

GESCHÄFTSBERICHT

2000

INHALT

1.	Wirtschaftliche Entwicklung 2000 in Deutschland	Seite 6
2.	Entwicklung des Verkehrsmarktes in Deutschland	Seite 8
	2.1. Güterkraftverkehr	Seite 8
	2.2. Personenverkehr	Seite 12
3.	Rechtliche Rahmenbedingungen	Seite 14
	3.1. Arbeits- und Sozialrecht	Seite 14
	3.2. Zivil- und Handelsrecht	Seite 18
	3.3. Umwelt und Entsorgung	Seite 19
4.	Gewerbepolitische Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung	Seite 25
	4.1. Tausende demonstrierten in Berlin – Sternfahrt und Protest- kundgebung der Transport- und Busunternehmer	Seite 25
	4.2. Gespräche mit Abgeordneten, politischen Entscheidungsträgern und Länderbehörden	Seite 27
	4.3. Mitgliederversammlung, Informationsveranstaltungen und Fachgruppenversammlungen	Seite 34
	4.4. Weitere Schwerpunkte der Gewerbepolitik und Mitgliederbetreuung	Seite 41
	Anhänge	Seite 42

Quellen: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2000, Marktbeobachtung im Güterverkehr des Bundesamtes für Güterverkehr, Jahresbericht 2000

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

vor Ihnen liegt der umfassende Geschäftsbericht der Fuhrgewerbe-Innung Berlin für das Jahr 2000. Dieses Jahr markiert einen tiefen Einschnitt für das europäische, in erster Linie aber das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe. Die durch die Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte seit Mitte der 90-er Jahre sprunghaft gestiegenen Überkapazitäten am Transportmarkt, in deren Gefolge Preis- und Sozialdumping die Geschäftspraktiken im Transportsektor kennzeichnen, führten zu chaotischen Marktverhältnissen. Die Explosion der Dieselpreise, die sich seit Juli 2000 in bisher die dagewesener Weise verschärfte, ließ die bislang übertünchte Strukturkrise im Gewerbe deutlich zu Tage treten.

Die konjunkturellen und strukturellen Probleme des regionalen Marktes in Berlin und Brandenburg verschärfen die Bedingungen, unter denen die Innungsbetriebe um Marktbehauptung bemüht waren, zudem.

Auf den nachfolgenden Seiten werden all diese Probleme, die Ereignisse des letzten Jahres und die Bemühungen der Innung und ihrer Partnerverbände nochmals deutlich.

Unter diesen Bedingungen gilt ein besonderer Dank meinen Vorstandskollegen sowie allen in den Gremien der Innung und für die Innung in unterschiedlichen Funktionen ehrenamtlich tätigen Mitgliedern, die im vergangenen Jahr wieder aktiv und engagiert die Verbandsarbeit mitgestaltet haben.

Danken möchte ich auch den Mitarbeitern der Innung sowie unseren Mitgliedern für Verbandstreue und viele Anregungen, mit denen sie zu erfolgreicher Verbandsarbeit beigetragen haben.

Berlin, Juni 2001

Ihr
Michael Eichen

1. Wirtschaftliche Entwicklung 2000 in Deutschland

Die gesamtwirtschaftliche Produktion im Euro-Raum hat im Jahr 2000 kräftig zugenommen. Das Wachstum fiel mit knapp $3\frac{1}{2}\%$ deutlich höher aus als im Jahr davor ($+2\frac{1}{2}\%$); es war zudem fast doppelt so stark wie im Durchschnitt der Jahre 1992 bis 1999 und stellt zugleich die Höchstmarke seit Anfang der neunziger Jahre dar. Beträchtlich übertroffen wurde auch die Expansion des Produktionspotenzials, so dass die Auslastung der Produktionskapazitäten weiter spürbar anstieg. Im laufenden Jahr könnte sich trotz erhöhter Risiken und eines schwächeren Wachstums des Welthandels erstmals seit Anfang der neunziger Jahre die Produktionslücke wieder schließen.

Die Inlandsnachfrage, die um $2\frac{3}{4}\%$ und damit nicht ganz so stark wie 1999 zunahm, stellte erneut eine wichtige Konjunkturstütze dar. Ihr Wachstum wurde wiederum vom privaten Verbrauch und den Anlageinvestitionen getragen, die ihr jeweiliges Vorjahrsniveau um $2\frac{1}{2}\%$ beziehungsweise um reichlich $4\frac{1}{2}\%$ übertrafen. Die reale Ausfuhr der EWU-Länder ist im Jahr 2000 sowohl durch die sehr lebhafteste Weltkonjunktur als auch durch die Abwertung des Euro gegenüber den Währungen wichtiger Partnerländer beflügelt worden. Mit einer Expansionsrate von mehr als $11\frac{1}{2}\%$ im Jahresdurchschnitt, die weit über das Ergebnis des Vorjahres (gut $4\frac{1}{2}\%$) hinausging, trug sie ganz erheblich zur Verstärkung des Wirtschaftswachstums bei.

Obwohl gleichzeitig auch die Importe kräftig anzogen, verbesserte sich der reale Außenbeitrag deutlich. Hinter dem kräftigen Wachstum im Jahresdurchschnitt 2000 verbirgt sich eine spürbare Verlangsamung des Expansionstempos im Jahresverlauf. Im zweiten Halbjahr nahm das reale Bruttoinlandsprodukt „nur“ noch um $2\frac{1}{2}\%$ zu, verglichen mit $3\frac{1}{2}\%$ in der ersten Jahreshälfte. Ausschlaggebend dafür war die nachlassende Dynamik beim Privaten Verbrauch auf Grund des ölpreisbedingten Kaufkraftentzugs. Dieser Effekt fiel nach Schätzungen der deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute im Euro-Raum mit zwei Drittel Prozentpunkten etwa doppelt so stark aus wie in den USA und Japan, wobei die Hauptlast im zweiten Halbjahr zu tragen war. Ausschlaggebend dafür war, dass in den EWU-Ländern die Importpreise für Rohöl wegen der Abwertung des Euro besonders kräftig gestiegen sind.

In der gesamtwirtschaftlichen Bilanz der deutschen Wirtschaft für das Jahr 2000 überwogen erstmals seit längerem wieder die positiven Faktoren. Als Aktivposten schlug vor allem das relativ hohe Wirtschaftswachstum zu Buche. Mit einem Zuwachs von 3% nahm das reale Bruttoinlandsprodukt nicht nur doppelt so stark zu wie im Durchschnitt der neunziger Jahre; auch gegenüber den anderen Ländern des Euro-Raums konnte wieder Boden gutgemacht

werden. Die Auslastung der gesamtwirtschaftlichen Produktionskapazitäten verbesserte sich trotz eines erneuten Rückschlags in der Bauwirtschaft deutlich. Bei gefestigter Investitionsdynamik im Unternehmenssektor und inländischer Preis- und Kostendisziplin trug dies zu weiteren Fortschritten am Arbeitsmarkt maßgeblich bei.

In realer wie nominaler Rechnung ist das gesamtwirtschaftliche Erscheinungsbild des letzten Jahres stark von außenwirtschaftlichen Einflüssen geprägt. Während das internationale Konjunkturgeschehen den Export beflügelte, sorgten steigende Ölpreise zusammen mit nachgebenden Eurokursen im späteren Jahresverlauf für erhebliche Belastungen der Inlandsnachfrage.

Maßgebliche Wachstumsimpulse gingen im Jahr 2000 wie schon in früheren Aufschwungsphasen von der Auslandsnachfrage aus. Die Exportorders der deutschen Industrie stiegen, in konstanten Preisen gerechnet, um nicht weniger als 17 ½ %. Der Auftragschub aus dem Ausland resultierte vor allem aus der lebhaften Konjunktur in wichtigen Abnehmerländern. Darüber hinaus spielte die deutliche Verbesserung der preislichen Wettbewerbsfähigkeit deutscher Exporteure eine wichtige Rolle.

Die Warenausfuhr ist 2000 real um fast 14 % und einschließlich Dienstleistungen um gut 13 % gewachsen. Das war mehr als der Welthandel ausgeweitet worden ist, so dass global betrachtet Marktanteile hinzugewonnen werden konnten.

Die Binnennachfrage insgesamt blieb 2000 ohne größere Schubkraft. Ausschlaggebend dafür, dass die vielfach erwartete Verbreiterung und Kräftigung der Wachstumsbasis nicht zustande kam, war die außerordentlich starke Verschlechterung der realen Austauschrelationen gegenüber dem Ausland.

Im Einklang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung hat sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt im Jahr 2000 erneut merklich aufgehellt, wobei die Besserung in der Ausweitung der Beschäftigung deutlicher erscheint als in dem Rückgang der Arbeitslosigkeit. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg im Jahresdurchschnitt auf 38,5 Millionen, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 1,6 % oder 590000 Personen bedeutet. Ein erheblicher Teil davon entfiel wie in den Vorjahren auf ausschließlich geringfügig Beschäftigte oder andere Arbeitnehmer mit Teilzeitverträgen. Die durchschnittliche jährliche Arbeitszeit je Erwerbstätigen ist daher um 1 ½ % gesunken. Das Arbeitsvolumen – die Summe der geleisteten Stunden – blieb weitgehend unverändert. Zudem wirkte die Besserung nahezu ausschließlich in den

Bundesländern im Westen Deutschlands. Durchschnittlich unverändert hoch lag die Beschäftigungslosigkeit in Ostdeutschland.

2. Entwicklung des Verkehrsmarktes in Deutschland

2.1. Straßengüterverkehr

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist im Jahr 2000 gegenüber 1999 aufgrund des europaweit wachsenden Güteraustausches weiter gestiegen. Jedoch stellt sich die Entwicklung in den einzelnen Verkehrsbereichen differenziert dar. Im Straßengüterverkehr übertrafen die Mengen und Leistungen in den oberen Entfernungsbereichen das bereits hohe Vorjahresniveau, während in den unteren Entfernungsbereichen aufgrund der schlechten Lage in der Bauwirtschaft erhebliche Verluste zu verzeichnen waren. Demgegenüber stiegen sowohl die Mengen als auch die Leistungen im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr insgesamt an. Die Belebung der Verkehrsnachfrage ist bei beiden Verkehrsträgern vor allem auf die positive Konjunktur in der Eisen- und Stahlindustrie zurückzuführen sowie auf die zunehmenden Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

Durch die anhaltende Krise in der Bauwirtschaft und aufgrund des hohen Anteils an Baustoffbeförderungen mit erheblichem Mengenaufkommen im Straßengüterverkehr wird die allgemein positive verkehrswirtschaftliche Aufkommenssituation im Jahr 2000 verzerrt. Die Mengenzuwächse sind auf das Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs zurückzuführen. Demgegenüber gingen die Beförderungen im Binnenverkehr zurück. Ein überdurchschnittliches Wachstum zeigte sich bei Beförderungen über größere Entfernungen.

Der relativ guten Auftrags- und Beschäftigungslage - mit Ausnahme der im Baubereich tätigen Unternehmen - steht eine nach wie vor kritische wirtschaftliche Situation im Güterkraftverkehrsgewerbe, insbesondere in Ostdeutschland, gegenüber. Die Lage wird neben der Energiekostensituation (Kraftstoffkostenerhöhung, Einführung und Erhöhung der Ökosteuer) weiterhin negativ beeinflusst durch Subventionen, die ausländische Transportunternehmen in ihren Heimatländern aufgrund gestiegener Energiekosten erhalten. Durch die seit etwa September 2000 am Markt durchgesetzten Entgelterhöhungen nur ein Teil der Kostenerhöhungen ausgeglichen werden.

Angesichts des dynamischen Verlaufs des grenzüberschreitenden Verkehrs kommen die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen immer mehr zum Tragen. Die Situation des Straßengüterverkehrsgewerbes in Deutschland muss daher zunehmend im Kontext der europäischen Entwicklung des Verkehrsmarktes betrachtet werden. Hierbei ist zu berücksichti-

gen, dass in den vergangenen Jahren die Marktanteile der Unternehmen sowohl aus den EU-Mitgliedstaaten als auch aus den einzelnen EU-Beitrittsstaaten am Wechselverkehr mit Deutschland gestiegen sind.

Die mengen- und leistungsbezogene Entwicklung im Straßengüterverkehr stellte sich im Jahr 2000 gegenüber dem Jahr 1999 wie folgt dar:

Die Entwicklung verlief entgegen den Erwartungen uneinheitlich. Im Verkehr mit deutschen Fahrzeugen kam es im Jahr 2000 gegenüber dem Vorjahr in den unteren und oberen Entfernungsbereichen zu einer unterschiedlichen Entwicklung: Während die Mengen und Leistungen im Fern- und Regionalbereich auf bereits hohem Niveau anstiegen, kam es im Nahbereich aufgrund der weiterhin kritischen Lage in der Bauwirtschaft zu deutlichen Rückgängen. Dadurch wird die grundsätzlich positive verkehrswirtschaftliche Aufkommenssituation deutlich beeinträchtigt.

Die insgesamt mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr beförderte Gütermenge verringerte sich im Jahr 2000 gegenüber 1999 um 4,6 % auf 3,27 Mrd. t. Demgegenüber stieg die Beförderungsleistung aufgrund des Wachstums im Fernbereich um 2,3 % auf 349,4 Mrd. tkm an. Die Mengen und Leistungen im grenzüberschreitenden Verkehr sind im Jahr 2000 gegenüber 1999 aufgrund einer beachtlichen Steigerung des Außenhandels nach einem zweistelligen Vorjahreswachstum erneut deutlich angestiegen. Dabei erreichte das Aufkommen mit deutschen Fahrzeugen einen Zuwachs von 6,2 % und mit ausländischen Fahrzeugen einen Zuwachs um etwa 7 %.

Insbesondere in Ostdeutschland spitzte sich die Situation aufgrund des strukturell bedingt hohen Anteils der Baustoffbeförderungen am Aufkommen zu: Über die Hälfte des Mengentrückgangs im gesamten Straßengüterverkehr innerhalb Deutschlands entfiel auf die neuen Länder. Dabei beträgt der Anteil des Straßengüterverkehrs der neuen Länder am gesamten Straßengüterverkehr etwa 25 %.

Trotz einer bisher relativ guten Auftragslage - mit Ausnahme der im Baubereich tätigen Unternehmen - stellt sich die wirtschaftliche Lage des Güterkraftverkehrsgewerbes - insbesondere in Ostdeutschland - weiterhin kritisch dar: Die Situation der deutschen Transportunternehmen wird neben der Erhöhung der Kraftstoffkosten sowie der Einführung und Erhöhung der Ökosteuer zusätzlich beeinflusst durch Subventionen, die ausländische Transportunternehmen in ihren Heimatländern aufgrund der gestiegenen Energiekosten erhalten. Durch diese Maßnahmen von Nachbarländern werden die Bemühungen zur Harmonisierung der

Wettbewerbsbedingungen in der Europäischen Union unterlaufen und der Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt wird zu Lasten der deutschen Unternehmen verzerrt.

Seit etwa September vergangenen Jahres konnten die Verkehrsunternehmen allerdings zunehmend Entgelterhöhungen am Markt durchsetzen. Eine vollständige Weiterbelastung der Kostenerhöhungen war jedoch nur in Ausnahmefällen möglich. Hierbei zeigte sich, dass Entgelterhöhungen vorrangig bei Auftraggebern aus der verladenden Wirtschaft und weniger bei auftraggebenden Speditionsunternehmen realisiert werden konnten.

Im Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen kam es gegenüber dem Vorjahr in den unteren und oberen Entfernungsbereichen zu einer differenzierten Entwicklung: Die Mengen und Leistungen im Fernbereich (151 km und mehr) übertrafen das bereits hohe Vorjahresniveau um 2,4 % bzw. um 1,8 % und stiegen im Regionalbereich (51 - 150 km) um 1,1 % bzw. um 0,4 %. Demgegenüber kam es im Nahbereich (bis 50 km) zu deutlichem Rückgang in Höhe von 9,2 % bzw. 6,1 %. Die erheblichen Verluste in den unteren Entfernungsbereichen sind auf die schlechte Lage in der Bauwirtschaft zurückzuführen. Im Jahr 2000 hat das Baugewerbe mit einem Auftragsminus von über 9 % nach fünf Rezessionsjahren in Folge einen neuen Tiefpunkt erreicht.

Während der Werkverkehr einen Mengenrückgang um insgesamt 7,2 % auf 1,46 Mrd. t verzeichnete, kam es im gewerblichen Verkehr zu einem Rückgang um 4,0 % auf 1,54 Mrd. t. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Wachstum im Werkverkehr im Jahr zuvor über dem des gewerblichen Verkehrs lag.

Die Situation in Ostdeutschland ist im Jahr 2000 von einem deutlich zweistelligen Rückgang gekennzeichnet. Dies ist auf den überdurchschnittlichen Anteil der Beförderungen von „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ in den neuen Ländern zurückzuführen. Darüber hinaus resultiert der Rückgang aus der geringeren Zunahme des Exports und damit des grenzüberschreitenden Verkehrs im Vergleich zu Westdeutschland. Das Aufkommen im Binnenverkehr verringerte sich in Ostdeutschland um fast 13 % (= - 94,4 Mio. t); in Westdeutschland sank es um 4,0 % (= - 90,3 Mio. t). Beim Wechselverkehr nahm der Versand von Ost- nach Westdeutschland um 4,9 % (2,5 Mio. t) zu, während sich der Versand von West- nach Ostdeutschland um 0,3 % (= - 0,18 Mio. t) verringerte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Güterbeförderung ostdeutscher Lastkraftfahrzeuge am gesamten Straßengüterverkehr in Deutschland etwa 25 % beträgt.

Das Aufkommen im Nahbereich bis 50 km (gewerblicher und Werkverkehr) des Straßengüterverkehrs ist im Jahr 2000 gegenüber 1999 um 9,2 % auf 1,9 Mrd. t zurückgegangen. Die Beförderungsleistung verringerte sich um 6,1 % auf 29,8 Mrd. tkm. Der erhebliche Mengenrückgang aufgrund der Entwicklung in der Bauwirtschaft führte sowohl im gewerblichen Verkehr als auch im Werkverkehr zu deutlichen Mengenrückgängen in der Güterabteilung „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“. Hierbei ist zu beachten, dass rund 70 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf diese Güterabteilung entfallen.

Im Regionalbereich von 51 - 150 km (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es im Jahr 2000 gegenüber dem Jahr 1999 zu einem leichten Mengen- und Leistungswachstum: Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen um 1,1 % auf 558,5 Mio. t bzw. um 0,4 % auf 49,3 Mrd. tkm. Hierbei zeigen sich im gewerblichen Verkehr Wachstumsraten (4,4 % = 12,9 Mio. t), die vor allem auf Mengensteigerungen in den Bereichen „Landwirtschaftliche Erzeugnisse“ sowie „Gewerbliche Fertigwaren“ zurückzuführen sind. Demgegenüber kommt es im Werkverkehr vor allem durch Mengenverluste (2,7 % = 6,9 Mio. t) in der Güterart „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“ zu einem Aufkommensrückgang.

Im Fernbereich von 151 km und mehr (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) stiegen Aufkommen und Leistungen - nach bereits deutlichen Zuwächsen im vergangenen Jahr – im Jahr 2000 gegenüber 1999 erneut an. Das Aufkommen stieg um 2,4 % auf 523,5 Mio. t. Der Zuwachs der Beförderungsleistung betrug 1,8 % und liegt damit bei 171,5 Mrd. tkm. Auch im Fernbereich kam es - wie bereits im Regionalbereich - zu einer unterschiedlichen Entwicklung im gewerblichem Verkehr und im Werkverkehr. Während die beförderte Gütermenge im gewerblichen Verkehr (Anteil: 74 %) aufgrund der Zuwächse bei den aufkommensstarken gewerblichen Fertigwaren, den landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie den anderen Nahrungs- und Futtermitteln zunahm (3,8 % = 14,6 Mio. t), lag das Aufkommen im Werkverkehr (Anteil: 26 %) vor allem aufgrund des Rückgangs bei der Güterabteilung „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“, unterhalb des Vorjahreswertes (- 2,0 % = -2,5 Mio. t).

Im Fernbereich wurden nur etwa 18 % des Mengenaufkommens des gesamten Straßengüterverkehrs befördert. Durch hohe Transportweiten entfallen jedoch über 70 % der Beförderungsleistung des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich.

Nach Erkenntnissen aus der Marktbeobachtung des Bundesamtes haben sich die Erwartungen der Verkehrsunternehmen für das Jahr 2001 verschlechtert. Im Fern- und Regionalbereich dürfte sich der positive Aufkommenstrend im weiteren Jahresverlauf mit geringen Wachstumsraten fortsetzen. Die vorrangig im Nahbereich tätigen Unternehmen hoffen auf

eine allgemeine Verbesserung der Lage in der deutschen Bauwirtschaft und damit auf eine Verbesserung ihrer Auftragslage.

1.2. Personenverkehr

Einer Mitteilung des statistischen Bundesamtes zufolge wurden bereits in den ersten drei Quartalen des Jahres 2000 im Linienverkehr 1,1 % mehr Fahrgäste als im entsprechenden Vorjahreszeitraum befördert. Die Beförderungsleistung, die sich aus der Anzahl der Fahrgäste und den Fahrweiten errechnet, erhöhte sich im Linienverkehr um 0,9 %. Im Reiseverkehr mit Omnibussen, der überwiegend Fernverkehr ist, lag sie um 2,2 % über dem Vorjahresniveau. Auch die Einnahmen stiegen, nämlich um 2,5 % im Linienverkehr mit Omnibussen und Strassenbahnen und sogar um 4,1 % im Reiseverkehr mit Omnibussen.

Dieses Zahlenmaterial beleuchtet jedoch nur eine Seite der Medaille und geht an den betriebswirtschaftlichen Realitäten gänzlich vorbei, weil es die Ausgaben unberücksichtigt lässt. Was nützen einem Unternehmer Einnahmesteigerungen um 2,5 %, wenn gleichzeitig die Ausgaben um 5,15 % gestiegen sind. Diese Zahl ergibt sich insbesondere aus den exorbitant gestiegenen Kraftstoffpreisen, aber auch Personalkosten, Reifen-, Reparatur- und Ersatzteilkosten, sowie Fahrzeugkosten haben dazu beigetragen. Hier muss sich also ganz zwangsläufig das Betriebsergebnis verschlechtern, so dass gerade kleinere Unternehmen im vergangenen Jahr sehr zu kämpfen hatten.

Der Prozess vor dem Europäischen Gerichtshof mit dem Ziel, eine Gleichstellung des Busses bei der Umsatzbesteuerung im grenzüberschreitenden Verkehr mit dem Flugzeug zu erreichen, konnte im Jahr 2000 zu keinem positiven Abschluss gebracht werden. Der Europäische Gerichtshof erkennt zwar die Wettbewerbsverzerrungen und die Ungleichbehandlung im Bereich Bus an, sieht aber derzeit wegen der gegebenen Rechtslage (es gibt noch keine abschließende einheitliche EU-Regelung bei der Umsatzsteuer) keine Möglichkeit die EU-Kommission zur Vorlage einer den Flugbereich nicht länger begünstigenden Regelung zu zwingen. Auf Betreiben des bdo und seiner Landesverbände hat die IRU, als finanzieller Träger des Gerichtsverfahrens, ein erneutes Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof eingeleitet.

Die von bdo und Landesverbänden, in der Zusammenarbeit mit Ministerien, Fremdenverkehrsorganisationen und internationalen Verbänden, erschlossenen Informationsquellen stellen einen hochaktuellen Informationspool dar, der den Mitgliedsunternehmen der Innung besonders zeitnahe und fundierte Informationen und Hinweise/Hilfestellungen lieferte und ihnen

deshalb im Vergleich zu Nicht-Mitgliedsunternehmen Informations- und Wettbewerbsvorteile verschaffte.

Durch intensive Bemühungen hat der bdo mit Hilfe seiner Landesverbände eine Teilerstattung von Mineralölsteuer (Ökosteur) für die im ÖPNV tätigen Omnibusunternehmen erreicht. So betragen die Rückerstattungsbeträge (Durchschnittswerte) bereits im Jahr 2000 ca. 600,- DM bei Stadtbussen und ca. 550,- DM bei Überlandlinienbussen. Im Jahr 2003 erhöhen sich die Rückerstattungsbeträge pro Bus (Durchschnitt) auf ca. 2.500,- DM bzw. 2.000,- DM pro Bus. Der bdo hat es auch nach intensiven Verhandlungen mit dem Bundesfinanzministerium erreicht, dass entgegen der ursprünglichen Beschlussfassung der Regierungsparteien auch die Anmietverkehre, die Sonderlinien und Schülerverkehre in die Erstattungsregelung mit einbezogen wurden. Man kann jetzt zu recht einwenden, dass das Erstattungsverfahren bürokratisch ist und dass auch der ÖPNV-Bus - wenn auch vermindert - weiter mit Ökosteur zusätzlich belastet wird. Dennoch ist die erreichte Regelung ein großer Erfolg für die Verbandsarbeit auf Bundesebene, zumal sehr viele weit größere und mächtigere Interessengruppen keine gewünschten Ausnahmeregelungen oder Rückerstattungsregelungen erreicht haben.

In Sachen ÖPNV-Rahmenbedingungen legte die EU-Kommission den EU-Mitgliedsstaaten im Juli 2000 ihre lange erwarteten Gestaltungsvorschläge vor. Diese Vorschläge beinhalten im wesentlichen, den ÖPNV in Planung und Organisation zu einer Staatsverwaltungsaufgabe der ÖPNV-Aufgabenträger zu machen, die Ausschreibung aller ÖPNV-Verkehrsleistungen als Regelfall vorzusehen, Ausnahmen von der Ausschreibungspflicht in bestimmten, sehr stark eingegrenzten, besonderen Einzelfällen zu treffen, allerdings mit dem Vorrang der allgemeinen Ausschreibungsrichtlinien vor den möglichen Sonderregelungen der neuen „ÖPNV-Verordnung sowie kurze Übergangsfristen bis zum Inkrafttreten des neuen Rechtsrahmens.

Aufrund intensiver Bemühungen der Gewerbevertretungen des Busgewerbes konnte erreicht werden, dass die Bundesregierung dem vorliegenden Verordnungsvorschlag der EU-Kommission ausdrücklich nicht zugestimmt und deutlich längere Übergangsfristen bis zum Inkrafttreten einer EU-einheitlichen ÖPNV-Gesetzgebung gefordert hat. Entgegen der Auffassung der Innung, will die Bundesregierung jedoch insbesondere die vorgesehenen Ausnahmen in Art. 7 des Verordnungsvorschlags deutlich ausweiten und so formuliert wissen, dass insbesondere kommunale Verkehrsbetriebe nicht unter die Ausschreibungspflicht fallen. Diese Position entspricht weitgehend auch der der kommunalen Gebietskörperschaften, des Deutschen Landkreistages, des Deutschen Städte- und Gemeindebundes.

Nach dem heutigen Stand der Diskussionen auf EU- und Bundesebene kann davon ausgegangen werden, dass eine mögliche neue ÖPNV-Rahmengesetzgebung der EU erst mittelfristig (8 – 10 Jahre) umgesetzt wird, d. h. dass derzeit von dieser Verordnung keine unmittelbare Gefahr ausgeht.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

3.1. Arbeits- und Sozialrecht

Auch auf den Gebieten des Arbeits- und Sozialrechts hatten sich im Jahr 2000 die ohnehin gebeutelten Unternehmer und Arbeitgeber mit den verschiedensten Gesetzes- und Verordnungsänderungen zu befassen, die für sie keinesfalls nur positiv ausfielen.

So musste sich seit dem 01.05.2000 so mancher Arbeitgeber umstellen, wenn er sich von einem Mitarbeiter im Wege der Kündigung trennen wollte. Hatte er dieses in der Vergangenheit stets auf mündlichem Wege getan, so wurde ihm diese „betriebliche Übung“ für die Zukunft gesetzlich untersagt. Der Deutsche Bundestag hatte nämlich am 20.01.2000 das Gesetz zur Vereinfachung und Beschleunigung des arbeitsgerichtlichen Verfahrens (Arbeitsgerichtsbeschleunigungsgesetz) verabschiedet. In diesem Verfahren wurde auch § 623 BGB neu geregelt, wonach sowohl Kündigung, Aufhebungsvertrag als auch Befristung eines Arbeitsverhältnisses ab In-Kraft-Treten des Gesetzes am 1. Mai 2000 nur noch wirksam sind, wenn die Schriftform eingehalten wird.

Hiermit noch nicht genug, „bastelte“ der Gesetzgeber bereits - nicht zuletzt auch unter dem Druck, europäische Richtlinien umsetzen zu müssen - an einer weiteren Gesetzesänderung, die der Befristung von Arbeitsverhältnissen noch weiter „an den Kragen gehen“ und zudem einen Arbeitnehmeranspruch auf Teilzeitarbeit statuieren sollte. Das sog. Teilzeit- und Befristungsgesetz löste das bis Ende 2000 geltende Beschäftigungsförderungsgesetz ab, nach dessen § 1 es bis dahin erlaubt war, einen Arbeitsvertrag bis zu insgesamt 24 Monaten unter bestimmten Voraussetzungen zu befristen. Trotz heftiger Proteste der Wirtschaft gegen diese Form der Überreglementierung hat sich die Bundesregierung nicht beeindrucken lassen und das Gesetz verabschiedet, welches dann am 28.12.2000 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wurde und zum 01.01.2001 in Kraft trat.

Danach ist eine kalendermäßige Befristung von Arbeitsverträgen ohne sachlichen Grund nur noch bei Neueinstellungen zulässig. In diesem Fall darf der befristete Arbeitsvertrag oder seine höchstens dreimalige Verlängerung die Gesamtdauer von zwei Jahren nicht überschreiten. Für befristete Arbeitsverhältnisse mit Arbeitnehmern ab dem 58. Lebensjahr (bis-

her ab dem 60. Lebensjahr) gelten diese Begrenzungen allerdings nicht, wodurch Einstellungschancen für ältere Arbeitslose verbessert werden sollten. Ein sachlicher Grund liegt nach der Neuregelung z.B. im Vertretungsfall oder zur Erprobung vor. Ausdrücklich als sachlicher Grund anerkannt wird die Befristung an eine Ausbildung oder ein Studium, um dem Arbeitgeber den Übergang in eine Anschlussbeschäftigung zu erleichtern. Der befristeten Einstellung von Saison zu Saison ohne sachlichen Grund hat der Gesetzgeber hiermit „einen Riegel vorgeschoben“. Ob diese Neuregelung tatsächlich Arbeitsplätze schaffen wird, bleibt abzuwarten. In jedem Fall stellt sie aber einen grundlegenden und erheblichen Eingriff in die Vertragsautonomie dar, der aufgrund seiner lähmenden Wirkung aller Voraussicht nach der dringend notwendigen Ankurbelung des Wirtschaftsmotors eher entgegenstehen wird.

Mit der Neuregelung wurde zudem das bereits bestehende Verbot der Diskriminierung von Teilzeitbeschäftigten dem europäischen Recht angepasst, nach welchem teilzeitbeschäftigte Arbeitnehmer nicht ungerechtfertigt gegenüber Vollzeitbeschäftigten schlechter gestellt werden dürfen. Für Arbeitnehmer in Betrieben mit über 15 Beschäftigten wurde somit ein Rechtsanspruch auf Teilzeitarbeit unter bestimmten Voraussetzungen eingeführt. Diese können nunmehr nach mindestens 6-monatiger Dauer des Arbeitsverhältnisses ihre Arbeitszeit verringern, wenn dringende betriebliche Gründe nicht entgegenstehen.

Aber auch Positives gibt es zu berichten. Hatte im Jahr 1999 die mit heisser Nadel gestrickte Neuregelungen zur Scheinselbständigkeit für grosse Unruhe und Entsetzen im Gewerbe geführt, konnte die Regierung dem Druck von Wirtschaft und Verbänden letztendlich doch nicht standhalten und verabschiedete eine erneute Änderung im Rahmen des Gesetzes zur Förderung der Selbständigkeit, welches am 10.01.2000 im Bundesgesetzblatt verkündet wurde. Mit der erneuten Änderung des Gesetzes ist wieder klargestellt, dass der Amtsermittlungsgrundsatz und die dazugehörige Gesamtbetrachtung der wirtschaftlichen Umstände als vorrangiges Prinzip für die Einordnung des Betroffenen als Selbständiger oder Beschäftigter gilt. Nur bei einer „erwerbsmäßig tätigen Person“, die ihre Mitwirkungspflichten gegenüber den Sozialversicherungsträgern verweigert, wird vermutet, dass sie beschäftigt (also nicht selbständig) ist, wenn mindestens drei von nunmehr fünf Merkmalen vorliegen. Damit ist der Kriterienkatalog erweitert und modifiziert worden. Die Diskriminierung von Familienbetrieben wurde abgeschafft. Ferner wurde ein Anfrageverfahren zur Statusklärung eingeführt, d. h. Beteiligte können bei der BfA beantragen, dass eine verbindliche Entscheidung zur Qualifizierung der Tätigkeit gefällt wird. Die Unsicherheiten und Befürchtungen vieler selbstfahrender Unternehmer waren damit beseitigt.

Änderungen erfuhr ebenfalls das Altersteilzeitgesetz, welches zunächst am 01.01.2000 in geänderter Form in Kraft trat, jedoch bereits am 01. Juni erneut modifiziert wurde. Grundlage war, dass älteren Arbeitnehmern unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht werden soll, früher in den Ruhestand zu gehen, wenn der Arbeitgeber die Stelle entsprechend besetzt. Nach der neuen Regelung können nunmehr auch teilzeitbeschäftigte Arbeitnehmer in Altersteilzeit gehen und ihre Arbeitszeit halbieren, wenn sie trotz verminderter Stundenzahl in der Arbeitslosenversicherung versicherungspflichtig bleiben, also in jedem Fall mehr als geringfügig beschäftigt sind. Das Vorhaben wird dann vom Sozialversicherungsträger gefördert. Die Fördervoraussetzungen für kleine und mittlere Unternehmen wurden gelockert und im Rahmen der Modifizierung verlängert, was zur stärkeren Akzeptanz bei Arbeitnehmern und Arbeitgebern beitragen soll.

Die Rechte der Schwerbehinderten stärkte die Bundesregierung mit Hilfe der Novellierung des Schwerbehindertengesetzes. Ziel dieses Gesetzes ist es, die Arbeitslosigkeit bei Schwerbehinderten abzubauen und ihre Beschäftigungssituation zu verbessern. Für Arbeitgeber positiv wurde in diesem Rahmen zunächst die Pflichtbeschäftigungsquote von 6 auf 5 % der vorhandenen Arbeitsplätze gesenkt. Von dieser Regelung betroffen sind nach den Änderungen des Gesetzes nur noch Unternehmen mit 20 Arbeitsplätzen anstelle von bislang 16 Arbeitsplätzen. Die Höhe der Ausgleichsabgabe hängt nach der Gesetzesreform davon ab, in welchem Umfang der Arbeitgeber Schwerbehinderte eingestellt hat. Im übrigen wurden zur Erreichung der von der Bundesregierung gewünschten Ziele die Rechte der Schwerbehinderten erheblich gestärkt. Arbeitgeber sind danach verpflichtet zu prüfen, ob freie Arbeitsplätze mit Schwerbehinderten, insbesondere mit beim Arbeitsamt gemeldeten Schwerbehinderten, besetzt werden können.

Mehr Spielraum und vor allem die erweiterte Möglichkeit von Teilzeitarbeit brachte den Arbeitgebern das neue Bundeserziehungsgeldgesetz. Nach der Neuregelung muß ein Arbeitnehmer nunmehr die Inanspruchnahme von Erziehungsurlaub 6 Wochen vorher anmelden, wenn er in Anschluss an die Mutterschutzfrist erfolgt. In allen anderen Fällen muß der Anspruch 8 Wochen vorher gemeldet werden. Damit sollte organisatorischen Schwierigkeiten insbesondere von mittelständischen Arbeitgebern bei der Suche nach Ersatzkräften Rechnung getragen werden. Außerdem wurde die zulässige Teilzeitarbeit während des Erziehungsurlaubs von bisher 19 auf 30 Wochenstunden erweitert.

Im Bereich der Arbeitssicherheit trat am 01.10.2000 die letzte Schwelle der Betreuungspflicht nach VBG 122 und 123 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt waren danach auch Betriebe mit 1 – 10 Arbeitnehmern verpflichtet, einen Betriebsarzt und eine Fachkraft für Arbeitssicherheit zu

bestellen. Damit war der § 1 Arbeitssicherheitsgesetz endgültig umgesetzt, nämlich die arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung aller Beschäftigten. In Zusammenarbeit mit der GEDEGE bot die Innung ihren Mitgliedern auch im Rahmen der letzten Betreuungsstufe die Möglichkeit an, sich von einem qualifizierten Arbeitsmediziner und Sicherheitstechniker zu günstigen Konditionen betreuen zu lassen.

Nach fast zehn Jahren Gerangel um eine neue Ausbildungsverordnung stimmte der Bundesländer-Koordinationsausschuss Ausbildungsordnung/Rahmenlehrpläne in seiner Sitzung am 01.12.2000 dem Entwurf der 3-jährigen Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung und dem Rahmenlehrplan zu. Mit dieser Bestätigung konnte die Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung zum 01.08.2001 in Kraft treten. Damit führte das kontinuierliche Bestreben des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) und des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) mit Unterstützung der Landesverbände zur Verbesserung der Berufskraftfahrerausbildung endlich zum Erfolg. Zehn Jahre wiesen BGL, BDO, Politiker, Vertreter der zuständigen Ministerien und Arbeitnehmervertreter mit Nachdruck auf die unbefriedigende Ausbildungssituation hin. Zehn Jahre diskutierten Sachverständige über Inhalte der Ausbildung und Mindestalter zum Erwerb der Fahrerlaubnis.

Durch die neue Verordnung erfährt der Ausbildungsberuf des Berufskraftfahrers erstmals die ausdrückliche staatliche Anerkennung. Die nunmehr dreijährige Ausbildung gliedert sich nach den Vorgaben und des dazugehörigen Ausbildungsrahmenplans. Änderungen und Fortschritte in der Fahrzeugtechnik, den Informations- und Kommunikationstechniken, im Umweltschutz sowie bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch größere Fahrpraxis haben die neue Ausbildungsverordnung dringend notwendig gemacht. Sie enthält keine Fachrichtungen mehr, so dass es nur noch einen gemeinsamen Ausbildungsrahmenplan für Güterkraftverkehr und Personenbeförderung gibt. Die Sachverständigen haben die Lernziele so formuliert, dass diese sowohl in Güterkraftverkehrs- als auch in Personenbeförderungsunternehmen vermittelt werden können.

Mit der dreijährigen Ausbildung ist eine Image-Aufwertung des Berufsbildes verbunden. Qualifizierte Busfahrer bilden die Basis wirtschaftlichen Erfolgs und tragen mit zur Sicherung der Marktposition der Unternehmen bei. In Anbetracht der Tatsache, dass gute Fahrer nicht vom Himmel fallen und sich der Mangel an qualifizierten Fahrern in nächster Zukunft aufgrund der geänderten Führerscheinklassen und sinkenden Wehrdienstzeiten ohne LKW-Fahrerausbildung nicht verringern werden, sollten die Unternehmen selbst Nachwuchs heranbilden, der den Anforderungen ihres Betriebes entspricht. Die Innung wird ihren Mitglie-

dern in diesem Sinne Unterstützung und Hilfe anbieten, um den Weg in die Eigenausbildung zu erleichtern.

3.2. Zivil- und Handelsrecht

Viel versprochen hatte sich das Gewerbe von den Aktivitäten der Bundesregierung, der zunehmend schlechten Zahlungsmoral der Schuldner auf die Beine zu helfen. Umso größer waren die Erwartungen als der Bundestag das Gesetz zur Beschleunigung fälliger Zahlungen verabschiedete und dieses am 01. Mai 2000 in Kraft treten konnte.

In erster Linie sollte das Gesetz der verbesserten Durchsetzung von Forderungen der Bauhandwerker dienen. In diesem Zusammenhang wurden allerdings auch die für jedermann geltenden Verzugsvorschriften der §§ 284 ff. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) geändert. So wurde dem § 284 BGB ein neuer Absatz 3 zugefügt, nach welchem der Schuldner einer Geldforderung nach Ablauf von 30 Tagen nach Fälligkeit und Zugang einer Rechnung oder gleichwertigen Zahlungsaufforderung *ohne Erteilung einer Mahnung* automatisch in Verzug gerät. Der gesetzliche Verzugszins wurde auf 5 % über dem Basiszinssatz nach § 1 Diskontzinssatzüberleitungsgesetz erhöht, so dass er gegenwärtig, bei einem Basiszinssatz von 4,26 %, fast an die 10 %-Marke heran kommt.

Dem erstrebenswerten Grundgedanken der Gesetzeserneuerung zum Trotz wurde bereits nach kurzer Zeit deutlich, dass die erhofften Ergebnisse der Gesetzesänderung weit hinter den Erwartungen zurück blieben. Wirtschaft und Juristen sprechen von einem juristischen „Mißgriff“, welcher keinesfalls in der Lage ist, das Problem der in Deutschland vorhandenen schlechten Zahlungsmoral in den Griff zu bekommen. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand; so werden angesichts der heutigen Wettbewerbsbedingungen die wenigsten Unternehmer ihrem Auftraggeber Verzugszinsen in Höhe von fast 10 % in Rechnung stellen. Politische Fehlentscheidungen und schwache Konjunktur, nicht nur im Transportgewerbe, lassen sich eben nicht einfach durch die Einführung neuer Gesetze beheben.

Bereits mit dem In-Kraft-Treten des so genannten Handelsrechtsreformgesetzes zum 1. Juli 1998 hatte es im Firmenrecht wesentliche Änderungen gegeben, die jedoch mit einer Übergangsfrist bedacht worden waren. Dessen nicht mehr so recht bewusst waren viele unserer Mitgliedsbetriebe geradezu erstaunt darüber, dass sie nach Ablauf der Übergangsfrist ab dem 01. Januar 2000 verpflichtet waren, handelsrechtliche Angaben auf ihren Geschäftsbriefen und Bestellscheinen zu machen. Spätestens seit dem 01. Januar 2000 müssen alle Handelsgesellschaften (OHG und KG) sowie alle Einzelkaufleute auf ihren Geschäftsbriefen oder

Bestellscheinen die Firma, die Rechtsform (z.B. als Abkürzung: oHG; KG; e.K. oder e.Kfr., den Ort der Handelsniederlassung bzw. Sitz der Gesellschaft, das Registergericht und die Handelsregisternummer angeben.

3.3. Umwelt und Entsorgung

Seit Inkrafttreten des **Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes** (KrW-/AbfG) im Jahre 1996 hat sich der Kampf um den Abfall zwischen den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern und der privaten Entsorgungswirtschaft bundesweit deutlich verstärkt.

Gründe sind insbesondere die derzeitigen Überkapazitäten der kommunalen Anlagen. Diese beruhen zu einem großen Teil darauf, dass bundesrechtliche Vorgaben für die Entsorgung von Haushalts- und ähnlichen Abfällen nur zögernd umgesetzt werden. Entgegen diesen Vorgaben werden solche Abfälle vielfach noch ohne weitere Behandlung auf Altdeponien abgelagert.

Spätestens 2005 müssen, wegen Vorgaben der Technischen Anleitung Siedlungsabfall (TA-Si) bzw. der Verordnung zur Ablagerung von Siedlungsabfällen, solche Abfälle der eigentlich vorgesehenen Behandlung zugeführt, hauptsächlich aber verbrannt werden. Wenn dies geschieht, werden die Entsorgungskapazitäten wieder knapper werden. Vor diesem Hintergrund wäre es schädlich, die Gewerbeabfallentsorgung kurzfristig den Marktmechanismen zu entziehen. Vor diesem Hintergrund müssen die Bemühungen um Änderung abfallrechtlicher Bestimmungen häufig gesehen werden.

Dreh- und Angelpunkt der Diskussionen ist im wesentlichen die **Überlassungspflicht** von Abfällen aus anderen Herkunftsbereichen. Als privaten Haushaltungen. Nach § 13 Abs. 1 Satz 2 KrW-/AbfG bestehen Überlassungspflichten für Abfälle aus Gewerbe- oder Industriebetrieben nur dann, wenn es sich dabei um Abfälle zur Beseitigung handelt.

Demgegenüber besteht ebenfalls kraft Gesetzes für die Erzeuger und Besitzer von Abfällen zur Verwertung aus anderen Herkunftsbereichen eine eigenverantwortliche Entsorgungspflicht nach den Grundsätzen des KrW-/AbfG.

Seit Inkrafttreten der Rechtsnorm versuchen die Kommunen diese Regelungen, teilweise recht erfolgreich, durch die bußgeldbewährte Anordnung einer Überlassungspflicht von Abfallgemischen, z.T. einschließlich gemischter Bau- und Abbruchabfälle, zu umgehen.

Die Umweltminister der Länder wollen die Aufgaben von Kommunen stärken, in dem sie die Abfallentsorgung als „essentiellen Bestandteil der Daseinsvorsorge“ erhalten.

Derzeit erfolgt die Entsorgung von Abfällen aus dem gewerblichen Bereich als Verwertungsverfahren weitgehend in privater Verantwortung.

Hierzu kommt es, wegen unklarer Regelungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes, regelmäßig zu zahlreichen Verwaltungsgerichtsverfahren hinsichtlich der korrekten Einstufung. Spätestens mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil vom 15. Juni 2000, Az. 3 C 4.00), die den Vorrang der Abfallverwertung unmissverständlich bekräftigte und die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger eindeutig in ihre Schranken wies, sah manche Kommune wohl endgültig ihre Abfälle wegschwimmen.

Um den Kommunen Entsorgungssicherheit für ihre aufgebauten Kapazitäten zu verschaffen, berief die 54. Umweltministerkonferenz (UMK) eine Arbeitsgemeinschaft ein, die Entwürfe zur Änderung des KrW-/AbfG erarbeiten sollte. Darin sollte die Überlassungspflicht von Hausmüll und hausmüllähnlichen Gewerbeabfällen zur Verwertung sichergestellt werden.

Diese Arbeitsgemeinschaft hat im vergangenen Jahr erste „Vorschläge zur Änderung des KrW-/AbfG“ sowie einen „Entwurf zur Änderung des KrW-/AbfG“ vorgelegt.

Darin wird in willkürlicher Auslegung der Grundsätze des KrW-/AbfG die Überlassungspflicht von gewerblichen Abfällen losgelöst von der Abgrenzung Verwertung/ Beseitigung über Abfallschlüsselnummern geregelt. Andere Abfälle, die mit diesen überlassungspflichtigen Abfällen vermischt sind, sollen ebenfalls überlassungspflichtig werden.

Die Arbeitsgemeinschaft suchte sich für die Überlassungspflicht die mengenrelevantesten Abfallschlüsselnummern aus. Darüber hinaus gibt es für gemischte Abfälle im Sinne dieses Änderungsvorschlages kein Korrektiv wie es derzeit die Hauptzweckklausel des § 4 KrW-/AbfG bietet. Da besonders überwachungsbedürftige Abfälle auch weiterhin nach landesrechtlichen Vorschriften andienungspflichtig bleiben, bliebe bei einer Durchsetzung dieser Vorschläge für die privaten Entsorger nur noch eine „Abfallrestmenge“ übrig.

Eine solche Entwicklung würde viele private Entsorgungsunternehmen in ihrer Existenz gefährden: Durch die geplante Neuregelung würde die private Entsorgung der verbliebenen Abfallarten wesentlich verteuert, da die „lukrativen“ Abfälle der Privatwirtschaft entzogen werden.

Die Länderarbeitsgemeinschaft (LAGA) hat im Eckpunktepapier zur Neuordnung der Überlassungspflichten nach dem KrW-/AbfG insbesondere beschlossen:

Hinsichtlich der Abfälle aus privaten Haushaltungen sieht der Vorschlag der Länderarbeitsgemeinschaft vor, dass die grundsätzliche Überlassungspflicht gegenüber den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern beibehalten wird, die bereits für alle anfallenden Abfälle besteht (§ 13 Abs. 1 Satz 1 KrW-/AbfG) und nicht von der Abgrenzung zwischen Abfallverwertung und Abfallbeseitigung abhängt.

Ferner soll klargestellt werden, dass die Ausnahme von der Überlassungspflicht im Falle einer Verwertung nur für Bioabfälle gilt, die zudem von den Haushaltungen selbst, nicht aber durch Dritte verwertet werden dürfen. Gedacht ist vor allem an die Verwertung von Bioabfälle auf einem eigene Grundstück oder die gemeinschaftliche Verwertung mit einem Nachbarn auf dessen Grundstück.

Im Falle von gewerblichen Sammlungen soll die Ausnahme von der Überlassungspflicht (§ 13 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 KrW-/AbfG) unter der Voraussetzung gelten, dass die Abfälle einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zugeführt werden und der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger zustimmt. Bei der derzeitigen Regelung sehen die Länder die Gefahr, dass die Vorschrift gezielt eingesetzt wird, um überlassungspflichtige Abfälle den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern zu entziehen.

Den Schwerpunkt der Vorschläge der Länder bildet die Neuordnung der Überlassungspflichten für Abfälle aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushaltungen, insbesondere hausmüllähnliche Gewerbeabfälle (§ 13 Abs. 1 Satz 2 KrW-/AbfG). Die Überlassungspflicht für diese Abfälle soll künftig neu geregelt und von der Abgrenzung der Verwertung von der Beseitigung abgekoppelt werden. Sie soll allein für solche gemischten Abfälle gelten, die in einem Anhang zum KrW-/AbfG aufgeführt sind. Die dort genannten Abfallschlüssel bezeichnen Abfälle, die regelmäßig heterogen und oftmals von wechselnder qualitativer und quantitativer Zusammensetzung sind. Ob die Abfälle gemischt angefallen sind oder nachträglich vermischt wurden, soll nicht entscheidend sein. Die Überlassungspflicht für gemischte Abfälle aus anderen Herkunftsbereichen soll die bisherige Überlassungspflicht des § 13 Abs. 1 Satz 2 KrW-/AbfG für Abfälle zur Beseitigung ersetzen.

Alle übrigen Abfälle aus anderen Herkunftsbereichen sollen nach dem Vorschlag der LAGA dann nicht mehr überlassungspflichtig sein, auch wenn es sich um Beseitigungsabfälle han-

delt. Sie sollen von den Erzeugern oder Besitzern der Abfälle zu entsorgen sein, gegebenenfalls mit Hilfe der privaten Entsorgungswirtschaft.

Für besonders überwachungsbedürftige Abfälle sollen allerdings auch weiterhin die landesrechtlichen Andienungspflichten gelten.

Nach dem Vorschlag der Länder soll die Verwertungspflicht der Kommunen im KrW-/AbfG künftig noch deutlicher herausgestellt werden. Das bedeutet, dass Kommunen als Deponiebetreiber auf dem Gelände eine eigene Sortieranlage betreiben können.

Da die Vorschläge zur Änderung der Überlassungspflicht nach dem KrW-/AbfG europarechtliche Fragen aufwerfen, haben drei Bundesländer das Gutachten „Zur Vereinbarung einer Neuordnung der abfallrechtlichen Überlassungspflicht mit EG-Recht“ in Auftrag gegeben. Der vorgelegte Entwurf der UMK zur Änderung des KrW-/AbfG widerspricht demnach wegen Verstoßes gegen die Abfallverbringungsverordnung und eine Einschränkung des freien Warenverkehrs primärem und sekundärem Gemeinschaftsrecht.

Die Verbandsanhörung nach § 60 KrW-/AbfG wird für das Frühjahr/Sommer 2001 erwartet.

Wie aber bereits vorab aus einschlägigen Kreisen des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) in Bonn zu erfahren war, wird momentan an einem entsprechenden Referentenentwurf gearbeitet; dieser sieht aber inhaltlich in vielen Punkten anders aus, als der Vorschlag der LAGA. Das BMU will sich in diesem Zusammenhang nicht als „Vollstrecker der Kommunen“ sehen.

Vorgesehen war noch in 2000 auch eine Änderung der **Bestimmungen über die Nachweisführung** bei der Abfallentsorgung. Eine diesbezügliche Änderungsverordnung wurde bereits im Entwurf vorgelegt. Unter den vorgesehenen Änderungen befinden sich einige, die auch Auswirkungen auf die Beförderung von Abfällen haben. Dazu zählen folgende:

der Übernahmescheinsatz erhält die Anfügung einer weiteren Ausfertigung (fakultativ), d. h. die Verwendung von Übernahmescheinsätzen mit einer weißen und zwei gelben Ausfertigungen ist dann statthaft.

Anstelle der Übernahmescheine zum Zwecke der Verbleibskontrolle im vereinfachten Verfahren sollen auch sonst im Geschäftsverkehr verwendete Belege, insbesondere Liefer- und Wiegescheine, zugelassen werden, wenn alle Angaben enthalten sind, die auch im Übernahmeschein eingetragen werden.

In die Formblätter Begleitschein und Übernahmeschein wird das Kfz-Kennzeichen (wieder) aufgenommen.

In der Bestimmungsverordnung überwachungsbedürftiger Abfälle zur Verwertung werden folgende Abfallschlüssel gestrichen:

- 17 07 01 Beton
- 17 07 02 Ziegel
- 17 07 03 Fliesen und Keramik
- 17 07 04 Baureststoffe auf Gipsbasis

Die Einführung eines separaten Abfallschlüssels für ausschließlich mineralische Bauschuttgemische wird daher entbehrlich.

Bis auf die Änderung der Abfallschlüssel, die zum 01.01.2002 wirksam werden sollte, war vorgesehen, die Änderungen zum 01.01.2001 in Kraft treten zu lassen. Allerdings wurde das Verfahren im vergangenen Jahr nicht mehr zum Abschluß gebracht, nunmehr rechnet man generell mit einem Inkraftsetzen zum 01.01.2002, wobei auch die Neufassung des Europäischen Abfallkatalogs einfließen soll.

Insbesondere auf Druck der Recyclingwirtschaft wurde bereits seit langem versucht, eine verbindliche Vorgabe für die Einstufung von **Altholz** zu erarbeiten. In der Vergangenheit sind viele Regelungsvorschläge seitens der Bundesländer jedoch von der Wirtschaft abgelehnt worden. Das Bundesumweltministerium (BMU) hat Anfang März 2000 den Arbeitsentwurf einer Verordnung über die Entsorgung von Altholz an die Länder und an die beteiligten Kreise versandt.

Ursprünglich war vorgesehen, eine Entscheidung noch vor der Sommerpause herbeizuführen, um im Herbst im Bundesrat abzustimmen. Nach der Notifizierung in Brüssel und der offiziellen Verkündung hätte die Verordnung dann bereits im Jahre 2001 in Kraft treten können.

Wie in anderen Bereichen der Abfallentsorgung stellt auch hier die Thematik der Abfallverbrennung den problematischsten Teil dar.

Nach dem Entwurf soll Altholz in vier Kategorien eingeteilt werden:

Behandeltes Altholz (A I)	naturbelassenes und lediglich mechanisch behandeltes Altholz, dass nicht mehr als unerheblich mit holzforenden Stoffen verunreinigt ist.
Behandeltes Altholz (A II)	verleimtes, beschichtetes, lackiertes oder anderweitig behandeltes Holz ohne halogenorganische Verbindungen in der Beschichtung und ohne Holzschutzmittel.
Belastetes Altholz (A III)	enthält halogenorganische Verbindungen in der Beschichtung, aber keine Holzschutzmittel.
Besonders belastetes Altholz (A IV)	mit Holzschutzmitteln belastetes Altholz (wie Bahnschwellen, Leitungsmasten, Hopfenstangen, usw.) sowie Material, dass aufgrund seiner Schadstoffbelastung nicht den Kategorien A I bis A III zugeordnet werden kann.

Darüber hinaus bildet PCB-Altholz eine eigene Kategorie. Dieser Gruppe werden Materialien zugeordnet, die PCB im Sinne der PCB-Abfallverordnung enthalten und nach deren Vorschriften zu beseitigen sind. Dies umfasst insbesondere Dämm- und Schallschutzplatten, die mit Mitteln behandelt wurden, die polychlorierte Biphenyle enthalten.

Im Anhang des Entwurfes ist eine Liste beigefügt, welche die gängigen Altholzsortimente den jeweiligen Kategorien zuordnet und diesen gleichzeitig Abfallschlüssel zuweist. Diese gibt damit gleichzeitig die entsprechende Überwachungsbedürftigkeit vor.

Der vorgelegte Entwurf enthält keine "Ausstiegsklauseln" mit möglichen Grenzwerten, die eine andere als die vorhergesehene Zuordnung ermöglichen würde.

Der Arbeitsentwurf macht auch Vorgaben hinsichtlich der stofflichen und energetischen Verwertung von Altholz. Danach kann die stoffliche Verwertung von Altholz durch dessen Aufbereitung zu Holzhackschnitzeln und Holzspänen für die Herstellung von Holzwerkstoffen, die Gewinnung von Synthesegas zur Herstellung von Methanol und die Herstellung von Aktivkohle erfolgen. Eine energetische Verwertung soll einer Verwertung von Altholz im Sinne des § 4 Abs. 4 KrW-/AbfG sein.

Für eine stoffliche Verwertung in der Holzwerkstoffindustrie sind die Kategorien A I bis A III zugelassen, mit der Einschränkung, dass A II und A III nur dann zulässig sind, wenn Lackie-

rungen und Beschichtungen durch eine Vorbehandlung weitgehend entfernt wurden oder im Rahmen des Aufbereitungsprozesses entfernt werden.

Darüber hinaus definiert der Arbeitsentwurf Grenzwerte für Holzhackschnitzel und Holzspäne.

4. Gewerbepolitische Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung durch die Fuhrgewerbe-Innung

4.1. Tausende demonstrierten in Berlin - Sternfahrt und Protestkundgebung der Transport- und Busunternehmer

Am 26. September, 04.00 Uhr morgens erwachte der Fahrer vom Klopfen des Polizisten am Fahrzeugfenster. Der bayerische Bus und noch einige andere Fahrzeuge seiner Kollegen standen seit 01.30 Uhr auf der Straße des 17. Juni am Brandenburger Tor, um an der Protestaktion am 26.09.2000 teilzunehmen, zu der der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung BGL, der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer BDO und die angeschlossenen Landesverbände aufgerufen hatten. Der Forderung der Polizisten, den Bus an eine andere Stelle zu fahren, entgegnete der Fahrer unter Hinweis auf seine Tachoscheibe, daß er die Sozialvorschriften und damit seine Ruhezeit einhalten müsse. Dies mußte akzeptiert werden, der Bus blieb stehen.

Die Innungsunternehmer, die sich für die Organisation des Ablaufs an den Berliner Sammelplätzen bereit erklärt hatten, berichteten bereits am Montag Abend vom Eintreffen der ersten Fahrzeuge. Am Dienstag ging 04.45 Uhr der erste Anruf ein: Der Parkplatz Dreilinden sei hoffnungslos überfüllt, die sächsischen Kollegen würden mit einer Kolonne von 100 LKW und Bussen auf die Potsdamer Chaussee in Wannsee ausweichen und vorübergehend dort Aufstellung nehmen. Dann ging es richtig los: ab 05.00 Uhr meldeten alle Berliner Radiosender die Sternfahrt tausender LKW und Omnibusse aus allen Bundesländern auf Berlin.

Zugleich fanden sich die Fahrzeuge von rund einhundert Innungsmitgliedern und zahlreichen anderen Berliner und Brandenburger Transport- und Busbetrieben auf den Sammelplätzen am Berliner Olympiastadion, im Gewerbegebiet Lindenberg und auf dem P + R-Parkplatz Pankow-Heinersdorf ein. Auf drei festgelegten Fahrtrouten – der AVUS, der Heerstraße und der A 111 setzten sich ab 07.00 Uhr die Kolonnen in Bewegung.

Inzwischen war das Koordinierungsbüro der Protestdemonstration, für das auf Bitten der beiden Bundesverbände die Innung verantwortlich war, am Brandenburger Tor aufgebaut worden. Ein Brandenburger Transportunternehmer, der seinen Truck als Bühne zur Verfügung gestellt hatte, war mit den entsprechenden Vorbereitungen beschäftigt, das Innungsunternehmen Bauer Concept hatte die Organisation der Tontechnik übernommen.

Nach und nach füllte sich die Straße des 17. Juni: Hunderte Sattelzüge, Koffer- und Pritschen-LKW, Kipper- und Containerfahrzeuge, Omnibusse und Taxen nahmen laut hupend Aufstellung, um den politischen Forderungen des Gütertransport- und Omnibusgewerbes Nachdruck zu verleihen. Diese waren auf Plakaten und Spruchbändern deutlich ablesbar: gleiche Wettbewerbsbedingungen in der EU, gegen illegalen Dumpingwettbewerb, Maßnahmen zum Schutz des Mittelstandes, weg mit der Ökosteuer!

Immer neue Kolonnen fuhren ein, der ursprünglich vorgesehene Platz bis zum Ernst-Reuter-Platz reichte alsbald nicht mehr aus; bis 11.30 Uhr erreichte die Fahrzeugschlange den Theodor-Heuss-Platz, tausende standen noch auf der AVUS, dem Berliner Ring und der A 2.

Zu diesem Zeitpunkt überreichten die Präsidenten der beiden Bundesverbände, Hermann Grewer und Norbert Rohde, dem Bundestagspräsidenten Wolfgang Thierse eine Protestresolution mit den Forderungen des Gewerbes. Zuvor hatten sie in einer Pressekonferenz auf die schwierige Situation der Transport- und Busunternehmen sowie die Wettbewerbsverzerrungen und die illegalen Dumpingpreispraktiken im europäischen Markt hingewiesen. Sie forderten die Bundesregierung auf, gegen die Subventionspraxis in den europäischen Nachbarstaaten und zur Unterstützung des deutschen Gewerbes kurzfristige Maßnahmen zu ergreifen.

Diese Forderungen bekräftigten beide Präsidenten auch in ihren Ansprachen an die rund 2500 Unternehmer und Kraftfahrer, die sich bis 12.00 Uhr auf dem Platz des 18. März am Brandenburger Tor zur Abschlußkundgebung eingefunden hatten. Shuttle-Busse hatten zahlreiche Demonstrationsteilnehmer, deren Fahrzeuge so weit entfernt vom Brandenburger Tor Aufstellung nehmen mußten, daß der Weg zu Fuß zu weit war, zum Platz gebracht. Dennoch gelang es vielen Unternehmern und Fahrern nicht mehr, bis zum Kundgebungsort durchzukommen. Die Fuhrunternehmer, Busunternehmer und ihre Fahrer reagierten verärgert darauf, daß Vertreter der Bundesregierung – entgegen ihrer Spontanität bei weniger dramatischen Veranstaltungen – nicht den Anlaß nutzten, den Kontakt zu ihnen zu suchen. Nicht vorgesehen, aber verständlich war dann auch der spontane Aufruf eines Kraftfahrers, den Parlamentariern und Ministern gegenüber auf andere Weise zum Ausdruck zu bringen,

was das Gewerbe von der gegenwärtigen Verkehrs- und Steuerpolitik hält. Dank der Umsicht der Polizei, einiger Parlamentarier und einiger Unternehmer gelang es jedoch, eine Eskalation der Proteste zu verhindern, nachdem einige Hundert Demonstrationsteilnehmer bis zum Reichstag vorgedrungen waren.

Zu resümieren ist, daß das Gewerbe im September 2000 nicht mehr bereit und willens war, die gegenwärtige Situation und das Stillhalten der Bundesregierung in der europäischen Politik weiter widerspruchslos zu ertragen. Wenn den Versprechungen der Politiker, tatsächlich wirksame Maßnahmen der Protestaktion folgen zu lassen, nicht alsbald Taten folgten, wurden weitere Aktionen nicht ausgeschlossen. Bereits einen Tag nach der Sternfahrt auf Berlin setzten die Kollegen in Sachsen und Schleswig-Holstein in den Landeshauptstädten Dresden und Kiel die Demonstrationen fort.

Die Demo im Pressespiegel

Selten interessierten sich die Medien so sehr für das Güterkraftverkehrs- und das Omnibusgewerbe wie anlässlich der Sternfahrt und der Protestaktion in Berlin. Wenngleich der Tenor in der Berichterstattung der einzelnen Zeitungen, Fernseh- und Radiosender auch recht verschieden ausfiel, seit langem war es das erste Mal, daß die Öffentlichkeit so umfassend über das Gewerbe informiert wurde. Sicher sorgten die Furcht vor dem Mega-Stau in Berlin und die Erwartung eines Hauchs „französischer Verhältnisse“ zu einem guten Teil für diese Aufmerksamkeit, aber dies allein war es nicht. Die Erkenntnis, daß Güter- und Personenbeförderungsgewerbe maßgeblich zur Mobilität und zum Wohlstand unserer Gesellschaft beitragen ergriff breiter Raum als sonst.

In zahlreichen Gesprächen, Interviews und Kommentaren wurde deutlich, wie wenig die Öffentlichkeit doch bislang die Verhältnisse und Probleme im europäischen Verkehrsmarkt kennt. Die Diskussionen beschränkten sich auf die immer herbeigesehnte Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene, die Verteuerung des Straßenverkehrs, die LKW-Kolonnen auf der rechten Autobahnfahrspur und den „Umweltverschmutzer“ LKW. Dank der Protestaktion an diesem 26.09. jedoch wurde ein treffendes Bild von den Sorgen und Nöten des Gewerbes, von den vollmundigen Versprechen und den ausbleibenden Taten der Politik der letzten 15 Jahre hinsichtlich der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Verkehrsmarkt, vom illegalen Dumpingwettbewerb gezeichnet.

Fast mutete der perfekte Ablauf der Demonstration im Rahmen der polizeilichen Auflagen für den einen oder anderen enttäuschend an. Respekt galt aber einem Gewerbe, das bewiesen hat: es kann zusammenstehen, es kann 7000 Fahrzeuge nach Berlin entsenden, es hat die Kraft, seinen Forderungen entsprechend Nachdruck zu verleihen. Der Eindruck dieses 26. September sollte den politischen Verantwortungsträgern in der Bundesrepublik im Gedächtnis bleiben und sie inspirieren, nicht nur den Holzmännern der deutschen Wirtschaft, sondern endlich dem Mittelstand die Achtung und Unterstützung entgegenzubringen, die ihm gebührt

4.2. Gespräche mit Abgeordneten, politischen Entscheidungsträgern und Länderbehörden

Am 22.02.2000 trafen der Innungsvorsitzende Michael Eichen, Vorstandsmitglied Lothar Kastner und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider mit dem parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium **Siegfried Scheffler** in der Berliner Krausenstraße zur Erörterung verkehrspolitischer Themen zusammen.

Scheffler erläuterte zunächst verkehrspolitische Ziele und Lösungsansätze der Bundesregierung für die wesentlichsten Verkehrsprobleme. Infrastrukturausbau und Infrastrukturfinanzierung, Schwerverkehrsabgabe und Ökosteuer bildeten dabei die Schwerpunkte. Das kürzlich vorgestellte "Antistauprogramm" fand dabei besondere Würdigung.

Schwerverkehrsabgabe und Ökosteuer als verkehrspolitische Schwerpunktthemen Ökosteuer und die künftige streckenabhängige Autobahnbenutzungsgebühr waren innungsseitig Erörterungsschwerpunkte.

Die von Scheffler erläuterte Verlagerungsabsicht von Güterbeförderungen auf andere Verkehrsträger stoße - so die Innungsrepräsentanten - im Gewerbe grundsätzlich nicht auf Ablehnung. Nicht nur die Unternehmen im regionalen Güterkraftverkehr verstehen sich traditionell als Partner von Bahn und Binnenschiff, sondern auch in den Sparten des überregionalen Verkehrs besteht das Interesse an der Partnerschaft. Qualitäts-, Schnelligkeits- und Preisaspekte haben bislang hierbei jedoch eher hinderlich als fördernd gewirkt. Die künstliche Verteuerung von Straßentransporten löse dieses Problem allerdings nicht. Im übrigen - so Eichen und Bretschneider - bestehen im Regionalverkehr, also den Transporten innerhalb der Stadt oder der Fläche, nahezu keine Verlagerungspotentiale. Diese Verkehre bilden jedoch den Hauptteil der Güterbeförderungen in Deutschland.

Kastner würdigte die Entscheidung, daß Omnibusunternehmen im Öffentlichen Personennahverkehr zwar nicht der vollständigen Belastung durch die Ökosteuer unterworfen sind, die bislang noch nicht festgelegte Verfahrensweise des Rückerstattungsverfahrens verunsichere jedoch die Unternehmerschaft und führe zu vermeidbarem betrieblichen Mehraufwand. Bretschneider verwies auf die Umweltverträglichkeit des Omnibusses als Verkehrsmittel. Anerkanntermaßen ist der Bus hier führend, eine Freistellung des Busses auch im Reiseverkehr würde deshalb dem ökologischen Anspruch der Steuer am ehesten entsprechen.

Im Hinblick auf die künftige Autobahngebühr und die besondere Situation Berlins wiederholten die Innungsvertreter die Forderung, die innerstädtische Autobahn Berlins von der Gebührenpflicht auszunehmen bzw. auf eine generelle Freistellung von Stadtautobahnen von der Vignettenpflicht auf europäischer Ebene hinzuwirken.

Scheffler äußerte für viele der angesprochenen Probleme des Gewerbes Verständnis, verwies jedoch gleichzeitig auf den engen finanziellen Spielraum der Bundesrepublik. Um Marktverwerfungen zu Lasten der deutschen Unternehmen bei der EU-Osterweiterung zu

vermeiden, werden langfristige Übergangsregelungen notwendig sein. Eine hohe und intensive Kontrolldichte, für die bereits gegenwärtig höhere Mittel aufgewandt werden, muß diesen Regelungen die notwendige Geltung verschaffen.

Kurzfristig fand am Montag, dem 18.09.2000 ein Gespräch zwischen dem Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses des Deutschen Bundestages, **Dr. Dietmar Staffelt**, und dem Geschäftsführer der Innung, Gerd Bretschneider statt. Anlaß waren die dramatisch gestiegenen Kraftstoffpreise, die daraus resultierenden Probleme der Transport- und Omnibusunternehmen und die unterschiedlichen Reaktionen in den einzelnen EU-Ländern zur Unterstützung des Güterkraftverkehrsgewerbes.

Staffelt, viele Jahre Verkehrs- und Wirtschaftspolitiker im Berliner Abgeordnetenhaus, ist mit der Situation des Gewerbes seit langem vertraut. Er äußerte Verständnis für die Nöte des Gewerbes und den Unmut über die nationalen Alleingänge verschiedener europäischer Regierungen, die zu Nachteilen für das deutsche Gewerbe führen. Er berichtete über das Gespräch zwischen SPD-Fraktionschef Struck und dem Präsidenten des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung, Hermann Grewer am 15.09.2000, an dem er ebenfalls teilgenommen hatte.

Konkrete Maßnahmen im Hinblick auf die Aussetzung oder Absenkung der Ökosteuer seien – so Staffelt – nicht zu erwarten. Allerdings werde die Bundesregierung prüfen, welche kurzfristigen Möglichkeiten bestehen, das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe zu unterstützen und seine Wettbewerbssituation im europäischen Verkehrsmarkt zu stärken. Staffelt erklärte seine Bereitschaft, den Dialog – nicht zuletzt auch im Interesse des Berliner Güterkraftverkehrsgewerbes – auch künftig fortzuführen.

Am Anfang eines Gesprächs der neu berufenen Berliner Staatssekretärin für Verkehr, Maria Krautzberger am 17.03.2000 mit dem Innungsvorsitzendem Michael Eichen und Geschäftsführer Gerd Bretschneider stand eine Vorstellung der Innung als traditionsreicher, aber zukunftsorientierter Wirtschaftsverband. Neben allgemeinen wirtschafts- und gewerbepolitischen kamen in erster Linie Berlin-typische Themen zur Sprache. Das soziale Gefälle zwischen der Hauptstadt und dem näheren und fernerem Umland, das zum harten Wettbewerb beiträgt, Probleme des Innenstadtverkehrs, Gebührenpflicht für die Nutzung der Stadtautobahn durch LKW und die Thematik Bushalteplätze in der neuen Mitte der Stadt wurden erörtert.

Im Hinblick auf die verbesserte Luftsituation in der Stadt und die Überlegungen zur Anpas-

sung des Stufenkonzeptes zur Immissionsentlastung erläuterten Eichen und Bretschneider, daß zahlreiche Unternehmen bereits emissionsgeminderte LKW und Busse einsetzen. Die wirtschaftliche Entwicklung in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre hat jedoch dazu geführt, daß viele Transportunternehmen ihren Fuhrpark nicht so schnell modernisieren konnten, wie es in den Jahren 1993/94 geplant war. Vor allem kleine Betriebe seien gezwungen, ihre Fahrzeuge länger zu nutzen. Eichen zeigte auch auf, daß nach Alternativlösungen zur weiteren Verbesserung der Luftschadstoffsituation gesucht worden sei. So hat die Innung gemeinsam mit IHK und Handwerkskammer die Möglichkeit der Nachrüstung älterer Fahrzeuge mit Dieselfiltern geprüft. Betriebswirtschaftlich sei aber die Nachrüstung mit derartigen Filtersystemen nicht sinnvoll.

Die Innungsrepräsentanten verwiesen im weiteren Gesprächsverlauf auf einige erlaubnis- und genehmigungsrechtliche Aspekte in der Abfallbeförderung. Sie regten an, innerhalb der Verwaltung bei Erteilung abfallrechtlicher Transportgenehmigungen zu prüfen, ob auch die güterkraftverkehrsrechtlichen Bedingungen erfüllt sind. In diesem Zusammenhang dankten die Innungsvertreter für die Bereitschaft der Verkehrsverwaltung, auf Bitte der Innung die Berliner Wohnungsbaugesellschaften und die Bezirksämter noch einmal detailliert über die Erlaubnisbestimmungen zu informieren. Unkenntnis hat dort in der Vergangenheit immer wieder dazu geführt, daß Aufträge an Unternehmen vergeben wurden, die ihre Erlaubnispflicht nicht erfüllten.

Unter Hinweis auf die von der Innung betreute Entsorgungsgemeinschaft wurde das Thema Abfallentsorgung und Qualitätssicherung durch zertifizierte Entsorgungsfachbetriebe erörtert, ehe abschließend zu einigen Eckpunkten des Planwerks Innenstadt die Meinungen ausgetauscht wurden.

Zu einem zweiten Gespräch in diesem Jahr mit Staatssekretärin Krautzberger traf man am 16.11.2000 zusammen.

Im Mittelpunkt dieser Erörterungen standen die wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Güterkraftverkehr in der Region Berlin-Brandenburg, die Forderungen des Gewerbes nach Senkung von Mineralölsteuer und Kfz-Steuer sowie nach wirksamen Maßnahmen zur Bekämpfung illegaler Beschäftigung und unerlaubt Güterkraftverkehr betreibender Wettbewerber. Die Innung erbat die Unterstützung der Berliner Verkehrspolitik und der Verkehrsverwaltung in Bundesgremien und gegenüber anderen Ressorts in Berlin und Brandenburg bei der Erreichung der entsprechenden Ziele. Dabei wurde auch der Gesetzentwurf zur Änderung

des GüKG diskutiert, der den zuletzt genannten Forderungen nachkommen und die Befugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr erweitern soll.

Weiterhin informierten die Innungsrepräsentanten über die Erwartungen des Gewerbes und seiner Verbände bezüglich kompensierender Maßnahmen bei Einführung der streckenbezogenen Autobahnegebühr sowie die politischen Zusagen gegenüber dem Gewerbe anlässlich der BGL-Jahrestagung in Bremen zur Bestimmung der Höhe der künftigen Gebühr.

Auch über Berlin-spezifische Themen der Verkehrspolitik und der Abfallentsorgung tauschten sich die Gesprächspartner nbochmals aus, wobei die Überlegungen zum LKW-Routennetz und die aktuelle Problematik der Altholz-Entsorgung die Schwerpunkte bildeten.

Mit Blick auf die Berliner Omnibusunternehmen wiederholten die Innungsvertreter ihre Bitte nach Unterstützung der Forderung des Gewerbes zur Freistellung des Busses als umweltfreundlichstem und ökonomischstem Verkehrsmittel in der Personenbeförderung von der Mineralölsteuer.

Zu einem Gespräch mit dem Staatssekretär beim Senator für Wirtschaft und Betriebe, Volker Liepelt, trafen sich der Innungsvorsitzende Michael Eichen und Geschäftsführer Gerd Bretschneider im Oktober. Erörtert wurden die aktuelle Gewerbesituation im Güter- und Personenverkehr sowie die Forderungen der Gewerbeorganisationen nach Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der Europäischen Union und gegen illegale Wettbewerbspraktiken am Markt.

Eichen und Bretschneider erläuterten die vom Gewerbe als zielführend beurteilten möglichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Einführung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr unter gleichzeitiger Senkung der Mineralöl- und Kfz-Steuer. Sie erbatem das Verständnis und die Unterstützung der Berliner Landesregierung für die Forderung des Gewerbes, bei Einführung der künftigen Autobahnegebühr durch Kompensation an anderer Stelle Mehrbelastungen für die Betriebe zu vermeiden. Im Hinblick auf die bevorstehende Erweiterung der Europäischen Union nach Osten sei es – so die Innungsrepräsentanten – dringend geboten, Rahmenbedingungen zu schaffen, die auch den in Grenz Nähe ansässigen Unternehmen Zukunftsperspektiven eröffnen. Gerade die kleinen und mittelständischen Transportunternehmen in Berlin und Brandenburg werden – im Gegensatz zu Großbetrieben – nicht die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit aufbringen können, schnell in die neuen Märkte hineinzuwachsen. Sie werden jedoch Wettbewerb aus diesen Bereichen be-

fürchten müssen, der dann existenzbedrohend wird, wenn nicht rechtzeitig Harmonisierungsdefizite abgebaut werden.

Weiterhin forderte die Innung im Hinblick auf die aktuelle Entwicklung, sich für die Beibehaltung der bisherigen Abschreibungsfristen einzusetzen. Zwar seien aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung in den vergangenen Jahren in den Güterkraftverkehrsbetrieben der Region längere Nutzungsfristen die Regel geworden, die Verlängerung der Abschreibungsfristen für LKW und Busse vor einigen Jahren tragen dem jedoch bereits Rechnung. Eine neuerliche Verlängerung würde die Unternehmen zusätzlich belasten, die auch unter den aktuellen schwierigen Bedingungen in moderne, umweltfreundliche Fahrzeugtechnik investieren wollen.

Die Innungsrepräsentanten erhielten die Zusage, daß das Gewerbe die Unterstützung erhält, die es für die Erhaltung der betrieblichen Existenz in der Region benötige. Hinsichtlich der EU-Osterweiterung werden die Befürchtungen der Innung geteilt und die Forderungen nach entsprechenden Übergangsbestimmungen bei Öffnung der Märkte unterstützt.

Mit Blick auf die ebenfalls erörterten Gefahren der Rekommunalisierung im Entsorgungsbereich bestätigte StS Liepelt die Auffassung der Innung, daß die vom KrW-/AbfG angestrebte Eigenverantwortung der Wirtschaft erhalten werden solle und seitens der Berliner Wirtschaftsverwaltung Rekommunalisierungsabsichten bezüglich eventueller Überlassungspflichten von Abfallgemischen aus gewerblicher Herkunft nicht unterstützt werden.

Er erinnere sich noch gut an Begegnungen mit dem früheren Obermeister der Innung, Karl Mätzner, und der jetzigen Ehrenvorsitzenden der Innung, Lieselotte Raunhardt, in der verkehrspolitischen Diskussion vor vielen Jahren. So begrüßte der Landesvorsitzende der Berliner FDP und frühere Bundeswirtschaftsminister **Dr. Günther Rexrodt** den Innungsvorsitzenden Michael Eichen und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider am 15. Mai 2000 zu einem verkehrspolitischen Meinungsaustausch. Rexrodt habe die Innung als engagierte Gewerbevertretung kennengelernt und sei an verkehrspolitischen Themen sehr interessiert.

So gaben Eichen und Bretschneider zunächst einen Überblick über die wirtschaftliche Situation der Unternehmen des Güterkraftverkehrs und des privaten Omnibusgewerbes und erläuterten die Wandlungen, die insbesondere die Berliner Unternehmen nach der deutschen Wiedervereinigung und durch die Liberalisierung der Verkehrsmärkte in den neunziger Jahren durchlaufen mußten. Sie machten deutlich, daß vom Gewerbe nahezu alle Rationalisierungspotentiale in den Betrieben ausgeschöpft seien, die Auftraggeberschaft auch nach In-

krafttreten der zweiten Stufe der Ökosteuer aber nicht bereit sei, aufgrund gestiegener Kosten notwendige Entgeltanpassungen zu akzeptieren. Die Innungsrepräsentanten kritisierten die Ungleichbehandlung verschiedener Branchen und die Benachteiligung des Straßengüter- und Omnibusgewerbes in der ökologischen Steuerreform. Rexrodt äußerte Verständnis und unterstützte die Auffassung der Innung, daß Verlagerungseffekte auf andere Verkehrsträger mit dieser Verfahrensweise nicht erzielbar seien.

Im Hinblick auf die diskutierte streckenbezogene Autobahngebühr machte Rexrodt deutlich, daß die FDP grundsätzlich für derartige Modelle plädiert, da somit auch private Initiativen für den Infrastrukturbau und die Straßenunterhaltung gefördert werden. Die Innung - so Eichen - sperre sich nicht gegen Maut-Modelle. Aber über die angemessene Höhe müsse verhandelt werden, und Kompensationen bei Kfz- und Mineralölsteuer müßten in den Betrieben belastungsneutral wirken. Unterstützung fand die Forderung der Innung, die innerstädtische Autobahn von solchen Gebühren freizustellen.

Weitere Themen des Gesprächs waren das Innenstadtkonzept zur Immissionsentlastung und die für das Gewerbe zu befürchtenden Auswirkungen, die Situation in der Bau- und Gewerbeabfallentsorgung und einzelne im Rahmen des Planwerks Innenstadt vorgesehene Infrastrukturmaßnahmen.

Die für die Berliner Busunternehmen zu beklagenden Nachteile infolge von unterschiedlichen Regelungen zur Gewährung von Fördermitteln in Berlin und Brandenburg sowie die daraus noch zu befürchtenden Folgen im Zusammenhang mit der Liberalisierung des ÖPNV waren ebenfalls Gesprächsgegenstand. Die Innung bekräftigte, daß die Berliner Busunternehmen als Partner an der Mitgestaltung des Berliner ÖPNV Interesse haben. Effekte, wie sie beispielsweise nach der Liberalisierung des ÖPNV in Großbritannien zu verzeichnen waren, müßten aber durch entsprechende politische Rahmenbedingungen vermieden werden.

Die Gesprächspartner verständigten sich abschließend auf die Fortsetzung des Dialogs und - wo erforderlich - auch den politischen Meinungsaustausch zu einzelnen Schwerpunktthemen.

Verkehrsinfrastrukturausbau und Verkehrssicherheit in Brandenburg waren Themen des Gesprächs, zu dem der Innungsvorsitzende Michael Eichen und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider am 07.06.2000 mit dem Abteilungsleiter Straßenwesen, Straßenverkehr im Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, **Hans-Joachim Vollpracht**, zusammenkamen.

Die Gesprächsteilnehmer vertraten übereinstimmend die Auffassung, daß eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung der Region Berlin-Brandenburg unerlässlich ist. Die Innungsrepräsentanten würdigten dabei positiv die zielstrebige Vollendung des Autobahnausbaus und der Erneuerung wichtiger Bundes- und Landesstraßen in den letzten Jahren. Bedauert werde aber die Kürzung der Mittelzuweisungen für den Straßenunterhalt und -bau, da gerade im Bereich der Erhaltung zunächst unterlassene Instandsetzungen später erheblich teurer kommen.

Vollpracht zeigte Möglichkeiten auf, wie sich Transportunternehmen kurzfristig über Baumaßnahmen im Straßenverkehr informieren können, um dies bei der Fahrzeugdisposition zu berücksichtigen. Da viele Transportwege durch Ortschaften führen, die über engere Umfahrungsmöglichkeiten nicht verfügen, muß bei Sperrungen mit größeren Umleitungen gerechnet werden.

Unter Hinweis auf die wirtschaftliche Situation des Güterkraftverkehrsgewerbes erläuterten Eichen und Bretschneider auch verkehrspolitische Vorstellungen, durch Senkung der Mineralölsteuer und der Kfz-Steuer bei Anpassung der Autobahnbenutzungsgebühr die Wettbewerbsbedingungen für das deutsche Gewerbe zu verbessern. Gerade für Brandenburg sei mit der Erweiterung der EU nach Osteuropa auch ein starkes Anwachsen des Transitverkehrs zu erwarten, der an den Wegekosten entsprechend beteiligt werden sollte.

Mit Interesse nahm Vollpracht vom Engagement der Innung im Bereich Verkehrssicherheit Kenntnis. Eichen schilderte die Erfahrungen, die besonders in der Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit an Berliner Schulen gesammelt wurden. Die gemeinsamen Aktionen verbessern - so Eichen - nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern fördern auch das Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander.

Beide Seiten erachteten den Meinungs- und Informationsaustausch als sehr förderlich und bringen ihren Wunsch zum Ausdruck, zu gegebener Zeit erneut zusammenzukommen.

4.3. Mitgliederversammlung, Informationsveranstaltungen und Fachgruppenversammlungen

Deutliche Kritik an der Ökosteuer übte der Vorsitzende der Fuhrgewerbe-Innung Berlin, Michael Eichen, am Samstag, dem 08.04.2000 vor über 100 Mitgliedern und Gästen. Anlässlich der **Jahresmitgliederversammlung** der Innung machte er auf die existenzbedrohenden

Folgen der ökologischen Steuerreform für die Transportdienstleister aufmerksam.

Eichen forderte die Politiker im Rahmen seines Geschäftsberichts in Berlin und Brandenburg auf, die Forderungen des Transportgewerbes nach Erleichterungen bei der Ökosteuer zu unterstützen. Die Kompensationseffekte durch die Senkung der Rentenversicherungsbeiträge liegen nach Inkrafttreten der letzten Stufe der Ökosteuerreform bei den verbrauchsintensiven Beförderungen für die Bauwirtschaft und im überregionalen Verkehr unter 10 % der durch die Steuer bedingten Kostenerhöhungen.

Die Situation der Transportdienstleister in der Region sei angesichts der konjunkturellen Entwicklung in Berlin und Brandenburg ohnehin dramatisch. "Längst erforderliche Entgelterhöhungen werden von den Auftraggebern - allen voran den öffentlichen - nicht akzeptiert!", so Eichen weiter. Dennoch gebe die Innung gegenwärtig politischen Verhandlungen den Vorzug, auch wenn die Stimmung im Gewerbe mehr als gereizt ist.

Weitere Themen des Berichts des Vorstandes für das Jahr 1999 waren die rechtlichen Regelungen zur Bekämpfung der Scheinselbständigkeit, die Anfang des Berichtsjahres für erhebliche Verunsicherung im Gewerbe gesorgt hatten, die Mittelstandspolitik der Bundesregierung sowie die in der Diskussion befindliche streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr. Zwar kritisierte Eichen die von einigen geforderte Höhe dieser Gebühr, doch wollte er "sich einigen Argumenten nicht von vornherein verschließen. Eine streckenbezogene Autobahngebühr ist für uns vorstellbar, wenn Ökosteuer, Mineralölsteuer und Kfz-Steuer deutlich reduziert werden. Der ausländische Wettbewerber müßte dann die gleichen Kosten tragen wie wir". Dies betonte Eichen im Zusammenhang mit der geplanten EU-Osterweiterung, da die Region Berlin-Brandenburg als Grenzregion von den Folgen der Erweiterung besonders betroffen würde. Er forderte deshalb schon heute nicht nur langfristige Übergangsregelungen zur Harmonisierung des Marktes, sondern vor allem eine strenge Durchsetzung derartiger Regelungen.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider würdigte die Schwerpunkte der regionalen Verbandsarbeit im Güter- und Personenverkehr. Das im vergangenen Jahr heftig diskutierte Stufenkonzept zur Immissionsentlastung in der Berliner Innenstadt, die Bestimmungen zur Sondernutzung von öffentlichem Straßenland im Zusammenhang mit der Gestellung von Containern, die Einrichtung von Halteverbotszonen für Umzugsunternehmen sowie die Einbindung der privaten Berliner Omnibusunternehmen in den Berliner ÖPNV bildeten die Schwerpunkte seines Berichts. Bretschneider warnte vor einer Vernachlässigung erforderlicher Unterhaltung der Straßeninfrastruktur. "Wer meint, hier zu sparen, zahlt später das Drei-

fache", so Bretschneider, "Daß später die erforderlichen Baumaßnahmen länger dauern und großflächiger ausfallen, liegt auf der Hand. Folge ist dann natürlich, daß auch der fließende Verkehr behindert wird, was ebenfalls nicht im Sinne leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur ist". Im Rückblick auf die

Betreuungsarbeit der Innung ging Bretschneider auf verschiedene Informationsveranstaltungen sowie die verstärkte Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien ein. Er betonte, daß aufgrund der guten Resonanz ähnliche Angebote für die Innungsmitglieder geplant werden.

Frederike Reichhold, Justitiarin der Innung, ergänzte die Berichte um die wesentlichen Änderungen im Arbeits- und Sozialrecht im Jahr 1999 sowie um eine kurze Darstellung der Juniorarbeit im vergangenen Jahr.

Alexander Kaczmarek, stellvertretender Vorsitzender des Hauptausschusses und verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus äußerte Verständnis für die Probleme des Gewerbes im Hinblick auf Ökosteuer, Verkehrsinfrastruktur und Gebührenbelastung bei Nutzung der Stadtautobahn.

Er "habe die Stimmung des Gewerbes aufgenommen" und wolle sie bei politischen Entscheidungen berücksichtigen. Zugleich warb er um Unterstützung, Vorbehalte gegen den LKW in der öffentlichen Meinungsbildung gemeinsam abzubauen, da auch in der politischen Diskussion die Leistungen des LKW-Verkehrs bei der Ver- und Entsorgung der Metropole nicht immer angemessen gewürdigt werden.

Christian Lindenberg, beim Landesschulamt verantwortlich für die Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit an den Berliner Schulen, nutzte die Gelegenheit, sich bei den Mitgliedern der Innung für die langjährige Unterstützung der Aktion "Toter Winkel" durch zahlreiche Betriebe zu bedanken.

Nach Erläuterung der Jahresrechnung und Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung dankte Eichen den Innungsmitgliedern für Vertrauen und Unterstützung. Die Veranstaltung klang mit einem gemeinsamen Mittagsbuffet und angeregten Gesprächen aus.

Weil das Thema **Ladungssicherung** immer wieder kontrovers diskutiert wird, hatte die Fuhrgewerbe-Innung am 15. Februar Mitgliedsunternehmer und verantwortliche Mitarbeiter aus Innungsbetrieben eingeladen. Unter der Fragestellung "Ladungssicherung auf Krafffahr-

zeugen - notwendiges Übel oder sinnvolle Pflicht?“ referierte der Verantwortliche für Ladungssicherung bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen Nissen über die verschiedensten Aspekte der Problematik.

Zunächst gab er eine Einführung zum “ABC der Ladungssicherung”, wobei es sowohl um die konkreten Pflichten als auch um ihre praktische Umsetzung ging. Anhand von allerlei Anschauungsgegenständen wurden z.B. die diversen Techniken der Ladungssicherung oder auch der Reibungswiderstand verschiedener Materialien (Metall, Gummi, Holz etc.) gezeigt. Dank des lebendigen Vortrags geriet selbst eine Grundeinführung in die physikalischen Vorgänge sehr anschaulich. Die theoretischen Ausführungen wurden von höchst anschaulichen Bildern begleitet. Größtenteils handelte es sich um Fotos, die direkt vor Ort gemacht wurden. Teilweise wurden dabei dramatische und tragische Folgen mangelnder oder unsachgemäßer Ladungssicherung verdeutlicht. Die Schäden an Fahrzeugen ließen die Gäste ebenfalls nicht unbeteiligt. Aber auch Beispielsfälle von nicht ganz so drastischer Art, machten die Notwendigkeit richtiger Ladungssicherung transparent. Wie solche Vorfälle verhindert werden können und müssen, wurde glaubwürdig vermittelt, da ein Mann aus der Praxis seine jahrzehntelangen Erfahrungen in die Darstellungen einfließen ließ.

Wie es um die rechtlichen Bestimmungen bei Kündigungen bestellt ist, wo die typischen Fallstricke liegen und wann Vorsicht geboten ist, das hatte ein **Seminar über das Kündigungsrecht** zum Inhalt. Am 26. Februar kamen zahlreiche interessierte Unternehmer einer Einladung der Innung nach, um sich über Kündigungsrecht zu informieren. Der Vorstandsvorsitzende der Innung, Michael Eichen, konnte schon mit seinen einleitenden Worten “aus dem Nähkästchen plaudern”, denn er betätigt sich seit vielen Jahren als ehrenamtlicher Richter am Arbeitsgericht Berlin.

Weil bei einem solchen Thema auf theoretische Ausführungen nicht verzichtet werden kann, gab die Justitiarin der Innung, Frederike Reichhold, einen Überblick über die formellen und inhaltlichen Anforderungen an eine Kündigung. Seien dies Formvoraussetzungen, Kündigungsfristen, die erforderlichen Gründe für eine fristgemäße oder eine fristlose Kündigung und mehr. Im Anschluß referierte die Rechtsanwältin Patricia Rudek, deren Tätigkeitsschwerpunkt im Arbeitsrecht liegt. Als Tochter eines Mitgliedsunternehmens der Innung sind ihr die speziellen Sorgen des Gewerbes wohl vertraut. So berichtete sie anhand einer Reihe von Beispielen aus ihrer Berufspraxis, wo die klassischen Probleme des Kündigungsrecht für Unternehmen liegen. Manch einem Unternehmer kam das ein oder andere bekannt vor. Einiges war nicht so vertraut, und manches kann man gar nicht oft genug hören. Jeder hat im eigenem Betrieb so seine Erfahrungen gesammelt, weshalb es in der sich anschließenden

Diskussion eine Menge Gesprächsstoff gab.

Eine im Einzelfall eventuell erforderliche Beratung vor einer Kündigung konnte die Veranstaltung sicher nicht ersetzen. Aber sie konnte für die vielschichtige Problematik sensibilisieren. Und noch eins wurde deutlich: der Ehrgeiz, sich zum Hobbyjuristen im Arbeitsrecht aufzuschwingen, kann ins Auge gehen. Das liegt weniger am sogenannten "juristischen Laien", als vielmehr an der Tatsache, daß dieses Rechtsgebiet nahezu exklusiv von der Rechtsprechung geprägt wird. Nur derjenige, der sich permanent damit beschäftigt, bleibt auf dem Laufenden. Bekanntlich haben Unternehmer aber noch anderes zu tun. Leider gibt es auch das Schema F nicht, mit dem sich jeder Fall beurteilen läßt. Wer solches suggeriert, ist unseriös. Deshalb - das nahmen die Veranstaltungsteilnehmer mit nach Hause - müssen immer die Umstände des Einzelfalls betrachtet werden, bevor eine Prognose abgegeben werden kann.

Da mittlerweile auch Kleinbetriebe **der arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Betreuung** in Sachen Arbeitsschutz unterliegen, galt diesen Vorschriften im Berichtsjahr ein besonderer Betreuungsschwerpunkt. Welche Anforderungen die gesetzlichen Bestimmungen an die Unternehmer stellen, war Thema einer Veranstaltung am 25. November im Hause der Innung. Innungsmitglieder, die sich im Rahmen der GEDEGE-Vereinbarung für eine arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung durch Walter Meier und Jürgen Rubarth entschieden haben, erhielten eine grundlegende Einführung zur Organisation des Arbeitsschutzes in ihrem Betrieb.

Erläutert wurden die Aufgaben des Unternehmers, des Arbeitsmediziners und der Fachkraft für Arbeitssicherheit und die Einbindung der Mitarbeiter. Ziel des Arbeitsschutzes ist es, Störungen im Betriebsablauf zu verhindern, indem krankheitsbedingte Fehlzeiten verhindert oder wenigstens reduziert werden. Erfahrungsgemäß kann der Ausfall eines Mitarbeiters, sei es durch Krankheit oder Arbeitsunfall, gerade bei Kleinbetrieben zu schwierigen Überbrückungsabläufen führen. Neben der unerfreulichen Situation für den Mitarbeiter, kann auch die Kostenseite nicht außer Betracht gelassen werden. Wie nun im Hinblick auf den Arbeitsschutz diese Ziele im Betrieb konkret umgesetzt werden können, wo der Unternehmer Handlungsspielraum hat und inwieweit ihm die „Fachleute“ zur Seite stehen können, wurde anhand zahlreicher Beispiele dargestellt.

Im Zusammenhang mit Fahrtauglichkeit und Gesundheitsschutz diskutierten die Teilnehmer auch intensiv über die Anforderungen der Fahrerlaubnisverordnung und die danach erforderliche Gesundheitsprüfung für LKW- und Omnibusfahrer. Nach der Erfahrung einiger Unter-

nehmer haben ihre älteren Mitarbeiter Scheu vor der Überprüfung. Meier erläuterte daher die Anforderungen nach der Verordnung und ihre Umsetzung.

Da die rechtlichen Bestimmungen in Sachen Arbeitsschutz nicht unbedingt praxisnah formuliert sind, bedarf es solcher Veranstaltungen, um manchen Worthülsen ein für Unternehmer nachvollziehbares Leben einzuhauchen – so die abschließende Einschätzung der Teilnehmer nach drei Stunden Wissensvermittlung und Diskussion.

Weil einige Themen unseren Mitgliedern im Bereich Personenverkehr, Sparte Omnibus, unter den Nägeln brannten, lud die Innung am 15.11.00 zur **Fachgruppenversammlung Omnibus** ein.

Seit Monaten beklagten Unternehmer des Güter- und Personenbeförderungsgewerbes in allen Teilen Deutschlands, wenn man der Presse glauben mag sogar Europas, einen Mangel an qualifizierten Kraftfahrern. Besonders dringlich - zumindest in Berlin - ist dieses Problem für Omnibusunternehmer, die händeringend Kraftfahrer im Linien- und Gelegenheitsverkehr suchen. Der leidlich erfolgreichen Suche stehen bekanntermaßen eine große Zahl an arbeitslos gemeldeten Kraftfahrern gegenüber. Um die Wurzel dieses Widerspruch zu bekämpfen und alle weiteren Probleme in diesem Zusammenhang anzugehen, hatte die Innung bereits im Vorfeld Kontakt u.a. mit dem Landesarbeitsamt Berlin-Brandenburg aufgenommen.

Am 15.11.00 sollten sich nun die Unternehmer selbst mit Vertretern des Landesarbeitsamtes austauschen. Quintessenz des Gesprächs ist, daß der Umsetzung des Wünschenswerten von der Realität, z.B. aufgrund konkreter gesetzlicher Vorgaben, immer Grenzen gesetzt werden. Dennoch ist es wichtig den Handlungsspielraum, der verbleibt, zu besetzen. Eine Schnittstelle zwischen Arbeitsämtern und unternehmerischer Praxis ist z.B. das Anpassen des Anforderungsprofils für Omnibusfahrer an die heutigen Bedingungen. Oder die Verbesserung der Kommunikation zwischen Arbeitsämtern und Arbeitgebern, wenn es um Stellenangebote geht oder um die schnelle Vermittlung geeigneter Bewerber.

Hohe Wellen schlug auch der Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission zur künftigen Regelung des Vergabeverfahrens im Personenbeförderungsgewerbe. Der lang erwartete Entwurf führte nicht nur zu einem Eklat bei denjenigen, die sowieso mit Personenbeförderung zu tun haben, sondern berührte sogar die allgemeine Tagespresse. Das liegt nicht nur in der Thematik selbst begründet, sondern auch an den wenig konkreten Begriffen des Verordnungsentwurfs, die zu wilden Interpretationen einluden. Sehr lebhaft informierten Gunther Mörl, Hauptgeschäftsführer des bdo, und Thorsten Harms, Syndikus des bdo, über die neuesten Entwicklungen in dem Bereich. Dank des großen Engagements des bdo konnte schon

einiges im Sinne der Busunternehmer bewegt werden, jedoch müssen sich die Busunternehmer frühzeitig auf die zu erwartenden Änderungen einstellen.

Wenig Freude bereitet auch die Tatsache, daß nach den VBGs 122 und 123 seit 1.10.00 nun auch Betriebe mit bereits einem Arbeitnehmer zur Betreuung durch eine Fachkraft für Sicherheitstechnik und einen Arbeitsmediziner verpflichtet sind. An dieser Stelle wurden bereits Walter Meier, u.a. Facharzt für Arbeitsmedizin, und Jürgen Rubarth, Fachkraft für Arbeitssicherheit, vorgestellt. Sie betreuen auf Wunsch Innungsmitglieder aufgrund einer Rahmenvereinbarung mit der Gedege. Die beiden Herren nahmen die Gelegenheit wahr, die Busunternehmer u.a. über die praktischen Auswirkungen des Arbeitssicherheitsgesetzes, der Prüfungsanforderungen an Omnibusfahrer bei der Verlängerung der Fahrerlaubnis und Vorsorgemaßnahmen im Betrieb zu informieren.

Im letzten Teil der Versammlung tauschten sich die Unternehmer über derzeitige gewerbespezifische Belange aus. Und weil nicht nur geklagt werden soll, haben die Teilnehmer gleich konkrete Schritte eingeleitet zur Bewältigung des Fahrermangels. Mehr wird noch nicht verraten. Über die weiteren Fortschritte werden wir aber natürlich berichten!

Gemeinsam mit Brandenburger Unternehmerkollegen hatten Berliner Omnibusunternehmer am 17. November Gelegenheit, sich über den Planungsstand und die bustouristischen Konzepte der **Bundesgartenschau 2001** in Potsdam zu informieren.

Im ersten Teil der Veranstaltung stellten Mitarbeiter der Bundesgartenschau Potsdam 2001 GmbH die einzelnen Bereiche des Stadtgebiets der Brandenburgischen Landeshauptstadt, die Bestandteil der Bundesgartenschau (BUGA) sind vor. Ergänzt wurden die Informationen um Hinweise zur Anreise, zum Absetzen und Aufnehmen von Reisegästen sowie zum Abstellen von Omnibussen. Mit Freude nahmen die Busunternehmer dabei zur Kenntnis, daß dem hohen Busreiseanteil der Besucher der Bundesgartenschau dadurch Rechnung getragen werden soll, daß Zusatzkosten wie Parkgebühren u. ä. für Omnibusse nicht vorgesehen sind. Ein Überblick über die Konditionen für den Erwerb der Eintrittstickets rundete den Veranstaltungsteil ab.

Den zweiten Teil bildete eine Rundfahrt zu den einzelnen Teilen des BUGA-Geländes, wo sich die Unternehmer direkt vor Ort ein Bild von den Vorbereitungsarbeiten und von den örtlichen Gegebenheiten machen konnten. Zudem hatten sie die Möglichkeit, mit den Mitarbeitern der Projektgesellschaft individuelle Fragen zu klären. Nebenbei konnten sich die Veranstaltungsteilnehmer davon überzeugen, wie attraktiv Potsdam dank umfangreicher Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen für Besucher inzwischen geworden ist. Alles in al-

lem - so das Resumée - hat keiner der anwesenden Unternehmer den Weg zu dieser Zusammenkunft bereut.

4.4 Weitere Schwerpunkte der Gewerbepolitik und Mitgliederbetreuung

In der Koalitionsvereinbarung von Berliner CDU und SPD ist als eines der Ziele die Entwicklung eines **LKW-Routennetzes** zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Wirtschaftsverkehr und zur Entlastung sensibler Stadtgebiete vom Durchgangsverkehr formuliert. Dabei ist eine intensive Einbeziehung des Transportgewerbes von Beginn an vorgesehen.

Für Mitte November hatte die verantwortliche Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu einer ersten Zusammenkunft des projektbegleitenden Arbeitskreises, dem auch die Fuhrgewerbe-Innung angehört, eingeladen. Durch Mitarbeiter der von der Verkehrsverwaltung mit der Projektentwicklung betrauten IVU Traffic Technologies AG wurden die Ziele des Projekts und die einzelnen Arbeitsschritte vorgestellt und erläutert.

Seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde eingangs deutlich gemacht, daß ein LKW-Routennetz die Ver- und Entsorgungsfunktion des Transportgewerbes berücksichtigen, aber keinesfalls einschränken soll. Ziele eines zu entwickelnden Netzes sind

die Bewältigung der LKW-Ströme unter differenzierter Betrachtung von überregionalem, regionalem und innerstädtischem Verkehr bei Gewährleistung der Quell- und Zielverkehre im Stadtgebiet die Verringerung der Belastung sensibler Stadtteile – insbesondere Wohngebiete – von LKW-Durchgangsverkehr die Konzentration des LKW-Verkehrs auf geeignete Straßen die Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt und die Stärkung der Wirtschaftskraft Berlins.

Ein Grobraster möglicher Lösungsansätze wurde ebenfalls bereits vorgestellt, wobei nach einer Klassifizierung des Straßennetzes für LKW und Erarbeitung eines Routennetzes sowohl Infrastruktur- als auch verkehrsleitende Maßnahmen entwickelt werden sollen. Bis Ende 2001 sollen erste Maßnahmen erprobt und auf ihre Wirksamkeit geprüft werden.

In der Mitgliederzeitschrift **Nordverkehr** und im **Rundschreibendienst** wurde über dieses und viele andere Themen informiert. Auch der seit 1999 versandte e-Mail-Dienst **fgi-rundbrief** wurde genutzt, um aktuell über gewerbepolitische Themen und besondere Ereignisse im grenzüberschreitenden Verkehr zu informieren.