

18. 01. 85

VP – AS – In – R

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt

A. Zielsetzung

Die deutschen Rechtsvorschriften sollen an die nationale und internationale Entwicklung auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt angepaßt werden.

Insbesondere bedarf es einer klaren Rechtsgrundlage für die „Erlaubnis zur Fahrt“ auf Bundeswasserstraßen mit ausländischen Schiffen.

Das Verhalten im Verkehr, insbesondere nach einem Unfall auf Bundeswasserstraßen ist regelungsbedürftig.

Es soll ferner ermöglicht werden, juristische Personen des privaten Rechts mit bestimmten Aufgaben auf dem Gebiet der Sportschifffahrt zu beleihen.

Schließlich soll eine EG-Richtlinie über technische Vorschriften für Binnenschiffe in nationales Recht umgesetzt werden.

B. Lösung

Mit einer Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt sollen die notwendigen Rechtsvorschriften erlassen werden, wobei der Bundesminister für Verkehr u. a. ermächtigt werden soll, Einzelheiten durch Rechtsverordnungen zu regeln.

Fristablauf: 01. 03. 85

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Bundesrat

Drucksache 31/85

18. 01. 85

VP- AS - In - R

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben
des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (342) — 930 00 — Bi 6/85

Bonn, den 18. Januar 1985

An den Herrn
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von der
Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Auf-
gaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Kohl

Fristablauf: 01. 03. 85

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9500-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch § 13 Abs. 2 des Gesetzes vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121), wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Gesetzes wird um folgenden Klammerzusatz ergänzt:

„(Binnenschifffahrtsaufgabengesetz
— BinSchAufgG —)“

2. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) § 1 erhält folgende Überschrift:

„Aufgaben des Bundes; Zuständigkeiten“

- b) In Absatz 1 Nr. 4 werden die Worte „und Flöße“ durch die Worte „, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen“ sowie der Punkt durch einen Beistrich ersetzt.

- c) Dem Absatz 1 werden nach Nummer 4 folgende Nummern 5 und 6 angefügt:

„5. die Abwehr von Gefahren für Leben und Gesundheit sowie die Sicherung einer angemessenen Unterbringung der auf den Bundeswasserstraßen an Bord befindlichen Personen,

6. die Erteilung der Erlaubnis zur Fahrt auf den Bundeswasserstraßen für Wasserfahrzeuge.“

- d) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 2 eingefügt:

„(2) Zuständig für die Verwaltungsaufgaben sind die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Sie können im Rahmen des Absatzes 1 Nr. 2 nach pflichtgemäßem Ermessen die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen sowie zur Beseitigung von Störungen auf den Bundeswasserstraßen treffen.“

- e) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

3. § 2 wird durch folgenden § 2 ersetzt:

„§ 2

Erlaubnis zur Fahrt

(1) Das Befahren der Bundeswasserstraßen ist erlaubnispflichtig, wenn das Wasserfahrzeug

1. nicht in einem Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen ist,
2. einer natürlichen Person gehört, die nicht Deutscher im Sinne des Grundgesetzes ist oder ihren Wohnsitz nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes hat, oder
3. einer juristischen Person oder Personenvereinigung gehört, die ihren Sitz nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes hat. Das gleiche gilt trotz eines Sitzes im Geltungsbereich dieses Gesetzes, wenn Personen, die unmittelbar oder mittelbar über die willensbestimmende Mehrheit der Anteile, des Kapitals oder der Stimmrechte verfügen, entweder
 - a) natürliche Personen, die nicht Deutsche im Sinne des Grundgesetzes sind, oder
 - b) natürliche Personen ohne Wohnsitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes oder
 - c) juristische Personen oder Personenvereinigungen ohne Sitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes
 sind.

Das gleiche gilt, wenn an Stelle des Eigentümers ein Ausrüster die Voraussetzungen der Nummer 2 oder 3 erfüllt ohne Rücksicht darauf, ob für das Wasserfahrzeug eine Eintragung nach Nummer 1 vorliegt.

- (2) Eine Erlaubnis ist nicht erforderlich

1. für Sportfahrzeuge,
2. für Wasserfahrzeuge, die nach § 10 Abs. 3 der Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1951 (BGBl. I S. 359), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 4. Juli 1980 (BGBl. I S. 833), keiner Eintragung in das Schiffsregister bedürfen.
3. soweit sich dies aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen, insbesondere aus der Revidierten Rheinschifffahrtsakte und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirt-

schaftsgemeinschaft oder aus Rechtsvorschriften zwischenstaatlicher Einrichtungen, denen der Bund nach Artikel 24 des Grundgesetzes Hoheitsrechte übertragen hat, ergibt.

(3) Über die Erlaubnis entscheidet auf schriftlichen Antrag des Eigentümers oder des Ausrüsters der Bundesminister für Verkehr. Die Erlaubnis kann auf einzelne Verkehrsarten beschränkt werden. Sie kann versagt werden, soweit die Gegenseitigkeit nicht gewährleistet ist oder das Befahren Belange der Bundesrepublik Deutschland beeinträchtigt. Der Bundesminister für Verkehr kann die Befugnis zur Erteilung der Erlaubnis auf die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes übertragen.“

4. Die §§ 3 bis 3b werden durch folgende §§ 3 bis 3c ersetzt:

„§ 3

Rechtsverordnungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Rahmen des § 1 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. das Verhalten im Verkehr, einschließlich des Verhaltens der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall, das geboten ist, um
 - a) den Verkehr zu sichern und Verletzten zu helfen,
 - b) zur Klärung und Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche die Art der Beteiligung festzustellen und
 - c) Haftpflichtansprüche geltend machen zu können,
2. die Anforderungen an
 - a) Bau, Einrichtung, Ausrüstung, Betrieb und Freibord der Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen,
 - b) die auf Wasserfahrzeugen, Schwimmkörpern und schwimmenden Anlagen einzubauenden oder zu verwendenden Anlagen, Instrumente und Geräte,
3. die Anforderungen an die Kennzeichnung der Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen,
4. die Anforderungen an die Funkausrüstung, den Funkwachdienst, den Funkbetrieb, die Funknavigationseinrichtungen sowie die Führung von Funktagebüchern an Bord von Wasserfahrzeugen, Schwimmkörpern, schwimmenden Anlagen und an Land,
5. die Anforderungen an die Besetzung der Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper nach Anzahl und Befähigung der Besatzungsmitglieder,

6. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung der Besatzungsmitglieder,
7. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung der Binnenlotsen sowie die Ausübung ihrer Tätigkeit,
8. die Voraussetzungen für die Tätigkeit der Besatzungsmitglieder an Bord auch unter Berücksichtigung von Berufsausbildung und Arbeitsschutz.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 können auch erlassen werden

1. zur Abwehr von Gefahren für das Wasser,
2. zur Verhütung von der Schifffahrt ausgehender schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes; dabei können Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden.

(3) Wegen der Anforderungen nach Absatz 1 Nr. 2 kann auf jedermann zugängliche Bekanntmachungen sachverständiger Stellen hingewiesen werden; hierbei ist

1. in der Rechtsverordnung das Datum der Bekanntmachung anzugeben und die Bezugsquelle genau zu bezeichnen,
2. die Bekanntmachung bei dem deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niederzulegen und in der Rechtsverordnung darauf hinzuweisen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung das technische Verfahren der Schiffseichung (Schiffsvermessung), die Erteilung der erforderlichen Zeugnisse und die Mitwirkung der Eigentümer der Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen zu regeln.

(5) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 werden von dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister des Innern gemeinsam erlassen, soweit sie Vorschriften zur Verhütung von der Schifffahrt ausgehender schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes enthalten. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, soweit sie Vorschriften zum Schutz von Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes enthalten. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 2, 5 und 8 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 2 bedürfen, soweit sie den über den Arbeitsschutz hinausgehenden Gesundheitsschutz (§ 1 Abs. 1 Nr. 5) berühren, auch des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit.

Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 4 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen.

(6) In den Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 und 4 kann auch geregelt werden, wie die Erfüllung der Anforderungen und Voraussetzungen nachzuweisen ist, auf Grund welcher Untersuchungs- oder Prüfungsergebnisse und in welchem Verfahren eine Urkunde hierüber erteilt wird, sowie unter welchen Voraussetzungen und in welchem Verfahren wegen mangelnder körperlicher, geistiger oder charakterlicher Eignung des Inhabers oder wegen technischer Mängel des Wasserfahrzeugs eine Urkunde entzogen werden kann.

(7) Die Ermächtigungen nach Absatz 1 Nr. 2 bis 8 erstrecken sich nicht auf

- a) Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen der Bundeswehr,
- b) überwachungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 24 der Gewerbeordnung; die Ermächtigung erstreckt sich jedoch auf die Arten von Druckbehältern und Druckgasbehältern, für die eine Verordnung nach § 24 der Gewerbeordnung nicht erlassen ist.

§ 3 a

Beleihung von juristischen Personen

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung juristische Personen des privaten Rechts mit der Untersuchung von Wasserfahrzeugen, die für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden (Sportfahrzeuge), ihrer technischen Zulassung zum Verkehr, der Zuteilung von Kennzeichen und Identitätsnachweisen, ihrer Registrierung sowie mit der Abnahme von Prüfungen und der Erteilung von Befähigungsnachweisen für die Führung von Sportfahrzeugen zu beauftragen. Die juristischen Personen müssen einwilligen und nach Satzung und Verhalten hinreichend Gewähr für die Erfüllung der Aufgaben bieten. Im Rahmen des Auftrags unterstehen die juristischen Personen der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr.

§ 3 b

Binnenlotsen

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Benehmen mit den beteiligten Ländern und nach Anhörung der beteiligten Verbände der Binnenschifffahrt sowie von Vertretern der beteiligten Lotsen die Entgelte für die Leistungen der Binnenlotsen in angemessener Höhe festzusetzen.

(2) Soweit und solange eine Festsetzung der Lotsentgelte nach Absatz 1 in Kraft ist, dürfen andere als die festgesetzten Entgelte weder versprochen, noch gefordert, noch angenommen werden.

(3) § 34 Abs. 5 der Gewerbeordnung ist auf das Lotswesen auf Bundeswasserstraßen nicht anzuwenden.

§ 3 c

Übertragungsermächtigung

(1) Die Ermächtigungen nach § 3 Abs. 1 und § 3 b Abs. 1 können durch Rechtsverordnung auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen übertragen werden.

Hierzu werden ermächtigt

1. im Falle des § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister des Innern gemeinsam,
2. in den übrigen Fällen der Bundesminister für Verkehr, der des Einvernehmens mit anderen Bundesministern insoweit bedarf, als es für das Gebrauchmachen von der zu übertragenden Ermächtigung erforderlich wäre.

Die Befugnisse können einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion für den Bezirk mehrerer Wasser- und Schifffahrtsdirektionen übertragen werden.

(2) Beteiligungspflichten in Form des Benehmens oder der Anhörung, die in einer übertragbaren Ermächtigung vorgesehen sind, gehen mit deren Übertragung auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen über, soweit die übertragende Rechtsverordnung nichts anderes bestimmt.“

5. § 4 wird durch folgenden § 4 ersetzt:

„§ 4

Kosten

(1) Für Amtshandlungen nach den §§ 1 und 2 und den auf Grund des § 3 Abs. 1 bis 4 und § 3 a erlassenen Rechtsverordnungen werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung die Gebühren für die einzelnen Amtshandlungen im Sinne des Absatzes 1 zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Soweit es sich um Gebühren für Amtshandlungen auf Grund einer Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 handelt, bedarf der Bundesminister für Verkehr auch des Einvernehmens mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden.“

6. § 5 erhält folgende Fassung:

„§ 5

Hamburger Hafen

Auf den im Bereich des Hamburger Hafens liegenden Teilen der Bundeswasserstraße Elbe ist der Bund im Rahmen des § 1 Abs. 1 Nr. 2, 4 und 5 nicht für Maßnahmen zuständig, die das Verhalten im Verkehr betreffen. Seine Maßnahmen erstrecken sich im übrigen nicht auf Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen, die ausschließlich zur Verwendung im Hamburger Hafen bestimmt sind, auf die Führung und Besetzung solcher Fahrzeuge sowie auf Hafenlotsen.“

7. § 6 wird durch folgenden § 6 ersetzt:

„§ 6

Überwachungsbefugnis

(1) Zur Durchführung der Aufgaben nach § 1 Abs. 1 können die damit betrauten Personen Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen und deren Betriebs- und Geschäftsräume sowie die zur Herstellung von Anlagen, Instrumenten und Geräten für den Schiffsbetrieb dienenden Betriebs- und Geschäftsräume betreten und Prüfungen vornehmen. Außerhalb der Betriebs- und Geschäftszeiten und hinsichtlich der Räume, die zugleich Wohnzwecken dienen, dürfen diese Befugnisse nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden; insoweit wird das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) eingeschränkt.

(2) Der Eigentümer und der Führer eines Wasserfahrzeugs, Schwimmkörpers oder einer schwimmenden Anlage und der sonst für die Sicherheit verantwortliche sowie der Hersteller der Anlagen, Instrumente und Geräte für den Schiffsbetrieb sind verpflichtet, den mit der Überwachung betrauten Personen die Maßnahmen nach Absatz 1 zu gestatten, die bei der Überprüfung benötigten Arbeitskräfte und Hilfsmittel bereitzustellen sowie die Auskünfte zu erteilen und die Unterlagen vorzulegen, die zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich sind.“

8. § 7 erhält folgende Fassung:

„§ 7

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsverordnung nach § 3 oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen Anordnung, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, zuwiderhandelt.

(2) Ordnungswidrig handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Schiffsführer entgegen § 2 Abs. 1 eine Bundeswasserstraße ohne Erlaubnis befährt oder als Eigentümer oder Ausrüster das unerlaubte Befahren einer Bundeswasserstraße veranlaßt oder
2. entgegen § 6 Abs. 2 den mit der Überwachung betrauten Personen das Betreten des Wasserfahrzeugs, des Schwimmkörpers, der schwimmenden Anlage oder der Betriebs- oder Geschäftsräume oder die Vornahme einer Prüfung nicht gestattet, Arbeitskräfte oder Hilfsmittel nicht bereitstellt, Auskünfte nicht erteilt oder Unterlagen nicht vorlegt.

(3) Ordnungswidrig handelt ferner, wer als Binnenlotse entgegen § 3 b Abs. 2 andere als die festgesetzten Entgelte fordert oder annimmt.

(4) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1, Absatz 2 Nr. 2 und Absatz 3 kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 2 Nr. 1 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Deutsche Mark geahndet werden. Bei Zuwiderhandlungen gegen die von den Rheinuferstaaten oder den Moseluferstaaten gleichlautend erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften und die auf Grund solcher Vorschriften ergangenen vollziehbaren Anordnungen gilt für die Höhe der Geldbuße der Rahmen des Artikels 32 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte.“

9. § 7 b Abs. 1 und 2 wird § 7 Abs. 5 und 6.

10. Die §§ 7 a und 7 b Abs. 3 werden aufgehoben.

11. § 8 erhält folgende Überschrift:

„Länderfachausschuß“

12. § 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

Übergangsregelung

Die §§ 5 bis 9 des Preussischen Gesetzes vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Preussische Gesetzsammlung S. 187) und die §§ 10 bis 20 des Preussischen Regulativs vom 23. März 1870, betreffend die Ausführung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Amtsblatt der Regierung Wiesbaden S. 169) treten mit dem Tage außer Kraft, an dem sie durch Rechtsverordnungen aufgehoben werden, die der Bundesminister für Verkehr auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 7 erläßt.“

13. § 11 erhält folgende Überschrift:

„Berlin-Klausel“

Artikel 2

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. März 1982 (BGBl. I S. 281), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 3 werden nach dem Wort „Wasserfahrzeugen“ die Worte „sowie von Schwimmkörpern und schwimmenden Anlagen“ eingefügt.

2. § 38 erhält folgende Fassung:

„§ 38

Beschaffenheit und Betrieb von Fahrzeugen

(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, Schienen-, Luft- und Wasserfahrzeuge sowie Schwimmkörper und schwimmende Anlagen müssen so beschaffen sein, daß ihre Emissionen bei bestimmungsgemäßem Betrieb die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen einzuhaltenden Grenzwerte nicht überschreiten. Sie müssen so betrieben werden, daß vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

(2) Der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister des Innern bestimmen nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 51) durch Rechtsverordnung die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen notwendigen Anforderungen an die Beschaffenheit, die Ausrüstung, den Betrieb und die Prüfung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Fahrzeuge und Anlagen, auch soweit diese den verkehrsrechtlichen Vorschriften des Bundes unterliegen. Dabei können Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für den Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden.

(3) Wegen der Anforderungen nach Absatz 2 gilt § 7 Abs. 2 entsprechend.“

3. Dem § 39 wird folgender Satz angefügt:

„Wegen der Anforderungen nach Satz 1 gilt § 7 Abs. 2 entsprechend.“

4. In § 62 Abs. 1 Nr. 7 werden die Worte „38 Satz 4“ durch die Worte „38 Abs. 2“ ersetzt.

Artikel 3

**Änderung des Gesetzes
betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse
der Binnenschifffahrt**

Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert

durch Artikel 287 Nr. 18 des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469), wird wie folgt geändert:

1. Der Überschrift wird folgender Klammerzusatz angefügt:

„(Binnenschiffahrtsgesetz — BinSchG)“

2. § 29 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft folgenden Tag beginnt die Ladezeit; ist Verzicht auf die vorherige Anzeige der Ladebereitschaft vereinbart, so beginnt die Ladezeit, wenn das ladebereite Schiff vorgelegt ist.“

- b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Benehmen mit den beteiligten Ländern zur Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten in den Häfen sowie unter Berücksichtigung der Erfordernisse eines beschleunigten Verkehrsablaufs und des jeweiligen technischen Fortschritts für den Ladetag einen kürzeren Zeitraum als den Kalendertag sowie den Beginn und das Ende dieses Ladetages festzusetzen.“

3. § 30 erhält folgende Fassung:

„§ 30

(1) Wenn der Absender die Ladung nicht so zeitig liefert, daß die Beladung innerhalb der Ladezeit vollendet werden kann, so gebührt dem Frachtführer ein Liegegeld.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung unter Berücksichtigung des jeweiligen technischen Fortschritts beim Güterumschlag und der Erfordernisse eines beschleunigten Verkehrsablaufs zu bestimmen, ob und inwieweit für die über die Ladezeit hinausgehende, tatsächlich in Anspruch genommene Zeit das Liegegeld anteilig zu gewähren ist.“

4. § 32 wird aufgehoben.

5. § 48 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Mit dem auf die Anzeige der Löschbereitschaft folgenden Tag beginnt die Löschzeit; ist Verzicht auf die vorherige Anzeige der Löschbereitschaft vereinbart, so beginnt die Löschzeit, wenn das löschbereite Schiff vorgelegt ist.“

- b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) § 29 Abs. 5 gilt entsprechend für die Bestimmung des Löschtages.“

6. § 49 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wenn der Empfänger die Ladung nicht bis zum Ablaufe der Löschzeit abnimmt, so gebührt dem Frachtführer ein Liegegeld. § 30 Abs. 2 gilt entsprechend.“

Artikel 4

**Änderung des Gesetzes
über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr**

Dem § 21 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 65), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juni 1979 (BGBl. I S. 822), wird folgender Satz 2 angefügt:

„Des weiteren setzen die Frachenausschüsse Liegegelder fest sowie die den Entgelten nach Satz 1 zugrunde liegenden Lade- und Löschzeiten; die Lade- und Löschzeiten dürfen die gesetzlich festgesetzten Zeiten nicht überschreiten.“

Artikel 5

**Änderung des Gesetzes
über Schifferdienstbücher**

Das Gesetz über Schifferdienstbücher in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9503-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 276 des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469), wird wie folgt geändert:

1. § 9 erhält folgende Fassung:

„§ 9

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Vorschriften über das bei der Ausstellung und Überprüfung der Schifferdienstbücher anzuwendende Verfahren zu erlassen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die in § 7 Satz 2 genannte Frist zur Vorlegung bei einem Wasser- und Schiffsamt bis auf sechs Monate abzukürzen.“

2. Nach § 9 wird folgender neuer § 10 eingefügt:

„§ 10

(1) Für Amtshandlungen nach diesem Gesetz und nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung die Gebühren für die einzelnen Amtshandlungen im Sinne des Absatzes 1 zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden.“

3. Der bisherige § 10 wird § 11.

Artikel 6

**Neufassung
des Binnenschiffahrtsgesetzes**

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Binnenschiffahrtsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 7

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 8

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden zweiten Kalendermonats in Kraft.

Begründung**A. Allgemeine Bemerkungen**

Der Entwurf bezweckt die Anpassung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt an die Erfordernisse der rechtlichen und tatsächlichen Entwicklung. Er stützt sich mit seinem wesentlichen Inhalt auf die konkurrierenden Gesetzgebungskompetenzen des Bundes für das Sachgebiet „Binnenschifffahrt“ (Artikel 74 Nr. 21 GG) und auf die Befugnisse des Bundes, ihm durch Gesetz übertragene Aufgaben der Binnenschifffahrt wahrzunehmen (Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 GG).

An sachlich bedeutsamen Änderungen sind hervorzuheben:

1. Der Entwurf stellt im Interesse der Rechtssicherheit klar, daß die Fahrt auf den Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen, die nicht in einem Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen sind oder deren Eigentümer oder Ausrüster nicht Deutsche im Sinne des Grundgesetzes sind oder die ihren Wohnsitz nicht im Geltungsbereich des Gesetzes haben, von einer Erlaubnis des Bundes abhängig ist.

Die Entscheidung über die Erteilung oder Versagung der Erlaubnis stützt sich bisher auf Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts. Danach bestimmen die Staaten, ob und unter welchen Voraussetzungen gebietsfremde Wasserfahrzeuge in ihr Hoheitsgebiet einfahren und dort Beförderungen ausführen dürfen. Im Interesse der Rechtssicherheit ist es jedoch erforderlich, auch für das Gebiet der Binnenschifffahrt eine ausdrückliche innerstaatliche Rechtsgrundlage für die Erlaubnispflicht zu schaffen.

2. Der Entwurf ermöglicht es, juristische Personen des privaten Rechts zu beleihen, Sportfahrzeuge zum Verkehr amtlich zuzulassen, amtliche Kennzeichen, Identitätsnachweise und Befähigungszeugnisse zur Führung eines Sportfahrzeugs amtlich zu erteilen und sie zu registrieren.
3. Der Entwurf ermächtigt den Bund zur Regelung des Verhaltens der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall.

B. Auswirkungen des Entwurfs auf den Bundeshaushalt

Die Vorschläge des Entwurfs werden im Falle ihrer Verwirklichung voraussichtlich keine oder nur geringfügige Mehrausgaben des Bundes zur Folge haben.

Die Erteilung der Erlaubnis nach § 2 des Entwurfs wird den Personalbedarf des Bundes nicht erhöhen.

C. Auswirkungen des Entwurfs auf Einzelpreise und das Preisniveau sowie auf die Umwelt sind nicht zu erwarten**D. Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften****Zu Artikel 1****Zu Nummer 1 — Überschrift des Gesetzes**

Durch die Festlegung einer Kurzbezeichnung (Binnenschifffahrtsgesetz) und einer Abkürzung (BinSchAufG) wird die Zitierweise erleichtert.

Zu Nummer 2 (§ 1)

In Nummer 5 wird im Hinblick auf die allgemeine Entwicklung im nationalen und internationalen Bereich die Gefahrenabwehr für Leben und Gesundheit der Personen an Bord dem Bund als Aufgabe zugewiesen, soweit die Binnenschifffahrt in Randgebieten betroffen wird.

Die Erweiterung dient dem Vollzug der EG-Richtlinie vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ABl. Nr. L 301). Sie vermeidet ein besonderes Gesetz über Arbeits- und Gesundheitsschutz. Hierdurch wird die Gesetzgebung gestrafft und insbesondere Doppelarbeit durch Bund und Länder bei der Zulassung von Binnenschiffen vermieden.

Nummer 6 ergänzt den Katalog der dem Bund obliegenden Aufgaben um die Befugnis zur Erteilung der Erlaubnis zur Fahrt auf den Bundeswasserstraßen für die Wasserfahrzeuge.

§ 1 Absatz 2 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 4. Er enthält eine Generalklausel für die Gefahrenabwehr und ist daher aus systematischen Gründen in § 1 aufgenommen worden.

Zu Nummer 3 (§ 2)**§ 2**

Der bisherige § 2 wird aufgehoben, weil die Bestimmungen über Liegegelder, Lade- und Löschzeiten im Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt geändert worden sind (vgl. Artikel 3 dieses Gesetzes).

Der neue § 2 regelt die Erlaubnis zur Fahrt. Absatz 1 legt fest, für welche Wasserfahrzeuge grundsätzlich eine Erlaubnispflicht besteht. Es handelt sich um ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt.

Die Erlaubnis umfaßt grundsätzlich sowohl den rein technischen Vorgang des Fahrens als auch das

Befördern von Personen und Gütern. Sie kann jedoch auf das bloße Befahren sowie auf einzelne Verkehrsarten beschränkt werden. Als Verkehrsarten kommen in Betracht der Transitverkehr [Beförderung von Personen und Gütern mit Schiffen durch das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West)], der Wechselverkehr [Beförderung von Personen und Gütern mit Schiffen zwischen einem Hafen des Heimatstaates und einem Hafen der Bundesrepublik Deutschland (einschließlich Berlin (West) und umgekehrt)], der Drittlandverkehr [Beförderung von Personen und Gütern mit Schiffen zwischen einem Hafen außerhalb des Heimatstaates und einem Hafen in der Bundesrepublik Deutschland (einschließlich Berlin (West) und umgekehrt)] und die Kabotage [Beförderung von Personen und Gütern mit Schiffen zwischen Häfen der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West)].

Die Erlaubnis kann allgemein in einer zwischenstaatlichen Vereinbarung mit dem Heimatstaat des Wasserfahrzeugs oder jeweils auf besonderen Antrag für eine oder mehrere Fahrten eines bestimmten Wasserfahrzeugs erteilt werden.

Kriterium für die Entscheidung, ob eine Erlaubnis versagt werden soll, ist die Frage, ob die Gegenseitigkeit gewährleistet ist oder ob der Erteilung Belange der Bundesrepublik Deutschland entgegenstehen. Die in Absatz 3 besonders erwähnten Versagungsgründe werden in erster Linie unter verkehrsbezogenen Aspekten zu beurteilen sein; sie lassen aber auch die Berücksichtigung gesamtwirtschaftlicher und gesamtpolitischer Interessen zu.

Bestehende Rechtsvorschriften werden durch den Entwurf nicht angetastet. Daraus folgt u. a. auch, daß unberührt bleiben die Befahrens- und Beförderungsrechte von Wasserfahrzeugen aus anderen Staaten aus bestehenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen oder aus Rechtsvorschriften zwischenstaatlicher Einrichtungen, denen die Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 24 GG Hoheitsrechte übertragen hat. Dies bedeutet insbesondere, daß wegen der Verpflichtungen aus dem EWG-Vertrag (z. B. Artikel 76) Angehörige von EG-Mitgliedstaaten einer Erlaubnis nicht bedürfen. Die außenwirtschaftlichen Vorschriften und das Gesetz über die Küstenschifffahrt bleiben unberührt.

Die Vorschrift bezieht sich entsprechend dem Zweck dieses Gesetzes nicht auf den Seeverkehr, d. h. den Verkehr, der in einem an einer Seeschiffahrtsstraße gelegenen Hafen (Seehafen) der Bundesrepublik Deutschland beginnt oder endet und bei dem das Schiff beim Anlaufen oder Verlassen dieses Seehafens die diesem vorgelagerte Grenze der Seefahrt im Sinne der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. August 1951 (BGBl. II S. 155) mindestens einmal überschreitet. Seeverkehr ist auch die Durchfahrt durch das Küstenmeer oder den Nord-Ostsee-Kanal ohne Anlaufen eines Seehafens der Bundesrepublik Deutschland.

Zu Nummer 4 (§§ 3, 3 a, 3 b und 3 c)

§ 3

§ 3 enthält die Ermächtigung, Rechtsverordnungen zu erlassen. Absatz 1 bildet die notwendige Ergänzung zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 bis 5. Er ermöglicht es, neben den schiffahrtspolizeilichen Erfordernissen auch verkehrspolitische Entwicklungen im nationalen und internationalen Bereich zu berücksichtigen und auf sie sachgerecht zu reagieren. Die Vorschrift trägt damit dem Umstand Rechnung, daß nicht mehr nur schiffahrtspolizeiliche Gesichtspunkte den Rahmen der Ermächtigung bilden können, wenn der Bund seine Aufgaben auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt zeitgemäß erfüllen will.

§ 3 Abs. 1

Nummer 1

Die bisherige Nummer 1 ist ergänzt worden.

Im Zuge der Rechtsentwicklung [vgl. dazu das Dreizehnte Strafrechtsänderungsgesetz vom 13. Juni 1975 (BGBl. I S. 1349)] und angesichts der starken Zunahme des Sportbootverkehrs auf den Bundeswasserstraßen erscheint es nötig, das Verhalten der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall zu regeln. Dies dient allein dem Interesse des Geschädigten. Der Bundesminister für Verkehr wird daher ermächtigt, Vorschriften über das Verhalten nach Verkehrsunfällen zu erlassen. Die Vorschrift ist inhaltsgleich mit § 6 Abs. 1 Nr. 4 a des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Artikel 2 des Dreizehnten Strafrechtsänderungsgesetzes vom 13. Juni 1975 (BGBl. I S. 1349) geschaffen wurde.

Die Nummern 2 bis 7 entsprechen inhaltlich dem bisherigen § 3 Abs. 1 Nr. 2 bis 5.

Nummer 8

Die vorgesehene Regelung berücksichtigt, daß der Personaleinsatz im Binnenschiffahrtsbetrieb nicht mehr nur unter dem Gesichtspunkt der Mindestanforderung an die Sicherheit im Verkehr gesehen werden darf. Sie ermöglicht, in den Rechtsverordnungen auch Forderungen aus anderen Lebensbereichen, z. B. der Berufsausbildung und der Gestaltung der Arbeitsbedingungen, zu berücksichtigen. Daß die Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt nach dem Berufsbildungsgesetz zu regeln ist, wird hiervon nicht berührt.

§ 3 Abs. 2

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 3 Abs. 1 a Satz 1.

§ 3 Abs. 3

Die Vorschrift sieht vor, daß in einer Rechtsverordnung auf die Bekanntmachungen sachverständiger Stellen verwiesen werden darf.

§ 3 Abs. 4

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem bisherigen § 3 Abs. 3. Die vorgenommenen Ergänzungen dienen der redaktionellen Einheitlichkeit.

§ 3 Abs. 5

Satz 1 übernimmt den Inhalt des bisherigen § 3 Abs. 1 a Satz 2 ohne inhaltliche Änderung.

Satz 2 konkretisiert das Beteiligungsgebot des § 3 Abs. 2 Satz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes und schließt sich an die Regelung in § 5 des Bundeswasserstraßengesetzes an, die nur für Naturschutzgebiete und Nationalparke gilt.

Die Sätze 3 und 4 berücksichtigen, daß Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 2, 5 und 8 künftig auch Randgebiete des Arbeitsschutzes und des Gesundheitsschutzes sowie die angemessene Unterbringung an Bord regeln können. Die Ermächtigung muß diese Gebiete einschließen, weil die Europäische Gemeinschaft dahin gehende Regelungen im Rahmen anderweitiger Vorschriften für die Binnenschifffahrt erarbeitet hat. Es empfiehlt sich, die entsprechenden Bestimmungen im Rahmen von Verordnungen des Bundesministers für Verkehr zu erlassen, weil es sich nur um die Regelung von Nebengebieten handelt, die mit dem Hauptinhalt der Verordnung in engem sachlichen Zusammenhang stehen. Das Einvernehmen des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung ist stets erforderlich, weil die Grenze zwischen Schifffahrtspolizei und Arbeitsschutz fließend ist. Soweit der Gesundheitsschutz über den Arbeitsschutz hinausgeht, ist zusätzlich das Einvernehmen des Bundesministers für Jugend, Familie und Gesundheit erforderlich.

§ 3 Abs. 6

Die Vorschrift ermöglicht es, in den Verordnungen z. B. die Pflicht zum Ablegen von Prüfungen, zur Vorlage von Schifferpatenten und Schiffsattesten und zur Vorführung des Schiffes zwecks Untersuchung zu begründen. Sie schafft die Regelungsbefugnis für die inhaltlichen Anforderungen an Prüfungen sowie für die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung und Entziehung von Erlaubnissen und Zeugnissen.

§ 3 Abs. 7

Buchstabe a schafft eine Regelung, die dem bisher bereits geübten Verfahren gegenüber der Bundeswehr entspricht. Für die unter Buchstabe b genannten überwachungsbedürftigen Anlagen (z. B. Dampfkessel) verbleibt es bei den Vorschriften der Gewerbeordnung auch dann, wenn sich die überwachungsbedürftigen Anlagen an Bord von Binnenschiffen befinden. Eine Ausnahme ist jedoch für den Fall vorgesehen, daß für Druckbehälter und Druckgasbehälter eine Rechtsverordnung auf Grund des § 24 der Gewerbeordnung nicht erlassen ist, weil es sich um Zubehör zu technischen Einrichtungen handelt, das in vielen Fällen (z. B. an Bord größerer Sportfahrzeuge) nicht der Gewerbeordnung unterliegt.

§ 3 a

Die Vorschrift ermöglicht die Beleihung privater Rechtsträger mit der Wahrnehmung bestimmter Verwaltungsaufgaben, z. B. die Erteilung von Zeugnissen durch Wassersportverbände und die Untersuchung von Sportfahrzeugen und ihre technische Zulassung zum Verkehr. Dadurch wird die Bundesverwaltung entlastet und auch die Selbstverwaltung des Sports gestärkt.

Diese Regelung stimmt weitgehend mit der Vorschrift des § 7 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt überein.

§ 3 b

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 3 a.

Absatz 2 ist im Hinblick auf die Bußgeldbewehrung in § 7 Abs. 3 erforderlich.

Absatz 3 war im bisherigen § 10 Abs. 1 enthalten und wurde wegen des Sachzusammenhanges in § 3 b aufgenommen.

§ 3 c

Die Vorschrift faßt die Befugnis des Bundesministers für Verkehr zur Übertragung von Ermächtigungen auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, die bisher der jeweils entsprechenden materiellen Vorschrift zugeordnet war, in einer Vorschrift zusammen.

Zu Nummer 5 (§ 4)

Der bisherige § 4 ist inhaltlich in § 1 Abs. 2 aufgenommen worden. Der neue § 4 regelt die Kosten, die bisher in § 3 b enthalten waren. Er schafft eine Vorschrift, die es künftig möglich machen wird, kostendeckende Gebühren zu erheben, ohne die Gebührenrahmen jeweils im langwierigen Gesetzgebungsverfahren anheben zu müssen.

Zu Nummer 6 (§ 5)

Die Ausnahmenvorschrift für bestimmte Teile des Hamburger Hafens ist lediglich redaktionell der Neufassung des § 1 angepaßt.

Zu Nummer 7 (§ 6)

Der bisherige § 6 war aufzuheben, weil der Schiffsicherheitsauftrag, der an die Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft erteilt war, mit Ablauf des 31. Dezember 1973 erloschen ist [vgl. Verordnung zur Aufhebung der Verordnung über die Überwachung der Schiffsicherheit auf Bundeswasserstraßen vom 11. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1914)].

Die neue Vorschrift trägt dem Umstand Rechnung, daß eine sinnvolle Durchführung der Aufgaben nach § 1 Abs. 1 nur zu gewährleisten ist, wenn sie auch wirksam überwacht werden kann. Sie gewährt ein Betretungs- und Besichtigungsrecht für Wasser-

fahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen und deren Räume sowie für andere dort genannte Geschäfts- und Betriebsräume, das zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung auch außerhalb der Geschäfts- und Betriebszeiten und hinsichtlich der Räume, die zugleich Wohnzwecken dienen, ausgeübt werden darf.

Absatz 2 begründet gegenüber den Eigentümern und Führern der Wasserfahrzeuge, den für die Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen verantwortlichen Personen und den Herstellern der genannten Anlagen, Instrumente und Geräte die im Hinblick auf Absatz 1 erforderlichen Mitwirkungspflichten.

Zu Nummer 8 (§ 7 Abs. 1 bis 4)

Absatz 1 ist unverändert übernommen worden.

Absatz 2 bedroht Personen mit einer Geldbuße, die vorsätzlich oder fahrlässig gegen die in § 2 (Erlaubnis zur Fahrt) oder § 6 (Überwachung) niedergelegten Verpflichtungen und Verbote verstoßen.

Absatz 3, der sich auf Verstöße gegen § 3 b (Binnenlotsen) bezieht, wird nur bei Vorsatz angewendet.

Absatz 4 enthält Bußgelddrohungen bis zu 50 000 Deutsche Mark bzw. bis zu 10 000 Deutsche Mark; sie erscheinen erforderlich, wenn der § 7 seine Aufgaben erfüllen soll. Die Bußgelddrohung von 50 000 Deutsche Mark ist notwendig, weil das unerlaubte Befahren der Bundeswasserstraßen dem Täter häufig erhebliche wirtschaftliche Vorteile bringt. Die nach § 17 Abs. 4 OWiG bereits bestehende Möglichkeit, das gesetzliche Höchstmaß der Geldbuße zu überschreiten, um den wirtschaftlichen Vorteil abzuschöpfen, ist im vorliegenden Falle meist nicht nutzbar, da sich die Bußgelddrohung insbesondere gegen ausländische Schiffseigentümer richtet und Geldbußen in der Regel nur gegen den Schiffsführer verhängt werden können. Dieser hat aber nicht den wirtschaftlichen Vorteil erlangt. Der Schiffseigentümer als der wirtschaftlich Begünstigte wird aber in der Regel den Schiffsführer von der Bußgeldzahlung freistellen. Da der Bußgeldrahmen lediglich einen wesentlichen Anhaltspunkt bei der Bemessung der Geldbuße im Einzelfall bildet, bleibt das Höchstmaß der Geldbuße nur den denkbar schwersten Fällen vorbehalten.

Eine Anwendung des Artikels 32 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte kommt nur in Betracht, soweit es sich um schiffahrtspolizeiliche Vorschriften oder vollziehbare Anordnungen handelt, die von den Uferstaaten gemeinsam erlassen sind.

Zu Nummern 9 bis 13 (§ 7 Abs. 5 und 6, §§ 8, 10, 11)

Die bisherigen §§ 7 a und 7 b Abs. 1 und 2 sind, da sie ebenfalls Regelungen im Ordnungswidrigkeitsbereich betrafen, inhaltlich in § 7 aufgenommen worden. Absatz 3 des bisherigen § 7 b wurde gestrichen, weil er durch die Erhöhung der Bußgelddrohungen in § 7 entbehrlich geworden ist.

Für die §§ 8 und 11 werden Überschriften festgelegt.

Der § 10 des Gesetzes wurde um die durch förmliche Aufhebung außer Kraft getretenen Vorschriften bereinigt.

Zu Artikel 2 — Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG)

Folgeänderung im Hinblick auf Änderung des § 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Zu Nummer 2 (§ 38 BImSchG)

§ 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird aus redaktionellen Gründen in zwei Absätze aufgeteilt.

Absatz 1 umfaßt die bisherigen Sätze 1 und 2. Dabei wird Satz 1 in Übereinstimmung mit den im Binnenschiffahrtsgesetz gebrauchten Begriffen um die Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen ergänzt. Diese Anlagen unterfallen entsprechend ihrer Eigenart künftig nicht nur den anlagebezogenen Vorschriften des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 3 Abs. 5 Nr. 1 und 2 BImSchG), sondern zugleich auch den verkehrsbezogenen Regelungen des § 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Sie sind als ortsfeste oder ortsveränderliche Anlagen insbesondere hinsichtlich ihres Verhaltens im Wasser als Fahrzeuge, hinsichtlich der Funktion der auf oder in den Schwimmkörpern oder schwimmenden Anlagen untergebrachten Arbeitsgeräte vergleichbar den Baumaschinen zu Lande als Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu behandeln.

Absatz 2 umfaßt die Regelungen der bisherigen Sätze 3 und 4.

Die Vorschrift wird im Interesse besserer Verständlichkeit neu gefaßt und gestrafft. Die Änderung ist ausgelöst durch die Änderung der Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes, auf die § 38 Satz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der bisherigen Fassung über § 70 Abs. 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verweist; diese Verweisung wird durch die Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes unrichtig. Die Neufassung des § 38 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes enthält keine inhaltliche Änderung. An den rechtsetzerischen Absichten bei Beschlußfassung des Deutschen Bundestages zu dem Entwurf eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes, d. h. an der Doppelmächtigung im verkehrsrechtlichen Bereich, wird festgehalten (siehe Bericht des Innenausschusses des Deutschen Bundestages vom 14. Januar 1974, BT-Drucks. 7/1513 zu § 35a des Entwurfs eines BImSchG, Seiten 3 und 7).

Absatz 3 wird hinzugefügt, um auch in Rechtsverordnungen nach Absatz 2 auf jedermann zugängli-

che Bekanntmachungen sachverständiger Stellen, z. B. auf technische Normen, verweisen zu können.

Zu Nummer 3 (§ 39 BImSchG)

Die Ergänzung soll es ermöglichen, auch in Rechtsverordnungen nach Satz 1 auf jedermann zugängliche Bekanntmachungen sachverständiger Stellen, z. B. auf technische Normen, zu verweisen.

Zu Nummer 4 (§ 62 Abs. 1 Nr. 7 BImSchG)

Die Änderung enthält eine Folgeänderung im Hinblick auf die Änderung des § 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Überdies wird die Bußgeldvorschrift, um eine bisher bestehende Gesetzeslücke zu schließen, auf sämtliche Rechtsverordnungen nach § 38 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erstreckt.

Zu Artikel 3 — Änderung des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt

Allgemeines

Von den zum Großteil durch den technischen Fortschritt und durch staatsrechtliche und politische Veränderungen überholten Regelungen des Binnenschifffahrtsgesetzes werden die im 4. Abschnitt „Frachtgeschäft“ enthaltenen Vorschriften über die die Höhe der Binnenschiffsfrachten unmittelbar beeinflussenden Lade- und Löschzeiten vorab vor anderen Vorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes geändert. Dasselbe gilt für die Vorschriften über Liegegeld, das aus diesem Gesamtkomplex nicht herausgelöst werden kann, da es die über die Lade- und Löschzeit hinausgehende zeitliche Inanspruchnahme des ganzen Schiffes, die mit der Fracht nicht bezahlt ist, abgelten soll. Die Änderung ist erforderlich, weil die Verbindlichkeit der Frachten im Ergebnis nur dann sichergestellt werden kann, wenn auch die ihnen zugrundeliegenden Zeiten verbindlich sind.

Die Befugnis zur Festsetzung von Lade- und Löschzeiten und von Liegegeldern bleibt letztlich beim Verordnungsgeber; den Bedürfnissen der Praxis wird insofern verstärkt Rechnung getragen, als die Beschlussfassung der für die Frachtenbildung vorgesehenen Frachtausschüsse für die Binnenschifffahrt ähnlich wie im Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (Binnenschiffsverkehrsgesetz) auch für die genannten Regelungsbereiche Laden und Löschen und Liegegeld vorgesehen wird. Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt werden von paritätisch mit Vertretern des Schifffahrtsgewerbes und der Verloader besetzten Frachtausschüsse der Binnenschifffahrt beschlossen und nach Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr als Rechtsverordnung verbindlich festgesetzt. Die auf diese Weise möglichst weitgehende Berücksichtigung von Marktgegebenheiten soll auch für den Bereich der Lade- und Löschzeiten und Liegegelder gesetzlich sicher-

gestellt werden. Die Frachtausschüsse erhalten damit erweiterte Befugnisse; das bewährte Verfahren der Frachtenbildung, das die Betroffenen akzeptieren und mit Erfolg praktizieren, wird auf unmittelbar damit in Zusammenhang stehende Bereiche ausgedehnt und den gleichen Beschlußgremien zugewiesen.

Zu Nummer 1 (Überschrift des Gesetzes)

Durch die Festlegung einer Kurzbezeichnung (Binnenschifffahrtsgesetz) und einer Abkürzung (BinSchG) wird die Zitierweise erleichtert.

Zu Nummer 2 (§ 29 BinSchG)

Die Regelung in Absatz 1 berücksichtigt, daß in der Praxis vielfach auf die vorherige Anzeige der Ladebereitschaft verzichtet wird. Die dadurch eintretende Umlaufbeschleunigung des einzelnen Schiffes führt zu Kostenersparnissen, die an die Verloader in Form von Frachtabschlägen teilweise weitergegeben werden. Die bisherige starre Regelung wird insoweit flexibler.

Die Ermächtigung in Absatz 5 dient dazu, von der bisher noch gültigen aber nicht mehr praktikablen Regelung des Kalendertages abzugehen und in Anpassung an den üblichen Schichtbetrieb sowohl bei Tag als auch bei Nacht die Dauer des Ladetages und dessen Beginn und Ende zu bestimmen. Damit kann den unterschiedlichen Gegebenheiten in den Häfen besser Rechnung getragen werden.

Zu Nummer 3 (§ 30 BinSchG)

Bei Überschreitung der Ladezeit wird grundsätzlich ein Liegegeld für einen ganzen Tag fällig als Ausgleich für die mit der Fracht nicht abgezahlte längere Inanspruchnahme des ganzen Schiffes für Zwecke des Ladens.

Auf Grund der Ermächtigung soll unter anderem gewährleistet werden, daß nicht immer ein ganzes, sondern ein der tatsächlichen Überschreitung angemessenes Entgelt festgesetzt werden kann. Damit ist eine Anpassung an die sich mit der Zeit wandelnden Lade- und Löschzeiten möglich.

Zu Nummer 4 (§ 32 BinSchG)

Durch Änderung von § 21 BinSchVG dahin gehend, daß den Frachtausschüssen die ausdrückliche Befugnis eingeräumt wird, Liegegelder zu beschließen, die dann durch Rechtsverordnung allgemein verbindlich gemacht werden, ist die Vorschrift gegenstandslos geworden und daher aufzuheben.

Zu Nummern 5 und 6 (§§ 48 und 49 Abs. 1 BinSchG)

Die Nummern 5 und 6 enthalten hinsichtlich des Löschens Regelungen, die denen für das Laden entsprechen. Auf die Begründungen in Nummern 2 und 3 wird verwiesen.

Zu Artikel 4 — Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

Die Änderungen des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt machen eine entsprechende Erweiterung der Zuständigkeiten der Frachtausschüsse der Binnenschifffahrt erforderlich. Die Festsetzungsbefugnis für Beförderungsentgelte der Binnenschifffahrt wird auf die bisher nur kalkulatorisch berücksichtigten Lade- und Löschzeiten ausgedehnt. Auf diese Weise wird den Frachtausschüssen ein für die Höhe der Fracht wesentlicher Bestandteil ebenfalls zur Festsetzung zugewiesen und kann somit Verbindlichkeit erlangen. Gleichzeitig ist wegen der Zusammensetzung der Frachtausschüsse Gewähr für möglichst marktnahe Entscheidungen gegeben.

Wegen der unmittelbar mit der Güterbeförderung durch Binnenschiffe zusammenhängenden Liegegelder wird auch deren Festsetzung den Frachtausschüssen übertragen.

Zu Artikel 5 — Änderung des Gesetzes über Schifferdienstbücher

Die Änderung der bisher in § 9 Abs. 2 enthaltenen Gebührevorschrift entspricht in Zielsetzung und

Wortlaut dem neuen § 4 BinSchAufgG (siehe Artikel 1 Nr. 5). Die Aufspaltung des bisherigen § 9 in die §§ 9 und 10 erfolgt aus systematischen Gründen.

Zu Artikel 6 — Neufassung des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes

Die zahlreichen Änderungen des Gesetzes durch diese Novelle erfordern seine Neubekanntmachung. Um das Gesetz übersichtlicher zu gestalten, sind die einzelnen Paragraphen mit Überschriften versehen worden.

Es ist beabsichtigt, die Neubekanntmachung gleichzeitig mit der Verkündung der Novelle im Bundesgesetzblatt zu veranlassen.

Zu Artikel 7 — Berlin-Klausel

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Die Berlin-Klausel muß im Hinblick auf Artikel 3 Nr. 2 Buchstabe b ergänzt werden, da als Bundesrecht fortgeltendes ehemaliges Reichsrecht eine neue Verordnungsermächtigung erhalten soll.

Anlage

S t e l l u n g n a h m e

zum

Entwurf eines Dritten Gesetzes
zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben
des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt

1. Artikel 1 Nr. 4 (§ 3 BinSchAufgG) und
Artikel 2 a - neu - (§ 15 WaStrG)

a) In Artikel 1 Nr. 4 ist in § 3 Abs. 2 die Nummer 2
wie folgt zu fassen:

"2. zur Verhütung von der Schifffahrt ausgehender
schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne
des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und
zur Vermeidung von erheblichen oder nach-
haltigen Beeinträchtigungen der Ziele
des Naturschutzes und der Landschaftspflege
im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes.
Zu diesem Zweck kann auch das Befahren

von Bundeswasserstraßen auf Teilen eingeschränkt oder untersagt werden. Emissionsgrenzwerte können unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden."

Begründung:

§ 5 Satz 3 WaStrG sieht derzeit eine Beschränkung des Befahrens von Bundeswasserstraßen durch Rechtsverordnung nur in Naturschutzgebieten und Nationalparks vor, deren Ausweisung oft schwer erreichbar ist. Andererseits verursacht der ständig anwachsende Wassersport auf den Bundeswasserstraßen vielfach erhebliche Umwelt- und Naturbelastungen. Soweit dies zu Lärmbelästigungen oder sonstigen schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes führt, enthält § 3 Abs. 2 Nr. 2 BinSchAufgG bereits eine Ermächtigungsgrundlage zum Erlass einer Rechtsverordnung. Das Befahren von Bundeswasserstraßen kann aber in gleicher Weise zu einer Beeinträchtigung ökologisch wertvoller Bereiche und zu Störungen der dort befindlichen Pflanzen- und Tierwelt führen. Aus diesem Grunde ist eine Ergänzung von § 3 Abs. 2 Nr. 2 BinSchAufgG dahingehend erforderlich, daß Beschränkungen beim Befahren der Bundeswasserstraßen auch aus ökologischen Gründen bei wesentlichen Beeinträchtigungen möglich sind. Ebenso wie die Regelung zur Verhütung schädlicher Immissionen kann die Ergänzung zur Wahrung der Naturschutzbelange ebenfalls im BinSchAufgG erfolgen.

Durch die Einfügung des neuen Satzes 2 in § 3 Abs. 2 Nr. 2 BinSchAufgG wird klargestellt, daß zur Erreichung des Schutzzweckes das Befahren von Bundeswasserstraßen auf Teilen auch eingeschränkt oder untersagt werden kann, da es zweifelhaft ist, ob § 3 Abs. 2 BinSchAufgG in der bisher vorgesehenen Fassung eine ausreichende Ermächtigungsgrundlage darstellt, um das Befahren von Teilbereichen von Bundeswasserstraßen aus Gründen des Umwelt- oder Naturschutzes für bestimmte Fahrzeuge einzuschränken oder zu untersagen. Durch die vorgeschlagene Neufassung des § 3 Abs. 2 Nr. 2 BinSchAufgG würde eine eindeutige Verordnungsermächtigung geschaffen, auf die bei dringendem Bedarf zurückgegriffen werden könnte.

Das Erfordernis des Einvernehmens mit anderen Bundesministern ergibt sich aus § 3 Abs. 5 Satz 1 des Gesetzentwurfs.

b) Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2 a einzufügen:

"Artikel 2 a

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

In § 5 des Bundeswasserstraßengesetzes der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungs-Nr. 940-9, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 1. Juni 1980 (BGBl. I S. 649) wird Satz 3 gestrichen."

Begründung:

Folge der Änderung unter Buchstabe a.

2. Artikel 1 Nr. 7 (§ 6 Abs. 3 - neu - BinSchAufgG)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 6 nach Absatz 2 folgender neuer Absatz 3 anzufügen:

"(3) Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde."

Begründung:

Der Auskunftspflichtige ist nach rechtsstaatlichen Grundsätzen nicht verpflichtet, sich selbst einer Straftat zu bezichtigen. Der Gesetzentwurf sollte infolgedessen um eine Bestimmung ergänzt werden, die für diesen Fall ein Auskunftsverweigerungsrecht vorsieht (z.B. § 52 Abs. 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz, § 32 Abs. 5 Eichgesetz).

3. Artikel 1 Nr. 8 (§ 7 - Überschrift - BinSchAufgG)

In Artikel 1 Nr. 8 ist in der Überschrift des § 7 das Wort "Ordnungswidrigkeiten" durch das Wort "Bußgeldvorschriften" zu ersetzen.

Begründung:

Einheitlicher Sprachgebrauch.

4. Artikel 1 Nr. 8 (§ 7 Abs. 1 BinSchAufgG)

In Artikel 1 Nr. 8 ist
in § 7 Abs. 1 vor dem Wort "Anordnung"
das Wort "vollziehbaren"
einzufügen.

Begründung:

Es entspricht ständiger Gesetzgebungs-
praxis, nur vollziehbare Verwaltungsakte
zu bewehren.

5. Artikel 1 Nr. 8 (§ 7 Abs. 2 Nr. 1 BinSchAufgG)

In Artikel 1 Nr. 8 ist § 7 Abs. 2 Nr. 1 wie folgt zu
fassen:

"1. entgegen § 2 Abs. 1 als Schiffsführer eine Bundes-
wasserstraße ohne Erlaubnis befährt oder als Eigen-
tümer oder Ausrüster das unerlaubte Befahren einer
Bundeswasserstraße veranlaßt oder".

Begründung:

Redaktionelle Klarstellung.

6. Artikel 2 Nr. 2 (§ 38 BImSchG)

In Artikel 2 Nr. 2 sind
in § 38 Abs. 1 Satz 1 nach den Worten
"daß ihre"
die Worte
"durch die Teilnahme am Verkehr verursachten"
einzufügen.

Begründung:

Die Ergänzung ist erforderlich, um zu vermeiden, daß schwimmende Anlagen künftig nur noch der Vorschrift des § 38 BImSchG unterliegen (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 5 Nr. 2 BImSchG). Dieses Ziel wird nach der Begründung zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 38 BImSchG) auch von der Bundesregierung nicht angestrebt: Alle in § 38 BImSchG genannten Objekte sollen nur hinsichtlich ihrer verkehrsbezogenen Emissionen dem Vierten Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, im übrigen aber den anlagebezogenen Vorschriften des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unterliegen. Diese Auslegung wird in der geltenden Fassung des § 38 BImSchG, die sich ausschließlich auf Fahrzeuge bezieht, aus den Worten "bei bestimmungsgemäßem Betrieb" entnommen. Bei schwimmenden Anlagen, die nunmehr in den Anwendungsbereich des § 38 BImSchG einbezogen werden sollen, kann der bestimmungsgemäße Betrieb aber nicht als bloße Verkehrsteilnahme interpretiert werden. Schwimmende Anlagen sind z. B. auch Schwimmbagger in Kiesgruben. Deren bestimmungsgemäßer Betrieb besteht im Baggern und nicht im Fahren. Es wäre sachlich nicht gerechtfertigt, derartige Anlagen von den Anforderungen des § 22 BImSchG und unter Umständen auch von den Anforderungen des § 5 BImSchG auszunehmen. § 38 BImSchG sollte deshalb ausdrücklich auf die durch die Teilnahme am Verkehr verursachten Emissionen beschränkt werden.

7. Artikel 2 Nr. 2 (§ 38 BImSchG)

In Artikel 2 Nr. 2 sind
in § 38 Abs. 2 Satz 1 nach den Worten
"durch Rechtsverordnung"
die Worte
"mit Zustimmung des Bundesrates"
einzufügen.

Begründung:

Rechtsverordnungen aufgrund der
geltenden Fassung des § 38 BImSchG
bedürfen nach Artikel 80 Abs. 2
GG der Zustimmung des Bundesrates.
Es erscheint erforderlich, dies
der üblichen Praxis gemäß im
Gesetzeswortlaut selbst klarzu-
stellen, zumal § 38 nunmehr durch
ein Gesetz neu gefaßt wird, das
selbst nicht der Zustimmung bedarf.

8. Artikel 2 Nr. 2 (§ 38 BImSchG)

In Artikel 2 Nr. 2 sind
in § 38 Abs. 2 Satz 2 die Worte
"für den Zeitpunkt"
durch die Worte
"für einen Zeitpunkt"
zu ersetzen.

Begründung:

Die von der Bundesregierung vorgelegte Fassung beruht offensichtlich auf einem redaktionellen Versehen. In Artikel 1 (§ 3 Abs. 2 Nr. 2) ist ebenso wie in anderen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (vgl. § 32 Abs. 1 und § 34 Abs. 1) zutreffend von einem Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung die Rede.

9. Artikel 5 Nr. 1 (§ 9 Abs. 2-Gesetz über Schifferdienstbücher)

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, wie die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Verordnungsermächtigung konkretisiert werden können.

01.03.85

Stellungnahme

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes
über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnen-
schifffahrt

/ Der Bundesrat hat in seiner 548. Sitzung am 1. März 1985
gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu
dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage ersichtlich Stellung zu
nehmen.