs. Dies zeigt sich insbesondere bei den Beförderungsleistungen. Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr erzielte im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr einen Mengenrückgang um 0,9 % auf rund 157,4 Mio. t und einen deutlichen Leistungsrückgang in Höhe von 5 % auf 37,2 Mrd. tkm. Diese Entwicklung spiegelt den deutlichen Rückgang der nationalen und internationalen Konjunktorentwicklung in vielen Wirtschaftsbereichen wider. Der höhere Rückgang der Leistungen gegenüber den Mengen resultiert aus einer Abnahme der durchschnittlichen Transportentfernung deutscher Lkw auf 470 km (2007: 497 km). Diese Entwicklung weist einerseits auf kürzere Entfernungen der internationalen Handelstätigkeiten hin und dürfte andererseits auf den Einsatz von osteuropäischen Fahrzeugen - speziell auf langen Strecken - zurückzuführen sein. Im Betrachtungszeitraum hat der grenzüberschreitende Versand um 0,2 % zugenommen und der grenzüberschreitende Empfang um 2,6 % abgenommen. Grenzüberschreitende Beförderungen mit deutschen Fahrzeugen werden vor allem im Verkehr mit Frankreich, den Niederlanden und Belgien durchgeführt.

1.3.2. Entwicklung der eingesetzten Kapazität

Im Jahr 2008 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit insgesamt 31,4 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) 1,0 % mehr Kilometer zurückgelegt als im Vorjahr. Dabei erreichte die Kilometerleistung im Fernbereich lediglich die Höhe des Vorjahres, während der Regionalbereich um 2,9 % und der Nahbereich um 3,3 % anstiegen. Die Kilometerleistung im Werkverkehr erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 % auf 8,2 Mrd. km, während sie im gewerblichen Verkehr lediglich um 0,1 % anstieg. Die größere Fahrleistung hat sowohl zu einer Zunahme der Lastkilometer (+ 0,6 %) als auch der Leerkilometer (+ 2,6 %) geführt. Dabei scheint jedoch der langjährige Trend zunehmender Lastfahrtenanteile auszulaufen. Der Lastfahrtenanteil insgesamt verringerte sich im Jahr 2008 erstmals seit Jahren auf 80,2 % nach 80,5 % im Jahr 2007. Der konjunkturelle Abschwung gegen Ende des Jahres hat sich auf den Lastfahrtenanteil im Gesamtjahr 2008 relativ gering ausgewirkt. Für das Jahr 2009 ist aufgrund des erheblichen Rückgangs der Nachfrage nach Verkehrsleistungen und des zunehmenden Kapazitätsüberhangs auf dem Güterkraftverkehrsmarkt allerdings ein Rückgang des Lastfahrtenanteils zu erwarten. Im Fernbereich zeigte sich im Jahr 2008 ein leichter Rückgang des Lastfahrtenanteils. Er lag hier bei 89,4 %. Die Anteile im Regional- und Fernbereich betragen 66,1 % bzw. 58,1 %.

1.3.3. Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte im werden weit überwiegend im Rahmen von längerfristigen Verträgen/ Jahreskontrakten vereinbart. Daneben erfolgt die Vergabe kurzfristiger Beförderungsaufträge besonders im Fernverkehr auf dem Spotmarkt zu (tages-) aktuellen Marktkonditionen, die jeweils von der Laderaumnachfrage und dem -angebot in einem Zeitraum auf einer Relation abhängen.

Zu Beginn des letzten Jahres hatten viele Transportunternehmen Preiserhöhungen am Markt durchgesetzt. Diese konnten die überproportionalen Kraftstoffkostensteigerungen in der Regel jedoch nicht ausgleichen. Vielfach einigten sich Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten daher während der Hochpreisphase für Dieseldieselkraftstoffe in den Frühjahrs- und Sommermonaten 2008 mit ihren Auftraggebern auf Dieselpreisgleitklauseln oder pauschale Dieseldieselzuschläge und konnten dementsprechend Entgeltsteigerungen erzielen. Häufig gelang dies jedoch erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung. Auf der anderen Seite weigerten sich viele Auftraggeber nach den Preiserhöhungen zum Jahresbeginn 2008 als Reaktion auf die steigenden Dieseldieselpreise erneut in Preisverhandlungen einzutreten. Wurden zwischen Transportunternehmen und ihren Auftraggebern Dieseldieselpreisgleitklauseln

ausgehandelt, sanken die Entgelte vor dem Hintergrund des Preisrückgangs für Dieselkraftstoff ab August 2008 automatisch wieder. Transportunternehmen, die pauschale Dieselmehrschläge mit ihren Kunden ausgehandelt hatten, wurden zum Teil zeitnah von diesen aufgefordert, diese wieder zurückzunehmen. Der andere Teil der Transportunternehmen, der pauschale Dieselmehrschläge vereinbart hatte, konnte diese bis Ende 2008 abrechnen.

Nach dem Index des Statistischen Bundesamtes lagen die Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr bei längerfristigen Verträgen im Jahr 2008 insgesamt um durchschnittlich 3,9 % über denen des Vorjahres. Transportunternehmen mit längerfristigen Verträgen berichteten dabei seit Oktober 2008 von einem Anstieg „aggressiver“ Angebote von Mitbewerbern bei Stammkunden. Spätestens im Rahmen der Preisgespräche mit ihren festen Kunden zur Übernahme der höheren Mautkosten Ende 2008 bzw. Anfang 2009 wurde der gestiegene Wettbewerbsdruck am Markt für alle Unternehmen mit längerfristigen Verträgen deutlich spürbar. Der Großteil der Transportunternehmen berichtete über Probleme bei der Weiterbelastung der erhöhten Maut in vollem Umfang. Häufig akzeptierten Kunden nur die weniger stark gestiegenen Mautsätze für Euro-5-Fahrzeuge, auch wenn die betreffenden Transportunternehmen noch viele Euro-3-Fahrzeuge einsetzen. Daneben gehen die Mautkosten für die Leerkilometer in den meisten Fällen zu Lasten der Transportunternehmen.

Auf dem Spotmarkt lagen die Tagesfrachten bereits in den Frühjahrs- und Sommermonaten 2008 niedriger als im Vorjahr, da insgesamt kein spürbarer Laderaumengpass mehr bestand. Durch den erheblichen Aufkommensrückgang ab Oktober 2008 und die Entwicklung einer deutlichen Laderaumüberkapazität am Markt entstand ein erheblicher Druck auf die Entgelte auf dem Spotmarkt, der sich sowohl auf dem nationalen als auch dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt zeigte. Die Entgelte lagen bis zu 30 % unter den Vorjahresentgelten. Diese Beförderungen wurden von den betreffenden Transportunternehmen meist nur durchgeführt, um Verluste durch Leerfahrten zu vermeiden. Hier sind insbesondere Unternehmen aus dem Automobil-, Metall- und Chemiebereich und dem Bereich der Containerbeförderungen zu erwähnen. Für das Jahr 2009 rechnen die Unternehmen mit weiterhin sehr niedrigen Entgelten auf dem Spotmarkt.

1.3.5. Entwicklung der Kosten und Erträge

Die Kostenentwicklung im Verlauf des Jahres 2008 sowie im 1. Quartal 2009 stellt sich differenziert dar. Aufgrund der Entwicklung der Kraftstoffpreise verzeichneten die Gesprächspartner der BAG-Marktbeobachtung in den ersten drei Quartalen des Jahres 2008 zunächst eine hohe Steigerung ihrer Gesamtkosten gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen, bevor der Anteil mit gestiegenen Gesamtkosten im 4. Quartal 2008 wieder deutlich sank. So waren die Preise für Dieselkraftstoff im 1. Halbjahr 2008 drastisch gestiegen und hatten im Juli ein neues Rekordhoch markiert, das um 30 Cent höher lag als das Preisniveau im Juli 2007. Seit August 2008 geben die Preise für Dieselkraftstoff deutlich und kontinuierlich nach. Seit November 2008 liegen sie wieder unter dem Niveau der entsprechenden Vorjahresmonate.

Fuhrparkleiter, die ihre Lkw auf die Betankung mit Biodiesel umgestellt hatten, sahen darin wegen des schwindenden Kostenvorteils, zu dem auch die höhere Besteuerung des Biodiesels beigetragen hat, im Verlauf des Jahres 2008 immer weniger eine wirtschaftliche Alternative. Nach dem Aufbrauchen von Restkontingenten haben daher fast alle die Betankung wieder auf herkömmlichen Dieselkraftstoff umgestellt.

Der Anteil der Transportunternehmen, der höhere Lohn- und Lohnnebenkosten verzeichnete, blieb im Jahr 2008 auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Höhere Lohn- und Lohnnebenkosten verzeichneten vor allem Transportunternehmen, die ihr Fahrpersonal vor dem Einbruch der Konjunktur aufgrund von Fuhrparkerweiterungen oder wegen der geänderten Sozialvorschriften aufgestockt hatten. Neueinstellungen von gut qualifiziertem, zuverlässigem Fahrpersonal waren noch zu tendenziell höheren Löhnen erfolgt. Ein Teil der Transporteure hatte daher auch die Löhne bereits beschäftigter Fahrer moderat erhöht.

Auf den Kostenschub im 1. Halbjahr 2008 bei den Kraftstoffen hatte bereits ein zunehmender Anteil der Unternehmen mit Schulungen ihres Fahrpersonals reagiert, um die Fahrer zu einer besonders ressourcenschonenden Fahrweise zu animieren. Der Umsetzung dieses Ziels dienen seit geraumer Zeit auch finanzielle Anreizsysteme, mit denen die besten Fahrer zugleich an das eigene Unternehmen gebunden werden sollen. Als positiver Aspekt in der Wirtschaftskrise zeigt sich, dass ein stark wachsender Anteil der Transportunternehmen die Auftragsflaute dazu nutzt, sein Fahrpersonal intensiv zu schulen.

Deutliche Kostensteigerungen registrierten die Transportunternehmen im Jahr 2008 für die Instandhaltung ihres Fuhrparks. Sowohl die Preise für Ersatzteile, insbesondere für Reifen, als auch für Reparaturen sind im Vergleich zum Vorjahr stark gestiegen. Höhere Fahrzeugpreise und -beschaffungskosten, vor allem für Euro-5-Fahrzeuge, belasteten - trotz der Investitionsbeihilfen des Bundes - die Kostenseite mehr als noch vor Jahresfrist.

Die schon beschriebenen Kostensteigerungen in den ersten drei Quartalen 2008 sowie der ab dem 4. Quartal 2008 einsetzende Rückgang der Beförderungsaufträge als Folge der Wirtschaftskrise nebst sinkenden Beförderungsentgelten haben die Ertragslage eines stark wachsenden Anteils der Transportunternehmen erheblich belastet. So konnten diese ihre gestiegenen Kosten häufig nicht in vollem Umfang, sondern nur annähernd bzw. mit zeitlichem Verzug an Auftraggeber weiterbelasten. Besonders betroffen waren Unternehmen, die in den Verhandlungen zum Jahreswechsel 2007/2008 noch keine Dieselpreisgleitklauseln durchsetzen konnten, so dass die im 1. Halbjahr 2008 nochmals drastisch gestiegenen Kraftstoffkosten nicht mit abgedeckt waren. Im Ergebnis der geführten Marktgespräche des BAG verzeichnete der überwiegende Teil der deutschen Transportunternehmen so eine rapide Verschlechterung der Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr. Daran änderten allein die seit dem 3. Quartal 2008 wieder rückläufigen Kraftstoffpreise nichts, da sie bis in den November 2008 hinein noch deutlich über dem Vorjahresniveau blieben. Die Anfang des 4. Quartals 2008 den Güterverkehr erreichende Wirtschaftskrise führte zu stark rückläufigen Beförderungsaufträgen. Im Ergebnis sehen sich viele Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs mit drängenden Problemen konfrontiert, die nicht selten ihre Existenz bedrohen.

1.3.6. Entwicklung der Investitionen

Die Investitionsfähigkeit der Unternehmen hat sich im Laufe des Jahres 2008 spürbar abgeschwächt. Der Anteil der Transportunternehmen, die in den Fuhrpark investierten, sackte im Verlauf des Jahres 2008 auf deutlich unter ein Drittel ab und brach im 1. Quartal 2009 regelrecht ein. Zugleich verstärkte sich kontinuierlich von Quartal zu Quartal der Trend zum Abbau von Fuhrparkkapazitäten.

Bei Unternehmen, die noch Fuhrparkinvestitionen vornahmen, setzte sich der Trend zur Spezialisierung in Marktnischen ebenso fort wie die Bereitschaft, für gute Kunden in Spezialfahrzeuge zu investieren bzw. den Fuhrpark an deren Bedürfnisse anzupassen. Mitbeeinflusst wurde die Entwicklung der Fuhrparkinvestitionen durch das Innovationsprogramm zum Kauf umweltfreundlicher Lkw, allerdings überwiegend im Sinne von vorgezogenen Ersatzinvestitionen. Im Rahmen von BAG-Marktgesprächen der jüngeren Zeit zeichnet sich ab, dass Banken das Risiko von Fuhrparkfinanzierungen eingehender prüfen.

Bei Ersatzbeschaffungen verstärkt sich der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks durch Erhöhung des Anteils von Mietfahrzeugen, um die man den Fuhrpark bei Bedarf schnell wieder reduzieren kann. In zunehmendem Maße binden die Transporter ihr Fuhrparkmanagement stärker an die IT-Technik im Betrieb an. Sie nutzen diese nicht nur, um ihren Fuhrpark effizienter einzusetzen, sondern auch um der Kundschaft zusätzliche Services nebst lückenlosen Statusreports zu ihren Sendungen bieten zu können.

1.3.7. Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen, Gewerbean- und -abmeldungen

Im Jahr 2008 stieg die Anzahl der Insolvenzen insgesamt um 0,4 % gegenüber dem Vorjahr auf 29.291 Verfahren. Der Anstieg der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) um 23,5 % auf 873 lag damit deutlich über der allgemeinen Steigerung der Insolvenzen. Bei Speditionen ohne eigenen Fuhrpark erhöhte sich die Anzahl der Insolvenzverfahren im Jahr 2008 dagegen nur um 2,8 % auf 436. Während im Durchschnitt aller Branchen die Insolvenzquote im Jahr 2008 nur leicht von 90 auf 96 je 10.000 aktive Unternehmen stieg, erhöhte sich die ohnehin schon sehr hohe Insolvenzquote im Bereich Verkehr und Logistik von 329 auf 379 Insolvenzen je 10.000 aktive Unternehmen.⁵

Insbesondere bei Transportunternehmen war im Jahresverlauf 2008 ein deutlicher Anstieg der Insolvenzen zu erkennen: Im 2. Halbjahr 2008 lag die Zahl der Insolvenzverfahren bereits um 37 % über dem Vorjahreshalbjahr. Im 2. Halbjahr 2008 gerieten vor allem Unternehmen in wirtschaftliche Schwierigkeiten, die die hohen Dieselpreise im 1. Halbjahr 2008 nicht vollständig an ihre Kunden weitergeben konnten und eine zu geringe Eigenkapitalbasis hatten, um die ab Herbst mit der Wirtschaftskrise einsetzenden erheblich geringeren Erträge abfedern zu können. Die Anzahl der von Insolvenzen betroffenen Beschäftigten bei Transportunternehmen und Speditionen lag im Jahr 2008 mit 8.602 Beschäftigten rund 80 % höher als im Vorjahr. Deutlichen Einfluss hierauf hatten zwei der größten Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im Jahr 2008.

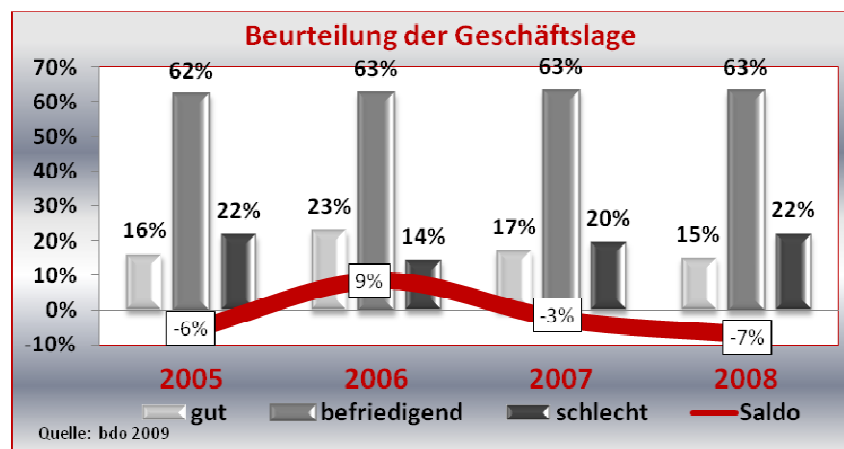
Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Die Anzahl der Unternehmensneugründungen geht aufgrund der unattraktiven Rahmenbedingungen im Straßengüterverkehrsgewerbe bereits seit einigen Jahren zurück. Im Jahr 2008 setzte sich diese Tendenz weiter fort: Gegenüber dem Vorjahr sank die Anzahl der Unternehmensneugründungen im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ bei größeren Unternehmen um 3 % auf 2.428, bei Kleinunternehmen sogar um 6 % auf 9.026.

Die Zahl der Betriebsaufgaben war in den Jahren 2006 bzw. 2007 angesichts besserer Ertragsaussichten zurückgegangen. Im Jahr 2008 sind die Betriebsaufgaben erstmals wieder gestiegen: Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Anzahl der Betriebsaufgaben bei kleinen Unternehmen um 5 % auf 10.296 und bei größeren Unternehmen um 9 % auf 2.591. Eine deutliche Zunahme der Betriebsaufgaben war in den Frühjahrs- und Sommermonaten vor dem Hintergrund der hohen Dieselpreise und in den letzten Monaten des Jahres 2008 im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise festzustellen.

1.3.8. Busgewerbe mit anhaltenden Wettbewerbsnachteilen gegenüber Bahn und Billigfliegern

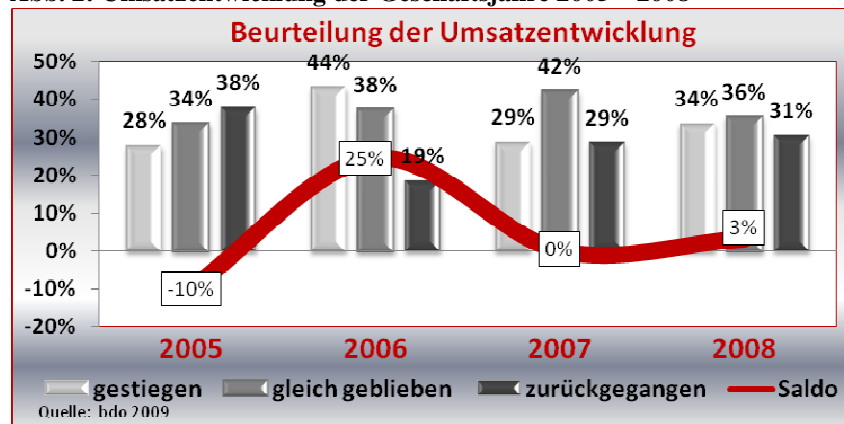
Laut bdo-Konjunkturumfrage blickten die heimischen Busunternehmer auf ein mäßiges Geschäftsjahr 2008 zurück. Während 63 % der Befragten ihre allgemeine Geschäftslage als befriedigend einstufen, steigt die Zahl derer, die ihre Situation als schlecht einschätzen (22 %). Nur 15 % der Bustouristiker bewerten ihre Lage als gut. Damit war die generelle Stimmung in der Bustouristik 2008 um vier Prozentpunkte schlechter als im Vorjahr, denn der Saldo aus positiven und negativen Geschäftserwartungen sinkt auf minus sieben Prozent ab.

Abb. 1: Geschäftslage im Zeitraum 2005-2008



Die Umsatzentwicklung verlief im Jahr 2008 relativ stabil. Der Saldo aus positiven und negativen Lageurteilen steht im Jahr 2008 drei Prozentpunkte besser als im Vorjahr. Je circa ein Drittel der Unternehmer verzeichnen entweder steigende, gleich bleibende oder gesunkene Umsätze. Laut dieser Lagebeurteilung ist in der Bustouristik insgesamt von einem leichten Umsatzplus auszugehen. Da die Umsatzrückgänge von bis zu 50 % allerdings die niedrigeren Umsatzsteigerungen von bis 15 % dominieren, musste die Omnibusbranche in der Bustouristik einen zahlenmäßigen Umsatzverlust von 1,1 Prozent hinnehmen.

Abb. 2: Umsatzentwicklung der Geschäftsjahre 2005 – 2008



Trotz der recht beständigen Umsatzentwicklung hat sich die Gewinnsituation gegenüber dem Vorjahr nochmals dramatisch verschlechtert. Der Vorjahressaldo von minus 31 % sank 2008 auf minus 40 %. Die Hälfte der Unternehmer haben mit einer negativen Gewinnentwicklung zu kämpfen. Nur zehn Prozent der Omnibusunternehmen gaben gestiegene Gewinne an. Dies zeigt, dass es nur sehr wenigen Unternehmen gelingt, die Kostensteigerungen, die durch gestiegene Investitionen und Energiekosten entstanden, an die Kunden weiterzugeben.

Die Gewinnrückgänge wurden seitens der Unternehmer mit bis zu 50 % beziffert, hingegen waren Gewinnzunahmen von bis zu fünf Prozent eher die Ausnahme. Insgesamt musste die Branche daher mit durchschnittlichen Gewinneinbußen von acht Prozent kämpfen.

Mit Blick auf einzelne Marktsegmente sind in allen untersuchten Bereichen negative Tendenzen abzulesen. Der Geschäftsbereich „Eigen veranstaltete Reisen“ verlief stark rückläufig. Der Saldo aus positiven und negativen Einschätzungen sank hier auf einen Tiefstand von minus 41 %. Nur noch acht Prozent der Busreiseveranstalter können 2008 eine positive Entwicklung feststellen, während knapp die Hälfte dieses Segment als rückläufig einstuft. Auch der Ausflugsverkehr muss als schwieriger Bereich in der Angebotspalette der Bustouristik eingestuft werden. Der Saldeneinbruch von minus acht Prozent im Vorjahr auf nunmehr minus 30 % verdeutlicht die negativen Tendenzen. Wie beim Veranstaltungsverkehr konnten nur noch 8 % der Unternehmer eine zunehmende Entwicklung feststellen, 39 % erzielten Rückgänge beim Ausflugsverkehr.

Im Vergleich zum Eigenveranstaltungs- und Ausflugsverkehr verzeichnet der Mietomnibusverkehr geringere Einbußen. Insgesamt verlief die Vermietung der Omnibusse allerdings ebenfalls schlechter als im Vorjahr: der Stimmungssaldo sinkt auf einen Minuswert von 18 %. Der Anteil von Unternehmen, die den Omnibus öfter vermieten konnten, liegt demnach bei 28 %. Der größte Teil der Unternehmen (46 %) bewertet die Nachfrage nach Mietbussen als rückläufig.

Der Geschäftsbereich „Eigen veranstaltete Reisen“ erzielte die stärkste Negativentwicklung im Vergleich zum Mietomnibus- und Ausflugsverkehr. Im Durchschnitt sank die Reishäufigkeit bei den Veranstaltern um 4,2 % ab. Die abnehmenden Ausflugsfahrten erreichen ein Niveau von minus 3,9 % im Vergleich zum Jahr 2007. Die Rückgänge bei den Mietomnibusfahrten werden nur mit minus 2,4 % beziffert.

Insgesamt betrachtet, buchten die Kunden im Jahr 2008 weniger Busreisen – gleichermaßen im Inlands- und Auslandsreisegeschäft. Während beim Auslandsreisegeschäft in der Vergangenheit traditionell Rückgänge verzeichnet wurden, sind im Jahr 2008 auch die Deutschlandreisen betroffen.

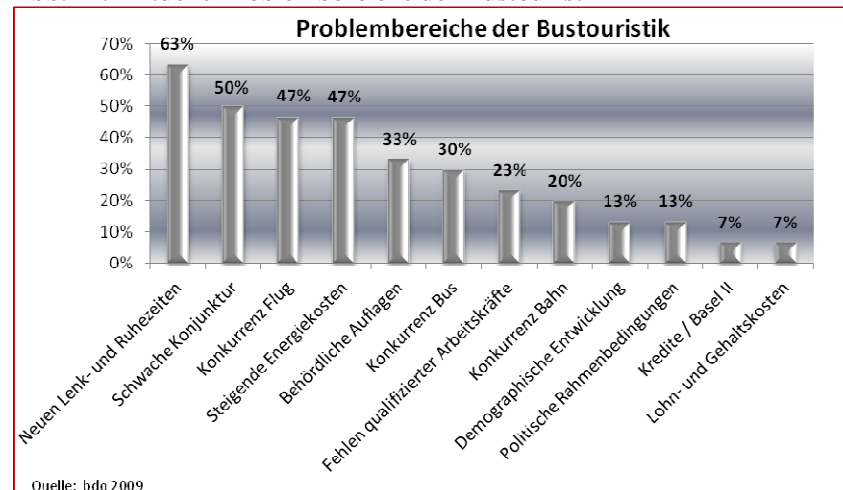
Für das Inland verbucht lediglich ein Viertel der Unternehmer mehr Reisen, hingegen verzeichneten 38 % einen Rückgang der Buchungszahlen. Der Inlandstourismus der Bustouristik, der sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelte, musste im Jahr 2008 ebenfalls Verluste hinnehmen (Saldo: minus 13 %).

Die Omnibusunternehmen hatten bei Reisen ins Ausland aber weitaus höhere Buchungsverluste zu verzeichnen (minus 35 %) als bei denen im Inland. Bei Auslandsreisen konnten nur zehn Prozent der Unternehmen mehr Fahrten als im Vorjahr aufweisen, während fast die Hälfte der Busunternehmer (44 %) Rückgänge feststellen musste.

Der negative Trend bei den grenzüberschreitenden Fahrten wird seitens der Busunternehmer im Schnitt mit minus 5,8 % im Vergleich zum Jahr 2007 beziffert. Im Vergleich hierzu sinkt der Marktanteil inländischer Busreisen um durchschnittlich 3,9 %.

Im Rückblick auf das letzte Jahr zeigen sich einige vorherrschende Themen, mit denen die Bustouristik zu kämpfen hatte.

Abb. 11: Aktuelle Problembereiche der Bustouristik



Die Betriebe waren in großem Maße von den neuen Lenk- und Ruhezeiten des Gewerbes betroffen. Besonders durch den Wegfall der 12-Tage-Regelung wird die Branche vor große wirtschaftliche Probleme gestellt, da viele klassische Rundreisen wie Städte- und Kulturreisen von mehr als sechs Tagen nun schwerer durchzuführen sind und einen erheblichen finanziellen Zusatzaufwand bedeuten.

Zudem wird die wirtschaftliche Situation seitens der Bustouristik als schwierig eingestuft. Neben der schwachen Konjunkturlage wird der harte Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern wie der Bahn oder den Flugreisen als Problemfaktor genannt. Als großes Hindernis bezeichnen die Unternehmer die Billigsegmente der Bahn, welche den Bus mit staatlich subventionierten Preisen vom Markt drängen. Billigpreistickets der Bahn, wie das „Schöne Wochenende“-Ticket, werden für die Rückgänge bei den Ausflugsfahrten und im Mietomnibusgeschäft verantwortlich gemacht. Eine zusätzliche Konkurrenz für die Busunternehmer stellen die „Low Cost Carrier“ dar, welche die Marktanteile des Busses insbesondere im Segment Städtereisen gefährden.

Auch von den gestiegenen Dieselpreisen waren die Busbetriebe hart getroffen. Angesichts des dramatischen Preisanstiegs um zeitweise 31 Prozent (Juli 2007/ Juli 2008) kam es im letzten Jahr zu steigenden Kosten, ohne dass diese oftmals an die Kunden weiter berechnet werden konnten.

Zu den Forderungen der Busbranche zählen daher nicht nur finanzielle Entlastungen sondern auch verbesserte politische Rahmenbedingungen sowie gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Busunternehmer.

Die Zukunft der Bustouristik wird komplexer, nicht nur aufgrund der konjunkturellen Lage, sondern auch weil sich das Reiseverhalten stetig verändert. Für die Zukunft des Busreisemarktes prognostizieren die befragten Unternehmer eine starke Spezialisierung. Massenmärkte, wie der traditionelle Feriengastverkehr, werden weiterhin zugunsten von Nischenprodukten und Kerngeschäften zurückgedrängt. Insbesondere mit neuen Angeboten im Bereich Fahrradreisen, Städte- und Kulturreisen, Gesundheits- und Wellness-tourismus, Wandertouren sowie Club- und Vereinsfahrten wollen die Bustouristiker den Markt erobern.

2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe

2.1. Europäische Politik und EU-Recht

Die Europäische Kommission hat Anfang Juli 2008 ein Paket von Initiativen zur Ökologisierung des Verkehrs auf den Weg gebracht, mit dem der Verkehrssektor nach Brüsseler Auffassung in Richtung Nachhaltigkeit gelenkt werden soll. Dabei geht es um eine Strategie, mit der erreicht werden soll, dass die Preise im Verkehrssektor die der Gesellschaft nach Auffassung der Behörde tatsächlich entstehenden Kosten widerspiegeln – inklusive der sogenannten externen Kosten – damit Umweltschäden und Staus nach und nach zurückgehen, so dass sich die Effizienz im Verkehrssektor und schließlich in der Volkswirtschaft insgesamt erhöht. Daneben enthält das Paket als Beitrag zur Realisierung dieser Strategie einen Vorschlag, auf dessen Grundlage die Mitgliedstaaten nach Einschätzung der EU-Kommission effiziente und ökologisch sinnvolle Mautgebühren für schwere Nutzfahrzeuge erheben können, wobei die Einnahmen zur Reduzierung verkehrsbedingter Umweltschäden und von

Staus zweckgebunden sind. Ferner ist eine Mitteilung zur Verringerung der Lärmbelästigung durch den Schienengüterverkehr enthalten.

Es bietet darüber hinaus eine Bestandsaufnahme der bereits vorhandenen EU-Maßnahmen zur Ökologisierung des Verkehrs und eine Mitteilung über weitere einschlägige Initiativen, die die Kommission noch vor Ende 2009 zu ergreifen beabsichtigt. In der Strategie zur Internalisierung der externen Kosten ist dargelegt, wie dies bei allen Verkehrsträgern erreicht werden kann. Ausgehend von den bereits vorhandenen EU-Maßnahmen und Vorschlägen, etwa zur Mineralölsteuer und zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem, bezieht sich die Strategie auf alle Externalitäten – Klimawandel, lokale Umweltverschmutzung, Lärm und Stau. Sie wird ergänzt durch gemeinschaftsweit geltende Grundlagen für die Erfassung der externen Kosten. Der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (die Eurovignetten-Richtlinie) ist das Kernstück dieser Strategie. Ziel ist die Festlegung eines Rahmens, mit dessen Hilfe die Mitgliedstaaten Mautgebühren je nach verkehrsbedingter Luft- und Lärmbelastung und Verkehrsaufkommen berechnen und variieren können.

Die Mautgebühren müssen mittels elektronischer Systeme erhoben werden, wobei die Einnahmen für Projekte zu verwenden sind, mit denen die negativen Auswirkungen des Verkehrssektors abgemildert werden können. Hierunter fallen z. B. Projekte für die Erforschung und Entwicklung umweltfreundlicherer und energieeffizienterer Fahrzeuge. Die Berechnung der Mautgebühren muss sich auf ein gemeinsames Verfahren stützen, so dass die Gebühren transparent, verhältnismäßig und mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

Die Änderung der Eurovignetten-Richtlinie wird in der Folge dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Beratung und Verabschiedung im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens vorgelegt. Parlament wie auch Rat hatten im Vorfeld die Kommission aufgefordert, diesen Vorschlag auszuarbeiten.

Die Initiativen stoßen im Transportgewerbe, aber auch der verladenden Wirtschaft überwiegend auf Kritik, da nicht auszuschließen ist, dass – entgegen den Ankündigungen der Kommission – allein der Straßengüterverkehr mit diesen Maßnahmen weiter belastet werden soll. Zudem sollen die Mitgliedstaaten nicht auf die Umsetzung der Maßnahmen verpflichtet werden. Nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Klimaschutzdiskussion ist zu befürchten, dass nationale Alleingänge zu Standortnachteilen in verschiedenen Regionen der EU führen können, von denen andere Regionen profitieren, wenn Maßnahmen dort nicht konsequent umgesetzt werden. Davor wäre dann im Zweifelsfall das deutsche Transportgewerbe einmal mehr nachteilig betroffen. Zudem waren Verlautbarungen zufolge bereit während der Entwicklung des Konzepts einzelne Mitgliedstaaten nicht bereit, die in der Richtlinie proklamierte Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur in nationales Recht zu übernehmen.

Auf Grund der zahlreichen Unklarheiten zur Auslegung der „neuen“ Sozialvorschriften im Straßenverkehr hat die EU-Kommission dem Druck der Mitgliedstaaten und der europäischen Sozialpartner nachgegeben und in einer „Legal Working Group“ Auslegungsregeln erarbeitet. Die ersten vier Leitlinien („Guidance Notes“) sind am 19.12.2007 in Brüssel inhaltlich und sprachlich abgestimmt worden und 2008 veröffentlicht worden. Die EU-Kommission wollte damit dazu beitragen, den Dialog zwischen den Mitgliedstaaten über die einzelstaatliche Auslegung und Anwendung dieser Verordnung zu unterstützen. Die Leitlinien sind lediglich Empfehlungen und haben gegenüber den Mitgliedstaaten keinen rechtsverbindlichen Charakter. Sie geben aber immerhin darüber Aufschluss, wie bestimmte Sachverhalte auf europäischer Ebene gesehen und beurteilt werden und können dazu beitragen, Wettbewerbsverzerrungen, die durch unterschiedliche Interpretationen in den einzelnen Mitgliedstaaten bedingt sind, entgegenzuwirken.

Zum Inhalt der einzelnen Leitlinien:

Leitlinie Nr. 1 behandelt die Auslegung von Art. 12 VO (EG) 561/2006, wonach ausnahmsweise eine Abweichung von Mindestruhezeiten bzw. maximaler Lenkzeit möglich ist, wenn dies zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes erforderlich ist. Es wird darauf hingewiesen, dass der Grund für die Abweichung vor Fahrtantritt nicht bekannt oder vorhersehbar sein darf. Leitlinie Nr. 2 legt Art. 9 Abs. 2 und 3 VO (EG) 561/2006 aus, die die Reisezeit des Fahrers zum Fahrzeug regeln, wenn sich dieses nicht am üblichen Übernahmeort befindet oder es sich um ein nicht unter die VO (EG) 561/2006 fallendes Fahrzeug handelt. Diese Zeiten sollen entweder als „Bereitschaftszeiten“ bzw. als „andere Arbeiten“ erfasst werden. In Leitlinie Nr. 3 wird erläutert, dass in Ausnahmefällen die Unterbrechung einer Ruhepause oder Ruhezeit zum Bewegen des Fahrzeugs an einem Terminal, auf Parkplätzen oder an Grenzübergängen zulässig sein muss. Leitlinie Nr. 4 interpretiert Art. 1 VO (EWG) 3821/85 i.V.m. VO (EG) 1360/2002 hinsichtlich der Aufzeichnung der Lenkzeiten bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind. Da das digitale Kontrollgerät nicht sekundengenau, sondern in Minuten aufzeichnet, kommt es zu dem Problem, dass bei häufig unterbrochenen Fahrten längere Lenkzeiten erfasst werden als dies bei Verwendung eines analogen Kontrollgeräts der Fall wäre. Nach Auffassung der Kommission betrifft dies in erster Linie Lieferverkehre im Nahbereich. Hier sollten die Kontrollorgane der Mitgliedstaaten eine gewisse Toleranz gelten lassen.

Aufgrund intensiver Anstrengungen der nationalen Omnibusverbände mündete der Prozeß der Wiedereinführung der sogenannten 12-Tage-Regelung für Busfahrer im Gelegenheitsverkehr in eine für das Gewerbe positive Richtung. Das Europäische Parlament hat am Mitte des Jahres 2008 einen Bericht angenommen, der die Wiedereinführung einer modifizierten „12-Tage-Regelung“ im internationalen Reiseverkehr vorsieht, die es den Busfahrern ausnahmsweise ermöglicht, ihre gesetzlich vorgeschriebene wöchentliche Ruhezeit nach 12 aufeinander folgenden Tagen zu nehmen. Anschließend mußte sich der EU-Verkehrsministerrat (Organ der Verkehrsminister der EU-Mitgliedsstaaten) mit dem Thema befassen.

2.2. Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Masterplan Güterverkehr und Logistik

Das Bundeskabinett hat am 16. Juli 2008 den vom Bundesverkehrsminister vorgelegten „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ verabschiedet. Ziel sollte ein umfassendes Handlungskonzept zur Bewältigung des wachsenden Güter- und Personenverkehrs in Deutschland werden. Er enthält hierzu 35. Als enttäuschend bewerten nicht nur Organisationen der Verkehrswirtschaft, sondern auch andere Gewerbevertretungen, dass die im Entstehungsprozess des Plans vorgebrachte Kritik weithin unberücksichtigt blieb. Auf Druck des Finanzministeriums wurden zudem Maßnahmen, die mit zusätzlichen Aufwendungen für den Bundeshaushalt verknüpft wären, aus dem Plan entfernt.

Beibehalten wurde allerdings die einseitig auf den Straßengüterverkehr gerichtete Tendenz der Einbeziehung externer Kosten in die Wegekostenberechnung und daraus zu ermittelnde Mauthöhen. Bemerkenswert sind auch die anhaltend illusorischen Vorstellungen, nennenswerte Anteilsmengen im Güterverkehr von der Straße weg auf andere Verkehrsträger verlagern zu wollen. Andererseits bleibt der Plan konkrete Aussagen, wie auf die Belastungssituation der Straßeninfrastruktur angesichts der Wachstumsprognosen des Güterverkehrs angemessen reagiert werden soll, schuldig. Allgemeine Aussagen zum Einsatz moderner Verkehrslenkungssysteme, zum Baustellenmanagement, zu differenzierten Mautsätzen nach Strecken und Tageszeiten – die letztendlich deutsche Transportunternehmen und zudem den Regionalverkehr besonders belasten - sowie zu Ausbildungsmaßnahmen für LKW Fahrer reichen nach Einschätzung der Innung jedenfalls nicht!

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Im Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 51 vom 13.11.2008 wurde das „Zweite Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze“ veröffentlicht, dessen wesentlichste Änderungen folgendes betreffen:

- Konkretisierung der Anforderungen an einen Betriebsitz im Inland
- Ergänzung der Bestimmungen beim Einsatz ausländischer Arbeitnehmer als Fahrpersonal
- Erweiterung der Kontrollbefugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG)
- Erweiterung der Möglichkeit der Ermittlung möglicherweise unerlaubt tätiger Unternehmen in § 12 Abs. 7 GüKG. Dort heißt es nunmehr: „(7) Erfolgen Werbemaßnahmen, veröffentlichte Anzeigen oder Angebote ohne Angabe von Name und Anschrift und bestehen in vorgenannten Fällen Anhaltspunkte für ungenehmigten Güterkraftverkehr oder die Aufforderung hierzu, können das Bundesamt oder die nach § 21a zuständigen Behörden von demjenigen, der die Werbemaßnahme, die Anzeige oder das Angebot veröffentlicht hat Auskunft über Namen und Anschrift des Auftraggebers verlangen.“

Insbesondere mit der zuletzt genannten Bestimmung wurde einer seit langem von der Innung artikulierten Forderung entsprochen. Gerade im Segment der Umzugsverkehre tauchen immer wieder Werbematerialien auf, die kaum Anhaltspunkte erkennbar werden lassen, wer die Transportleistungen erbringt. In der Vergangenheit hatten sich Befürchtungen, dass es sich um Anbieter ohne die notwendige Güterkraftverkehrsberechtigung handelt, oftmals bestätigt.

Erhöhung der LKW-Maut

Unter Bezugnahme auf ein neues, vom Bundesverkehrsministerium beauftragtes Wegekostengutachten, wurden 2008 Planungen begonnen, die Mautsätze an die neu ermittelten Kosten anzupassen. Dabei waren bereits die Berechnungsgrundlagen, die zu den deutlich höheren Wegekosten, die angeblich zu decken sind, auf heftige Kritik gestoßen.

Das wirkliche Problem besteht darin, dass – trotz prognostiziertem weiteren Verkehrswachstums – perspektivisch die Mautentnahmen des Bundes sinken, da immer mehr Fahrzeuge mit moderner Abgastechnologie und damit geringeren Mautsätzen auf den Autobahnen unterwegs sind. Bereits im Herbst 2007 hatte es den Versuch gegeben, in einer „Überraschungsaktion“ kurzfristig die LKW-Maut zu erhöhen. Das allerdings war am Widerstand der Wirtschaft und von Teilen der Politik gescheitert. Hauptkritikpunkt war die noch immer nicht vollständig gelöste Frage der bereits 2001 zugesagten Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen.

Hier nun zumindest zeichnete sich im Berichtsjahr eine Lösung ab. Durch sogenannte Kleinstbeihilfen (De-Minimis-Förderung), die europarechtlich zulässig sind, sollen die Wettbewerbsbedingungen deutscher Transportunternehmen im europäischen Wettbewerb verbessert werden. Dazu zählen:

- Beihilfen für Maßnahmen zur Beschäftigung und Qualifizierung (z. B. im Rahmen der obligatorischen Ausbildung von Kraftfahrern, Schulungen zu digitalen Tachografen u. a.)
- Beihilfen für den Umweltschutz (z. B. Bezuschussung bei Nachrüstungen mit Rußpartikelfiltern oder Windleiteinrichtungen am LKW)
- Beihilfen für Sicherheit (Förderung von nicht verbindlichen Fahrerassistenzsystemen, Arbeitsschutzbekleidung u. ä.)

Diese Beihilfen dürfen bis zu einer jährlichen Höhe von EUR 33.000,- je Unternehmen gewährt werden.

Ferner wurde die Fortsetzung des 2007 aufgelegten Innovationsprogramms zur Förderung der Anschaffung besonders umweltfreundlicher Fahrzeuge (die Mittel waren bereits im November 2007 vollständig verplant, wodurch sehr viele Unternehmen dieses Programm überhaupt nicht mehr in Anspruch nehmen konnten) beabsichtigt.

Nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums wäre damit die Harmonisierungszusage, die ein jährliches Volumen von EUR 600 Mio. umfassen soll, eingelöst. Bereits 2007 sei die Kfz-Steuer gesenkt worden, so dass die nun vorgesehenen Maßnahmen das vorgesehene Entlastungsvolumen erreichten.

Nach heftigen Auseinandersetzungen zwischen den Länderverkehrsministern und dem Bundesverkehrsminister im August 2008 zur Umsetzung der beabsichtigten Mauterhöhung wurde eine Arbeitsgruppe damit betraut, einen Kompromissvorschlag zu erarbeiten, der für Bund und Länder tragfähig ist. Inwiefern das Gewerbe damit zurecht kommt, war dabei zweitrangig.

Prinzipiell wurde daran festgehalten, die Mauterhöhung zum 01.01.2009 wirksam werden zu lassen. Den Forderungen aus dem Transportgewerbe, Euro 3-LKW – bis Ende 2006 als Neufahrzeuge noch Stand der Technik – keiner Mehrbelastung zu unterwerfen, wurde nicht Rechnung getragen. Die Mehrbelastung sollte schließlich lediglich zwei Cent pro km geringer ausfallen als ursprünglich geplant. Dafür sollten alle anderen Schadstoffklassen um 0,1 Cent höher belastet werden als zunächst geplant.

Abgesehen von den aus Sicht zahlreicher Experten heftig kritisierten Berechnungen zu den Wegekosten, die seitens des Bundesverkehrsministeriums als Begründung für die angebliche Notwendigkeit der Mauterhöhung angeführt werden, stoßen die Pläne der Bundesregierung noch aus anderen Gründen auf Kritik.

Zum einen war allein die Begründung der Mauterhöhung als Voraussetzung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung abstrus. War die Mauteinführung vor einigen Jahren noch mit der Begründung vorangetrieben worden, *zusätzliche* Mittel für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu gewinnen, so ist inzwischen der aus Steuergeldern bestrittene Teil der Finanzmittel zurückgefahren worden und die Lücke mit den Mauteinnahmen gefüllt worden. Zudem lastet dem Mautmodell von Anfang an der Konstruktionsmangel an, dass LKW-Transporteure die Infrastruktur anderer Verkehrsträger – Eisenbahn und Binnenschiff – mitfinanzieren.

Zum zweiten bildete die Kurzfristigkeit der drastischen Mauterhöhung eine Missachtung der Situation im Transportgewerbe. Die Preisverhandlungen zwischen dem Transportgewerbe und der verladenden Wirtschaft waren dort, wo in festen Verträgen gefahren wird, zum Zeitpunkt der Beschlussfassung abgeschlossen, die Budgetierung in der Verladerschaft ebenfalls.

Nach erheblichen Kostensprüngen infolge der Dieselpreisentwicklung in den Jahren 2007/2008, die ohnehin vielfach Preisanpassungen nötig machten, nahm das Verständnis in der Verladerschaft nach weiteren Preiskorrekturen ab. Da infolge des zu erwartenden wirtschaftlichen Abschwungs ohnehin mit einer Intensivierung des Wettbewerbs bei sinkenden Transportmengen zu rechnen war, wurden die notwendigen Nachverhandlungen für die meisten Transportunternehmen schwierig.

Ungeachtet all dessen wurde die Mauterhöhung Ende des Jahres auf Basis des zwischen Bund und Ländern gefundenen Kompromisses beschlossen und zum 01.01.2009 wirksam.

2.3. Straßenverkehrsrecht

Spiegelnachrüstung für LKW

Infolge der immer wieder zu beklagenden – oft schweren – Unfälle unter Beteiligung von rechtsabbiegenden LKW infolge des sogenannten toten Winkels hat die Bundesregierung bereits vor einigen Jahren die freiwillige Ausstattung von LKW mit Spiegeln entsprechend der „neuen“ Spiegelrichtlinie der Europäischen Union zugelassen. Neufahrzeuge kommen seit Anfang 2007 ausschließlich mit den neuen Spiegelausstattungen in Verkehr.

Im Berichtsjahr hat der Gesetzgeber für LKW mit mehr als 3,5 t zGG, die zwischen dem 01.01.2000 und dem 25.01.2007 erstmals in Verkehr gekommen sind, eine verpflichtende Nachrüstung mit Spiegeln der jetzt gültigen Richtlinie festgelegt (31. StVZO-Änderungsverordnung vom 26.05.2008, Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 20 vom 30.05.2008). Die Nachrüstung kann – je nach Spiegeltyp und Bauart – durch Ersatz der kompletten Spiegel oder durch Austausch der Spiegeleinsätze erfolgen. Die Nachrüstung ist nachzuweisen ab dem Tag der ersten, nach dem 01.10.2008 vorgeschriebenen Hauptuntersuchung, spätestens ab dem 01.04.2009.

2.4. Arbeits- und Sozialrecht

Fahrpersonalrecht

Im Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 4 vom 30. Januar 2008 wurde die Zweite Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften veröffentlicht, deren wesentliche Bestimmungen zum 31.01.2008 in Kraft traten.

Die Hauptinhalte der Änderung bestanden in der Übernahme der Bestimmungen der VO (EG) 561/2006 und verschiedener Vorschriften im Zusammenhang mit dem digitalen Kontrollgerät in das nationale Recht (Fahrpersonalverordnung – FPersV) für bestimmte Fahrzeuge sowie die Änderung von Sonderregelungen für den (Öffentlichen) Linienverkehr in der Personenbeförderung. Die Bestimmungen zur Ausstellung der Bescheinigungen über lenkzeitfreie Tage wurden geändert. Der § 20 Abs. 1 FPersV wurde neu gefasst: Danach sind Bescheinigungen über lenkzeitfreie Tage handschriftlich ausgestellt nicht mehr zulässig. Zudem muß außer dem Unternehmensverantwortlichen auch der Kraftfahrer diese Bescheinigung unterzeichnen.

Sozialversicherungsrecht

Zum Jahresbeginn 2008 sind zahlreiche Änderungen im Sozialversicherungsrecht wirksam geworden.

Versicherungs- und Beitragspflicht bei Statusfeststellung:

Die §§ 7 b und 7 c des Sozialgesetzbuchs IV (SGB IV) wurden aufgehoben. Das führt dazu, dass bei späteren Feststellungen einer Versicherungspflicht im Rahmen eines Statusfeststellungsverfahrens die Versicherungs- und Beitragspflicht mit dem Datum der Aufnahme der Beschäftigungspflicht wirksam wird und nicht – wie früher – mit dem Datum der Feststellung der Versicherungspflicht.

Statusfeststellung von im Betrieb beschäftigten Kindern des Unternehmers von Amts wegen:

Der versicherungsrechtliche Status von im elterlichen Unternehmen tätigen Kindern soll insbesondere in kleineren Betrieben, in denen eine Mitunternehmereigenschaft häufiger gegeben ist (und daraus resultierend kein versicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis), einfacher festgestellt werden. In der Anmeldung ist für die Kinder das Statuskennzeichen „1“ einzutragen, was automatisch zur Prüfung der Versicherungspflicht führt.

Zu Unrecht entrichtete Beiträge zur Rentenversicherung:

In der Vergangenheit führten Feststellungen, wonach es sich beim geprüften Beschäftigungsverhältnis nicht um eine sozialversicherungspflichtige Tätigkeit handelt, zu Erstattungsansprüchen der zu Unrecht gezahlten Rentenversicherungsbeiträge z. T. für sehr lange, die Verjährungsfrist von vier Jahren überschreitende Zeiträume. Dies ändert sich nun: demnach gelten Beiträge zur Rentenversicherung nach Ablauf der vier-jährigen Versicherungspflicht zwingend als zu Recht gezahlte als Pflichtbeiträge und begründen auch einen entsprechenden Rentenanspruch. Erstattet werden nur noch Beiträge, die innerhalb der Verjährungsfrist gezahlt wurden.

Bekämpfung von Schwarzarbeit

Im Rahmen ihres im Juni 2008 verabschiedeten „Aktionsprogramms für Recht und Ordnung auf dem Arbeitsmarkt“ hat die Bundesregierung Ende Juli 2008 einen Gesetzentwurf zur Bekämpfung der Schwarzarbeit in den Bundestag eingebracht. Nach Beschluß durch Bundestag und Bundesrat trat es im Januar 2009 in Kraft.

Neben dem Ziel der Bekämpfung der Schwarzarbeit, zielt das Gesetz auch darauf ab, ehrliche Unternehmen und Beschäftigte vor Schaden zu bewahren. So soll mit verschärften Ausweispflichten und der Verpflichtung, neue Mitarbeiter sofort anzumelden, illegaler Beschäftigung konsequent vorgebeugt werden. Betroffen sind die Branchen des Verkehrsgewerbes.

Einheitlicher Beitragssatz in der Krankenversicherung ab 2009

Der einheitliche allgemeine Beitragssatz zur Krankenversicherung beträgt ab 1. Januar 2009 15,5 %. Der ermäßigte Beitragssatz wird auf 14,9 % festgeschrieben. Erstmals wurden die Beitragssätze zur Krankenversicherung nicht mehr individuell durch die Verwaltungsräte der Krankenkassen, sondern per Rechtsverordnung durch die Bundesregierung festgelegt. Arbeitgeber zahlen dann für ihre Arbeitnehmer bei allen Krankenkassen den gleichen Beitragssatz! Die Beitragssatzhöhe hat daher keinen Einfluss mehr auf die Krankenkassenwahl.

Neben dem einheitlichen Beitragssatz erfolgt zum 1. Januar 2009 auch der Start des Gesundheitsfonds. Er wird durch die Krankenkassenbeiträge der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber, aber auch unter anderem aus Beiträgen der Rentner, Pauschalbeiträgen für geringfügig Beschäftigte, Beiträgen für Bezieher von Arbeitslosen- und Unterhaltsgeld sowie aus Steuermitteln finanziert.

Pflegeversicherung

Im Rahmen der groß angelegten Pflege-Reform hat der Gesetzgeber auch das „Gesetz über die Pflegezeit“ beschlossen, das Arbeitnehmern einen unbezahlten Freistellungsanspruch zur Pflege naher Angehöriger für die Dauer von bis zu 6 Monaten bescheren kann. Die Neuregelung trat bereits zum 1.7.2008 in Kraft. Folgende Voraussetzungen für einen Freistellungsanspruch müssen erfüllt sein:

- Einen Freistellungsanspruch haben Mitarbeiter nur dann, wenn der Arbeitgeber in der Regel mehr als 15 Arbeitnehmer beschäftigt.
- Pflegebedürftigkeit naher Angehöriger: Außerdem muss der Arbeitnehmer nahe Angehörige pflegen. Pflegebedürftig sind die nahen Angehörigen dann, wenn sie wegen einer Behinderung oder einer körperlichen, geistigen oder seelischen Krankheit für den ganz normalen Alltag voraussichtlich für mindestens 6 Monate in erheblichem Maße Hilfe benötigen und bei ihnen die Pflegestufe I festgestellt wurde.
- Nachweispflicht des Mitarbeiters: Der Mitarbeiter muss die Pflegebedürftigkeit seines nahen Angehörigen durch Vorlage einer Bescheinigung der Pflegeklasse oder des Medizinischen Dienstes der Krankenversicherung nachweisen können.

Verfahren: Möchte der Arbeitnehmer dann in die Pflegezeit, muss er dem Arbeitgeber mit einer Frist von nur 10 Arbeitstagen schriftlich ankündigen, wann und in welchem Umfang die Freistellung erfolgen soll. Die Pflegezeit endet dann mit Ablauf des vom Arbeitnehmer angegebenen Zeitpunkts.

Vom Zeitpunkt der Ankündigung der Pflegezeit an bis zu deren Ablauf genießt der Mitarbeiter besonderen Kündigungsschutz. Will der Arbeitgeber dennoch kündigen, muss er vorher eine Zustimmung bei der für den Arbeitsschutz zuständigen obersten Landesbehörde einholen.

Modernisierung der Unfallversicherung

Als ältester Zweig der Sozialversicherung sollte im Berichtsjahr die Unfallversicherung neu ausgerichtet und modernisiert werden, um die Wirtschaftlichkeit und Effizienz des Systems zu erhöhen. Hierzu haben Bund und Länder in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe die Eckpunkte vorbereitet, die mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung der gesetzlichen Unfallversicherung (Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz – UVMG), umgesetzt werden sollten.

Neben der Anpassung und Straffung der Unfallversicherung an veränderte Wirtschaftsstrukturen sieht das UVMG folgende Änderungen vor:

- Die Betriebsprüfung für die Unfallversicherung wird auf die Rentenversicherungsträger übertragen.
- Die Meldungen zur Sozialversicherung werden um unfallversicherungsrelevante Angaben erweitert.
- Der Einzug der Insolvenzgeldumlage erfolgt durch die Krankenkassen

2.5. Handels-, Gewerbe- und Steuerrecht

Änderungen im GmbH-Recht

Zum 1. November 2008, trat das Gesetz zur Modernisierung des GmbH-Rechts und zur Bekämpfung von Missbräuchen (MoMiG) in Kraft. Ziel des Gesetzes ist es, die Rechtsform der GmbH für den deutschen Mittelstand attraktiver zu machen und damit den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stärken. Eines der Hauptanliegen der GmbH-Novelle ist die Erleichterung und Beschleunigung von Unternehmensgründungen. Damit soll insbesondere ein vermeintlicher Wettbewerbsnachteil der GmbH gegenüber ausländischen Rechtsformen, wie etwa der englischen Limited kompensiert werden.

Die wesentlichen Inhalte der Neuregelung im Einzelnen:

- Es bleibt bei einem Mindestkapital von 25.000 € für die GmbH. Allerdings wurde als Unterform der GmbH die Unternehmergesellschaft (UG) haftungsbeschränkt (Mini-GmbH) in das GmbH-Recht eingeführt, die auch ein Stammkapital von nur einem Euro aufweisen darf.
- Es bleibt beim notariellen Beurkundungserfordernis, allerdings mit Erleichterungen bei der Standardgründung (Bargründung; höchstens drei Gesellschafter). In diesen Fällen können Kosten durch die zur Verfügungstellung von Mustervorlagen im Anhang des GmbH-Gesetzes eingespart werden.
- Neu ist die Möglichkeit für GmbHs und Aktiengesellschaften den Verwaltungssitz ins Ausland zu verlegen. Der Satzungssitz muss demnach mit dem Verwaltungssitz nicht mehr übereinstimmen. Allerdings bleibt es dabei, dass die Gesellschaften eine Geschäftsanschrift im Inland im Register eintragen und aufrecht erhalten müssen.
- Nach dem Vorbild des Aktienregisters soll auch für die GmbH die Gesellschafterliste im Handelsregister eingetragen werden. Damit soll derjenige, der einen Geschäftsanteil erwirbt, darauf vertrauen dürfen, dass in der Gesellschafterliste verzeichnete Personen auch wirklich Gesellschafter sind. Damit wird der gutgläubige Erwerb von Anteilen erleichtert.
- Das Recht der Kapitalaufbringung und -erhaltung wurde in vielen Punkten vereinfacht. Die Rechtsfolgen der verdeckten Sacheinlage wurden gesetzlich geregelt und auf eine reine Differenzhaftung beschränkt.
- Das Eigenkapitalersatzrecht wurde grundlegend reformiert und für alle Gesellschaften rechtsformneutral im Insolvenzrecht geregelt. Damit werden Gesellschafterdarlehen im Insolvenzfall stets mit Nachrang versehen. Im Fall der Rückzahlung durch die Gesellschaft im Jahr vor der Insolvenz kann der Betrag durch Insolvenzanfechtung wieder zur Masse gezogen werden.
- Die Insolvenzantragspflicht ist nunmehr in der Insolvenzordnung geregelt. Neben dem Geschäftsführer sind auch die Gesellschafter im Fall der Führungslosigkeit und Vorliegen eines Insolvenzgrundes zur Antragstellung verpflichtet, wenn sie von der Führungslosigkeit und dem Insolvenzgrund Kenntnis hatten. Zudem muss im Handelsregister künftig die zustellfähige Geschäftsadresse angegeben werden. Dies gilt auch für Aktiengesellschaften, Einzelkaufleute, Personengesellschaften, Zweigniederlassungen sowie alle Altgesellschaften die bereits im Handelsregister eingetragen sind.
- Das persönliche Haftungsrisiko der Geschäftsführer wurde verschärft. Dazu wurde das Zahlungsverbot erweitert. Das bedeutet: Veranlasst der Geschäftsführer Zahlungen der GmbH an die Gesellschafter, obwohl die wirtschaftliche Krise offensichtlich ist, haftet er dafür mit seinem Privatvermögen.

Erbschaftssteuerreform

Am 27.11.2008 hat der Bundestag nach langen politischen Auseinandersetzungen das Gesetz zur Änderung des Erbschaftsteuergesetzes und des Bewertungsgesetzes (ErbStRG) verabschiedet. Der Bundesrat hat sich in einer Sondersitzung am 05.12.2008 dem Votum des Bundestags angeschlossen, so dass das Gesetz noch wie ursprünglich geplant zum 01.01.2009 in Kraft treten konnte.

Als erfreulich lässt sich feststellen, dass die Kritik vieler Arbeitgeberverbände zumindest teilweise ihren Niederschlag in dem letztlich verabschiedeten Gesetzentwurf gefunden hat. So sah der ehemalige Regierungsentwurf noch eine Haltefrist von 15 Jahren ohne Abschmelzmöglichkeit vor, um in den Genuss einer 85%-igen Steuerbefreiung zu kommen; der letzte Gesetzesentwurf entschärft dieses Vorhaben zu Gunsten einer unternehmerfreundlicheren Regelung. Die Verschonungsregelung für Betriebsvermögen im Einzelnen:

Die bisherige Regelung zur Steuerbefreiung wurde zugunsten von zwei Optionsmöglichkeiten aufgegeben. Die Wahl ist für Betriebe bindend und kann nicht nachträglich revidiert werden.

- Grundsatz 7-Jahresfrist:

85 % des begünstigten Betriebsvermögens bleibt steuerfrei, wenn das Unternehmen sieben Jahre fortgeführt wird. 15 % des Betriebsvermögens werden als nicht produktiv und damit als nicht begünstigt eingestuft. Die Steuer auf dieses Verwaltungsvermögen muss stets sofort gezahlt werden, sofern nicht die Freigrenze von 150.000 EURO greift. Die Lohnsumme darf am Ende des gesamten Zeitraums nicht unter 650 % der Ausgangssumme gesunken sein. Das unschädliche Verwaltungsvermögen darf maximal 50 % betragen. Pro Jahr kommt es zu einem Verschonungswegfall von 14,28 %.

- Auf Antrag 10-Jahresfrist:

100 % des begünstigten Betriebsvermögens bleibt steuerfrei, wenn das Unternehmen zehn Jahre fortgeführt wird. Die Lohnsumme darf am Ende des gesamten Zeitraums nicht unter 1.000 % der Ausgangssumme gesunken sein. Das unschädliche Verwaltungsvermögen darf maximal 10 % betragen. Pro Jahr kommt es zu einem Verschonungswegfall von 10 %.

Es ist also möglich, innerhalb der Frist Arbeitnehmer zu entlassen, wenn diese später wieder in vermehrtem Umfang eingestellt werden. Beim Abstellen auf die Lohnsumme wird auch auf die zunächst geplante jährliche Dynamisierung der Ausgangslohnsumme verzichtet. Ausgenommen sind weiterhin Betriebe mit bis zu zehn Mitarbeitern. Auch konnte sich das von den Verbänden vehement geforderte Abschmelzmodell durchsetzen. Unternehmensverkauf, Betriebsaufgabe sowie die Veräußerung von wesentlichen Betriebsgrundlagen sollen in entsprechendem Umfang zum Wegfall der Verschonung führen. Entschärft wurde auch die Definition des schädlichen Verwaltungsvermögens.

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

3.1. Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe

Während insgesamt in der Region Berlin-Brandenburg die wirtschaftliche Entwicklung 2008 – zumindest im ersten Halbjahr – noch als positiv bewertet werden konnte, strahlte dieser Prozeß erneut nicht auf das Verkehrsgewerbe aus. Zwar konnte nach Einschätzung der Innung insgesamt zunächst das stabile Beförderungsaufkommen im Güterverkehr aufrecht erhalten werden, dennoch blieb es außerordentlich schwierig, die Frachttentgelte den weiter gestiegenen Kosten anzupassen. Dies gilt vor allem im Güternah- und Regionalverkehr. Nach wie vor unterliegen die Beförderungen in den beiden Hauptgruppen Baustoff-/Bauabfallbeförderungen und Transport von Handelsgütern einem außerordentlich starken Wettbewerbsdruck. Die beginnende Wirtschaftskrise strahlte 2008 noch vergleichsweise wenig auf die Region aus, da Berlin und Brandenburg infolge des in den Jahren seit der Wiedervereinigung Deutschlands wirkenden Strukturwandels deutlich geringere Abhängigkeiten von der Automobilindustrie und dem Maschinen- und Anlagenbau aufweisen als andere Bundesländer. Dennoch wurden zum Jahresende schon Mengenrückgänge in den Eingangsverkehren bemerkbar, die auch in den darauf basierenden Verteilerverkehren ihre Wirkung zeigten. Der Druck auf die Beförderungsentgelte nahm noch weiter zu, konnte allerdings durch die in der zweiten Jahreshälfte zurückgehenden Kraftstoffpreise ein wenig abgefedert werden.

Relativ konstant verlief das Geschäft im Omnibusgelegenheitsverkehr und – seit der Leistungskürzung seitens der BVG – auch im Anmietverkehr des ÖPNV. Nach wie vor dominieren Anmietverkehr sowie Messe-, Kongreß- und Veranstaltungsgeschäft in den privaten Busunternehmen der Innung gegenüber dem klassischen Reiseverkehr. Aber auch in diesen Segmenten entwickelte sich die Ertragssituation infolge der Kraftstoffpreisproblematik besonders im ersten Halbjahr unbefriedigend.

Problematisch entwickelt sich weiterhin das Segment der Krankenförderungen. Besonders die Entgeltentwicklung in diesem Segment blieb problematisch. Nach dem 2006 durchgeführten ersten Schiedsstellenverfahren begann 2008 das zweite Verfahren, da zuvor eine Einigung zwischen Leistungbringern und Krankenkassen nicht erzielbar war. Der schon im Vorjahr beklagte Trend, zunehmend gebrauchte Krankenkraftwagen am Berliner Markt einzusetzen, fand Bestätigung durch ein Gutachten und war auch einer der Diskussionspunkte im Schiedsstellenverfahren. Um die Absurdität der Genehmigungspraxis zu verdeutlichen, beantragte ein Unternehmer die Genehmigung für einen Oldtimer unter seinen Fahrzeugen aus dem Jahr 1972 – und erhielt die Genehmigung! Dennoch führte auch das zweite Verfahren nicht zu einem von den Unternehmen angestrebten Ergebnis.

3.2. Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement

Auch 2008 nutzte die Innung ihre politischen Kontakte und führte eine Reihe Gespräche mit Entscheidungsträgern in Berlin und Brandenburg. Zudem intensivierte sie ihr Engagement in diversen Gremien und Organisationen, um die Interessenvertretung für die von ihr betreuten Gewerbebezüge zu stärken. Beispielfhaft sei im Folgenden auf einige Schwerpunkte verwiesen.

Gespräch mit Innensenator Körting

Fragen der Umsetzung des Rettungsdienstgesetzes und der Genehmigungspraxis für Krankentransportunternehmen standen im Mittelpunkt eines Gesprächs, das der Vorsitzende des Landesverbands Private Rettungsdienste Berlin e. V. und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider am 28.01.2008 mit dem Berliner Innensenator Dr. Eberhard Körting führten.

Die Verbandsvertreter informierten dabei zunächst über die wirtschaftliche Entwicklung und erste Erfahrungen aus dem seit Novellierung des Rettungsdienstgesetzes möglichen Schiedsstellenverfahren zur Entgeltfestset-

zung im Segment der Krankentransporte. Seitens der Verbände wurde dargelegt, dass die Entlohnung in den Unternehmen des Krankentransports aufgrund der Entgeltsituation inzwischen weit unterhalb des von der Regierungskoalition im damals geplanten Vergabegesetz angestrebten Mindestlohns liegt. Bei Auftraggebern, die – wie die Krankenkassen – in der Rechtsform von Anstalten öffentlichen Rechts agieren, sei das nicht hinnehmbar. Sie wiederholten die seit langem geforderte Einrichtung eines Genehmigungsstopps und eines Beobachtungszeitraums, da nach Auffassung der Gewerbevertretungen – wie nach Aussage im Schiedsstellenverfahren 2006 auch der Krankenkassen – für eine ausreichende Sicherstellung des Rettungsdienstes zu viele Genehmigungen erteilt seien. Ferner wurden verschiedene Aspekte der Genehmigungspraxis, insbesondere im Hinblick auf die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge im Rettungsdienst, erörtert. Hier wiederholten die Verbände ihre Anregung, die Fahrzeuge regelmäßig der Berliner Feuerwehr vorzustellen, wie das auch in anderen Bundesländern praktiziert wird.

Ein weiteres, von der Innung angesprochenes Problem, das besprochen wurde, betraf die Abschleppkosten für Fahrzeuge, die widerrechtlich in von Umzugsunternehmen eingerichteten zeitweiligen Halteverbotszonen geparkt sind. Hier wird von der Polizei häufig – oft nach Monaten oder gar Jahren – die Erstattung vom Umzugsunternehmen gefordert, weil der PKW-Halter die Kosten auch im Rahmen der Zwangsvollstreckung nicht zahlen könne oder der Halter nicht ermittelbar sei.

Die Innung regte hier eine Verfahrensweise an, wonach der Halter des abgeschleppten Fahrzeugs erst dann wieder über dieses verfügen könne, wenn alle Kosten beglichen sind. Auch hier gebe es Modelle in anderen Kommunen, die dieses ermöglichen. Das würde in der Verwaltung zu Entlastungen und schnelleren Begleichung von Kosten und Gebühren führen sowie die Unternehmen vor Kosten schützen, die infolge rechtswidrigen Verhaltens Dritter entstehen – und die dem Umzugskunden Monate nach dem Umzug auch nicht mehr aufgebürdet werden können! Auch hier sagte Dr. Körting eine Prüfung zu.

Arbeitsgruppe Berufskraftfahrerqualifizierung

Eine Arbeitsgruppe aus Repräsentanten der zuständigen Behörden, Kammern und Verbände aus Berlin und Brandenburg hat sich im Jahr 2008 mit verschiedenen Praxisfragen zur Umsetzung der Rechtsvorschriften zur künftigen „Berufskraftfahrerausbildung“ befasst. In dem Kreis, in dem auch die Innung vertreten war wurden unter anderem Themen wie Anforderungen an das Lehrpersonal für Grundqualifikationen und Weiterbildung, Anerkennung von Schulungsstätten sowie Form und Inhalt von Teilnahmebestätigungen angesprochen.

In einer vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg veranstalteten und u. a. von der Fuhrgewerbe-Innung unterstützten Informationsveranstaltung für das Land Brandenburg wurden Fahrerlaubnisbehörden, Fahrschulen, Ausbildungseinrichtungen und -betriebe über die künftig geltenden Bestimmungen informiert. Auch dort wurden die zunehmenden Umsetzungsfragen diskutiert, denen sich nicht nur die Transport- und Busunternehmen als Arbeitgeber der Kraftfahrer, sondern auch die Behörden und Ausbildungseinrichtungen ausgesetzt sehen.

Umweltzone und Rußfilternachsrüstung

Für den 09.06.2008 hatte die Senatsumweltverwaltung Rußfilterhersteller, Nutzfahrzeugindustrie, Unternehmer- und Umweltverbände sowie verschiedene Behörden zu einer Informationsveranstaltung zu den Nachrüstungsalternativen mit Partikelminderungssystemen eingeladen. Detailliert wurden bereits verfügbare Nachrüstungsmöglichkeiten erörtert, aber auch noch immer existierende erforderliche technische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen diskutiert. Seitens der Nutzfahrzeugindustrie wurde auf durchaus bestehende technische Probleme bei der Nachrüstung nicht dafür vorgesehener Motoren mit Partikelminderungssysteme verwiesen, Risiken bezüglich eventueller Beeinträchtigungen des Motors bei Nachrüstungen lägen allein beim Fahrzeughalter bzw. -nutzer.

Besondere Kritik wurde seitens der Innung im Hinblick auf mit der gelben Plakette gekennzeichnete Euro 3-LKW und -Busse geäußert, wenn diese Fahrzeuge ab 01.01.2010 dem gegenwärtigen Luftreinhalte- und Aktionsplan nach nicht mehr die Umweltzone befahren dürfen. Fahrzeuge mit bis zu achtjähriger Abschreibungsfrist sind zu diesem Zeitpunkt oftmals noch nicht vollständig abgeschrieben, so dass eine kostspielige Nachrüstung nach Einschätzung der Innung unverhältnismäßig ist. Die Innung forderte deshalb eine generelle Übergangsfrist für Euro 3-LKW und -Busse bis Ende 2014. Zur gleichen Thematik trafen sich Vertreter von Vorstand, Beirat und Geschäftsführung der Innung am 16. Juni mit den verkehrspolitischen Sprechern der Regierungskoalition in Berlin. Neben den bereits genannten Problemen und Forderungen erläuterten sie am Beispiel einzelbetrieblicher Entwicklungen und Zahlen die mit den Einzelheiten des Luftreinhalteplans verbundenen Probleme, wobei auch hier Euro 3- Fahrzeuge besonders hervorgehoben wurden. Es bestand Einvernehmen, dass für diese Fahrzeuge eine vernünftige, den wirtschaftlichen Gegebenheiten auch entsprechende Lösung gefunden werden muss.

Lärminderungsplanung

Im Hinblick auf die von der Europäischen Union in einer Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderungsplanung wurde in Berlin im Jahr 2007 ein Forum Lärminderungsplanung aus Vertretern von Landes- und Bezirksbehörden, Verbänden, Kammern und anderen Interessenvertretern ins Leben gerufen, in dem von beauftragten Gutachtern erarbeitete Vorschläge zur Verbesserung der Lärmsituation diskutiert werden. In mehreren Zusammenkünften wurden die Untersuchungsergebnisse und Vorschläge vorgestellt und erörtert.

Innungsseitig wie auch von Seiten anderer Interessenvertretungen der Wirtschaft wurde kritisiert, dass die Maßnahmen lediglich wieder nahezu ausschließlich auf den motorisierten Verkehr abzielen und unter dem Gesichtspunkt der kostengünstigsten Lösungen für das Land Berlin Fahr- und Temporeduzierungen auch im Hauptstraßennetz bevorzugt werden.

Unter diesen Gesichtspunkten lehnte die Berliner Wirtschaft den Ende Mai 2008 vorgelegten Entwurf eines Lärminderungsplans für die Bundeshauptstadt in wichtigen Teilen dann auch als realitätsfremd und untauglich ab. Einige Maßnahmen des von den Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung sowie Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz vorgestellten Katalogs stellen nach Ansicht von IHK, Handwerkskammer und Fuhrgewerbe-Innung einen Griff in die stadtentwicklungs- und verkehrs- politische Mottenkiste der 80er Jahre dar. Die Wirtschaftsvertreter appellieren in einer gemeinsamen Erklärung an die Stadtentwicklungssenatorin, weitere Tempo-30-Abschnitte und Straßenumbauten nur mit Einzelfallprüfung und nach erfolgreichen Testphasen auf Modellstrecken vorzunehmen. Dagegen schenkt der Senat nach Auffassung der Wirtschaft dem schlechten Zustand vieler Straßen als wesentlichen Lärmquellen zu wenig Beachtung. Dabei ist es eine wissenschaftlich gesicherte Erkenntnis, dass sanierte Fahrbahnen Lärm und Staub deutlich reduzieren. Tempo-30-Schilder sind zwar billiger als die Sanierung von Straßen, aber bei weitem nicht so wirkungsvoll. Auch moderne Ansätze zur Verkehrslenkung werden im Lärminderungsplan zu wenig berücksichtigt. Ebenfalls auf Kritik der Wirtschaft stieß, dass die Lärminderungseffekte der einzelnen Maßnahmen nur berechnet, aber nicht exakt gemessen werden sollen. Das öffnet der Verwaltungswillkür Tür und Tor. Hintergrund: In der Praxis beweisen Messungen oft, dass errechnete Werte in der Realität nicht erreicht werden. Das heißt, dass für viel Geld angeordnete Lärminderungsmaßnahmen nicht zum erwünschten Effekt führen.

Lärminderungsmaßnahmen dürfen außerdem nicht zu neuen Problemen führen. Tempo- 30-Abschnitte können die Zahl der Brems- und Beschleunigungsvorgänge mit erhöhtem Lärm- und Schadstoffausstoß steigern und zur Verkehrsverlagerung in ruhige Nebenstraßen führen. Einzelne Aspekte des Lärminderungsplans wurden von der Berliner Wirtschaft hingegen ausdrücklich begrüßt. Dazu gehören unter anderem die Ausweitung von Park and Ride sowie technische Maßnahmen zur Lärminderung an Bahntrassen.

3.3. Gebündelte Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung gemeinsam mit Partnern und verschiedenen Organisationen

Ergänzt wurde das gewerbepolitische Wirken der Innung auch 2008 im Rahmen gebündelter Interessenvertretung um gemeinsame Initiativen mit anderen Organisationen wie den regionalen Industrie- und Handelskammern, der Vereinigung der Unternehmensverbände und der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg. Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft informierte die Innung im Rahmen des vierteljährlich erscheinenden Parlamentarierbriefs die Abgeordneten der Landesparlamente in Berlin und Brandenburg, die Berliner und Brandenburger Abgeordneten im Deutschen Bundestag und im Europäischen Parlament über gewerbepolitische Initiativen und Forderungen an die Politik.

Gespräch mit verkehrspolitischen Sprechern der Parteien

Zu Gesprächen mit den verkehrspolitischen Sprechern der Parteien im Abgeordnetenhaus von Berlin und im Landtag von Brandenburg kamen Repräsentanten der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg im Februar 2008 zusammen.

Bei dem Treffen mit den Berliner Parlamentariern am 07. Februar, an dem Christian Gaebler (SPD), Jutta Matuschek (Die Linke), Klaus-Peter von Lüdeke (FDP) sowie in Vertretung von Claudia Hämmerling (B 90/Grüne) Stefan von Dassel teilnahmen, standen als Hauptthema Fragen im Zusammenhang mit der Berliner Umweltzone im Fokus. Hier übten die Verbände einhellige Kritik insbesondere an der für 2010 vorgesehenen zweiten Stufe. Die Abgeordneten der Regierungsfraktion signalisierten ihre Bereitschaft, über die endgültige Ausgestaltung mit den Verbänden nochmals zu verhandeln. Kritikpunkte sind in erster Linie das vorgesehene Zufahrtsverbot für Euro 3-Nutzfahrzeuge, die aufgrund ihrer dann oftmals noch kurzen Nutzungsdauer faktisch entwertet würden, obwohl sie gegebenenfalls noch nicht abgeschrieben seien, und das weiterhin bestehende Problem fehlender, von den Herstellern freigegebener Nachrüstmöglichkeiten von modernen Reisebussen mit Rußfiltern. Weitere diskutierte Themen waren die auf Bundesebene vorgesehenen Erhöhungen der LKW-Maut, die Kündigung von Subunternehmerleistungen privater Berliner Busbetriebe durch die BVG sowie – aus dem Speditionsbereich – Luftfrachtfragen.

Das Gespräch mit den Brandenburger Verkehrspolitikern Dr. Jörg Klocksin (SPD), Wilfried Schrey (CDU) und Anita Tack (Die Linke) am 16. Februar in Potsdam drehte sich neben der Mauthematik um die von der Innung vorgetragene Forderung des Busgewerbes nach Zurückgewinnung der 12-Tage-Regelung, Themen der Verkehrssicherheit und der vorgesehenen Erweiterung des Güterverkehrszentrums Berlin-Süd (Großbeeren).

BKS-Geschäftsstelle im Innungshaus

Nachdem der LPR Landesverband privater Rettungsdienste Berlin e. V. bereits seit einigen Jahren seine Geschäftsstelle in den Räumen der Innung unterhält, hat seit kurzem auch der BKS Bundesverband eigenständiger Rettungsdienste e.V. seine Geschäftsstelle in die Hedemannstraße 13 verlegt. Der BKS ist Spitzenverband auf Bundesebene und repräsentiert Unternehmer und sonstige Dienstleistungsanbieter in den Bereichen Rettungsdienst, qualifizierte Krankentransporte, notärztliche Versorgung sowie artverwandter Dienstleistungen. In vielen Bundesländern hat der BKS Sitz und Stimme in den für den Rettungsdienst und den Katastrophenschutz zuständigen Landesausschüssen und beteiligt sich aktiv an Gesetzgebungsverfahren. Auf Bundesebene konnten die eigenständigen Retter ihre Kompetenz in der Konzentrierten Aktion im Gesundheitswesen einbringen und sind Mitglied der Ständigen Konferenz für den Rettungsdienst.

Fuhrgewerbe-Innung begleitet eGovernment-Projekte in Berlin und Brandenburg

Die Umstellung von Verwaltungsverfahren auf elektronische Basis ist das Ziel einer Reihe von Anstrengungen, die in den Bundesländern Berlin und Brandenburg bereits seit längerem verfolgt wird. Ziel dabei ist es u. a., Unternehmen und Bürger an elektronische Antrags- und Genehmigungsverfahren heranzuführen. Seit einigen Wochen begleitet die Innung zwei Projekte konkret, nämlich die Einführung des elektronischen Nachweisverfahrens bei der Entsorgung von Sonderabfällen und das elektronische Antragsverfahren im Güterkraftverkehr.

Das erste Projekt, das gemeinsam mit der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH in Angriff genommen wurde, soll kleinen und mittelständischen Einsammlern und Beförderern von gefährlichen Abfällen die Umstellung von der papiernen auf die elektronische Nachweisführung erleichtern. Diese tritt ab 2010 an die Stelle der bisherigen Nachweisverfahren und wird in der Region Berlin-Brandenburg bereits seit einigen Jahren erprobt.

Das elektronische Antragsverfahren zum Erhalt der Berechtigungen im Güterkraftverkehr in Brandenburg, das in den ersten beiden Prozessstufen ebenfalls bereits seit längerem praktikabel ist, soll im nächsten Schritt um eine Stufe erweitert werden. Der Antragsteller soll dann die Möglichkeit erhalten, mittels individuellem Zugang den Bearbeitungsstand seines Antrags einzusehen.

Die Innung wird an beiden und möglicherweise zusätzlichen Projekten ähnlicher Art weiter aktiv mitwirken und den Mitgliedsunternehmen zeitnah entsprechende Informationen zur Verfügung stellen.

3.4. Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen

Mitgliederversammlung

Massive Kritik an den Mauterhöhungsplänen der Bundesregierung und dem sogenannten Mautkompromiss der Länder übte der Vorsitzende Innung, Michael Eichen, anlässlich der Jahresmitgliederversammlung am 11.10.2008. Als geradezu grotesk, so Eichen in seinem Vorstandsbericht, mute dabei an, dass die Mauterhöhung sogar zur Voraussetzung erklärt werde, die Harmonisierungszusage im vollen Umfang umzusetzen. Gleichzeitig wiederholte er im Hinblick auf die ab 2010 drohende zweite Stufe des Luftreinhalteplans Berlins, die dann nur noch Fahrzeugen mit grüner Feinstaubplakette die Zufahrt zur Umweltzone der Hauptstadt gestatten soll, die unabgestimmte Rechtssetzung der EU im Umweltbereich. Emissionsgrenzwerte für Neufahrzeuge und Immissionsgrenzwerte passen nicht aufeinander und führen somit faktisch dazu, dass Widersprüche in der Umwelt- und Gesundheitspolitik auf dem Rücken des Transportgewerbes ausgetragen werden.

Unter dem Gesichtspunkt, dass 2010 Euro 3-LKW und -Busse häufig noch nicht einmal vollständig abgeschrieben sind, habe die Innung gemeinsam mit anderen Interessenvertretungen der Wirtschaft in den zurückliegenden Monaten massive Anstrengungen unternommen, für diese Fahrzeuge mit gelber Plakette eine Übergangsfrist nach 2010 zu erwirken.

Im Bericht der Geschäftsführung würdigte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider die Verbandsarbeit des Jahres 2007. Neben den Themen Luftreinhaltung und Lärminderung ging es auch dort um die Themen LKW-Maut und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für die Betriebe. Hinzu kamen die Themen Neuregelungen der Sozialvorschriften, des Nachweisrechts für Entsorgungsunternehmen, Vereinfachungen im Genehmigungsrecht für Busbetriebe im Gelegenheitsverkehr und andere Fragestellungen.

Im öffentlichen Teil der Zusammenkunft standen in Statements und einer anschließenden Podiumsdiskussion ebenfalls Umweltfragen auf der Tagesordnung. Unter dem Thema „Das magische Dreieck Verkehr-Technologie-Umweltschutz – Politische Erwartungen und Forderungen versus technische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen“ gab zunächst RA Stefan Kopp-Assenmacher aus der auf Umwelt- und Europarecht spezialisierten Kanzlei Köhler & Klett (Köln, Berlin, Brüssel) einen Überblick über den auch für den Verkehrssektor maßgeblichen Komplex Umweltrecht auf europäischer Ebene. Anschließend skizzierte Stefan Klatt, Leiter Regierungsbeziehungen bei der MAN Nutzfahrzeuge AG, die Möglichkeiten und Probleme bei der Entwicklung alternativer Antriebstechnologien und bei der Weiterentwicklung des Dieselmotors sowie anderer Fahrzeugkomponenten hinsichtlich künftiger Umweltstandards.

Prof. Dr. Volker Schindler, Leiter des Fachgebiets Kraftfahrzeuge im Institut für Land- und Seeverkehr an der technischen Universität Berlin, gab einen Einblick in technische und volkswirtschaftliche Aspekte, die bei der politischen und rechtlichen Rahmensetzung zu erwarten sind.

In der anschließenden Podiumsdiskussion, an der außer den Referenten mit Michael Eichen und Karsten Schulze, geschäftsführender Gesellschafter der HARU Reisen oHG, zwei Unternehmer teilnahmen, forderten Unternehmer und Nutzfahrzeugindustrie politische Verlässlichkeit und für angemessene Zeiträume auch Planungssicherheit. Gerade letztere – so das Resümee von Eichen und Schulze – sei in den zurückliegenden Jahren zu vermissen gewesen. Der zu diesem Zeitpunkt gerade bekannt gewordene Mautkompromiss mache deutlich, dass der Umweltgedanke inzwischen offenbar politischer Spielball zur fortschreitenden und vor allem kurzfristigen Abgabenbelastung der Verkehrswirtschaft sei. Klatt und Schindler zeigten sich ferner überzeugt, dass trotz der fortgeschrittenen Entwicklung der Hybridtechnologie der Dieselantrieb auch in den nächsten Jahren die Nutzfahrzeugwelt beherrschen wird. Erhebliche Verbesserungen dieses Antriebs lassen sich allerdings erzielen, wenn die Kraftstoffqualität weitere Verbesserungen erfahren würde, zeigten sich beide überzeugt.

Im Umweltbereich wieder zu angemessenen und für die Unternehmen zu verkraftenden Rahmenbedingungen zurückzufinden, werde die Verbands- und Interessenarbeit der nächsten Jahre prägen, so die Quintessenz der Veranstaltung.

Fachgruppenversammlungen

Zur Zusammenkunft der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau hatten Innungsvorstand Ulrich Schulz und Fachgruppensprecher Bernhard Lemmé für den 28.02.2008 eingeladen. Zwei Themen standen im Fokus der Veranstaltung: das künftige elektronische Nachweisverfahren bei

der Entsorgung gefährlicher Abfälle und die in Vorbereitung befindlichen Neuregelungen bei der Ladungssicherung von Absetzcontainern.

Im ersten Teil informierte Sabine Fanhähnel, Mitarbeiterin der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH (SBB) über die rechtlichen Rahmenbedingungen und die vorgesehenen technischen Abläufe bei der Abwicklung der elektronischen Nachweisführung. In Abstimmung zwischen SBB und Innung werden den Innungs- und ESA-Betrieben in den nächsten Monaten weitere Veranstaltungen zum Handling der Nachweisführung angeboten.

Im zweiten Teil der Zusammenkunft gab Michael Garz, Mitarbeiter der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und dort verantwortlich für den Bereich Ladungssicherung, einen Überblick über die geltenden und voraussichtlichen künftigen Bestimmungen zur Sicherung von Absetzbehältern auf Absetzkippern.

Fast 30 Teilnehmer konnte Fachgruppensprecherin Marlis Lange zur Versammlung der Fachgruppe Umzugsverkehr/Neumöbelbeförderungen am 29.01.2008 begrüßen. Im Mittelpunkt des Treffens standen Fragestellungen zur rechtlichen Gestaltung von Umzugsverträgen über Allgemeine Geschäftsbedingungen bis hin zu Verträgen über Lagerhaltung. Auch die Thematik Festpreisvereinbarung und damit zusammenhängende Fragen wurden beleuchtet.

Mit Rechtsanwältin Bettina Heublein, Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht, konnte eine versierte Kennerin der Materie als Referentin gewonnen werden. Anschaulich vermittelte Sie – oftmals mit Beispielen und der Rechtsprechung untermalt – Themenstellungen aus der Praxis. Sie gab den Teilnehmern aus den Umzugsbetrieben der Innung zahlreiche Anregungen, die eigene Vertragsgestaltung zu überprüfen und gegebenenfalls entsprechende Änderungen vorzunehmen. Eine rege Diskussion um eigene Erfahrungen der Unternehmer und Tipps zum rechtlich sicheren Handeln durch Heublein rundeten die Versammlung ab.

Informationsveranstaltungen und Winterwerkstatt

Informationen zur Berufskraftfahrerqualifizierung

Dass das Veranstaltungsangebot zur künftigen Berufskraftfahrerqualifizierung auf Interesse stoßen würde, war in der Innung erwartet worden. Dass aber die Zahl der Anmeldungen doppelt so hoch war, wie die Veranstaltungskapazitäten in der Geschäftsstelle, überraschte dann doch. Also wurde kurzfristig umdisponiert, so dass der Innungsvorsitzende am 04.03.2008 rund 100 Unternehmer, Disponenten und Fuhrparkverantwortliche aus Güterverkehrs- und Busunternehmen der Innung im Hotel Angleterre in der Berliner Friedrichstraße begrüßen konnte.

Informiert wurde umfassend über die künftigen rechtlichen Bestimmungen zur Aus- und Weiterbildung von Kraftfahrern sowie die geltenden Übergangsvorschriften für bereits tätige Fahrer. An verschiedenen Beispielen wurden die z. T. unübersichtlichen Fristenregelungen im Zusammenhang mit dem Umtausch von Führerscheinen sowohl für Busfahrer als auch für LKW-Fahrer erläutert.

Im zweiten Teil gaben Repräsentanten aus den Kammerorganisationen Berlins und Brandenburgs für den Prüfungsbereich einen Überblick über die Rahmenbedingungen, den Umfang und den Inhalt der für Neukraftfahrer künftig erforderlichen Prüfungen im Rahmen der Grundqualifizierung bzw. der beschleunigten Grundqualifizierung. Auch zu den zu erwartenden Prüfungskosten wurden Aussagen getroffen.

Wiederholungsveranstaltung zu Sozialvorschriften

Es sollte eigentlich nur eine Veranstaltung für die Unternehmer werden, die im vergangenen Jahr keine Gelegenheit hatten, an der Veranstaltung zu den *geänderten Sozialvorschriften für das Fahrpersonal und über den Umgang mit dem digitalen Kontrollgerät* teilzunehmen. Von den 70 Teilnehmern, die der Einladung der Innung zur „Wiederholungsveranstaltung“ am 12. Februar 2008 gefolgt waren, gehörte aber ein guter Teil bereits im Vorjahr zum Teilnehmerkreis, und das – wie sich im Laufe der Diskussion herausstellte aus gutem Grund: Lagen doch inzwischen so viele Erfahrungen vor, dass es zahlreiche Fragen gab, auf die die Unternehmer Antwort erhofften.

An zahlreichen Beispielfällen erhielten die Unternehmer Anregungen, wie durch betriebliche Organisation den Verpflichtungen zur Einhaltung und Überwachung der Sozialvorschriften entsprochen werden kann. Dabei wurde mitunter aber auch deutlich, dass die nunmehr geltenden Bestimmungen um einiges weniger flexibel sind gegenüber den früheren Regelungen. Ein Teil der Unternehmer erkannte darüber hinaus deutlichen Schulungsbedarf für die Kraftfahrer, um rechtlich keinen Anlass für Beanstandungen zu bieten.

Ladekranschulung für Mitarbeiter aus Innungsbetrieben

Über 80 Kraftfahrer aus Innungsbetrieben nahmen am 26. April 2008 an einer Weiterbildungsveranstaltung für Fahrer von Ladkranfahrzeugen teil. Die Veranstaltung, die in Verantwortung der FGIBB Service GmbH und in Kooperation mit der DEKRA Akademie Berlin bei einem Mitgliedsunternehmen durchgeführt wurde, festigte Wissen und Können der Fahrer im richtigen und sicheren Umgang mit den Selbstlader-LKW.

Neben theoretischer Wissensvermittlung stand der praktische Umgang, das ordnungsgemäße Auf- und Abrüsten des Krans und die Überprüfung der sicherheitsrelevanten Bauteile im Mittelpunkt. Die Veranstaltungsteilnehmer wurden nochmals auf Unfallgefahren hingewiesen, die aus dem unsachgemäßen Umgang mit solchen Fahrzeugen resultieren können. Aufgrund der großen Nachfrage wurde am 24. Mai eine zweite Veranstaltung durchgeführt.

Bundestagsbesichtigung

Neben Fachgruppen- und Informationsveranstaltungen stand auch 2008 wieder eine „Erlebnisveranstaltung“ auf dem Plan der schon traditionellen „Winterwerkstatt“. Dieses Mal sollte es eine Besichtigung des Deutschen Bundestags sein, allerdings exklusiver als das „normale“ Besucherprogramm. Deshalb war die Teilnehmerzahl auch auf 20 Personen beschränkt – zum Leidwesen der anderen rund 60 Interessenten, für die die Innung zu einem späteren Zeitpunkt Möglichkeiten geschaffen hat, das Besuchsprogramm zu absolvieren.

Ein Angehöriger der Bundstagspolizei – der Kontakt war über ein Innungsmitglied vermittelt worden – empfing die Besuchergruppe am 19. Januar 2008, einem regnerischen Samstag. Nach der Besichtigung der Reichstagskuppel – das gehörte noch zum „normalen“ Programm – ging es auf die Fraktionsebene. Dort wurde mit einem Blick auf bzw. in den Plenarsaal zunächst erläutert, wer auf welchen Plätzen sitzt und für welche Aufgaben zuständig ist. Nach einem Hinweis auf den „doppelten Bundesadler“ – auf der Rückseite des Symbols befindet sich, aus dem Plenarsaal nicht sichtbar, der vom Architekten Norman Foster entworfene Adler, der eine gänzlich andere Ausstrahlung aufweist als das offizielle Symbol der Bundesrepublik – konnten die Fraktionssäle besichtigt werden, ehe es in den Eingangsbereich für die Abgeordneten ging. Dort wurde über Fragen des Verfahrens und des Protokolls im Verlauf von Bundestagssitzungen informiert. Besichtigt werden konnten auch die zum Kriegsende von russischen Soldaten hinterlassenen Inschriften auf dem Mauerwerk, die in diesem Gebäudeteil erhalten wurden.

Im abschließenden Teil wurden die unterirdischen Verbindungsgänge zwischen dem Reichstagsgebäude und den Nachbargebäuden der Parlamentarischen Gesellschaft, zum Jacob-Kaiser-Haus und zum Paul-Löbe-Haus angesehen, auch hier verbunden mit allerlei interessanten Informationen zum Bau und zur Geschichte.

Scania-Unternehmerabend in Kooperation mit der Fuhrgewerbe-Innung

Immer wiederkehrende Anfragen von Scania-Kunden zur Problematik Digitaler Tachograf und geänderte Sozialvorschriften waren der Anlass für Gerhard Lauster, Regionaldirektor bei Scania Berlin, den Unternehmerabend 2008 nochmals unter diese Thematik zu stellen. Die Resonanz verdeutlichte, dass das Thema nach wie vor unter den Nägeln brennt: über 70 Unternehmer, Fuhrparkleiter und Disponenten waren der Einladung gefolgt und am 04. September Gast bei Scania in Ludwigsfelde. Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider informierte umfassend zu den geltenden Bestimmungen und ging dabei auf bereits zu verzeichnende zahlreiche Erfahrungen aus der Unternehmens- und Kontrollpraxis ein. Dank Unterstützung der Firma HICO Kraftfahrzeug-Kontrollgeräte GmbH – Partner der Innung bei Unternehmer- und Fahrerschulungen und Servicepartner des bei Scania weit verbauten Herstellers Stoneridge – konnten praktische Fragen im Umgang und beim Handling des digitalen Kontrollgeräts auch im Einzelgespräch noch detailliert erörtert werden. Im Anschluss an den Vortragsteil bestand bei einem Imbiss noch Gelegenheit zum Gespräch zwischen den Scania-Repräsentanten und den Unternehmern.

Leitfäden, Merkblätter, Handlungshilfen und mehr

Die Innung hat bereits vor einigen Jahren einen Leitfaden „Erstellung von Arbeitsanweisungen“ veröffentlicht. Ergänzt wird dieses Angebot für die Güterkraftverkehrsunternehmen seit 2008 um ein Fahrerhandbuch, in dem beispielhaft die wichtigsten Pflichten des Fahrers sowie die Sozialvorschriften erläutert sind.

Die Innung hat im Berichtsjahr darüber hinaus das umfangreiche Spektrum von ihr herausgegebener Informationsmaterialien um weitere Veröffentlichungen ergänzt. Neu erschienen ist der Leitfaden „Berufskraftfahrerqualifikation“, der über die rechtlichen Rahmenbedingungen der künftigen obligatorischen Aus- und Weiterbildung für Bus- und LKW-Fahrer informiert. Verschiedene Leitfäden und Übersichten wurden überarbeitet, an geänderte rechtliche Bedingungen angepasst und neu veröffentlicht.

Die letztmalig im Jahr 2002 aktualisierten AGB Mietomnibus des bdo wurden ebenfalls überarbeitet. Diese gliedern sich nunmehr in vier Teile:

1. Muster-Reisebedingungen Langfassung
2. Muster-Reisebedingungen Fixversion
3. Muster-Reisebedingungen Kurzfassung
4. Muster Allgemeine Geschäftsbedingungen

3.5. Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Gründung der VSBB GmbH

Auf Beschluss des Vorstandes der Innung wird die Verkehrssicherheitsarbeit der Innung seit März 2008 in der neu gegründeten VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH, einem weiteren Tochterunternehmen des Verbandes, gebündelt. Die neue Gesellschaft konzipiert, organisiert und führt Initiativen, Veranstaltungen und damit zusammenhängende Geschäfte durch, die noch über die im Rahmen der Verbandsarbeit bisher geleisteten Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hinaus gehen. Erstes Projekt wurde eine breit angelegte Informationskampagne zur Thematik „Toter Winkel am LKW“.

Informationskampagne und DVD „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“

Die am 03. Juni 2008 mit Unterstützung der VLB Verkehrslenkung Berlin der Innung gestartete Informationskampagne wertete Berlins Verkehrs-Staatssekretärin Maria Krautzberger anlässlich der Auftaktveranstaltung als wichtigen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit in Berlin. Mit dem Projekt sollen der Öffentlichkeit und speziell verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern die Problematik „Toter Winkel“ stärker ins Bewusstsein gebracht und zu umsichtigerem Verkehrsverhalten angehalten werden. Konkretes Ziel ist eine Reduzierung von Unfällen in Zusammenhang mit dem „Toten Winkel“ am LKW in Berlin und Ausprägung nachhaltiger Kenntnisse über die Thematik.

Für die Kampagne wurde ein LKW mit moderner, den aktuellen Rechtsvorschriften entsprechender Spiegelausstattung zur Verfügung gestellt. Dieser LKW wurde ausschließlich für das Projekt genutzt und stand dabei für alle Aktionen in Schulen, Freizeiteinrichtungen und bei anderen Veranstaltungen zur Verkehrserziehung zur Verfügung. Moderatoren informierten zu allen mit der Thematik verbundenen Fragestellungen und demonstrieren die Sichtfelder der Spiegel bzw. die verbleibenden toten Winkel. Sie erläutern Grundsätze für sicheres Verkehrsverhalten und vermitteln einen Eindruck von den Sichtmöglichkeiten des LKW-Fahrers. Zielgruppe für diesen Teil des Projekts sind Schüler/junge Verkehrsteilnehmer bis ca. zur 6. Klasse.

Im Rahmen der Kampagne wurde in Kooperation von Innung, VLB, dem Hersteller Iveco, der DEKRA, dem Unternehmen Unfallanalyse Berlin GBR und dem Mitgliedsunternehmen G+E Steingraber oHG eine DVD mit einem Unterrichtsfilm produziert, mit deren Hilfe in die Thematik eingeführt oder das bereits Gelernte vertieft und wiederholt werden kann.

Frühjahrsaktion an Berliner Grundschulen

Zum 14. Mal in Folge unterstützte die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. auch 2008 - beinahe schon traditionsgemäß - die Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“. Getragen wurde diese wieder von zahlreichen Mitgliedsunternehmen der Innung. Lkw und Busse wurden

vom 14. bis 18. April 2008 in Berliner Schulen in Aktion gesetzt, ganz nach dem Motto „Brummi und Bus zum Anfassen.“ Ziel der Aktion ist es, Wissensdurst, Spieltrieb und natürliches Interesse an „Brummi“ und Bus von Kindern positiv zu nutzen, um ihnen die leider nach wie vor bestehenden Gefahren des Toten Winkels aufzuzeigen.

Schulanfangsaktion 2008

„ABC-Schützen schützen!“ - Zum 25. Mal fand 2008 Jahr die Verkehrssicherheitsaktion zum Schulanfang in Berlin in Verantwortung der Landesverkehrswacht und unter der Schirmherrschaft des Regierenden Bürgermeisters statt. Am 3. September 2008 erfolgte an 30 Spandauer Schulkinder die symbolische Übergabe der gelben Caps, alle anderen Grundschüler erhielten diese bei den Einschulungsfeiern am 06.09. Fuhrgewerbe-Innung und VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH unterstützten und begleiteten die Auftaktveranstaltung neben dem Hauptsponsor BVG und vielen anderen Organisationen aus der Aktionsgemeinschaft Verkehrssicherheit in Berlin.

Verkehrssicherheitsforum Berlin

Für den 26.06.2008 hatte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den Kreis der Partner der Verkehrssicherheitsarbeit in der Hauptstadt, zu denen auch die Innung zählt, zum 6. Verkehrssicherheitsforum Berlin eingeladen. Im Mittelpunkt der Erörterungen standen die Verkehrsunfallentwicklung des Jahres 2007 und der Stand der Umsetzung bereits beschlossener und vereinbarter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin. Dazu zählen u. a. die Erstellung von Sicherheitsaudits für Straßen und die Arbeit der im Jahr 2005 eingerichteten Unfallkommission. Die bisherigen Erkenntnisse sollen im kommenden Jahr in eine Verkehrssicherheitskampagne münden, für die erste Ideen entwickelt werden. Seitens der Innung und ihrer Tochtergesellschaft, der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH, werden hierfür gute Möglichkeiten gesehen, die bereits begonnenen und weitere Initiativen in die Kampagne einzubinden.

Informationsveranstaltung zu Fahrsicherheitstrainings

Fuhrgewerbe-Innung und ADAC Fahrsicherheit Berlin-Brandenburg GmbH hatten mit Unterstützung des Nutzfahrzeugherstellers Iveco und der PKW-Autohaus-Gruppe Koch aus Berlin für den 24. April 2008 die größeren Mitgliedsunternehmen sowie verschiedene regionale Iveco-Kunden zu einem Informationsabend ins Fahrsicherheitszentrum Linthe eingeladen. Informiert wurde über Möglichkeiten, Inhalt, Ablauf und Konditionen für die Durchführung von Fahrsicherheitstrainings mit den Schwerpunkten LKW und Bus. Die Teilnehmer hatten Gelegenheit, verschiedene Elemente dieser Trainings mit den zur Verfügung gestellten Fahrzeugen selbst zu absolvieren, um einen Eindruck von Inhalt und Ablauf derartiger Veranstaltungen zu gewinnen.

Mitgliederakquise und Öffentlichkeitsarbeit

Mit verschiedenen Möglichkeiten versucht die Innung, Neumitglieder zu gewinnen. Als erfolgreichste Methode hat sich der persönliche Kontakt von Innungsrepräsentanten zu potentiellen Mitgliedern entwickelt. Aus diesem Grund beschreitet die Innung seit mehreren Jahren auch neue Wege und ist dabei verschiedene Kooperationen eingegangen. Aktive Öffentlichkeitsarbeit kann auf diese Weise mit Initiativen zur Neumitgliedergewinnung verknüpft werden.

Aus besonderem Anlass und zu einem besonderen Ereignis hatte z. B. die Vertriebsorganisation Ost des schwedischen Nutzfahrzeugherstellers Volvo für das Wochenende 18. bis 20. April 2008 eingeladen. Aus Anlass des 80-jährigen Bestehens des LKW-, Bus- und Baumaschinenherstellers waren Bautransport- und Bauunternehmer zu Gast in einer Kiesgrube in der Nähe von Lübben im Spreewald. Gefahren und getestet werden konnte das gesamte Volvo-Flottenangebot für Bautransporteure, vom FL Absetzkipper bis zum FM-Vierachser und dem FH-Abrollkipper. Zudem stand das gesamte Volvo-Baugeräte-Equipment, vom Minibagger über Radlader bis zum Dumper zum Testen zur Verfügung.

Zahlreiche Dienstleister informierten über ihr Leistungsangebot. Die Innung bot den anwesenden Unternehmern die Möglichkeit, sich an einem Infostand über die Mitgliedschaft, das Leistungsspektrum und das gewerbepolitische Engagement des Verbands zu informieren. Auch Gelegenheit zu Gesprächen mit dem Vorsitzenden der Innung und dem Sprecher der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau bot sich interessierten Unternehmern. Der

Innungsgeschäftsführer gab in einem Vortrag einen Überblick über die Arbeitszeit- und Sozialvorschriften für das Fahrpersonal in Bautransportunternehmen.

Schlusswort

Wenngleich die Bedingungen den Mitgliedsunternehmen der Innung 2008 noch ein vergleichsweise stabiles Auskommen sicherten, warfen die Finanz- und Wirtschaftskrise sowie - für die Gütertransportunternehmen – die zum 01.01.2009 folgende massive Mauterhöhung bereits ihre Schatten voraus. Welche konkreten Auswirkungen sich für die Innung und ihre Mitglieder 2009 und in den Folgejahren ergeben, kann bislang noch nicht endgültig prognostiziert werden. Eine nachhaltige Besserung der Situation und des Marktes zeichnet sich allerdings auch weiterhin leider nicht ab.