

GESCHÄFTSBERICHT

1999

INHALT

1. Wirtschaftliche Entwicklung 1999 in Deutschland	Seite 7
2. Regionale Entwicklung in Berlin und Brandenburg	Seite 9
3. Entwicklung des Verkehrsmarktes in Deutschland	Seite 10
3.1. Güterkraftverkehr	Seite 10
3.2. Personenverkehr	Seite 14
4. Rechtliche Rahmenbedingungen – Prägung durch Ökosteuer, Gesetze zur Bekämpfung der Scheinselbständigkeit und der Neuregelung der 630-DM-Beschäftigungsverhältnisse	Seite 14
4.1. Güterkraftverkehrsrecht	Seite 14
4.2. Personenbeförderungsrecht	Seite 15
4.3. Arbeits- und Sozialrecht	Seite 15
4.4. Steuerrecht	Seite 18
4.5. Straßenverkehrs-, Gefahrgut- und Umweltrecht	Seite 19
5. Gewerbepolitische Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung an der Schwelle zum neuen Jahrtausend	Seite 21
5.1. Politische Rahmenbedingungen in der Region	Seite 21
5.2. Straßenbau und Autobahngebühr	Seite 22
5.3. Straßenverkehr unter der Prämisse von leistungsfähiger Infrastruktur und Umweltverträglichkeit	Seite 23
5.4. Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes und Einrichtung eingeschränkter Halteverbote – höhere Belastungen für die Transportunternehmen	Seite 25
5.5. Citylogistik und Innenstadtbelieferung	Seite 26
5.6. Entsorgungsverkehre	Seite 26
5.7. Omnibus- und Mietwagenverkehr	Seite 27
5.8. Fachgruppenarbeit und Mitgliederbetreuung	Seite 28
5.9. Öffentlichkeitsarbeit	Seite 30
Schlußbemerkungen	Seite 31
Anhänge	Seite 33

Sehr geehrte Kollegin, sehr geehrter Kollege,
sehr geehrte Damen und Herren,

vor Ihnen liegt der umfassende Geschäftsbericht der Fuhrgewerbe-Innung Berlin für das Jahr 1999. Er geht inhaltlich und vom Umfang her weit über die anlässlich der Mitgliederversammlung am 08. April 2000 gegebenen Berichte von Vorstand und Geschäftsführung hinaus, läßt doch eine Versammlung zeitlich nur Raum für Berichte über die wesentlichsten Schwerpunkte der Verbandsarbeit eines ganzen Jahres.

Aber genau die Schwerpunktthemen – Ökosteuer und Bekämpfung der Scheinselbständigkeit auf Bundesebene, Stufenkonzept zur Immissionsentlastung in der Berliner Innenstadt auf Landesebene – waren es, die das besondere Engagement der Innung forderten.

Die konjunkturellen und strukturellen Probleme des regionalen Marktes den politischen Entscheidungsträgern eindringlich nahe zu bringen und die für das Gewerbe erforderlichen Rahmenbedingungen einzufordern, Vorschläge zur Verbesserung der Situation und zum Abbau bürokratischer Belastungen zu entwickeln, waren und sind Aufgaben, denen sich die Innung stellte und stellt.

Die Mitglieder über aktuelle Entwicklungen zeitnah zu informieren, sie auf dem Weg ins Informationszeitalter zu begleiten und zu unterstützen, sind Anliegen aktiver Mitgliederbetreuung.

Mein Dank gilt meinen Vorstandskollegen und allen in den Gremien der Innung und für die Innung in unterschiedlichen Funktionen ehrenamtlich tätigen Mitgliedern.

Danken möchte ich auch den Mitarbeitern der Innung, die in geringerer personeller Besetzung als in der Vergangenheit ihre Aufgaben in gleicher Qualität erfüllt haben.

Unseren Mitgliedern danke ich für Verbandstreue und viele Anregungen, mit denen sie zu erfolgreicher Verbandsarbeit beigetragen haben.

Berlin, März 2000

Ihr
Michael Eichen

1. Wirtschaftliche Entwicklung 1999 in Deutschland

Das Wirtschaftswachstum im Euro-Raum hat sich im Verlauf des Jahres 1999 spürbar verstärkt. Das reale Bruttoinlandsprodukt nahm im zweiten Halbjahr um 3,5 % zu, verglichen mit knapp 2 % in der ersten Jahreshälfte. Die Konjunkturschwäche, die nach der Jahresmitte 1998 durch den deutlichen Rückgang der Exporte in die damaligen Krisenregionen ausgelöst worden war, konnte damit überwunden werden. Im Jahresdurchschnitt blieb das Wirtschaftswachstum in der EU jedoch mit 2,2 % deutlich hinter dem Vorjahreswert (+ 2,8 %) zurück.

Das Wachstumstempo innerhalb der EU im vergangenen Jahr wurde maßgeblich von der Belebung der Auslandsnachfrage geprägt. Dazu hat zum einen die überraschend kräftige wirtschaftliche Erholung der ostasiatischen Staaten beigetragen. Zum anderen wurden die Lieferungen nach Nordamerika, wo die Konjunktur weiterhin anhält, nochmals deutlich ausgeweitet. Dabei spielte auch die Verbesserung der preislichen Wettbewerbsfähigkeit der Exportgüter aus dem Euro-Raum eine Rolle, die durch die Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar zusätzlich gefördert wurde.

Auch die Nachfrage innerhalb des europäischen Wirtschaftsraumes entwickelte sich zu einer wichtigen Konjunkturstütze. Im Verlauf des vergangenen Jahres haben sich die Wachstumsunterschiede zwischen den einzelnen EU-Staaten tendenziell verringert. Ausschlaggebend dafür war, daß die Länder Deutschland und Italien, deren Exporttätigkeit von den internationalen Krisen besonders stark betroffen worden war, nach der Jahresmitte 1999 wieder zum europäischen Durchschnitt aufschließen konnten.

Für die deutsche Wirtschaft war das Jahr 1999 ein schwieriges Jahr. Auf dem Weg zur Verringerung der hartnäckig hohen Arbeitslosigkeit und der Angleichung der wirtschaftlichen Verhältnisse zwischen Ost und West blieben größere Fortschritte aus. Zu den strukturellen Problemen kamen zunächst konjunkturelle Sorgen hinzu, die sich bereits während des zweiten Halbjahres 1998 durch die damalige Abkühlung der weltwirtschaftlichen Entwicklung eingestellt hatten und die in zunehmendem Maße auch das Geschäftsklima im verarbeitenden Gewerbe beeinflussten. Mit dem markanten Wechsel zum Besseren in der weltwirtschaftlichen Großwetterlage hat sich die deutsche Wirtschaft aber recht schnell von diesem Rückschlag erholt. Damit wird besonders deutlich, wie stark das zyklische Profil und das gesamtwirtschaftliche Grundtempo in Deutschland vom Außenhandel geprägt sind.

Nachdem sich bereits im Frühjahr 1999 die Anzeichen für eine Belebung der Wirtschaft verstärkt und die Lage stabilisiert hatten, gewann die gesamtwirtschaftliche Entwicklung nach der Jahresmitte sichtlich an Schwung. Innerhalb des europäischen Wirtschaftsraumes zählte Deutschland zu den konjunkturellen Nachzüglern. Die unterschiedliche Zahl der Arbeitstage berücksichtigend, nahm die gesamtwirtschaftliche Produktion im Jahr 1999 um 1,4 % zu, verglichen mit 1,9 % ein Jahr zuvor.

Der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland kam 1999 zugute, daß die dämpfenden Einflüsse vom Bau merklich geringer waren als zuvor. Nach vier Jahren Rückgang in Folge, der sich auf fast ein Zehntel summiert, verringerte sich der Anpassungsdruck in der Bauwirtschaft im vergangenen Jahr. Vor allem auf Grund der erneuten Schwäche des Wohnungsbaus im zweiten Halbjahr 1999 blieb die Lage aber noch fragil.

Anhaltend problematisch und von deutlichen Unterschieden zwischen Ost- und Westdeutschland geprägt ist die Situation auf dem Arbeitsmarkt. Ende 1999 waren in Westdeutschland saisonbereinigt 2,6 Millionen Personen arbeitslos; das waren 200 000 Personen weniger als zwölf Monate zuvor. Die Arbeitslosenquote fiel im Dezember erstmals seit Herbst 1995 wieder unter 8,5 %. In den neuen Bundesländern hingegen übertraf die Zahl der Arbeitslosen am Jahresende den Vorjahrsstand um 45 000. Die Arbeitslosenquote war hier mit 17,5 % mehr als doppelt so hoch wie in Westdeutschland. Hinzu kam, daß in den neuen Bundesländern die aktive Arbeitsmarktpolitik eine weitaus größere Rolle spielte als in Westdeutschland. Vieles deutet darauf hin, daß der Beschäftigungstrend in Ostdeutschland weiterhin nach unten weist. Zwar ist im vergangenen Jahr die Zahl der Arbeitskräfte in der ostdeutschen Industrie weiter gewachsen; dem standen aber höhere Arbeitsplatzverluste in der Bauwirtschaft und in der öffentlichen Verwaltung gegenüber.

Ein zunehmendes Problem deutschlandweit ist die Schwarzarbeit. Diese ist nach Expertenmeinung deutlich stärker gewachsen, als die „offizielle“ Wirtschaft. Schätzungen von Ökonomen der Universitäten Köln und Linz zufolge stieg das mit Schwarzarbeit erwirtschaftete Bruttoinlandsprodukt gegenüber 1998 um 7,5 % auf 602 Mrd. DM. Die Sorge der politischen Verantwortungsträger, aber auch der Vollzugsbehörden sollte auf eine wirkungsvollere Bekämpfung gerichtet werden. Liegen doch im Wettbewerb durch Schwarzarbeit wesentliche Ursachen für die Behinderung seriöser Unternehmen im Ringen um Marktbehauptung. Und das gilt nicht nur für die Bauwirtschaft.

Im April 1999 trat die erste Stufe der ökologischen Steuerreform in Kraft. Etwa zur gleichen Zeit drehte sich der Preistrend auf den internationalen Ölmärkten, womit die rund zwei Jahre

während die Periode der Preissenkungen auslief. Als Folge von Produktionseinschränkungen in Verbindung mit einer höheren Kartelldisziplin in den OPEC-Ländern sowie auf Grund einer zyklisch wieder zunehmenden Nachfrage holten die Ölnotierungen innerhalb kurzer Zeit den vorangegangenen Rückgang wieder auf. Für die deutschen Importeure kam noch hinzu, daß der US-Dollar gegenüber dem Euro merklich stärker wurde; Ende 1999 betrug der hieraus resultierende Teuerungseffekt rund 15 %. In den Einfuhrpreisen für Energie wirkte sich der Preisschub nahezu unmittelbar aus; im Dezember belief er sich im Vorjahresvergleich auf über 100 %. Auch auf der Verbraucherstufe sind die Preise für Mineralölzeugnisse kräftig nach oben in Bewegung gekommen; nach den weiteren Energiesteueranhebungen zum Jahresbeginn 2000 übertrafen die Preise für Heizöl und Kraftstoffe den Stand von zwölf Monaten zuvor um rund 30 %.

2. Regionale Wirtschaftsentwicklung in Berlin und Brandenburg

Nach einem wirtschaftlichen Rückgang 1998 – die wirtschaftliche Leistung schrumpfte um gut ein Prozent – blieb Berlin auch im vergangenen Jahr wirtschaftliches Schlußlicht aller Bundesländer. Das reale Wirtschaftswachstum lag bei 0,1 %.

Zwar wurde zum Jahresende eine Wende zum Besseren im Auftragseingang der Industrie und in einzelnen Segmenten der Wirtschaft durch den Regierungsumzug spürbar, doch scheint insgesamt der politische Glaube stärker zu sein als die konjunkturellen Tatsachen. Allerdings lag der wirtschaftliche Verlauf über den skeptischen Prognosen, die für Berlin erneut einen Rückgang des Bruttoinlandsproduktes befürchtet hatten.

Auch in Brandenburg verlief die wirtschaftliche Entwicklung 1999 nicht so positiv wie erwartet. Die Wirtschaft wuchs um 0,8 % und war damit erstmals nicht mehr Spitzenreiter unter den ostdeutschen Bundesländern. Abgesehen vom näheren Berliner Umland, wo die Dynamik der Vorjahre anhielt, kämpfen die verbliebenen industriellen Standorte des Landes nach wie vor mit strukturellen Problemen. Das Konzept der dezentralen Konzentration, wie die systematische Entwicklung wirtschaftlicher Zentren an der Peripherie des Landes genannt wurde, gilt weithin als gescheitert: die wirtschaftliche Dynamik ist auf den Berliner Speckgürtel beschränkt. Werden dann noch Prestigeobjekte wie der Transrapid oder der Großflughafen aufgegeben oder verzögert, bleiben weitreichendere Impulse für die Region natürlich ebenfalls aus. Daß die beschäftigungsintensive Bauwirtschaft nicht auf Dauer der Konjunkturmotor in beiden Bundesländern bleibt, war lange abzusehen. Allerdings ist die Reduzierung der Ursachen der Krise am ostdeutschen Bau auf Überkapazitäten sicher zu oberfläch-

lich. Hier wirken Harmonisierungsdefizite der EU ebenso wie – allen guten Absichten zum Trotz – zu wenig wirksame Bekämpfung der Schwarzarbeit.

Besorgniserregend ist die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit in der Region. Zwar verzeichnete Berlin im Durchschnitt des Jahres 1999 erstmals seit 1993 eine geringere Arbeitslosenzahl, mit 15,9 % (Berlin) und 17,7 % (Brandenburg) lag die Arbeitslosenquote zum Jahresende jedoch etwa doppelt so hoch wie im Durchschnitt die Quote in den alten Bundesländern. Gegenätzlich zu diesen Zahlen wirkt jedoch der von vielen Transportunternehmen aus eigener Erfahrung zu beklagende Mangel an qualifizierten Kraftfahrern. Vor dem Hintergrund der neuen Führerscheinbestimmungen, die zum 01.01.1999 wirksam geworden sind, ist hier für die nächsten Jahre eher mit einer Verschärfung als mit einer Lösung des Problems zu rechnen.

Für die nächsten Jahre ist noch immer mit einer schwierigen Situation in Berlin und Brandenburg zu rechnen. Aufgrund des Strukturwandels der neunziger Jahre ist davon auszugehen, daß die Ende 1999 angesprungene Konjunktur im Westteil der Bundesrepublik nur partielle positive Auswirkungen haben wird. Ob es gelingt, Dynamik aus der Hauptstadtfunction Berlins heraus zu entwickeln, bleibt abzuwarten. Die Diskussionen um den Länderfinanzausgleich verdeutlichen, daß die Wirtschaftskraft der gesamten Region auf absehbare Zeit deutlich hinter der Westdeutschlands zurückbleibt.

3. Entwicklung des Verkehrsmarktes in Deutschland

3.1. Güterkraftverkehr

1999 wurden im Güterverkehr innerhalb **Deutschlands** rund 3,9 Mrd. t befördert. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 5,2 %. Dabei findet das Verkehrswachstum in Deutschland weiterhin auf der Straße statt, während die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt sowohl bei den Beförderungsmengen als auch bei den Beförderungsleistungen Einbußen hinnehmen mußten. Auch der Kombinierte Verkehr konnte im vergangenen Jahr die Erwartungen nicht erfüllen.

Das hohe Wachstum der Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr setzte sich - wie auch im vergangenen Jahr - fort. Dabei erreichte das Aufkommen mit deutschen Fahrzeugen nach Berechnungen des Bundesamtes für Güterverkehr einen Zuwachs von 8,8 % und mit ausländischen Fahrzeugen einen Zuwachs von 10,4 %. Bei der Verkehrsentwicklung im

Straßengüterverkehr ist allerdings zu beachten, daß ab 1999 in der Statistik bestimmte Beförderungsfälle ausgewiesen werden, die aufgrund der Freistellungsverordnung zum Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) bis 1998 freigestellt waren und somit auch nicht statistisch erfaßt wurden. Ohne Berücksichtigung dieser früher freigestellten Beförderungen dürfte die Steigerungsrate im Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen) bei knapp 4 % liegen.

Die Gründe für die unterschiedliche Entwicklung der Verkehrsträger liegen insbesondere in der Güterstruktur, die sich im rückläufigen Aufkommen von Massengütern und einer Zunahme von höherwertigen Gütern sowie in der zeitgerechteren und kurzfristigeren Anlieferung der Güter (Just-in-time-Abwicklung) ausdrückt, begründet.

Viele Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs sind trotz positiver Mengenentwicklung – wobei z. T. erhebliche Unterschiede zwischen einzelnen Regionen zu verzeichnen waren – mit ihrer Ertragsentwicklung nicht zufrieden: Vorhandene Laderaumüberkapazitäten - sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr - sind die Ursache dafür, daß bei der Preisentwicklung bisher keine durchgreifende Trendwende hin zu höheren Beförderungsentgelten eingesetzt hat. Überdies werden die Unternehmen durch Kostenerhöhungen hart getroffen: Es ist für die Unternehmen sehr schwierig, die Erhöhung der Dieselpreise einschließlich Öko-Steuer an ihre Auftraggeber weiterzugeben, weil die Wettbewerbssituation dies nur in günstigen Fällen zuläßt. So weist der Jahresbericht des Bundesamtes für Güterverkehr zur Marktbeobachtung für 1999 aus, daß insbesondere kleinere Unternehmer Preisgesprächen mit ihren Auftraggebern ausweichen, weil sie befürchteten, dann sofort den Kunden an einen Wettbewerber zu verlieren. Demgegenüber erwirtschafteten große Logistikanbieter, bei denen die reine Beförderung nur eine Teilleistung im logistischen Gesamtpaket darstellt, ausreichende Erträge.

Im **Nahbereich** bis 50 km kam es 1999 gegenüber 1998 zu einem Aufkommens- und Leistungszuwachs. Die Gütermenge stieg um etwa 6,5 % (Vorjahr: - 1,4 %) auf über 2,1 Mrd. t. Die Beförderungsleistung erhöhte sich um 6,8 % (Vorjahr: - 1,5 %) auf 31,7 Mrd. tkm. Die erstmalige statistische Einbeziehung von bestimmten Abfallbeförderungen im Jahr 1999 zeigt sich insbesondere in diesem Entfernungsbereich, vor allem am hohen Wachstum der Gütergruppe „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“. So entfallen von den im Jahr 1999 zusätzlich beförderten ca. 67 Mio. t Abfall im Werkverkehr allein 86 % auf den Nahbereich.

Im **Regionalbereich** von 51 - 150 km waren insgesamt etwa gleichhohe Zuwachsraten zu verzeichnen wie im Nahbereich: Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung

stiegen 1999 gegenüber 1998 um jeweils etwa 5 % (Vorjahr: - 2,6 % bzw. - 2,3 %) und betragen somit 540 Mio. t bzw. 48 Mrd. tkm.

Im **Fernbereich** von 151 km und mehr stiegen die Mengen und Leistungen 1999 gegenüber 1998 erneut deutlich an. Dabei kam es vor allem im gewerblichen Verkehr zu einem deutlichen Aufkommenszuwachs. Das Aufkommen stieg um 8,6 % auf über 502 Mio. t, nach einem Wachstum im Jahr 1998 von 6,3 %. Der Zuwachs der Beförderungsleistung lag 1999 mit etwa + 6,2 % (Vorjahr: + 7,6 %) auf rund 165 Mrd. tkm geringfügig unter dem Mengenwachstum. Ausschlaggebend für die Aufkommensentwicklung waren erneute Zuwächse bei den aufkommensstarken gewerblichen Fertigwaren sowie in den Güterbereichen „Steine und Erden einschl. Baustoffe“ und „andere Nahrungs- und Futtermittel“. Der Aufkommenszuwachs im gewerblichen Verkehr war mit über 10 % doppelt so hoch wie im Bereich des Werkverkehrs, der über 4 % erreichte.

Das Güteraufkommen im **grenzüberschreitenden Verkehr** hat aufgrund der im Verlauf des Jahres 1999 wieder gestiegenen Exporttätigkeit in Deutschland zugenommen. Das Güteraufkommen mit **deutschen Fahrzeugen** stieg im Jahr 1999 um 8,8 % auf 86,4 Mio. t. Damit wurde das bereits deutliche Mengenwachstum des vergangenen Jahres erneut übertroffen. Die Beförderungsleistung stieg um 7,7 % auf 22,2 Mrd. tkm.

Die durchschnittlichen **Beförderungsentgelte** im Straßengüterverkehr befinden sich weiterhin auf niedrigem Niveau. Entgelterhöhungen konnten trotz der Kostensteigerungen - insbesondere aufgrund der Ökosteuern und der Preissteigerungen durch Erhöhung des Weltmarktpreises für Rohöl - nur ein kleiner Teil der Unternehmen des gewerblichen Verkehrs im vergangenen Jahr durchsetzen. Zahlreiche Unternehmen mußten sogar darum ringen, nicht noch geringere Entgelte für Beförderungsleistungen als noch vor einem Jahr hinnehmen zu müssen. Insbesondere große Auftraggeber der verladenden Wirtschaft sowie große Speditionen üben bei Neuabschlüssen oder Verlängerung von Beförderungsverträgen nach wie vor erheblichen Druck auf das Preisniveau aus. Auch zeichnet sich bei großen Verladern ein Trend ab, Jahreskontrakte öffentlich auszuschreiben.

Darüber hinaus wird der Preisdruck durch die angespannte Wettbewerbssituation innerhalb des Gewerbes verstärkt, indem Unternehmen mit großen Fahrzeugflotten Kraftfahrer aus den sogenannten Billiglohnländern einsetzen. Die Marktbeobachtung des BAG bestätigt auch den Trend, daß noch mehr Auftraggeber als bisher ihr Aufkommen nicht mehr direkt an Transportunternehmer vergeben, sondern die Güterbeförderung über einen Spediteur abwickeln. Ziel dabei ist, durch die Integration ihrer Gütermengen in das Gesamtaufkommen des

Spediteurs weitere Preisvorteile zu erzielen und nur noch einen Vertragspartner zu haben. In der Folge erhöht sich in vielen Fällen der Preisdruck auf die operativen Frachtführer, da sie auf eine unmittelbare Vertragsbeziehung zum Verloader auch unter Qualitätskriterien keinen Einfluß mehr haben.

Bei vorrangig im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen sind die Entgelte gegenüber dem Vorjahr vielfach gesunken. Aufgrund des noch stärkeren Wettbewerbsdrucks durch ausländische Transportunternehmen bestand kaum eine Chance, Entgelterhöhungen durchzusetzen.

In der Region **Berlin - Brandenburg** waren die Transportunternehmen aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung hinsichtlich Auslastung und erzielbarer Entgelte einem stärkeren Marktdruck ausgesetzt als in anderen Teilen Deutschlands. Die krisenhafte Situation der regionalen Bauwirtschaft und die anhaltend komplizierte Lage des Handels als Hauptauftraggeber der Güterkraftverkehrsunternehmen schlugen direkt auf das Transportgewerbe durch. Die hohen regionalen Laderaumkapazitäten sowie der Wettbewerb durch Unternehmen aus z. T. weit entfernten Regionen Deutschlands mit hier stationierten Fuhrparks sind wesentliche Ursachen für den anhaltenden Preisdruck. Ein noch immer ausgeprägtes Lohngefälle zwischen Berlin, dem näheren Umland und weiter entfernten Gebieten Brandenburgs, Sachsen-Anhalts und Sachsens wirken sich auf den regionalen Markt ebenfalls aus, was besonders Berliner Unternehmen nachteilig trifft.

Besonders ausgeprägt waren Aufkommensrückgänge im Segment der Bauverkehre. Zwar wurde auch in Berlin und Brandenburg der Hauptteil der Mengen für die Bauwirtschaft befördert, aber die rückläufige Neubautätigkeit im Hochbau und im Straßenbau führten zu spürbaren Aufkommensrückgängen. Da der Schwerpunkt der Bautätigkeit immer weiter in den Bereich der Sanierung und des Ausbaus rückt, werden auch die Lose für die Zulieferer und Entsorgungsunternehmen kleinteiliger.

Im Sammel- und Verteilerverkehr – besonders in Citybereichen – wird der Trend hin zu kleineren Sendungen bei kurzfristigen Lieferzeiten immer spürbarer. Neben den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen begründet diese Entwicklung immer mehr die Erfordernis für Transportunternehmen, flexibel handeln zu können und möglichst weitere logistische Dienstleistungen in die betriebliche Angebotspalette aufzunehmen.

3.2. Personenverkehr

Auch 1999 waren die Bemühungen der Gewerbevertretungen darauf gerichtet, die die **Bus-touristik** belastenden negativen Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen zu beseitigen und die praktischen Probleme bei der Durchführung von Busreisen im In- und Ausland zu lösen. An erster Stelle ist hier die Ungleichbehandlung des Busses gegenüber dem Verkehrsmittel Flugzeug bei der Mineralöl- und Umsatzsteuer zu nennen.

Trotz leichter Erholungstendenzen in bustouristischen Marktsegmenten wie Ferienzielreisen, Städte- und Studienreisen nimmt die Bustouristik nach wie vor leider nur unterproportional am Wachstum der Gesamttouristik teil, d. h. sie verliert weiter Marktanteile. Dagegen ist das rasante Wachstum der Flugtouristik weiterhin ungebrochen. Diese Entwicklung ist u. a. auf die bereits genannten und vom Gewerbe nachdrücklich beanstandeten einseitigen Steuervorteile des Flugverkehrs zurückzuführen.

Aus diesem Grund wurde auf Initiative des bdo vom Weltverband des Straßenverkehrsgewerbes IRU ein Verfahren zur Beseitigung der Benachteiligung des Busverkehrs bei der Umsatzsteuer eingeleitet, das im Jahr 1999 in eine entscheidende Phase eingetreten ist. Der Vorgang liegt, nachdem es die zuständigen belgischen Instanzen durchlaufen hat, nun dem Europäischen Gerichtshof zur Entscheidung vor.

4. Rechtliche Rahmenbedingungen – Prägung durch Ökosteuern, Gesetze zur Bekämpfung der Scheinselbstständigkeit und der Neuregelung der 630-DM-Beschäftigungsverhältnisse

Zahlreiche Rechtsgebiete erfuhren 1999 Änderungen, die unmittelbar oder mittelbar Auswirkungen auf die Unternehmen des Güter- und Personenverkehrs hatten. Grundsätzlich ist dabei festzustellen, daß die bürokratischen Belastungen für Unternehmer zugenommen haben und Vereinfachungen oder Verbesserungen der Übersichtlichkeit kaum festzustellen sind.

4.1. Güterkraftverkehrsrecht

Zum Jahreswechsel 1998/99 traten auf Grundlage des 1998 novellierten Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) mehrere Rechtsverordnungen in Kraft. Dies waren im einzelnen:

- die Erlaubnisverordnung für den Güterkraftverkehr
- die Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr
- die Verordnung für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Kabotageverkehr und
- die Kostenverordnung für den Güterkraftverkehr.

Bereits Ende 1999 sollte eine geänderte Berufszugangsverordnung wirksam werden. Hintergrund hierfür die Verpflichtung zu Umsetzung europäischer Vorschriften, in diesem Fall der EU-Berufszugangsrichtlinie. Substantiell bedeutet dies für künftige Güterkraftverkehrsunternehmen eine Erhöhung des nachzuweisenden Eigenkapitals. So sind für das erste Fahrzeug mindestens ca. DM 18.000,- und für jedes weitere Fahrzeug ca. DM 10.000,- Eigenkapital nachzuweisen. Auch die Fachkundeprüfung wird geändert und qualitativ anspruchsvoller gestaltet. Allerdings ist die Verordnungsänderung bis zum Jahresende noch nicht in Kraft gesetzt geworden.

4.2. Personenbeförderungsrecht

Von anhaltender Unsicherheit war im Berichtsjahr die rechtliche Situation im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geprägt. Die Auswirkungen des sich in dieser Sparte vollziehenden Wandels - vor allem in den Bereichen Wettbewerb, Unternehmensstruktur, gesetzliche und finanzielle Rahmenbedingungen - führt bei vielen privaten Omnibusunternehmen, die im ÖPNV tätig sind, zu erheblicher Verunsicherung. In Deutschland insgesamt sind als Folge davon in vermehrtem Umfang Unternehmensverkäufe an ausländische Großunternehmen, kommunale oder DB-eigene Betriebe festzustellen. Des Weiteren ist in Deutschland eine deutliche Abnahme der privaten Unternehmen mit eigenen ÖPNV-Linienrechten (ca. 300 Unternehmen in den letzten vier Jahren) und rückläufige Marktanteile bei der Beförderung von ÖPNV-Fahrgästen (Linienverkehr § 42 PBefG) zu verzeichnen. Andererseits ist bundesweit ein deutliches Anwachsen der Anmietverkehre, die im Auftrag kommunaler Verkehrsunternehmen erbracht werden, zu beobachten.

4.3. Arbeits- und Sozialrecht

Das Jahr 1999 begann für die Arbeitgeber im Hinblick auf das Arbeits- und Sozialrecht nicht gerade positiv. Die im Herbst des Vorjahres gewählte Regierung initiierte als erstes ein Gesetzespaket, mit dem die Liberalisierungen der vorhergehenden Legislaturperiode rückgängig gemacht wurden.

Zum einen senkte der Gesetzgeber die Eingangsschwelle, bei der das Kündigungsschutzgesetz zur Anwendung kommt. Lag diese bei bislang 10 Arbeitnehmer, galt seit Januar 1999 wieder die Schwelle von fünf Arbeitnehmern. Zum anderen wurde die Begrenzung der Sozialauswahl, die ein Arbeitgeber bei Ausspruch einer betriebsbedingten Kündigung vornehmen muß, auf drei Kriterien wieder aufgehoben. Danach ist wieder eine umfassende Sozialauswahl zu erstellen.

Eine Änderung erfuhr auch das Gesetz zur Regelung der Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall. Die Höhe der Entgeltfortzahlung ist wieder auf 100 % erhöht worden.

Für große Unruhe sorgten die Neuregelungen zur Scheinselbstständigkeit, eingebettet im „Gesetz zu Korrekturen in der Sozialversicherung und zur Sicherung der Arbeitnehmerrechte“. Mit heißer Nadel gestrickt, wurden durch dieses Werk verwaltungsrechtliche Grundprinzipien wie der Amtsermittlungsgrundsatz kurzerhand durch eine Vermutungsregelung ersetzt. Es wurde ein 4-Punkte-Katalog eingeführt mit der Maßgabe, daß bei Vorliegen von mindestens zwei Kriterien eine abhängige Beschäftigung vermutet wird. Der so qualifizierte Beschäftigte wurde versicherungspflichtig in allen Bereichen der Sozialversicherung. Mit diesen Neuerungen sahen sich z. B. selbstfahrende Unternehmer oder Existenzgründer plötzlich ihres Status' als Selbständiger beraubt. Daneben führte man den „arbeitnehmerähnlichen Selbständigen“ ein, der versicherungspflichtig in der Rentenversicherung wurde.

Zweifellos gehörte das Phänomen der Scheinselbstständigkeit zu den sehr unerfreulichen Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt. Unter Ausnutzung einer Vormachtstellung wird so mancher in die Scheinselbstständigkeit gezwungen. Der angeblich Selbständige trägt dann alle Risiken des Unternehmerdaseins, kommt aber nicht in den Genuß der unternehmerischen Chancen. Zudem führt die Flucht aus der Sozialversicherung zur Aushöhlung der gesellschaftlichen Grundabsicherung abhängig Beschäftigter. Das vom Bundesminister für Arbeit initiierte Gesetz versuchte aber vollendete Tatsachen zu schaffen, ohne dabei die wirtschaftliche Realität zu berücksichtigen. Vielmehr wurde ein Status-Quo ohne Rücksicht auf Verluste geschaffen. Daß es bereits seit Jahren eine gefestigte Rechtsprechung gibt, die einem umfangreichen und differenzierten Kriterienkatalog entwickelt hat, wonach von Einzelfall zu Einzelfall entschieden wird, spielte offensichtlich keine Rolle.

Das unter Experten heftig umstrittene Vorhaben erhielt auch die entsprechende Reaktion in der Öffentlichkeit. Es gab wohl in den vergangenen Jahren kaum ein Gesetz, daß für einen in der Gesellschaft derartig verbreiteten Aufruhr sorgte und in den Medien lange Zeit eines der wichtigsten Themen blieb. Die Verbände liefen Sturm, führten viele Gespräche auf höch-

ster Ebene und intervenierten, wo es ging. Lange Zeit schien es so, als wollte sich die Regierung davon nicht beeindrucken lassen.

Erste Erleichterung brachte ein eher moderat gehaltenes Rundschreiben der Sozialversicherungsträger, das im Juni veröffentlicht wurde. Es enthielt z. B. die Klarstellung, daß die Erlaubnis eines Frachtführers nach Güterkraftverkehrsgesetz grundsätzlich ein Indiz - bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen - für selbständige Tätigkeit ist. Dieser Passus ging auf Anregung des Spitzenverbandes im Güterkraftverkehr zurück.

Letztlich konnte sich die Regierung dem Druck der Betroffenen nicht mehr verschließen und berief eine Expertenkommission zur Ausarbeitung von Änderungsvorschlägen. Auch deren Ergebnisse wurden von einer heftigen öffentlichen Diskussion begleitet. Schließlich mündete das Ganze aber in einem vom Bundestag verabschiedeten „Gesetz zur Förderung der Selbständigkeit“.

Mit Wirkung zum 01.01.2000 gilt, verkürzt ausgedrückt, eine Vermutungsregelung für abhängige Beschäftigung anhand eines erweiterten Kriterienkatalogs dann, wenn ein Beteiligter seine Mitwirkungspflichten gegenüber dem jeweiligen Sozialversicherungsträger verletzt. Zudem wurde ein Anfrageverfahren zur Feststellung des entsprechenden Status bei der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte eingeführt. Auch die Befreiungsmöglichkeiten von der Rentenversicherung derjenigen Selbständigen, die versicherungspflichtig sind, wurden erweitert.

Die nächste Beschränkung erfuhren Arbeitgeber mit dem „Gesetz zur Neuregelung der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse“. Damit wurden die sogenannten 630 DM-Kräfte de facto abgeschafft. Die bisherigen Modalitäten solcher Beschäftigungsverhältnisse wurde völlig abgewandelt. Die Versicherungsfreiheit ist durch eine pauschale Versicherung zur Renten- und Krankenversicherung ersetzt worden. Einkünfte aus mehreren geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen oder aus einer geringfügigen Beschäftigung und einer möglichen sozialversicherungspflichtigen Hauptbeschäftigung sind zusammenzurechnen, so daß dann weitgehend Versicherungspflicht eintritt. Steuerfrei sind solche Beschäftigungen nur dann, wenn der Arbeitnehmer keine weiteren positiven steuerpflichtigen Einkünfte bezieht. Somit können im Zweifelsfall nur noch Studenten, Schüler, Hausfrauen und ggf. Rentner von der erleichterten Beschäftigungsmöglichkeit profitieren.

Zahlreiche Wirtschaftszweige traf die Neuordnung sicherlich weitaus härter als das Güter- und Personenbeförderungsgewerbe. Dennoch wurden die Gestaltungsmöglichkeiten von

Arbeitsverhältnissen für Unternehmer eingeschränkt bzw. zu teuer gemacht. Bedenkt man, daß nach Meinung zahlreicher Experten gerade die geringe Flexibilität des deutschen Arbeitsrechts maßgeblich zur hohen Arbeitslosigkeit beiträgt, sind die Entwicklungen nur schwer nachzuvollziehen. Die Proteste waren zwar auch in diesem Fall nicht minder heftig als bei dem Gesetz zur Scheinselbständigkeit, jedoch erklärte sich die Regierung nicht bereit, nachzubessern.

Im Bereich der Arbeitssicherheit trat am 01.10.1999 die nächste Betreuungsstufe ein: Unternehmen mit 11 bis 20 Arbeitnehmern sind nach den VBG 122 und 123 verpflichtet, sich betriebsmedizinisch und sicherheitstechnisch betreuen zu lassen.

4.4. Steuerrecht

Die von der neuen Regierung bereits Ende 1998 angekündigte Steuerreform fand nur partielle Umsetzung. Die maßgeblichen Forderungen – auch aus dem Regierungslager – nach Entlastung des Mittelstandes wurden nicht wirksam.

Gerade der drohende Kollaps des staatlichen Rentenversicherungssystems war aber Anlaß, neue Finanzierungsquellen zu erschließen. Unter dem Schlagwort „Ökologische Steuerreform“ war es das erklärte Ziel, Arbeit zu verbilligen und den Energieverbrauch zu verteuern. Daß es sich dabei tatsächlich um ökologisch motivierte Entscheidungen handelte, glaubte von Anfang an kaum jemand. Nahrung erhielten alle Zweifel, als die Ausnahmeregelungen bekannt wurden. Besonders energieintensive Branchen des produzierenden Gewerbes erfuhren Erleichterungen von der Ökosteuer. Daß auch das Verkehrsgewerbe eine energieintensive Branche ist, war und ist nicht gern gehört. Die einzige Entlastung im Verkehrsgewerbe erfahren Busunternehmen für Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr: sie unterliegen ab der zweiten Stufe der Ökosteuer nur 50 % der Erhöhung der Mineralölsteuer. Hierzu trug insbesondere das Engagement des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen bei.

Angesichts der nachteiligen Wirkungen der Ökosteuer auf das Transportgewerbe – insbesondere im Wettbewerb der Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr – und der Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes sowie einiger steuerrechtlicher Grundprinzipien wurde vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) ein Gutachten in Auftrag gegeben, das diese Ansichten der Gewerbevertretungen bestätigte. Auf Grundlage dieses Gutachtens wurde durch einige Transportunternehmen mit Unterstützung des BGL eine Verfassungsklage vorbereitet, die Anfang 2000 beim Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe

eingereicht wurde. Von verschiedener Seite werden der Verfassungsbeschwerde gute Chancen eingeräumt, wobei allerdings mit einer für derartige Verfahren üblichen Dauer gerechnet werden muß.

4.5. Straßenverkehrs-, Gefahrgut- und Umweltrecht

Die wesentlichste Änderung im Straßenverkehrsrecht erfuhr das Fahrerlaubnisrecht durch Inkrafttreten der **Fahrerlaubnisverordnung (FeV)** zum 01.01.1999. Unübersichtliche Bestandsschutzregelungen und Übergangsbestimmungen machten es selbst Experten schwer, zeitgerecht die Betroffenen über für sie wichtige Einzelheiten der FeV zu informieren. Auf Unverständnis stieß weithin der eingeschränkte Bestandsschutz für Altinhaber von LKW-Führerscheinen, die sich ab Vollendung des 50. Lebensjahres regelmäßigen Untersuchungen unterziehen und die Neuerteilung der Fahrerlaubnis beantragen müssen, wenn sie ihrer bisherigen Berechtigungen nicht verlustig gehen wollen.

Zum 01.12.1999 traten die Bestimmungen zur **Sicherheitsprüfung (SP)** an die Stelle der bisherigen Zwischen- und Bremsensonderuntersuchungen. Je nach Alter der Fahrzeuge ist die SP durchzuführen bei

- Omnibussen mit mehr als 8 Fahrgastplätzen
- Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und
- Anhängern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 t und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h.

Geändert wurden auch Bestimmungen zum Fristablauf von Prüfplaketten zur Hauptuntersuchung.

Für Güterbeförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Polen und Deutschland wurde ab Januar 1999 eine Erleichterung im Hinblick auf Ausnahmegenehmigungen vom **Sonn- und Feiertagsfahrverbot des § 30 Abs. 3 und 4 StVO** in Kraft gesetzt, derzufolge an Sonn- und Feiertagen aus Polen einfahrende LKW über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht bis zu einem in Berlin oder Brandenburg befindlichen Halteplatz fahren dürfen, ohne daß es einer Einzelausnahmegenehmigung bedarf. Die vom Gewerbe seit langem geforderte Liberalisierung der Verbotsbestimmungen bei regionalen Feiertagen einzelner Bundesländer stieß hingegen auch 1999 auf Ablehnung. Im Gegensatz zu Brandenburg, das am Reforma-

tionstag zumindest die Autobahnen vom Fahrverbot freistellt, halten besonders die süddeutschen Bundesländer starr an den Fahrverboten fest.

Zahlreiche Änderungen erfuhr wieder das Gefahrgutrecht, u. a. mit der rückwirkend zum 01.01.1999 in Kraft gesetzten **Gefahrgut-Ausnahmereverordnung (GGAV)** und den **Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße RS 002**. Erhalten blieb – trotz Kritik der Europäischen Union – 1999 noch die Möglichkeit für bereits vor dem 01.01.1999 tätige Gefahrgutbeauftragte, den EU-Schulungsnachweis auch ohne Prüfung zu erhalten. Allerdings gilt dieser Schulungsnachweis nur für die Dauer von drei Jahren, wohingegen der Nachweis mit Prüfung eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren hat.

Für die Unternehmen aus dem Bereich Bau- und Gewerbeabfallentsorgung waren die zum 01.01.1999 in Kraft getretenen Bestimmungen zur **Nachweisführung bei der Entsorgung von überwachungsbedürftigen Abfällen zur Verwertung** bedeutsam, die zu erheblichen bürokratischen Belastungen führten. Insbesondere die Nachweisführung bei der Verwertung mineralischer Bauabfälle wie Beton, Ziegel und Straßenaufbruch stieß weitgehend auf Unverständnis. Bis zum 01.01.1999 mußten überdies alle Transportgenehmigungen nach § 49 KrW-/AbfG, die noch auf Basis der alten LAGA-Abfallschlüsselnummern erteilt worden waren, auf die Abfall-Schlüsselnummern des **Europäischen Abfallkatalogs (EAK)** umgestellt sein. Anderenfalls verloren die Genehmigungen ihre Gültigkeit.

Anhaltend lebhaft verlief im Berichtsjahr die Fachdiskussion um Abfallverwertung und Abfallbeseitigung. Dies galt besonders für vermischte Abfälle. Auch das „**Konsenspapier**“ der **Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) über die Verwertung und Beseitigung von Abfällen** konnte eben diesen angestrebten Konsens nicht herbeiführen. Zu stark differierten die Auffassungen der Bundesländer untereinander sowie zur Auffassung des Bundesumweltministeriums. Im Ergebnis der bislang fruchtlosen Bemühungen sollte bereits 1998 an einer Verordnung gearbeitet werden, die bestimmt, welche Abfälle zur Verwertung und welche solche zur Beseitigung sind. Kurze Zeit nach Bekanntwerden wurde diese Absicht allerdings dementiert.

Nun hatte sich das Gewerbe zwischenzeitlich an allerhand Verwirrendes in der Gesetzgebung gewöhnt, so daß die Mitte 1999 bekannt gewordene Nachricht niemanden überraschte: auf Referateebene hat das Bundesumweltministerium eine Verwaltungsvorschrift zur Abgrenzung von Verwertung und Beseitigung fertiggestellt. Diese sollte im Herbst 1999 an die beteiligten Kreise gehen und das o. g. LAGA-„Konsenspapier“ ablösen. Zur weiteren Konkretisierung war die Erarbeitung einer „Pilotverordnung“ über die **Anforderungen an die Ver-**

wertung von Holzabfällen vorgesehen, nach deren Vorlage weitere Verordnungen für andere Abfälle folgen sollen. Doch auch der Entwurf der Musterverwaltungsvorschrift ist – nachdem er von den Bundesländern rundweg abgelehnt wurde – wieder in der Schublade verschwunden.

Angesichts dieser Entwicklung verwundert es nicht, daß immer wieder die Gerichte angerufen werden, wenn es um die Einstufung von Abfallgemischen und - daraus resultierend - um Überlassungspflichten an öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger geht.

Verschiedene Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichte haben inzwischen in zahlreichen Verfahren in dieser Angelegenheit geurteilt und sind dabei z. T. zu höchst unterschiedlichen Auffassungen gekommen. Die Rechtssicherheit wurde bundesweit letztlich auch 1999 nicht gefestigt.

5. Gewerbepolitische Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung an der Schwelle zum neuen Jahrtausend

5.1. Politische Rahmenbedingungen in der Region

Nach den Wahlen in Berlin und Brandenburg werden beide Bundesländer seit Ende 1999 von großen Koalitionen regiert. Bislang parteipolitisch geprägte Differenzen zwischen beiden Ländern werden nun weniger, eine Verständigung einfacher. Auch der wieder in die Diskussion zurückgekehrte neuerliche Versuch einer Länderfusion macht deutlich, daß gemeinsam Anstrengungen zur Entwicklung einer wirtschaftlich und politisch erfolgreichen Region Berlin - Brandenburg unternommen werden sollen. Allerdings müssen beide Länder gegenwärtig und in den nächsten Jahren mit erheblichen Haushaltsproblemen ringen, die in den verschiedensten Bereichen Einschnitte zur Folge haben werden.

Während beim Straßenbau, in der Verkehrsplanung oder der Abfallgesetzgebung noch Handlungsspielraum für die Länder besteht, ist dieser in vielen anderen Bereichen durch Vorgaben der Europäischen Union und des Bundes deutlich eingeschränkt.

Zahlreiche Gespräche mit Senatoren, Staatssekretären, Abgeordneten und Mitarbeitern der verschiedensten Verwaltungen und Institutionen wurden genutzt, Positionen und Probleme des Gewerbes zu vermitteln sowie politische Forderungen und Erwartungen zu artikulieren. Dazu zählte auch die Forderung nach Einflußnahme auf Entscheidungen in Gremien des Bundes, die nicht in erster Linie Ansprechpartner von Landesorganisationen sind.

5.2. Straßenbau und Autobahngebühr

Berlin und Brandenburg werden in den nächsten Jahren erhebliche Anstrengungen zur Haushaltskonsolidierung unternehmen müssen. Dies darf aber nicht dazu führen, die Lebensadern zu schwächen, d. h. die Verkehrsinfrastruktur zu vernachlässigen. Insbesondere Berlin leidet inzwischen unter z. T. katastrophalen Straßenqualitäten.

Verhängnisvoll wirkt sich hier aus, daß eine Zweckbindung der den Bezirken für Straßenunterhaltung zur Verfügung stehenden Mittel vom Senat nicht mehr vorgeschrieben ist. Somit wird ein Teil der für die Ausbesserung von Straßenschäden dringend benötigten Mittel in andere Bereiche geleitet.

Vor derartigen Entscheidungen kann nicht laut genug gewarnt werden: wer meint, hier zu sparen, zahlt später das Dreifache. Daß dann die erforderlichen Baumaßnahmen länger dauern und großflächiger ausfallen müssen, liegt auf der Hand. Folge ist in diesen Fällen, daß auch der fließende Verkehr behindert wird, was ebenfalls nicht im Sinne leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur ist.

Seit 1995 ringt die Innung um eine **Freistellung der Berliner Stadtautobahn von der Benutzungsgebührenpflicht**. Im Zusammenhang mit der vom damaligen Bundesverkehrsminister Franz Müntefering im vergangenen Jahr wieder in die Diskussion gebrachte streckenbezogene Autobahngebühr wiederholte die Innung ihre Forderung, der Besonderheit der Stadtautobahn Rechnung zu tragen. Obwohl seitens des Bundesverkehrsministers auch in diesem Fall eine Absage erteilt wurde, sind die Bemühungen der Innung weiterhin auf die Freistellung von der Gebührenpflicht gerichtet. Politische Gespräche mit Bundes- und Europapolitikern im vergangenen Jahr standen mehrfach im Zeichen dieser Thematik.

5.3. Straßenverkehr unter der Prämisse von leistungsfähiger Infrastruktur und Umweltverträglichkeit

Die Erhaltung und Ergänzung einer leistungsfähigen Infrastruktur in der gesamten Region ist unverzichtbare Voraussetzung einer langfristig erfolgreichen Wirtschaftsentwicklung in Berlin und Brandenburg. Besondere Bedeutung kommt dabei einerseits den **überregionalen Verkehrsachsen**, andererseits den **innerstädtischen Straßenverbindungen** zu, ohne die qualitativ hochwertige Ver- und Entsorgung nicht möglich ist. Die Beendigung der Baumaßnahmen zur Erweiterung der A 2 auf drei Fahrspuren je Fahrtrichtung zwischen Autobahndreieck Werder und Hannover zum Jahresende 1999 ebenso wie der zügige Fortgang der Baumaßnahmen am Berliner Ring, der A 13 Berlin - Dresden sowie der A 115 erleichtern spürbar den Verkehrsfluß in der Region. 1999 wurde zudem der Planfeststellungsbeschluß für den Neubau der Teltowkanal-Autobahn A 113 in Berlin gefaßt und der erste Spatenstich für den Neubau vollzogen.

Aus Sicht der Innung ist es zudem erforderlich, die Anbindung des Potsdamer Platzes durch die Verbindung zum Autobahnkreuz Schöneberg zu verbessern und auf eine oberirdische Straßenbahn in der Leipziger Straße im Interesse eines leistungsfähigen Innenstadtverkehrs im zentralen Bereich zu verzichten. Die Vorstellungen der Innung zu leistungsfähigem innerstädtischen Güterverkehr wurden unter anderem in einem Expertenforum im Oktober 1999 erläutert.

Kritik übte die Innung an Teilen des im vergangenen Jahr beschlossenen „**Planwerks Innenstadt**“. Dort ist mit dem langfristigen Ziel der Veränderung der Stadtgestaltung die Beseitigung mehrerer leistungsfähiger Straßentunnel vorgesehen, was Beeinträchtigungen der Leistungskraft der Verkehrsinfrastruktur befürchten läßt. Auch die Planungen zur Umgestaltung der Leipziger Straße und zur Funktion der Französischen Straße in Berlin-Mitte stießen auf Ablehnung.

Die Erhaltung leistungsfähiger Straßenverbindungen gerade in der Mitte der Bundeshauptstadt muß zu den vordringlichen Aufgaben der Stadtentwicklung in den nächste Jahren gehören.

Heftig diskutiert wurden 1999 Maßnahmen zur Umsetzung des 1994 beschlossenen **Stufenkonzeptes zur Immissionsentlastung in der Berliner Innenstadt**. Ursprünglich sollten nicht schadstoffgeminderte PKW bereits zum 01.07.1998, LKW und Busse bis 3,5 t zul. GG

zum 01.01.1999 und LKW und Busse über 3,5 t zul. GG zum 01.01.2000 einem Einfahrtsverbot in die Berliner Innenstadt unterliegen.

Bereits 1998 hatten Umfragen der Innung, der IHK und der Handwerkskammer zum Ergebnis, daß die Unternehmen – entgegen allen Prognosen aus der Mitte der 90er Jahre – ihre Fuhrparks nicht in ausreichendem Maße auf schadstoffgeminderte LKW umrüsten konnten. Eine konsequente Umsetzung des Konzeptes hätte existenzgefährdende Folgen für viele Transportunternehmen, so daß die Innung gegenüber den politischen Verantwortungsträgern eine Anpassung des Konzeptes an die veränderten wirtschaftlichen, aber auch umweltrechtlichen Rahmenbedingungen forderte. Nachweislich waren die Dieselrußbelastungen in den vergangenen Jahren rückläufig und überschritten nur noch in sehr wenigen Straßen die gesetzlichen Grenzwerte.

Von der Innung, der IHK und der Handwerkskammer geprüfte Alternativen, die Rußbelastung älterer Fahrzeuge mittels Dieselrußfilter zu mildern, erwiesen sich darüber hinaus als wenig praktikabel. Hohe Einbau- und Unterhaltskosten sowie ein eingeschränktes Angebot solcher Systeme bedingen eine betriebswirtschaftlich unverhältnismäßige Belastung für Anwender im Transportgewerbe.

Zudem waren in einem Rechtsgutachten auch Zweifel an der rechtlichen Umsetzbarkeit des Konzeptes aufgeworfen worden. Das straßenverkehrsrechtliche Instrumentarium bietet demnach keine ausreichende Grundlage, ein Fahrverbotsgebiet in der beabsichtigten Größe zu definieren.

Aus diesen Gründen wurden Fahrverbote für den Innenstadtbereich nicht wirksam. Die Innung wird allerdings darauf achten, daß vorgesehene behördliche Einflußnahme auf den Wirtschaftsverkehr auch künftig in angemessenem Verhältnis zu den wirtschaftlichen Bedingungen der Transportunternehmen und zur Funktion des Gewerbes für die Ver- und Entsorgung der Stadt stehen.

Beispielgebend hierfür ist die Begleitung des **Modellprojektes Verkehrslärmschutz**, das im vergangenen Jahr konzipiert und begonnen wurde. Mittels Vorher- und Nachheruntersuchungen sollte die Wirksamkeit verschiedener verkehrsbeeinflussender Maßnahmen zur Lärminderung beurteilt werden. Auf elf Straßenabschnitten in verschiedenen Stadtbezirken Berlins wurden Geschwindigkeitsbegrenzungen für PKW und LKW, Umleitungsempfehlungen und Durchfahrtsverbote für nicht lärmgeminderte LKW in der Zeit zwischen 22.00 und

06.00 Uhr erprobt. Das Modellprojekt wurde allerdings im Berichtsjahr nicht mehr abgeschlossen.

5.4. Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes und Einrichtung eingeschränkter Halteverbote – höhere Belastungen für die Transportunternehmen

Ende des Jahres 1998 wurden in Berlin geänderte Bestimmungen zur **Sondernutzung von öffentlichem Straßenland** wirksam. Betroffen von diesen Regelungen waren auch die im Auftrag der Bauwirtschaft tätigen Transportunternehmen und Containerdienste. So sahen die Ausführungsvorschriften zur Sondernutzung zunächst vor, daß Container ohne Erlaubnis des zuständigen Tiefbauamtes in öffentlichem Straßenland nicht mehr abgestellt werden dürfen.

Massive Intervention der Innung und der Verbände der Bauwirtschaft führte dazu, daß Anfang 1999 unbürokratisch eine Erleichterung durch die zuständige Senatsverwaltung in Kraft gesetzt wurde. Danach ist es auch weiterhin gestattet, Container bis zu 10 qm Grundfläche für die Dauer von bis zu zehn Tagen erlaubnisfrei im öffentlichen Straßenland aufzustellen. Die Bemühungen der Innung wurden darauf ausgerichtet, Containergestellungen grundsätzlich von den Ausführungsvorschriften zur Sondernutzung auszunehmen. Entsprechende Gespräche mit der Bauverwaltung hierzu wurden bereits geführt, allerdings sind die Vorbereitungen zum Erlaß der entsprechenden rechtlichen Änderungen 1999 nicht abgeschlossen worden.

Für erhebliche Diskussionen sorgten Änderungen im Verfahren bei der **Einrichtung von Halteverbotszonen von kurzer Dauer**. Die Straßenverkehrsbehörde änderte das Verfahren, auf das in erster Linie Umzugsunternehmen und Bautransporteure angewiesen sind, so daß die Berechtigung zur Aufstellung der Halteverbotsschilder erst nach erfolgter Konkretisierung der Stellorte wirksam wurde. Dazu wurde ein Verkehrszeichenplan verlangt, in dem die genauen Schilderstandorte einzuzeichnen sind.

Nach mehreren Gesprächen der Innung und anderer betroffener Branchenvertretungen mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei gelang es, eine zeitliche Straffung des Verfahrens zu erzielen. Darüber hinaus wurde auch die Möglichkeit geschaffen, statt mittels Zeichnungen die Schilderstandorte auch verbal zu bezeichnen.

Gleichwohl müssen die Unternehmen nunmehr höhere Belastungen in Kauf nehmen, da der Schilderstellort einmal mehr angefahren werden muß als in der Vergangenheit.

5.5. Citylogistik und Innenstadtbelieferung

Fortsetzung fanden 1999 die **Plattformen Wirtschaftsverkehr**, in denen die Innung mitwirkte. Dabei wurde die Plattform Wirtschaftsverkehr Schloßstraße, Rheinstraße, Hauptstraße (Berlin-Schöneberg) abgeschlossen. Ergebnisse der Plattform sind ein verbessertes Parkraumangebot, eine bessere Verkehrsorganisation in der Hauptstraße und die Festlegung geeigneter Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr. Die Entwicklung einer Plattform Wirtschaftsverkehr in Berlin-Spandau wurde begonnen, die erste Zusammenkunft fand aber erst im Folgejahr statt.

Nur mit Einschränkungen haben sich bislang die erhofften Effekte der **Güterverkehrszentren (GVZ)** eingestellt. Während sich bereits zahlreiche Transport- und Speditionsunternehmen in den drei GVZ im Berlin-nahen Umland angesiedelt haben, ist der Nutzung des kombinierten Verkehrs der Durchbruch nicht gelungen. Mangelnde Flexibilität und ebenso fehlende preisliche Attraktivität der Bahn haben dazu geführt, daß das Kombiterminal im GVZ Großbeeren 1999 seinen Betrieb faktisch einstellte. Bahnumschlag für die Belieferung des Stadtgebiets von Berlin fand somit lediglich auf Anlagen innerhalb der Stadt statt.

5.6. Entsorgungsverkehre

Nach mehreren Anläufen in den Vorjahren einigte sich die Große Koalition in Berlin Mitte des vergangenen Jahres auf ein neues **Landesabfallgesetz (LAbfG)**. Wie schon in den ersten Diskussionen um ein neues LAbfG nach Inkrafttreten des KrW-/AbfG 1996 haben unmittelbar vor Verabschiedung des neuen Gesetzes verschiedene Institutionen – darunter die Innung und die von ihr betreute Entsorgungsgemeinschaft Abfall Berlin - Brandenburg e. V. (ESA) – ihre Sorge um die im Gesetz wiederum festgeschriebene Sonderstellung der BSR in der Hausmüllentsorgung zum Ausdruck gebracht. Zum einen wurden hier Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit mit europäischem Recht, zum anderen wettbewerbsrechtliche Vorbehalte geäußert.

Begrüßenswert ist die grundsätzliche Freistellung der **Bauabfallentsorgung** von Reglementierungen im Gesetz. Dies bewertet die Innung als wesentliche Voraussetzung, die über viele Jahre entstandene Marktstruktur mit kleinen und mittelständischen Unternehmen zu erhalten. Weitere Maßnahmen zur Stärkung der Entsorgungssicherheit in diesem Bereich können von der zuständigen Verwaltung getroffen werden.

Dabei besteht noch immer Handlungsbedarf in Berlin und Brandenburg, wie mehrere Umweltskandale auch 1999 deutlich machten. Ein in Brandenburg von den Ministerien für Umwelt, Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr veröffentlichter gemeinsamer Runderlaß, wonach Betreiber baurechtlich genehmigter Abfalllager Sicherheitsleistungen in Höhe der voraussichtlichen Entsorgungskosten der gelagerten Abfälle erbringen müssen, wurde leider nicht im erhofften Maße umgesetzt. Stattdessen erarbeitete das Umweltministerium den Entwurf einer Bundesratsinitiative zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 4. Bundesimmissionsschutzverordnung. Im Rahmen einer Anhörung im Dezember 1999 lehnten die einbezogenen Organisationen der Wirtschaft die Initiative mit dem vorgestellten Inhalt ab. Statt dessen forderte die Wirtschaft energischeren Vollzug bestehender Rechtsvorschriften, um unrechtmäßigen und z. T. kriminellen Entsorgungspraktiken zu begegnen.

Zudem wurden die Forderungen nach höherer Akzeptanz zertifizierter Entsorgungsfachbetriebe verstärkt. Noch immer beklagen die Mitglieder der von der Innung betreuten Entsorgungsgemeinschaft, der zum Jahresende 1999 28 zertifizierte Entsorgungsfachbetriebe angehörten, die geringe Würdigung ihres Bemühens um transparente Entsorgungswege. Demgegenüber verzeichnen gerade diese Unternehmen gegenüber nicht zertifizierten Wettbewerbern eine intensive behördliche Kontrolle. Wünschenswert ist eine stärkere behördliche Überwachung nicht zertifizierter Wettbewerber.

5.7. Omnibus- und Mietwagenverkehr

Trotz harten Wettbewerbs im Reiseverkehr begann sich die Situation im **Omnibusgelegenheitsverkehr** im vergangenen Jahr zu entspannen. Die gestiegene Attraktivität Berlins mit vielen überregionalen Veranstaltungen wurde in zunehmenden Anmietverkehren spürbar. Wenngleich die Entgelte noch nicht zufriedenstellend ausfallen, nahm die Auslastung im Stadtverkehr zu. Demgegenüber führte die finanzielle Situation des Landes Berlin zu erheblichen Rückgängen bei Schüler- und Seniorenfahrten. Nicht allen Betrieben gelang es, Aufkommensverluste in diesem Segment an anderer Stelle zu kompensieren. Negativ wirkte sich auch weiterhin der Wettbewerb durch kommunale Unternehmen aus dem Nachbarland Brandenburg aus, die durch GVFG-Förderungen Kostenvorteile erzielen, die sie auch im Gelegenheitsverkehr nutzen. Entsprechende Interventionen der Innung und der Berliner Politik haben bislang leider nicht das gewünschte Ergebnis gehabt.

Unbefriedigend verlief auch die Entwicklung in den Auftragsverhältnissen privater Busunternehmen im **Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)** für die BVG. Rechtliche Unsicherheiten im Hinblick auf die (Wieder-)Erteilung von Liniengenehmigungen ebenso wie bezüg-

lich der Beurteilungsergebnisse zum Status der Zuwendungen für die BVG im Rahmen des „Hauptstadtvertrages“, der im vergangenen Jahr nochmals für die Dauer von acht Jahren zwischen dem Land Berlin und der BVG geschlossen wurde, führten zu Situationen, die den privaten Unternehmen nahezu keine Planungssicherheit gewähren. Eine bereits europaweit veröffentlichte Ausschreibung zur Bedienung von 24 Linien wurde von der BVG zurückgezogen, erste Verträge mit Privatunternehmen wurden gekündigt. Mehrere Gespräche mit Vorstandsmitgliedern der BVG Ende 1999 und Anfang 2000 haben zu keiner Entspannung der Situation geführt. Letztendlich dürfte die Entwicklung der allgemeinen Rechtslage im ÖPNV für die weitere Einbindung privater Busunternehmen in den Berliner Nahverkehr entscheidend sein.

Neu geordnet wurde das Verfahren zum Nachweis der **Ortskunde für Miet- und Krankenkraftwagenfahrer** im vergangenen Jahr. Während die Durchführung der Ortskundeprüfungen auch für Miet- und Krankenkraftwagenfahrer den Taxiverbänden übertragen wurde, erhielt die Innung von der zuständigen Senatsverwaltung die Berechtigung, Ortskundebescheinigungen auszustellen. Diese erhalten Omnibusfahrer, Angehörige der Berliner Feuerwehr und unter bestimmten Voraussetzungen Mitarbeiter privater Krankentransportunternehmen, wenn sie mindestens drei Jahre in Busunternehmen im touristischen Bereich, bei der Feuerwehr oder in Unternehmen des Krankentransportgewerbes ihre Ortskunde in ausreichendem Umfang unter Beweis gestellt haben. Vorzulegen ist eine Arbeitgeberbescheinigung, aus der die Erfüllung dieser Voraussetzungen ersichtlich ist.

Die Innung hatte auf diese Regelung hingewirkt, da seitens der Busunternehmer immer wieder beklagt wurde, dass Busfahrer – die keines Ortskundenachweises bedürfen – nicht ohne weiteres auf Mietwagen eingesetzt werden durften.

Bereits im vergangenen Jahr hatte die Innung eine große Zahl dieser Bescheinigungen ausgestellt und ihren Mitgliedern im Personenverkehr zu höherer Flexibilität bei der Mitarbeiterdisposition verholfen.

5.8. Fachgruppenarbeit und Mitgliederbetreuung

Hohen Stellenwert in der Mitgliederbetreuung genießt weiterhin die Vermittlung von Informationen. Der **Rundschreibendienst** und die Mitgliederzeitschrift **NordVerkehr** bilden dabei die Basis. Erweitert wurde der Informationsdienst um den **fgi-rundbrief**, einen Newsletter, der im Durchschnitt einmal wöchentlich per e-Mail versandt wird.

Auch die **Jahresmitgliederversammlung** im April 1999 wurde genutzt, um zu informieren; hier jedoch in erster Linie über die Arbeit der Innung. Bilanz zu ziehen und die politischen Rahmenbedingungen zu analysieren, unter denen Güter- und Personenverkehrsunternehmer in der Region ihre Dienstleistungen erbringen, waren Anliegen von Vorstand und Geschäftsführung. Im Mittelpunkt des zweiten Teils der Versammlung standen verkehrs- und umweltpolitische Themen Berlins. Abgeordnete von vier Parteien stritten in einer Podiumsdiskussion über Stufenkonzept, wirtschaftliche Situation und andere Bereiche. Auch zahlreiche Unternehmer hielten mit ihrer Meinung nicht hinter dem Berg und gestalteten die Diskussion aktiv mit.

Bereits am Anfang des Jahres, im Januar, traf sich die Fachgruppe **Verteilerverkehr**. Hauptthemen in Information und Diskussion waren das Stufenkonzept zur Immissionsentlastung und die Neuregelungen zur Bekämpfung der Scheinselbständigkeit und zu den 630-DM-Arbeitsverhältnissen.

Für alle Fachgruppen im Güterverkehr fand im September eine **Informationsveranstaltung zur Telematik und zu telematischen Anwendungen** statt. Dabei wurde sowohl das auf Internetbasis arbeitende Logistische Informationssystem LIS, an dessen Erprobung mehrere Innungsbetriebe mitgewirkt haben, vorgestellt, als auch die Funktion der in Aufbau befindlichen Verkehrsmanagementzentrale Berlin erläutert.

Neuregelungen im Gefahrgutrecht standen im Mittelpunkt einer weiteren Informationsveranstaltung, die im Dezember gemeinsam mit der TÜV-Akademie durchgeführt wurde. Erfahrene Referenten erläuterten die ab 01.01.2000 neu in Kraft tretenden Bestimmungen zur Bestellung von Gefahrgutbeauftragten und informierten über Ladungssicherung und andere Themen des Gefahrguttransports.

Dreimal traf sich 1999 die wieder aktivierte Fachgruppe **Junioren und junge Unternehmer**. Eine Veranstaltung war Themen des Arbeitsrechts, eine weitere dem Thema Internet gewidmet. Zur dritten Zusammenkunft, verbunden mit einer Besichtigung des Reichstags, war auch die Fachgruppe Junioren des Hamburger Schwesterverbandes eingeladen – nach Einschätzung aller Beteiligten ein Treffen, dem weitere folgen sollten.

Erweitert wurden die Serviceleistungen der Wirtschaftsorganisation der Innung, der GEDEGE Genossenschaft für das Verkehrsgewerbe. Über Rahmenverträge mit zwei Anbietern von **Tankkreditkarten** ermöglichte sie den Innungsbetrieben Preisnachlässe beim Bezug von Dieselmotorkraftstoff, was angesichts der Preisentwicklung bei Kraftstoffen gerade von kleineren

Unternehmen gern in Anspruch genommen wurde. Auch die für Unternehmen mit 11 - 20 Mitarbeitern seit 01.10.1999 obligatorische **arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung** nach den Vorschriften der Berufsgenossenschaft kann über die GEDEGE abgewickelt werden. Hier wurde ebenfalls ein Rahmenvertrag mit entsprechenden Anbietern geschlossen.

5.9. Öffentlichkeitsarbeit

Mit der Entwicklung eines eigenen **Internetauftritts** erweiterte die Innung ihre Medienpräsenz Anfang 1999. Journalisten und anderen Interessierten stehen nun jederzeit Recherchemöglichkeiten im Zusammenhang mit der gewerbepolitischen Tätigkeit der Innung zur Verfügung. Pressemitteilungen und die Veröffentlichungen im Berlin-Teil der Mitgliederzeitschrift NordVerkehr sind über Internet abrufbar. Das Internet auch zur Mitgliederbetreuung zu nutzen, ist Vorhaben für das Folgejahr.

Wie bereits in den Vorjahren unterstützte die Innung auch 1999 die **Verkehrssicherheitsarbeit**. Der Schwerpunkt lag wieder in der Begleitung der **Aktion „Toter Winkel“** im Frühjahr durch 36 Mitgliedsunternehmen der Innung. In allen Berliner Stadtbezirken wurden die Schüler der sechsten Klassen mit den Tücken des toten Winkels an LKW und Omnibussen und mit Möglichkeiten umsichtigen Verhaltens als Radfahrer oder Fußgänger vertraut gemacht. Am konkreten Beispiel – LKW und Bussen – konnten sich die Schüler selbst von den Sichtmöglichkeiten des Fahrers überzeugen und lernten die Gefahren durch den toten Winkel besser verstehen.

Die Innung und einige Mitgliedsbetriebe unterstützten im Dezember eine Verkehrssicherheitsaktion des Radiosenders Berliner Rundfunk 91,4 und des Fahrzeugherstellers Iveco an verschiedenen Berliner Schulen, bei der u. a. ebenfalls über den toten Winkel an Fahrzeugen informiert wurde.

Die **Medienarbeit** der Innung – Pressemeldungen, Interviews für Tageszeitungen, Beiträge für Fachzeitschriften – konzentrierte sich im vergangenen Jahr überwiegend auf die Themen Ökosteuern, Bekämpfung der Scheinselbstständigkeit, Stufenkonzept zur Immissionsentlastung und Einbindung des privaten Busgewerbes in den ÖPNV.

Im Licht der Öffentlichkeitsarbeit zu bewerten sind auch zahlreiche Gespräche von ehren- und hauptamtlichen Vertretern der Innung mit Politikern, Mitarbeitern von Behörden, Verbänden und anderen Organisationen. Beispielhaft genannt sei hier ein Gespräch mit Angehörigen

gen des Landesschutzpolizeiamtes und verschiedener Polizeidirektionen zur Kontrollpraxis zu den Erfahrungen aus Kontrollen von LKW und Omnibussen. Aber auch Probleme der allgemeinen Verkehrskontrolle, wie z. B. am ICC oder am Messegelände bei Großveranstaltungen, wenn Omnibusse Reisegruppen aufnehmen oder absetzen, wurden erörtert. Bei diesen Gesprächen gelang es oftmals, die Situation und die Probleme der Unternehmen des Güter- und Personenverkehrs zu vermitteln und dort Erleichterungen für das Gewerbe zu erzielen, wo überzogene Maßnahmen drohten.

Schlußbemerkungen

Auch 1999 verlief die wirtschaftliche Entwicklung in Ost- und Westdeutschland unterschiedlich. Während in Westdeutschland ein Anziehen der Konjunktur zu verzeichnen war, blieben Impulse für Ostdeutschland – und damit auch für die Region Berlin - Brandenburg – weitgehend aus.

Auch für das Jahr 2000 ist mit einer spürbaren Besserung nicht zu rechnen. Ökosteuer und Preisentwicklung an den Rohölmärkten lassen weitere Kraftstoffpreissteigerungen befürchten, die zu Frachtpreiserhöhungen führen müßten. Die Auftraggeberschaft, die vom Transportgewerbe zuverlässig und pünktlich ver- und entsorgt wird, ist jedoch weithin nicht bereit, diese Kostenerhöhungen zu akzeptieren. Zu befürchten ist, daß zahlreiche Transportunternehmen dem wachsenden Druck des Marktes auf Dauer nicht gewachsen sind und zur Aufgabe gezwungen werden.

Die Anstrengungen der Betriebe werden also darauf ausgerichtet sein müssen, sich unter diesen Bedingungen am Markt zu behaupten, um sich in der Phase eines zu erhoffenden Anziehens der Konjunktur auch in der hiesigen Region konsolidieren zu können.

Für die Probleme und Chancen, für die technologische und wirtschaftliche Entwicklung, für die berechtigten Forderungen des Güter- und Personenbeförderungsgewerbes im politischen Raum und in der Öffentlichkeit Gehör zu verschaffen, wird dabei die Aufgabe der Innung sein.

Anhänge

zum Geschäftsbericht 1999

G E D E N K T A F E L

**Es verließen uns im Jahre 1999 unsere aktiven bzw.
passiven Mitglieder**

Johann Braun

Charlotte Docter

Hans-Joachim Gille

Werner Jänchen

Kurt Jänke

Peter Lindner

Elisabeth Richter

Hans Rudek

Gertrud Steckmann

Wir werden ihr Andenken in Ehren bewahren.

Vorstand, Beirat und Rechnungsprüfer der Fuhrgewerbe-Innung Berlin e. V.

Lieselotte Raunhardt	Ehrenvorsitzende
Michael Eichen	Vorstandsvorsitzender
Hans-Dieter Schwind	Stellvertretender Vorsitzender
Lothar Kastner	Mitglied des Vorstandes
Ulrich Schulz	Fachgruppensprecher Ver- und Entsorgungsverkehre Bau
Wolfgang Küstner	Fachgruppensprecher Verteilerverkehr
Marlies Lange	Fachgruppensprecherin Umzugsverkehr und (Neu-)möbeltransporte
Lothar Kastner	Fachgruppensprecher Omnibus-/Mietwagen- verkehr und Behindertenbeförderung
Barbara Vedder	Fachgruppensprecherin Junioren
Christel Schreiber	Rechnungsprüferin
Kurt Vedder	Rechnungsprüfer

Ehrenamtliche Vertretung in den einzelnen Gremien (in alphabetischer Reihenfolge)

Ursula Bauer

Beisitzerin im Prüfungsausschuß Güterkraftverkehr der IHK

Manfred Bendl

Rentenausschuß der Berufsgenossenschaft
Ehrenamtlicher Richter am Landesarbeitsgericht

Wolfgang Bergemann

Rentenausschuß der Berufsgenossenschaft

Johannes Czorny

Beisitzer im Prüfungsausschuß Güterkraftverkehr der IHK

Michael Eichen

Mitglied des Verwaltungsrates der Innungskrankenkasse
Mitglied der Vertreterversammlung, im Ausschuß Arbeitssicherheit
der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen
Vorsitzender der UBS
Mitglied der Vollversammlung der IHK
Mitglied des Verkehrsausschusses der IHK
Ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht

Michael Gräfe

Ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht

Burghard Feller

Mitglied der Prüfungskommission bei Ortskundeprüfungen für Miet- und
Krankenwagenkrafthaber

Günter Heinze

Beisitzer im Prüfungsausschuß Güterkraftverkehr der IHK
Ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht
Mitglied des Verkehrsausschusses der IHK

Dr. Richard Herrmann

Mitglied des Tourismusausschusses der IHK

Lothar Kastner

Mitglied des Vorstandes des BDO

Frank Lange

Beisitzer im Prüfungsausschuß Güterkraftverkehr der IHK

Joachim Lange

Ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht

Marlies Lange

Ehrenamtliche Richterin am Arbeitsgericht

Susen Lange

Beisitzerin im Prüfungsausschuß Güterkraftverkehr der IHK

Heidemarie Lauf

Mitglied der Prüfungskommission bei Ortskundeprüfungen für Miet- und Krankenwagenkrafthaber

Marco Meier

Ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht

Robert Noack

Mitglied der Prüfungskommission bei Ortskundeprüfungen für Miet- und Krankenwagenkrafthaber

Richard Ohrner

Beisitzer im Prüfungsausschuß Personenverkehr der IHK

Evelin Piehla

Ehrenamtliche Richterin am Arbeitsgericht

Lieselotte Raunhardt

Mitglied des Verwaltungsrates der Innungskrankenkasse
Mitglied des Hauptausschusses der Innungskrankenkasse
Mitglied des Verkehrsausschusses der IHK
Beisitzerin im Prüfungsausschuß Güterkraftverkehr der IHK

Jörg Röhlicke

Beisitzer im Prüfungsausschuß Güterkraftverkehr der IHK

Tino Richter

Beisitzer im Prüfungsausschuß Güterkraftverkehr der IHK

Hans-Joachim Rudek

Ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht

Georg Rünzel

Mitglied der Prüfungskommission bei Ortskundeprüfungen für Miet- und Krankenwagenkrafthaber

Sabine Schönbeck

Ehrenamtliche Richterin am Arbeitsgericht

Andreas Schulze

Ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht

Karsten Schulze

Mitglied des Präsidiums der IHK zu Berlin
Mitglied der IHK-Vollversammlung

Wolfgang Stadler

Ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht

Barbara Vedder

Beisitzerin im Prüfungsausschuß Güterkraftverkehr der IHK
Mitglied des Verkehrsausschusses der IHK

Klaus Siegfried Weis

Ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht

Peter Wunderwald

Mitglied der Prüfungskommission bei Ortskundeprüfungen für Miet- und Krankenwagenkrafthaber

**Vertretung durch Mitarbeiter der Fuhrgewerbe-Innung Berlin e. V.
in den einzelnen Gremien**

Gerd Bretschneider

Mitglied des IHK-Verkehrsausschusses

Mitglied des BGL-Ausschusses Umwelt und Entsorgung

2. Vorsitzender des ZOB-Beirates

Mitglied des Arbeitskreises Bauabfall bei der Industrie- und Handelskammer Potsdam

Frederike Reichhold

Mitglied des BGL-Rechtausschusses und des Ausschusses Arbeit und Soziales

Stand: August 2000