

06.11.92

VP - Fz - In - R - U

62 Seiten

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr
(Tarifaufhebungsgesetz - TAufHG)

A. Zielsetzung

Die Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes ab 1993 führt im Verkehrsbereich bei Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten zur Aufhebung der mengenmäßigen Begrenzung, nachdem verbindliche Beförderungstarife bereits 1990 aufgehoben wurden.

In die fortschreitende Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs soll nunmehr auch die Abwicklung des Binnenverkehrs in den Mitgliedstaaten einbezogen werden. Denn die Märkte für den nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr sind mehr und mehr verflochten.

Bei der Angleichung der nationalen Ordnungsvorschriften an EG-Regelungen und zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transportgewerbes sind die Bedingungen zur Durchführung von Beförderungen von großer Bedeutung. Dazu gehören die Beförderungsentgelte, die einen wichtigen Teil darstellen. Denn die freie Preisbildung ist für die Schaffung eines freien Verkehrsmarktes unerlässlich.

- 2 -

Fristablauf: 18.12.92

Es ist deshalb erforderlich, obligatorische Tarife beim nationalen Güterverkehr aufzuheben.

Die Bundesanstalt für den Güterverkehr soll als Bundesoberbehörde fortgeführt werden.

B. Lösung

Die Tarifbindung beim nationalen Binnenschiffs-, Eisenbahn- und Straßengüterverkehr ist aufzuheben.

Verfassungsrechtliche Gründe sprechen dafür, dies beim Güterverkehr der Bundeseisenbahnen nur schrittweise vorzunehmen. Im Tarifaufhebungsgesetz werden vorübergehend Höchsttarife eingeführt. Damit ist die faktische Gleichstellung mit den anderen Verkehrsträgern gewährleistet. Im Zuge der Bahnstrukturreform werden Tarife und Tarifgenehmigung sowie Beförderungspflicht beim Güterverkehr aufgehoben.

Die Bundesanstalt für den Güterverkehr wird in eine selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr umgewandelt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Für den Bund entstehen Kosten für das Bundesamt für Güterverkehr in Höhe von jährlich 77,8 Mio DM.

Für die Länder und Kommunen entstehen keine Kosten.

Für den Verbraucher sind keine Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 758/92

06.11.92

VP - Fz - In - R - U

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr
(Tarifaufhebungsgesetz - TAufHG)

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) - 921 02 - Gü 80/92

Bonn, den 6. November 1992

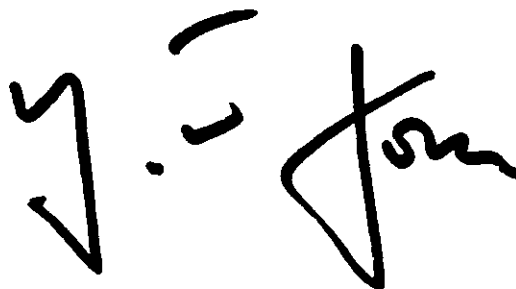
An den
Präsidenten des Bundesrates

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

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im
Güterverkehr (Tarifaufhebungsgesetz - TAufHG)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. F. Jön', is written in a cursive style.

Fristablauf: 18.12.92

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr (Tarifaufhebungsgesetz - TAufHG)

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21. Februar 1992 (BGBl. I S. 287), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 4 Satz 1 werden die Wörter "der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" durch die Wörter "des Bundesamtes für Güterverkehr" ersetzt.
2. In § 4 Abs. 1 Nr. 4 wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt; Nummer 5 wird aufgehoben.
3. § 5 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:
"2. eine Sendung nach einem Ort innerhalb der Nahzone abgefertigt wird - außer beim Vorlauf für einen Spediteursammelgutverkehr -, sofern von vornherein eine Beförderung darüber hinaus beabsichtigt ist; Spediteursammelgut liegt vor, wenn der Spediteur die Versendung des Gutes zusammen mit dem Gut eines anderen Auftraggebers in einer Sendung bewirkt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob die Beförderung auf demselben Kraftfahrzeug oder mit Umladung unterwegs ausgeführt wird und ob mehrere Unternehmer an der Beförderung beteiligt sind.".

4. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 4 wird aufgehoben.
 - b) Die Absätze 5 und 6 werden Absätze 4 und 5.
 - c) Im bisherigen Absatz 6 werden die Wörter "unbeschadet von Absatz 4" gestrichen.
5. § 7 wird wie folgt gefaßt:

"§ 7

Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung hat die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und daß durch einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird."

6. In § 9 Abs. 1 werden die Wörter "und den Bezirksgüterfernverkehr (§ 13 a)" gestrichen.
7. In § 12 Abs. 2 werden die Wörter "oder ein Kraftfahrzeug mit einer Bezirksgenehmigung innerhalb der Bezirkszone (§ 13 a Abs. 1)" gestrichen.
8. § 13 a wird aufgehoben.
9. § 14 Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 werden die Wörter "die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" durch die Wörter "das Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.
 - b) Satz 2 wird aufgehoben.
10. § 15 Abs. 3 Satz 3 bis 5 wird aufgehoben.
11. In § 19 b wird die Angabe "§§ 53 bis 76" durch die Angabe "§§ 53 bis 63" ersetzt.

12. Die Zwischenüberschrift vor § 20 wird wie folgt gefaßt:
"Zweiter Titel: Pflichten der am Beförderungsvertrag Beteiligten".

13. § 20 wird wie folgt gefaßt:

"§ 20

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Justiz durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die durch die Aufhebung der Tarife durch das Tarifaufhebungsgesetz vom ... (BGBl. I ...) gebotenen Änderungen der Verordnung TS Nr. 12/58 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 23. Dezember 1958 (BAnz.Nr. 249 vom 31. Dezember 1958), zuletzt geändert durch Artikel .. des Tarifaufhebungsgesetzes vom ..., und der Verordnung TSU Nr. 3/83 über den Kraftverkehrstarif für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr vom 3. August 1983 (BAnz.Nr. 151 vom 16. August 1983), zuletzt geändert durch Artikel .. des Tarifaufhebungsgesetzes vom ..., vorzunehmen."

14. Die §§ 20 a bis 23 werden aufgehoben.

15. Die Zwischenüberschrift vor § 26 wird gestrichen.

16. In § 26 wird die Angabe " (§ 20)" gestrichen.

17. § 28 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Der Unternehmer hat ein Fahrtenbuch zu führen. An Stelle eines Fahrtenbuchs kann er ein Fahrtenberichtsheft führen, wenn andere Vorschriften, insbesondere Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften dies vorsehen. Ein

Fahrtenbuch ist nicht zu führen bei Verwendung von Genehmigungen, die nach § 19 a für eine Einzelfahrt oder für mehrere Einzelfahrten innerhalb von sieben aufeinanderfolgenden Tagen erteilt sind.

Einzelheiten über Form und Ausfüllung des Fahrtenbuches oder des Fahrtenberichtsheftes bestimmt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates."

18. In § 29 Satz 1 werden die Wörter ",insbesondere das Beförderungsentgelt," gestrichen.
19. § 32 und der Vierte Titel des Zweiten Abschnitts "Abfertigungsdienst" mit den §§ 33 bis 36 werden aufgehoben.
20. In § 39, vierter Teilsatz, werden die Wörter "die Anhörung der Bundesanstalt unterbleibt und" gestrichen.
21. § 40 wird aufgehoben.
22. § 43 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Absatzbezeichnung "(1)" wird gestrichen.
 - b) Absatz 2 wird aufgehoben.
23. § 44 und der Zweite Titel des Dritten Abschnitts "Sondervorschriften für den Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn" mit den §§ 45 bis 47 werden aufgehoben.
24. Der Dritte Titel des Dritten Abschnitts "Sondervorschriften für den Werkverkehr" wird Zweiter Titel des Dritten Abschnitts.

25. § 48 Abs. 1 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

"4. Die Kraftfahrzeuge müssen auf den Namen des Unternehmers zugelassen sein und ihm gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft sein. Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Ausnahmen von der Voraussetzung des Satzes 1 für den kurzfristigen Ausfall von im Werkverkehr verwendeten Kraftfahrzeugen und zur Umsetzung der Richtlinie 34/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrern gemieteten Fahrzeugen im Straßengüterverkehr (ABL. EG Nr. 335/72 vom 22.12.1984), geändert durch die Richtlinie 90/398/EWG vom 24. Juli 1990 (ABL. EG Nr. L 202/46 vom 31. Juli 1990) zuzulassen."

26. In § 50 Satz 2 werden die Wörter "keine Tarifflicht (§ 20) und" gestrichen.

27. § 52 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter ", bei denen Kraftfahrzeuge von mehr als 1 t Nutzlast oder Zugmaschinen verwendet werden," gestrichen.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter "der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" durch die Wörter "dem Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.
- c) In Absatz 4 werden die Wörter "der Bundesanstalt" durch die Wörter "dem Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.

28. Der Vierte Abschnitt "Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" erhält die Inhaltsangabe "Bundesamt für Güterverkehr".

29. § 53 wird wie folgt gefaßt:

" § 53

(1) Die durch § 53 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (BGBl. I S. 697) errichtete Bundesanstalt für den Güterfernverkehr wird in eine selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr umgewandelt. Sie trägt die Bezeichnung Bundesamt für Güterverkehr.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr wird von dem Präsidenten geleitet.

(3) Der Aufbau des Bundesamtes für Güterverkehr wird durch den Bundesminister für Verkehr geregelt.

(4) Das Bundesamt für Güterverkehr tritt in die Rechte und Pflichten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ein.

(5) Arbeitnehmer der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr werden Arbeitnehmer des Bundes. Bei der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr im Arbeitsverhältnis zurückgelegte Zeiten gelten als Beschäftigungszeiten beim Bund.

(6) Die Beamten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr werden unmittelbare Bundesbeamte."

30. § 54 wird wie folgt gefaßt:

"§ 54

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr erledigt Verwaltungsaufgaben des Bundes auf den Gebieten des Güter- und Per-

sonenverkehrs, die ihm durch dieses Gesetz, durch andere Gesetze, auf Grund dieser Gesetze oder auf Grund von Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften zugewiesen werden.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr hat darüber zu wachen, daß

1. in- und ausländische Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und alle anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten die ihnen nach diesem Gesetz obliegenden Pflichten erfüllen,

2. Werkfernverkehr nicht in unzulässiger Weise betrieben und die auf § 52 beruhenden Verpflichtungen eingehalten werden,

3. die Rechtsvorschriften über

- a) die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen,
- b) die zulässigen Abmessungen sowie die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte von Kraftfahrzeugen und Anhängern,
- c) die im internationalen Güterkraftverkehr verwendeten Container gemäß Artikel VI Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Januar 1977 (BGBl. II S. 41),
- d) die Abgaben, die für das Halten oder Verwenden von Fahrzeugen zur Straßengüterbeförderung sowie für die Benutzung von Straßen anfallen,
- e) die Umsatzsteuer, die für die Beförderung von Gütern im Binnenverkehr durch ausländische Unternehmer oder mit nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes zugelassenen Fahrzeugen anfällt,
- f) die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,

- g) die Beschaffenheit, Kennzeichnung und Benutzung von Beförderungsmitteln und Transportbehältnissen zur Beförderung von Lebensmitteln und Erzeugnissen des Weinrechts,
- h) das Mitführen einer Ausfertigung der Genehmigungsurkunde nach § 12 Abs. 4 des Gesetzes über die Kontrolle von Kriegswaffen in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. November 1990 (BGBl. I S. 2506),
- i) die Beförderung von Abfall mit Fahrzeugen zur Straßengüterbeförderung im Hinblick auf die abfallrechtlichen Bestimmungen,
- j) die zulässigen Werte für Geräusche und für verunreinigende Stoffe im Abgas von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung,

eingehalten werden, soweit diese Überwachung im Rahmen der Maßnahmen nach § 55 Abs. 1 Nr. 4 durchgeführt werden kann. In den Fällen der Buchstaben d und e hat das Bundesamt ohne Ersuchen den zuständigen Finanzbehörden, die zur Sicherung der Besteuerung notwendigen Daten zu übermitteln.

(3) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung der dem Bundesamt für Güterverkehr nach dieser Vorschrift übertragenen Aufgaben und die zur Regelung des Zusammenwirkens mit den Behörden der Länder erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

(4) Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu den Aufgaben nach Absatz 2 Nr. 3 Buchstaben i und j werden vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen."

31. § 54 a wird aufgehoben.

32. § 55 wird wie folgt gefaßt:

"§ 55

(1) Zur Durchführung der Überwachungsaufgaben hat das Bundesamt für Güterverkehr folgende Befugnisse:

1. Es kann durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, auch Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere einschließlich der Unterlagen über den Fahrzeugeinsatz nehmen lassen, und zwar bei
 - a) Eigentümern und Besitzern von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung,
 - b) allen an der Beförderung Beteiligten und
 - c) den Beteiligten an Handelsgeschäften über die beförderten Güter.
2. Das Bundesamt für Güterverkehr und seine Beauftragten können von den in Nummer 1 genannten Beteiligten und den in deren Geschäftsbereichen tätigen Personen Auskunft über alle Tatsachen verlangen, die für die Durchführung der Überwachung von Bedeutung sind. Die Auskunft ist wahrheitsgemäß nach bestem Wissen und Gewissen zu erteilen. 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.
3. Seine Beauftragten können Grundstücke und Geschäftsräume der in Nummer 1 genannten Beteiligten betreten, um an Ort und Stelle innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden Ermittlungen durchzuführen. Die in Num-

mer 2 genannten Personen haben ihnen hierbei jede Auskunft und Nachweisung zu erteilen, derer sie bedürfen.

4. Es kann auch außerhalb der Geschäftsräume der Beteiligten, insbesondere auf Straßen, auf Autohöfen und an Tankstellen Überwachungsmaßnahmen durchführen. Zu diesem Zweck dürfen seine Beauftragten Verkehrsteilnehmer, Lastkraftfahrzeuge und Kraftomnibusse anhalten. Die Zeichen und Weisungen der Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr sind zu befolgen, entbinden den Verkehrsteilnehmer jedoch nicht von seiner Sorgfaltspflicht."

(2) Die im Absatz 1 Nummer 1 genannten und die in deren Geschäftsbetrieb tätigen Personen haben den Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr bei der Durchführung der Überwachungsmaßnahmen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.

(3) Stellt das Bundesamt für Güterverkehr in Ausübung der in Absatz 1 Nr. 1 bis 3 genannten Befugnisse erhebliche Verstöße gegen die in § 54 Abs. 2 Nr. 3 genannten Rechtsvorschriften fest, übermittelt es derartige Feststellungen den zuständigen Behörden. Gleiches gilt, wenn es bei Maßnahmen nach Absatz 1 Nr. 4 Tatbestände im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes feststellt, die die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen, sowie Tatbestände nach § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Tierschutzgesetzes."

33. In § 56 werden jeweils die Wörter "die Bundesanstalt" durch die Wörter "das Bundesamt" ersetzt.

34. § 57 wird wie folgt gefaßt:

"§ 57

Das Bundesamt für Güterverkehr beobachtet die Entwicklung des Marktgeschehens im Güterverkehr (Marktbeobachtung), insbesondere zur Durchführung internationaler Abkommen sowie von Verordnungen, Richtlinien und Entscheidungen des Rates und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften."

35. § 58 wird wie folgt gefaßt:

"§ 58

(1) Zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Straßengüterverkehrs werden bei Unternehmen, die Straßengüterverkehr durchführen, durch das Bundesamt für Güterverkehr repräsentative Erhebungen von Verkehrsleistungs-, Preis- und Unternehmensangaben über wirtschaftliche Tätigkeiten, Umsatz, Beschäftigte, Investitionen und Fuhrpark als Bundesstatistik mit Auskunftspflicht durchgeführt.

(2) Zur Durchführung der Statistik nach Absatz 1 wird im Bundesamt für Güterverkehr eine Organisationseinheit eingerichtet, die räumlich, organisatorisch und personell von anderen Aufgabenbereichen des Bundesamtes zu trennen ist. Die in dieser Organisationseinheit tätigen Personen müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein. Sie dürfen die aus ihrer Tätigkeit gewon-

nenen Erkenntnisse über Auskunftspflichtige nicht für andere Aufgaben verwenden."

36. § 59 wird wie folgt gefaßt:

"§ 59

(1) Die Erhebung und Aufbereitung der Bundesstatistik nach § 58 wird durch das Bundesamt für Güterverkehr im Einvernehmen mit dem Statistischen Bundesamt hinsichtlich der methodischen Fragen durchgeführt.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Einzelheiten zur Durchführung der Erhebung, insbesondere die Erhebungs- und Hilfsmerkmale sowie Periodizität, Berichtszeiträume und Berichtszeitpunkte sowie zur Aufbereitung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates festzulegen.

37. § 60 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter "sowie die Abfertigungsspediteure" gestrichen und jeweils die Wörter "der Bundesanstalt" durch die Wörter "dem Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.

bb) Satz 2 wird aufgehoben.

b) In Absatz 2 werden die Wörter "Die Bundesanstalt" durch die Wörter "Das Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt und die Wörter "sowie über die Abfertigungsspediteure" gestrichen.

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

"(4) Das Bundesamt für Güterverkehr ist berechtigt, die Register als Auswahlgrundlage für die Durchführung der Stichprobenerhebung nach § 58 zu nutzen."

38. § 61 wird aufgehoben.

39. § 62 wird wie folgt gefaßt:

"§ 62

Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Bundesamt für Güterverkehr als die für die Bundesrepublik Deutschland zuständige Stelle bestimmen, soweit eine Verordnung, Richtlinie, Entscheidung oder eine Empfehlung des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften oder ein internationales Abkommen dies für den Aufgabenbereich des Bundesamtes vorsieht oder ermöglicht."

40. § 63 wird wie folgt gefaßt:

"§ 63

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr darf personenbezogene Daten über abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen der in §§ 99 und 99 a genannten Ordnungswidrigkeiten speichern, verändern und nutzen, soweit dies für die Erfüllung seiner Aufgaben als Bußgeldbehörde nach § 102 a erforderlich ist.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr darf für Zwecke der Verfolgung weiterer Ordnungswidrigkeiten sowie für Zwecke der Beurteilung der Zuverlässigkeit des betroffenen Unternehmers oder des Unternehmers, bei dem der Betroffene angestellt ist, folgende personenbezogene Daten in Dateien speichern, verändern und nutzen:

1. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Betroffenen, Name und Anschrift seines Arbeitgebers,
2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,
3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit,
4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts ihrer Rechtskraft sowie
5. die Höhe der Geldbuße.

(3) Das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt die Daten nach Absatz 2 für die dort genannten Zwecke

1. an öffentliche Stellen, soweit die Daten für die Entscheidung über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftunternehmers erforderlich sind oder
2. auf Ersuchen an Gerichte und die Behörden, die in bezug auf die Aufgaben nach § 54 Verwaltungsbehörde nach § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind.

(4) Eine Übermittlung unterbleibt, soweit hierdurch schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt würden (und nicht das öffentliche Interesse das Geheimhaltungsinteresse des Betroffenen überwiegt).

(5) Der Empfänger darf die nach Absatz 3 übermittelten Daten nur für den Zweck verarbeiten oder nutzen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(6) Erweisen sich übermittelte Daten als unrichtig, so ist der Empfänger unverzüglich zu unterrichten, wenn dies zur Wahrung schutzwürdiger Interessen des Betroffenen erforderlich ist.

(7) Die nach Absatz 1 und 2 gespeicherten Daten sind 2 Jahre nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bußgeldbescheides zu löschen."

41. Die §§ 64 bis 66, 68, 70 bis 76 werden aufgehoben.

42. § 83 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden die Wörter "eine Anhörung der Bundesanstalt unterbleibt und" gestrichen.

b) In Absatz 4 wird die Angabe "§ 103 Abs. 2 Nr. 5" durch die Angabe "§ 103 Abs. 2 Nr. 4" ersetzt.

43. Die §§ 84 bis 84 h werden aufgehoben.

44. § 85 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 werden aufgehoben.

b) Die Absatzbezeichnung "(3)" wird gestrichen.

45. § 89 wird wie folgt gefaßt:

"§ 89

Für den Güternahverkehr der Unternehmer des Güterfernverkehrs gelten nicht die Vorschriften der §§ 80, 81, 83 und 86. Die Erlaubnisbehörde hat jedoch eine Bescheinigung über die Berechtigung zur Ausübung des allgemeinen Güternahverkehrs zu erteilen. Eine Ausfertigung der Bescheinigung ist auf allen Fahrten mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen zur Prüfung vorzulegen."

46. In § 89 a Nr. 2 Buchstabe b wird die Angabe "§ 2 Nr. 6 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung vom 1. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2209)" durch die Angabe "§ 3 Nr. 7 des

Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2906) geändert worden ist," ersetzt.

47. § 89 b wird aufgehoben.

48. In § 89 c Satz 2 wird die Angabe "§ 55 Abs. 1 und 2 durch die Angabe "§ 54 Abs. 3 und § 55 Abs. 1" ersetzt.

49. Der Sechste Abschnitt wird mit den §§ 97 a bis 97 e aufgehoben.

50. § 98 wird aufgehoben.

51. § 99 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 4 Buchstabe c wird aufgehoben; Buchstabe d wird Buchstabe c.

bb) Nummer 5 wird wie folgt gefaßt:

"5. als an der Beförderung Beteiligter oder als in deren Geschäftsbetrieb tätige Person gegen die Bestimmungen der §§ 6 Abs. 3, der §§ 27, 28, 42, 51 Abs. 1 Satz 2, §§ 52, 55 Abs. 1 oder 2, §§ 58, 60 Abs. 1, § 86 oder § 89 Satz 3 verstößt.".

cc) Nummer 6 wird aufgehoben.

b) In Absatz 2 wird die Angabe "Absatz 1 Nr. 2, 4, 5 und 6" durch die Angabe "Absatz 1 Nr. 2, 4 und 5" ersetzt.

52. § 99 a Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

"§ 99 a

(1) Ordnungswidrig handelt ferner, wer als Inhaber einer Gemeinschaftslizenz nach der Verordnung (EWG/Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 (ABL. EG Nr. L 95/1) oder als in dessen Betrieb tätige Person vorsätzlich oder fahrlässig

- a) entgegen Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 der genannten Verordnung eine Gemeinschaftslizenz an Dritte überträgt,
- b) entgegen Artikel 5 Abs. 4 Satz 3 der genannten Verordnung eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz nicht im Fahrzeug mitführt oder auf Verlangen der zuständigen Kontrollbeamten nicht zur Prüfung aushändigt.
- c) eine Gemeinschaftslizenz für eine gewerbliche Beförderung verwendet, die nicht grenzüberschreitender Verkehr nach Artikel 2 der genannten Verordnung ist,
- d) eine Gemeinschaftslizenz, die abgelaufen oder zurückgenommen oder widerrufen ist, benutzt,

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden."

53. § 100 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Angabe "§§ 54 und 54 a" durch die Angabe "§ 54" und die Wörter "haben die Bundesanstalt und ihre Beauftragten" durch die Wörter "hat das Bundesamt für Güterverkehr und seine Beauftragten" ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter "der Bundesanstalt" durch die Wörter "des Bundesamtes für Güterverkehr" ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter "die Bundesanstalt und ihre Beauftragten" durch die Wörter "das Bundesamt für Güterverkehr und seine Beauftragten" ersetzt.

54. § 102 a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter "die Bundesanstalt" durch die Wörter "das Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter "Die Bundesanstalt" durch die Wörter "Das Bundesamt für Güterverkehr" und die Angabe "§§ 98 und 99 a" durch die Angabe "§ 99 a" ersetzt.

55. § 102 b wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird die Angabe "§ 22 Abs. 2," gestrichen.
 - bb) Nummer 7 wird aufgehoben.
- b) In Absatz 4 werden die Wörter "die Bundesanstalt" durch die Wörter "das Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.

56. § 103 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 werden die Wörter "der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" durch die Wörter "dem Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.

bb) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

"4. die Pflicht zur Vorlage von Unterlagen zur Beobachtung des Marktgeschehens entsprechend § 58 geregelt wird.".

cc) Folgende Nummer 5 wird angefügt:

"5. Regelungen zur Gewährleistung zwischenstaatlicher Gegenseitigkeit oder gleicher Wettbewerbsbedingungen eingeführt werden.".

b) In Absatz 4 Nr. 2 werden die Wörter ", den Tarif" gestrichen.

c) aa) Im einleitenden Satzteil des Absatzes 5 werden die Wörter "innerhalb der Europäischen Gemeinschaften" gestrichen.

bb) In Nummer 1 Buchstabe c werden die Wörter "der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" durch die Wörter "des Bundesamtes für Güterverkehr" ersetzt.

57. In § 103 a Satz 2 werden die Wörter "der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" durch die Wörter "des Bundesamtes für Güterverkehr" ersetzt.

58. § 105 wird gestrichen.

59. § 106 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.
- b) Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden Absätze 2 und 3.

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert gemäß Artikel 24 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) wird wie folgt geändert:

1. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, im Personenverkehr Tarife aufzustellen.".

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, daran mitzuwirken, daß für die Beförderung von Personen und Gütern durch mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs eine direkte Abfertigung eingerichtet wird und, soweit es sich um Personenverkehr handelt, durchgehende Tarife aufgestellt werden. Die Eisenbahnen haben sich hierbei gegenseitig anzuhören.".

c) In Absatz 3 werden nach dem Wort "Tarifen" die Wörter "im Personenverkehr" eingefügt.

2. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter "marktgerechte Entgelte und" gestrichen.
- b) In Absatz 2 werden nach dem Wort "Entgelte" die Wörter "im Personenverkehr" eingefügt.

Artikel 3

Änderung des Bundesbahngesetzes

Das Bundesbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesbahngesetzes vom 19. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2909), wird wie folgt geändert:

1. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Die Deutsche Bundesbahn ist verpflichtet, im Güter- und Personenverkehr Tarife aufzustellen. Der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr bedürfen

1. Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung,
2. Tarife im innerstaatlichen Güter- und Personenverkehr.

Die Genehmigung kann auch in Form einer Rahmengenehmigung erteilt werden."

- b) In Absatz 3 werden nach dem Wort "Tarifmaßnahmen" die Wörter "im Personenfernverkehr, im übrigen bei Tarifmaßnahmen" eingefügt.
2. In § 46 werden die Wörter "namentlich auf dem Gebiet der Rohstoffversorgung," gestrichen.

Artikel 4

Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 934-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch die Verordnung vom (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

- 1. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Soweit die Eisenbahn Tarife aufzustellen hat, müssen die Tarife alle Angaben, die zur Berechnung des Entgeltes für die Beförderung (Fahrpreis, Fracht) und für Nebenleistungen der Eisenbahn (Nebenentgelte) notwendig sind, sowie alle anderen für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen enthalten."
 - b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Im Personenverkehr sind die Entgelte Festentgelte, im Güterverkehr Höchstentgelte."
 - c) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Das gilt nicht für Höchstentgelte."

- d) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:
"Soweit die Eisenbahn verpflichtet ist, Tarife aufzustellen, müssen diese Tarife bekanntgemacht werden."

2. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:
"1. dem Absender oder Empfänger im Güterverkehr;"
 - bb) Nummer 2 wird gestrichen.
 - cc) Die Nummern 3 und 4 werden Nummern 2 und 3.
- b) Absatz 2 wird gestrichen.
- c) Absatz 3 wird Absatz 2, wobei Satz 2 wie folgt gefaßt wird:
"Sonderabmachungen bedürfen, mit Ausnahme von Sonderabmachungen im Stück- oder Expressgutverkehr bis zu acht Tonnen, der Schriftform."
- d) Absatz 4 wird Absatz 3.

Artikel 5

Änderung des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes

Das Binnenschiffahrtsaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270), geändert durch § 4 Abs. 1 Nr. 10 des Gesetzes vom 25. September 1990 (BGBl. I. 2106), wird wie folgt geändert:

- 1. § 1 Abs. 3 wird aufgehoben.
- 2. Nach § 3 b werden die folgenden §§ 3 c und 3 d eingefügt:

"§ 3 c

Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung hat die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und daß durch einen lauterer Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.

§ 3 d

Der Bundesminister für Verkehr kann zur Umsetzung der Richtlinie 87/540/EWG des Rates vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf (ABl. EG 1987 Nr. L 322 S. 20) durch Verordnung die erforderlichen Vorschriften erlassen. Hierbei kann er auch bestimmen, welche über den Bereich eines Landes hinausgehenden staatlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen wahrgenommen werden."

3. Der bisherige § 3 c wird § 3 e.

4. § 4 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

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

5. In § 7 Abs. 1 werden die Wörter "§ 3" durch die Wörter "§§ 3 und 3 d" ersetzt.
6. § 8 wird wie folgt gefaßt:

"§ 8

Zur Verständigung des Bundes mit den Ländern bei der Durchführung dieses Gesetzes, insbesondere der Abstimmung der Interessen vor verkehrspolitischen Maßnahmen, wird beim Bundesminister für Verkehr ein Ausschuß aus Vertretern der Länder gebildet."

7. § 11 wird aufgehoben.

Artikel 6

Änderung anderer Rechtsvorschriften

(1) § 19 des Abfallgesetzes vom 27. August 1986 (BGBl. I S. 1410, 1501), zuletzt geändert durch Anlage I Kapitel XII Sachgebiet D Abschnitt II des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 in Verbindung mit Artikel 1 des Gesetzes vom 23. September 1990 (BGBl. II S. 885, 1117), wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:

"(2) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Güterverkehr, soweit es sich um Ordnungswidrigkeiten nach § 18 Abs. 1 Nr. 9 bis 10 a dieses Gesetzes, nach § 18 der Abfallverbringungs-Verordnung vom 18. No-

vember 1988 (BGBl. I S. 2126, 2418) oder nach § 27 Nr. 1, 2 c oder d der Abfall- und Reststoffüberwachungs-Verordnung vom 3. April 1990 (BGBl. I S. 648) handelt und die Zuwiderhandlung in einem Unternehmen begangen wird, das im Inland weder seinen Sitz noch eine geschäftliche Niederlassung hat, und der Betroffene im Inland keinen Wohnsitz hat."

(2) Die Verordnung TS Nr. 12/58 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 23. Dezember 1958 (BANz.Nr. 249 vom 31. Dezember 1958), zuletzt geändert durch Verordnung ... (BANz. ..) wird wie folgt geändert:

Die Teile II bis V des Güterfernverkehrstarifs (GFT) werden aufgehoben.

(3) Teil II der Anlage zu § 1 der Verordnung TSU Nr. 3/83 über den Güterkraftverkehrstarif für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr vom 3. August 1983 (BANz. Nr. 151 vom 16. August 1983), zuletzt geändert durch die Verordnung TSU (BANz..) wird aufgehoben.

(4) Dem § 2 der Verordnung über die Höchstzahlen der Genehmigungen für den Güterfernverkehr vom 9. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2452), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 5. März 1992 (BGBl. I S. 390), wird folgender Absatz 3 angefügt:

"(3) Über die im Absatz 1 festgesetzte Höchstzahl hinaus werden der Deutschen Bundesbahn vom Land Hessen auf Antrag 300 Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr erteilt."

Artikel 7

Güterkraftverkehr der Deutschen Bundesbahn

§ 10 Abs. 3 und 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Tarifaufhebungsgesetzes vom ... (BGBl. I. S....), gelten nicht für die nach § 2 Abs. 3 der Höchstzahlen-Verordnung GÜKG vom 9. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2452), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 4 des Tarifaufhebungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ..), zu erteilenden Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr sowie für die weitere Erteilung dieser Genehmigungen an Unternehmen, an denen die Deutsche Bundesbahn mehrheitlich beteiligt ist.

Artikel 8

Änderung des Bundesbesoldungsgesetzes

In der Besoldungsgruppe B 6 der Anlage I (Bundesbesoldungsordnung A und B) des Bundesbesoldungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. März 1992 (BGBl. I S. 409), zuletzt geändert durch Gesetz vom ... (BGBl. I S. ...) wird

1. die Amtsbezeichnung "Präsident der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" gestrichen;
2. nach der Amtsbezeichnung "Präsident des Bundesamtes für Finanzen" die Amtsbezeichnung "Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr" eingefügt.

Artikel 9

Neufassung von Gesetzen

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Bundesbahngesetzes und des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes

in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 10
Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1994 in Kraft. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes treten außer Kraft:

1. Das Binnenschiffsverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 65), zuletzt geändert durch das Vierte ÄnderungsGesetz vom 5. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2579),
2. das Gesetz zur Ausführung der Verordnung Nr. 11 des Rates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1153),
3. die Verordnung über die Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr vom 4. März 1991 (BGBl. I S. 616).
4. die Dritte Verordnung über die Abzüge vom Entgelt der von der Deutschen Bundesbahn beschäftigten Unternehmer des Güterfernverkehrs vom 4. Juli 1973 (BANz Nr. 127 vom 12. Juli 1973), geändert durch die Verordnung vom 23. März 1988 (BANz S. 1534),
5. die Tarifkommissionen-Verordnung vom 21. November 1969 (BANz Nr. 222 vom 29. November 1969), zuletzt geändert durch Artikel 19 Abs. 3 des Gesetzes vom 24. April 1986 (BGBl. I S. 560),

6. die Verordnung über die Werbe- und Abfertigungsvergütung im Güterfernverkehr vom 29. Mai 1985 (BAnz S. 5641), geändert durch die Verordnung vom 23. März 1988 (BAnz S. 1534),
7. die Verordnung über die Werbe- und Abfertigungsvergütung sowie über Entgelte für die Vermittlung im Güternahverkehr vom 22. Juni 1988 (BAnz S. 2805),
8. die Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vom 22. Juli 1983 (BAnz Nr. 136 vom 26. Juli 1983), zuletzt geändert durch die Verordnung (BAnz S. ...) - auf Verpflichtungen, die im Haushaltsjahr 1993 entstanden sind, bleibt die nach Satz 1 außer Kraft getretene Verordnung anwendbar -,
9. die Verordnung TS Nr. 11/58 über einen Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 29. Dezember 1958 (BAnz Nr. 1 vom 3. Januar 1959), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 3. Juli 1991 (BAnz S. 4445),
10. die Verordnung über die gebietliche Zuständigkeit der Frachtenausschüsse in der Binnenschifffahrt vom 8. August 1963 (BGBl. II S. 1151), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. September 1992 (BGBl. I S. 1650),
11. die Verordnung über die örtliche Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen bei Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 8. November 1968 (BGBl. I S. 1185), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 6. Mai 1991 (BGBl. I S. 1086),

12. die Verordnung über die Überwachung der festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen und die Erhebung von Beiträgen in der Binnenschifffahrt vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 19), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 6. Mai 1991 (BGBl. I S. 1086),
13. die Verordnung über die Errichtung von erweiterten Frachtenausschüssen der Binnenschifffahrt vom 21. Februar 1969 (BGBl. I S. 151),
14. die Verordnung über den Frachtenausgleich bei der Beförderung von Braunkohlenbriketts nach Süddeutschland vom 11. April 1962 (BANz Nr. 77 vom 19. April 1962), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 26. Januar 1977 (BANz Nr. 24 vom 4. Februar 1977),
15. die Verordnung über die Höhe der Beiträge der Binnenschifffahrt im Haushaltsjahr 1993 vom (BANz S.). Auf Beitragspflichten für Entgelte, die im Haushaltsjahr 1993 vereinnahmt worden sind, bleibt die nach Satz 1 außer Kraft getretene Verordnung anwendbar.
16. die auf Grund des § 29 Abs. 1 des Binnenschiffsverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 65), zuletzt geändert durch das Vierte Änderungsgesetz vom 5. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2579) erlassenen Verordnungen über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt,
17. die Verordnung über die Rückerstattung von Beiträgen aus dem Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3424).

Begründung

I. Allgemeiner Teil

1. Die Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes ab 1993 führt im Verkehrsbereich zur Aufhebung der mengenmäßigen Begrenzung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, nachdem verbindliche Beförderungstarife beim grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr bereits 1990 aufgehoben wurden.

In die fortschreitende Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs soll auch die Abwicklung des Binnenverkehrs in den Mitgliedstaaten einbezogen und für Unternehmer aus jeweils anderen Mitgliedstaaten schrittweise zugänglich gemacht werden. Die Märkte für den nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr sind mehr und mehr zu integrieren.

2. Bei der Angleichung der nationalen Ordnungsvorschriften an EG-Regelungen und bei der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transportgewerbes sind die Bedingungen zur Durchführung von Beförderungen von großer Bedeutung. Dabei stellen die Beförderungsentgelte einen wichtigen Teil dar, denn die freie Preisbildung ist für die Schaffung eines freien Verkehrsmarktes unerlässlich.

Es ist daher erforderlich, obligatorische Beförderungstarife beim gewerblichen Straßengüterverkehr aufzuheben.

Dies kann jedoch nicht auf den Straßengüterverkehr beschränkt werden; die konkurrierenden Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff müssen einbezogen werden. Die verfassungsrechtlich verankerte Verantwortung des Bundes für die Bundeseisenbahnen

(Art. 87 GG) spricht für eine Aufhebung der Tarifgenehmigung und Beförderungspflicht mit der im Zuge der Bahnreform ohnehin beabsichtigten Änderung der Artikels 87 GG. Für die Übergangszeit sind deshalb Festentgelte beziehungsweise Mindest/Höchstentgelte beim Güterverkehr der Bundeseisenbahnen in Höchstentgelte umzugestalten, um sie faktisch der Konkurrenz gleichzustellen.

3. Die Aufhebung der Tarife bedeutet für die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (Bundesanstalt) indirekt den Verlust eines Großteils ihrer bisherigen Finanzierung durch Umlagen der Transportwirtschaft.

Zweck der Errichtung der Bundesanstalt war 1952 die Herstellung und Gewährleistung der Ordnung im Güterfernverkehr innerhalb seiner verschiedenen Zweige und im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern. Es kam darauf an, durch ständige Überwachung die auf nationalem und internationalem Gebiet angestrebte Ordnung des Straßengüterverkehrs aufrecht zu erhalten. Vornehmliche Bedeutung kam dabei dem Schutz der Eisenbahn und des Straßengütertransportgewerbes vor ruinösem Wettbewerb zu. Dieser Zweck war es, der den Gesetzgeber veranlaßte, zur Finanzierung der mit der Überwachung des Ordnungsrahmens beauftragten Bundesanstalt das Transportgewerbe mit seinem Einverständnis selbst heranzuziehen.

Mit der Aufhebung der Tarife muß die Finanzierung neu geregelt werden.

Bei der Bundesanstalt verbleiben die Aufgaben, an denen vorrangig ein allgemeines öffentliches Interesse besteht und die gemeinhin von einer Behörde zu

erledigen sind. Das gilt für umfangreiche Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber EG-Institutionen sowie anderen Mitgliedstaaten bei der Koordinierung von Kontrollmaßnahmen und Auskunftersuchen im Bereich Sozialvorschriften und Marktordnung; das gilt aber auch für nationale Aufgaben in den Bereichen Verkehrssicherheit und Umweltschutz.

Als neue Aufgabe kommt die Erhebung von Daten, deren Analyse und Prognose für ein verkehrsträgerübergreifendes nationales und europäisches Marktbeobachtungssystem hinzu.

Die Finanzierung dieser Behörde muß künftig aus dem Bundeshaushalt (Einzelplan 12) erfolgen, so daß die Rechtsform der bundesunmittelbaren Anstalt des öffentlichen Rechts in eine selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr zu ändern ist. Damit geht einher der Zwang zur Änderung der Bezeichnung in Bundesamt. Im Hinblick auf den Wechsel der staatsrechtlichen Organisationsform und die Zuständigkeit nicht nur für die Überwachung des Straßengüterverkehrs, sondern auch für die angestrebte verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung ist die Bezeichnung in "Bundesamt für Güterverkehr (BAG)" zu ändern. Die Aufgabenstellung im Bereich des Omnibusverkehrs (nur Sozialvorschriften) kann hier vernachlässigt werden.

4. Die Wahrnehmung der künftigen Aufgaben der Behörde erfordert nach derzeitigem Planungsstand 862 Personalstellen. Der Personalbedarf der Behörde verrin-

gert sich mithin durch den Wegfall der Tarifüberwachung um 250 Stellen. Die Möglichkeit weiterer Personaleinsparungen wird bei der Aufnahme des BAG in den Bundeshaushalt geprüft. Mit der reinen Tarifprüfung sind gegenwärtig private Frachtenprüfstellen mit etwa 600 Beschäftigten befaßt.

Von den freizustellenden 250 Stellen entfallen 229 auf die 16 Außenstellen und 21 Stellen auf die Zentrale. Sie teilen sich auf in 23 Beamtenstellen des höheren Dienstes, 143 Angestelltenstellen des gehobenen Dienstes und 84 Angestelltenstellen des mittleren Dienstes.

5. Bei einem Bedarf von 862 Stellen werden die jährlich erforderlichen Haushaltsausgaben für das BAG auf 90,8 Mio DM geschätzt

(66,5 Mio DM Personalausgaben, 16 Mio DM sachliche Verwaltungsausgaben, 4,2 Mio DM Investitionen sowie 4,1 Mio DM mit zentraler Veranschlagung im Bundeshaushalt (Versorgungsbezüge, Beihilfen, Selbstschutz)).

Hinzu kommen Kosten für Verpflichtungen nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz in Höhe von 2 Mio DM, die auch bisher vom Bund getragen werden (Einzelplan 36). Nach Abzug erwarteter Einnahmen aus der Erteilung bi- und multilateraler Transportgenehmigungen und Ordnungswidrigkeiten-Verfahren von etwa 13 Mio DM verbleibt ein Finanzbedarf von 77,8 Mio DM. Aus dem Versorgungsstock für Versorgungsbezüge fließen dem Bund Vermögenswerte in Höhe von 55 Mio DM zu.

Der sozialverträgliche Personalabbau soll auf der Grundlage einer generellen Wiederbesetzungssperre

freiwerdender Stellen nur durch die Umsetzung von Beschäftigten erfolgen, die bisher Tarifüberwachungsaufgaben wahrnehmen.

Daneben wird durch zentrale Steuerung die Möglichkeit der Verwendung von Beschäftigten bei anderen Institutionen des Bundes und anderen Dienstherren verfolgt.

Durch diese Maßnahmen und die übliche Fluktuation wird sich der Personalüberhang bis Ende 1997 abbauen.

Dieser sozialverträgliche Personalabbau wird für das Haushaltsjahr 1994 Kosten in Höhe von etwa 13,3 Mio DM, für 1995 etwa 9,5 Mio DM, für 1996 von etwa 5,9 Mio DM und für 1997 von etwa 3,2 Mio DM verursachen.

6. Das Gesetz ermöglicht erstmalig eine freie Preisbildung am Verkehrsmarkt. Auswirkungen auf Einzelpreise werden deshalb entscheidend von Angebot und Nachfrage und damit von der jeweiligen Konjunkturlage abhängen. Ihr Ausmaß und ihre Richtung lassen sich derzeit nicht abschätzen; daher lassen sich Auswirkungen auf das Preisniveau und insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau ebenfalls nicht abschätzen.
7. Länder und Kommunen werden durch das Gesetz nicht mit Kosten belastet.
8. Das Gesetz ermöglicht die Aufhebung von 17 Folgegesetzen und Verordnungen. Es trägt damit in erheblichem Umfang zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung bei.

II. Zu den einzelnen Vorschriften:

Artikel 1 Nr. 1:

Die Regelung ergibt sich aus der Namensänderung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

Artikel 1 Nr. 2:

Die Beförderung lebender Tiere soll künftig zwar weiterhin von der Erlaubnis- und Genehmigungspflicht freigestellt sein. Unternehmer, die derartige Beförderungen durchführen, müssen aber die subjektiven Voraussetzungen des Berufszugangs erfüllen. Die Freistellung erfolgt deshalb nicht länger im Güterkraftverkehrsgesetz, sondern in der Freistellungsverordnung GÜKG.

Artikel 1 Nr. 3:

Die Regelung des § 5 Abs. 2 Nr. 2 bringt eine erforderliche Definition des Spediteursammelgutverkehrs. Dies erfolgte bisher in § 20 Abs. 2, der aufgehoben wird.

Artikel 1 Nr. 4:

§ 6 Abs. 4 sah besondere Regelungen zum Standort für Fahrzeuge bis 750 kg Nutzlast vor. Durch die künftige Freistellung von Lastkraftfahrzeugen bis 3,5 t Nutzlast und 6 t Gesamtgewicht ist die bisherige Gewichtsgrenze überflüssig.

Artikel 1 Nr. 5:

Folgeänderung zur Tarifaufhebung.

Artikel 1 Nrn. 6 bis 10:

Die Regelungen ergeben sich aus dem Wegfall der Bezirks-güterfernverkehrsgenehmigung und der Namensänderung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

Artikel 1 Nr. 11:

Zitatanpassung.

Artikel 1 Nr. 12:

Redaktionelle Anpassung.

Artikel 1 Nr. 13:

Durch die Aufhebung der obligatorischen Beförderungstarife entfällt die im Güterkraftverkehrsgesetz bisher vorgesehene Verknüpfung der Preistarife mit den ebenfalls vom Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung erlassenen nach § 26 des Güterkraftverkehrsgesetzes zwingenden Beförderungsbedingungen. Diese zur Vermeidung von Umgehungen der zwingenden Preisvorschriften durch Einräumung günstiger Vertragskonditionen dienenden Beförderungsbedingungen sollen gleichwohl nicht aufgehoben werden. Die Beibehaltung der in dem Güterfernverkehrstarif sowie im Güterkraftverkehrstarif für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln enthaltenen Vorschriften erscheint notwendig, da die §§ 425 ff. des Handelsgesetzbuchs über das Frachtgeschäft heute zu lückenhaft sind. Die genannten Verordnungen bilden daher derzeit die maßgebliche Rechtsgrundlage für Beförderungsverträge im Straßengüterfernverkehr und im Umzugsverkehr. Bis zu der ausstehenden Reform des Transportrechts - insbesondere des Privatrechts der Güterbeförderung auf der Straße, der Schiene und mit Binnenschiffen - soll daher das derzeit geltende Recht fortbestehen bleiben.

Eine Änderung der durch Rechtsverordnung erlassenen frachtrechtlichen Vorschriften kann jedoch bereits jetzt erforderlich sein, soweit dies durch die Aufhebung der Tarife durch den vorliegenden Gesetzentwurf geboten ist. Dies gilt etwa für § 9 des Güterfernverkehrstarifs (GFT) Teil I über die Berechnung der Beförderungsentgelte oder für § 23 des Güterfernverkehrstarifs (GFT) Teil I über die Frachtnachzahlung und Frachterstattung im Falle der Abweichung von den vorgeschriebenen Tarifen. Diese Anpassungen sollen auch weiterhin durch Rechtsverordnung möglich sein. Die Verordnungsermächtigung ist jedoch auf die Fälle beschränkt, in denen die Anpassungen durch die Aufhebung der Tarife geboten sind. Weitergehende Änderungen und Modernisierungen des in dem Güterkraftverkehrstarif (GFT) Teil I und in der Verordnung TSU Nr. 3/83 enthaltenen Frachtrechts müssen durch Gesetz erfolgen.

Der Erlaß der Rechtsverordnung auf Grund von § 20 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung des Entwurfs soll durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem für das Privatrecht der Güterbeförderung zuständigen Bundesminister der Justiz erfolgen.

Artikel 1 Nr. 14:

Die §§ 20 a bis 23 enthalten Tarifregelungen und sind aufzuheben.

Artikel 1 Nrn. 15 und 16:

Redaktionelle Anpassung.

Artikel 1 Nr. 17:

Diese Vorschrift sieht gegenüber der bisherigen Rechtslage die Möglichkeit vor, an Stelle eines Fahrtenbuches

ein Fahrtenberichtsheft zu führen. Auch soll bei Verwendung von CEMT-Genehmigungen und EG-Kabotage-Genehmigungen die Pflicht zum Mitführen von zwei gleichlautenden Fahrtenberichten vermieden werden. Es reicht aus, daß bei Verwendung einer dieser Genehmigungen das jeweils dort vorgeschriebene Fahrtenberichtsheft ausgefüllt mitgeführt wird. Der jeweilige Inhalt entspricht dem des Fahrtenbuches nach dem Güterkraftverkehrsgesetz.

Artikel 1 Nr. 18:

Diese Regelung ergibt sich aus der Tarifaufhebung.

Artikel 1 Nr. 19:

Gegenstand der Regelung ist der Verzicht auf die behördliche Bestellung des "Abfertigungsspediteurs" die nach Aufhebung der Tarife überflüssig geworden ist. Ihr Zweck war es maßgeblich, durch Festlegung der Höhe der Werbe- und Abfertigungsvergütung zu verhindern, daß über zu hohe Speditionsvergütungen der jeweilige Beförderungstarif unterboten wurde. Die Beibehaltung der behördlichen Bestellung des Abfertigungsspediteurs würde einen nicht länger zu rechtfertigenden Eingriff in die Gewerbefreiheit bedeuten. Dies schließt nicht aus, daß diese Dienstleistung am Markt mit nunmehr frei zu vereinbarenden Entgelten weiter angeboten wird.

Artikel 1 Nr. 20:

Die Regelung bezieht das BAG in die Anhörung beim Erlaubnisverfahren für den Umzugsverkehr ein. Diese Beteiligung hat sich beim Genehmigungsverfahren für den Güterfernverkehr bewährt. Aus seiner Überwachungstätigkeit liegen dem BAG häufig Kenntnisse über Gewerbetreibende vor, denen bisher weder eine Genehmigung noch eine Erlaubnis erteilt ist oder die in mehreren Zuständigkeits-

bereichen Niederlassungen betreiben. Die Erlaubnisbehörden verfügen nicht über die erforderlichen Überregionalen oder internationalen Informationen wie das Bundesamt für Güterverkehr. Erkenntnisse über die betreffenden Unternehmen können durch das BAG vertieft und in das Verfahren eingebracht werden.

Eine Verfahrensverzögerung tritt nicht ein, da gleichzeitig ohnehin die Verbände des Verkehrsgewerbes, die fachlich zuständige Gewerkschaft und die Industrie- und Handelskammer eingeschaltet werden.

Artikel 1 Nrn. 21 und 22:

Diese Regelungen ergeben sich aus der Aufhebung der Tarife.

Artikel 1 Nr. 23:

Die bisherigen §§ 44 bis 47 enthalten Sondervorschriften für den Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn mit eigenen Kraftfahrzeugen. Bundeseigene Eisenbahnen werden künftig als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Sonderregelungen gegenüber anderen Transportunternehmen sind nicht mehr gerechtfertigt.

Artikel 1 Nr. 24:

Redaktionelle Anpassung.

Artikel 1 Nr. 25:

Die Vorschrift erweitert die Möglichkeit, bei Beförderungen im Werkverkehr gemietete Kraftfahrzeuge einzusetzen, um moderne Finanzierungsmöglichkeiten bei der Fahrzeugbeschaffung nutzen zu können. Sie entspricht der Übergangsregelung in den neuen Bundesländern und der

Richtlinie 84/647/EWG für Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Artikel 1 Nr. 26:

Es handelt sich um die Aufhebung der Tarifpflicht beim gewerblichen Güterkraftverkehr.

Artikel 1 Nr. 27:

§ 52 enthält die Mitführungspflicht von Beförderungs- und Begleitpapieren bei Werkfernverkehr mit Fahrzeugen von mehr als 1 t Nutzlast. Durch die künftige Freistellung von den Vorschriften des GüKG für Fahrzeuge bis 3,5 t Nutzlast oder 6 t Gesamtgewicht (einschließlich) Anhänger wird die Gewichtsgrenze von 1 t Nutzlast überflüssig.

Artikel 1 Nr. 28:

Zitatanpassung

Artikel 1 Nr. 29:

§ 53 enthält die notwendige Regelung für den Übergang der bundesunmittelbaren Anstalt des öffentlichen Rechts (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr) in eine selbstständige Bundesoberbehörde (Bundesamt für Güterverkehr). Diese Maßnahme ist wegen der Übernahme der Finanzierung in den Bundeshaushalt ebenso zwingend wie die Namensänderung, um den Wechsel der staatsrechtlichen Organisationsform deutlich zu machen.

Nach Absatz 2 wird das BAG von dem Präsidenten geleitet.

Nach Absatz 3 wird der Aufbau des BAG infolge der Änderung des Rechtsstatus durch den Bundesminister für Verkehr geregelt.

Nach Absatz 4 tritt das BAG in die Rechte und Pflichten der Bundesanstalt ein. Dadurch ist sichergestellt, daß das BAG und damit der Bund sämtliche Vermögenswerte der Bundesanstalt übernimmt. Klargestellt wird auch, daß die besonderen tarifrechtlichen Regelungen der Bundesanstalt für die Arbeitnehmer des BAG weiter anzuwenden sind. Versorgungsansprüche bestehen gegenüber dem Bund.

Die Regelung des Absatzes 5 im Hinblick auf die Arbeitnehmer macht deutlich, daß die Beschäftigungszeiten bei der Bundesanstalt als Beschäftigungszeiten beim Bund gelten.

Absatz 6 stellt klar, daß die Beamten der Bundesanstalt mit Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes unmittelbare Bundesbeamte sind.

Artikel 1 Nr. 30:

§ 54 enthält die Aufgaben des BAG. Die bisher von der Bundesanstalt wahrgenommenen Aufgaben sind außer der Tarifüberwachung vom BAG weiterhin zu erfüllen.

Die in diesem Rahmen zu verrichtenden Tätigkeiten dienen u.a.

- dem Schutz der Arbeitnehmer (Absatz 2 Nr. 3a),
- der Straßenverkehrssicherheit, der Gesundheit und dem Umweltschutz (Absatz 2 Nrn. 3 b, c, g, h, i, j),
- der Abgabengerechtigkeit (Absatz 2 Nrn. 3 d und e).

Dabei sind im Vergleich zu der bisherigen Regelung zum Teil Erweiterungen vorgesehen (Nr. 3 d und e), zum Teil sollen zusätzliche Aufgaben übernommen werden (Nr. 3 i und j). Die Neufassung des Buchstaben d umfaßt die der Bundesanstalt in den bisherigen Buchstaben d und

e zugewiesenen Aufgaben der Überwachung der Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 9 KraftStG und der Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger nach § 10 KraftStG.

Wahrgenommen werden die im Absatz 2 Nr. 3 benannten Aufgaben - wie bisher - nur im Rahmen von Straßenkontrollen. Hierfür ist das BAG die einzige länderübergreifende Fachbehörde.

Durch Absatz 3 wird eine enge Zusammenarbeit mit den Fachbehörden der Länder sichergestellt.

Artikel 1 Nr. 31:

Die Regelung ergibt sich aus der Aufhebung der Tarife beim Güternahverkehr sowie beim Umzugsverkehr.

Artikel 1 Nr. 32:

Die Änderungen ergeben sich aus dem Wegfall der Tarifüberwachung sowie aus der Erweiterung der Befugnisse des BAG bei Kraftomnibussen. Mit dem Anhalterecht soll sichergestellt werden, daß das bestehende Kontrollrecht auch wahrgenommen werden kann, wenn die Polizei sich an Straßenkontrollen nicht beteiligt.

Durch die Regelung des Absatzes 3 wird außerdem sichergestellt, daß Zufallserkenntnisse

- bei Betriebsprüfungen über Verstöße gegen die in § 54 Abs. 2 Nr. 3 genannten Rechtsvorschriften und
- bei Straßenkontrollen über Tatbestände gemäß § 24 Straßenverkehrsgesetz, § 18 Tierschutzgesetz, § 11 Tierschutz-Verordnung und § 8 der Verordnung zum Schutz von Tieren beim grenzüberschreitenden Transport

den zuständigen Länderbehörden übermittelt werden.

Artikel 1 Nr. 33::

Die Regelungen ergeben sich aus der Namensänderung der Bundesanstalt.

Artikel 1 Nr. 34:

§ 57 begründet die Verpflichtung für das BAG, eine verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung im Güterverkehr durchzuführen.

Der mit der Aufhebung der Tarife verbundene Wegfall der Tarifüberwachung sowie die fortschreitende Vereinfachung oder Abschaffung von Grenzkontrollen führt zum Wegfall der Statistiken im Bereich Straßengüterverkehr.

Die arbeitsteilige Wirtschaft, die wachsende internationale Verflechtung und die weiterhin zu erwartende überdurchschnittliche Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs durch ausländische Lastkraftfahrzeuge erfordern die fortlaufende Beobachtung des Verkehrsmarktes.

Der Informationsbedarf wächst jedoch nicht nur beim Straßengüterverkehr, sondern bei allen Verkehrsträgern im Hinblick auf die Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen, die Früherkennung und Abwehr von Fehlentwicklungen, die notwendige Beurteilung der jeweiligen Marktentwicklung sowie die Einschätzung der Wettbewerbsposition der Verkehrsunternehmen. Es ist insbesondere notwendig im Hinblick auf die begrenzte Infrastruktur.

Das zur Zeit beratene Europäische Marktbeobachtungssystem soll eine komplexe und verkehrsträgerübergreifende Datenerhebung und anschließende Bewertung sicherstellen. Dabei wird die Beobachtung der Zusammenarbeit, aber auch der Arbeitsteilung der unterschiedlichen konkurrierenden

Verkehrsträger auch im Hinblick einer geplanten Vernetzung von Bedeutung sein.

Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr erfüllt schon im gegenwärtigen Europäischen Marktbeobachtungssystem umfangreiche Verpflichtungen. Das Bundesamt für Güterverkehr soll deshalb auch im Hinblick auf den speziellen nationalen Bedarf den Güterverkehrsmarkt beobachten und vorhandene Daten analysieren.

Der bisherige § 57 wird durch den Wegfall der Vorlagepflicht der Frachtunterlagen zur Tarifüberwachung obsolet.

Artikel 1 Nr. 35:

Für eine fortlaufende Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Güterverkehrs sind Verkehrsleistungs-, Preis- und verschiedene Unternehmensangaben für die gesamte Transportwirtschaft unverzichtbar. Für den Bereich Straßengüterverkehr sollen die dazu erforderlichen Daten vom Bundesamt für Verkehr bei Unternehmern des Güterfern-, Güternah- und Umzugsverkehrs sowie bei Unternehmen, die Werkverkehr durchführen, erhoben werden.

Bei der Erhebung der Daten für die Marktbeobachtung soll aber auf eine lückenlose Vorlage aller Frachtunterlagen verzichtet werden. Statt dessen sollen die Angaben auf Grund einer repräsentativen Erhebung gewonnen werden.

Das Bundesamt für Verkehr muß für die Durchführung der Statistik eine eigene Organisationseinheit einrichten, die in jeder Hinsicht von den anderen Aufgabenbereichen des Bundesamtes zu trennen ist.

Die in dieser Organisationseinheit tätigen Personen müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein und unterliegen im Hinblick auf die gewonnenen Erkenntnisse über Auskunftspflichtige einer besonderen Verschwiegenheitspflicht.

Artikel 1 Nr. 36:

Die Erhebung und Aufbereitung der Bundesstatistik nach § 58 wird durch das Bundesamt für Güterverkehr hinsichtlich der methodischen Fragen im Einvernehmen mit dem Statistischen Bundesamt durchgeführt.'

Die Einzelheiten zur Durchführung der Erhebung, insbesondere der Erhebungs- und Hilfsmerkmale, die Periodizität, Berichtszeiträume und Berichtszeitpunkte sowie zur Aufbereitung werden in einer Rechtsverordnung durch den Bundesminister für Verkehr geregelt.

Artikel 1 Nr. 37, Buchstabe a aa:

Die Änderungen ergeben sich aus dem Wegfall der Vorschriften über den Abfertigungsspediteur und der Namensänderung der Bundesanstalt.

Artikel 1 Nr. 37 Buchstabe a bb:

Bundeseigene Eisenbahnen werden künftig als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Sonderregelungen gegenüber anderen Transportunternehmen sind nicht gerechtfertigt.

Artikel 1 Nr. 37 Buchstabe b:

Die Änderung ergibt sich aus dem Wegfall der Vorschriften über den Abfertigungsspediteur sowie der Namensänderung der Bundesanstalt.

Artikel 1 Nr. 37 Buchstabe c:

Die Regelung ermöglicht es dem Bundesamt für Verkehr, im Rahmen der Marktbeobachtung auf das Unternehmensregister zurückzugreifen. Bei Übergang von einer lückenlosen Auswertung aller Frachtunterlagen zu einem Stichprobenverfahren ist es von großer Bedeutung, je nach Ausgestaltung eines Projekts die in Frage kommenden Auswahlgrundlagen für die Durchführung einer Stichprobenerhebung zur Verfügung zu haben. Dazu muß das Unternehmensregister herangezogen werden.

Artikel 1 Nr. 38:

Das bisherige § 61 betrifft Organe der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und ist daher obsolet.

Artikel 1 Nr. 39:

Die Regelung stellt klar, daß der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates das Bundesamt für Güterverkehr mit der Übernahme von Verpflichtungen der Bundesregierung beauftragen kann, soweit eine Verordnung, Richtlinie, Entscheidung oder eine Empfehlung des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaft oder ein internationales Abkommen dies vorsieht oder ermöglicht. Dazu gehört die Abstimmung von Kontrollaktionen, die Koordination grenzüberschreitender Amtshilfe oder die Weitergabe von Mitteilungen über begangene Zuwiderhandlungen aufgrund von EG-Verordnungen.

Artikel 1 Nr. 40:

Das Bundesamt für Güterverkehr kann zur Erfüllung seiner Aufgaben personenbezogene Daten über Bußgeldverfahren speichern, verändern und nutzen sowie unter den im Absatz 3 genannten Voraussetzungen an andere öffentliche Stellen übermitteln.

Mit fortschreitender Liberalisierung der nationalen und internationalen Marktordnung des Straßengüterverkehrs treten die qualitativen Berufszugangsbedingungen mehr und mehr in den Vordergrund.

Das Bundesamt für Güterverkehr muß im Rahmen seiner Überwachungspflicht (§ 54 Abs. 1) das Vorliegen der subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen für den Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs überprüfen. Hierzu gehört maßgeblich, daß der Unternehmer und die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen zuverlässig sind (§ 10 Abs. 1). Diese ist gegeben, wenn davon ausgegangen werden kann, daß die Verantwortlichen das Unternehmen unter Beachtung der für den Straßengüterverkehr geltenden gesetzlichen Vorschriften führen sowie die Allgemeinheit bei dem Betrieb des Unternehmens vor Schäden und Gefahren bewahren und zwar für den nationalen und internationalen Bereich (Berufszugangs-Verordnung GÜKG vom 3. Mai 1991; BGBl. I S. 1068 vom 11. Mai 1991; Richtlinie Nr. 74/561/EWG; ABL.EG Nr. L 308 vom 19. November 1991 zuletzt geändert durch die Richtlinie geändert durch die Richtlinie des Rates Nr. 3572/90/EWG vom 4. Dezember 1990, ABL. Der EG Nr. L 353/12 vom 17. Dezember 1990).

Maßgebend ist mithin das Verhalten der Unternehmensleitung und der Mitarbeiter bei der Abwicklung von Straßengüterverkehr. Das Verhalten z. B. des Fahrpersonals eines Unternehmens läßt Rückschlüsse darauf zu, in welchem Maße die Unternehmensleitung ihrer Aufsichtspflicht genügt. Fallen z. B. immer wieder Kraftfahrer eines Unternehmens wegen Überschreitungen der Lenkzeiten auf, so werden die Beförderungen vermutlich nicht so disponiert, daß die Sozialvorschriften eingehalten werden können. Bei derartigen Fällen von "direkten" Verstößen der

Kraftfahrer ist von gravierendem Fehlverhalten der Unternehmensleitung auszugehen.

Diese Überwachung ist zum Schutze des Gemeinwohls unerlässlich, weil u. a. dadurch verhindert werden soll, daß Unternehmer des Güter- und Personenverkehrs oder ihre Mitarbeiter die äußerst kostenintensiven umwelt- und sicherheitsrelevanten Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs umgehen, um auf diese Weise neben der Gefährdung der Allgemeinheit einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen.

Entscheidend dafür ist, daß ein im Register aufgenommener Kraftfahrer dem Unternehmen zugeordnet werden kann, in dem er tätig ist. Dieses Abweichen von den Regelungen des Gewerberechts, nach denen das Verhalten von Mitarbeitern einem Unternehmen nur unter engen Bedingungen zugerechnet werden kann, wird durch den hier verfolgten Zweck des Schutzes des Gemeinwohls gerechtfertigt.

Verschiedene EG-Verordnungen sehen hierzu Amtshilfe- und Auskunftsverpflichtungen vor (Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85, Nr. 4059/89 und Nr. 881/92 des Rates). Auch hier müssen die betroffenen Kraftfahrer dem Unternehmen zuzuordnen sein, bei denen sie tätig sind.

Diese Information enthalten weder das beim Bundeszentralregister eingerichtete Gewerbezentralregister (§ 149 Gewerbeordnung) noch das Verkehrszentralregister (§ 28 Straßenverkehrsgesetz). Die Auskünfte aus den genannten Registern ergeben daher kein vollständiges Bild von der Zuverlässigkeit eines Unternehmens. Es ist möglich, daß sich in keinem dieser Register eine Eintragung über einen Unternehmer findet, obwohl dieser seinen Pflichten in keiner Weise nachkommt und sein Fahrpersonal erheb-

lich gegen Vorschriften des Straßenverkehrs verstößt. Die Zuordnung der Verstöße von Kraftfahrern zu dem Unternehmen, bei dem sie angestellt sind, ist nach allem von erheblicher Bedeutung. Denn neben der Ahndung von Verstößen gegen gesetzliche Bestimmungen kommt es darauf an, daß vom Betrieb des Unternehmers keine Schäden und Gefahren für die Allgemeinheit ausgehen (§ 1 Berufszugangsverordnung GüKG).

Über die Regelung hinaus ist die ergänzende Anwendbarkeit des Bundesdatenschutzgesetzes sichergestellt. Individualrechte der Betroffenen wie Auskunft, Berichtigung und Schadensersatz bleiben von der Regelung unberührt und sind nach dem Datenschutzgesetz zu beurteilen.

Artikel 1 Nr. 41:

Die Aufhebung der Regelungen ergibt sich aus der Änderung des rechtlichen Status der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe a:

Das Bundesamt für Güterverkehr soll entsprechend der vorgesehenen Änderung zum Erlaubnisverfahren beim Umzugsverkehr auch in das Erlaubnisverfahren des Güternahverkehrs eingeschaltet werden.

Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe b:

Zitatanpassung.

Artikel 1 Nr. 43:

Durch diese Regelung wird der Tarif im gewerblichen Güternahverkehr aufgehoben.

Artikel 1 Nummer 44:

Redaktionelle Anpassung nach Aufhebung der Tarife.

Artikel 1 Nr. 45:

Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit werden bereits bei der Erteilung der Betriebsgenehmigung an Eisenbahnen geprüft. Zur Überwachung ist die Erteilung und das Mitführen einer Bescheinigung über den Berufszugang geboten.

Artikel 1 Nr. 46:

Redaktionelle Anpassung.

Artikel 1 Nr. 47:

Für die Beförderung von Milch und Milcherzeugnissen zwischen landwirtschaftlichen Betrieben, Milchsammelstellen und Molkereien durch landwirtschaftliche Unternehmer wird der Tarif aufgehoben.

Artikel 1 Nr. 48:

Die Regelung ergibt sich aus der Übernahme des bisherigen Absatzes 3 in § 55 nach § 54 Abs. 3.

Artikel 1 Nr. 49:

Die §§ 97a bis 97 e sind durch das Gesetz zur Ausführung der Verordnung Nr. 11 des Rates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom 1. August 1961 eingefügt worden. Sie werden durch Aufhebung des Ausführungsgesetzes obsolet.

Artikel 1 Nr. 50:

§ 98 wird durch die Aufhebung der Tarife obsolet.

Artikel 1 Nr. 51:
Zitatanpassungen.

Artikel 1 Nr. 52:
Die Regelung betrifft Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten.

Artikel 1 Nrn. 53 und 54:
Die Regelungen ergeben sich aus einer Zitatanpassung und der Namensänderung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

Artikel 1 Nr. 55:
Die Regelung ist wegen der Aufhebung der Tarife erforderlich.

Artikel 1 Nr. 56:
Die Regelung ergibt sich aus der Namensänderung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr sowie aus der Aufhebung der Tarife. Im übrigen wird die Möglichkeit eröffnet, entsprechende Regelungen zur Wiederherstellung der Gegenseitigkeit sowie zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Dadurch werden die in § 103 Abs 1 Nr. 1 geregelten Möglichkeiten ergänzt, so daß einseitigen Maßnahmen von Nicht-EG-Mitgliedstaaten begegnet werden kann.

Artikel 1 Nr. 57:
Die Regelung ergibt sich aus der Namensänderung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

Artikel 1 Nr. 58:

Die Berlin-Klausel entfällt.

Artikel 1 Nr. 59:

Anpassungsvorschriften.

Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe a:

Mit der Aufhebung der Tarifbindung im nationalen Eisenbahngüterverkehr (ausgenommen der Eisenbahngüterverkehr der Bundeseisenbahnen, vgl. Artikel 3 Nr. 1 a) besteht nur noch im Personenverkehr für alle Eisenbahnen die Pflicht, Tarife aufzustellen.

Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe b:

Die Pflicht zur Aufstellung durchgehender Tarife wurde auf den Personenverkehr beschränkt.

Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe c:

Die Genehmigungspflicht wurde auf Tarife im Personenverkehr beschränkt. Für die Bundeseisenbahnen gilt § 16 Abs. 1 Bundesbahngesetz in der Fassung des Artikels 3 Nr. 1 a als *lex specialis*.

Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe a:

Die Regelung entspricht § 7 Güterkraftverkehrsgesetz und ist an dessen Änderung anzupassen.

Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b:

Mit Wegfall staatlich zu genehmigender Beförderungsentgelte im Verkehr der drei Binnenverkehrsträger können Leistungen und Entgelte nur noch im Personenverkehr der Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden.

Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a:

Die sich aus Artikel 87 Abs. 1 des Grundgesetzes ergebende Verkehrsbedienungspflicht der Bundeseisenbahn läßt eine Aufhebung der Tarifpflicht der Bundeseisenbahnen im Güterverkehr ohne Verfassungsänderung nicht zu. Deshalb verbleibt es hier - im Gegensatz zum Güterverkehr der nicht bundeseigenen Eisenbahnen - bei der Tarifpflicht und Tarifgenehmigungspflicht dergestalt, daß vorübergehend bis zur Änderung von Artikel 87 Abs. 1 des Grundgesetzes Höchsttarife eingeführt werden.

Die Tarifgenehmigungspflicht gilt nur noch für die

- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsverordnung und
- Tarife im innerstaatlichen Güter- und Personenverkehr.

Satz 3 dient der flexiblen Handhabung des Tarifgenehmigungsverfahrens.

Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe b:

Die Neuformulierung läßt einen generellen Verzicht auf den Genehmigungsvorbehalt im Personenfernverkehr zu, der grundsätzlich unter eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben wird. Die Regelung liegt auf der Linie der Entscheidung 83/423/EWG des Rates vom 25. Juli 1983 (ABL. der EG Nr. L 237 S. 32).

Artikel 3 Nr. 2:

Der Einschub hat keine preispolitische Bedeutung mehr.

Artikel 4 Nr. 1:

Die Regelung ergibt sich aus der Aufhebung der Tarifpflicht für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie der Umstellung der Entgelte der Bundeseisenbahnen im Güterverkehr auf Höchst-Tarife.

Artikel 4 Nr. 2 Buchstabe a:

Die generelle Zulassung von Sonderabmachungen im Güterverkehr entspricht den allgemeinen ordnungspolitischen Zielen dieses Gesetzes. Die Neuregelung folgt damit der im internationalen Eisenbahngüterverkehr seit Jahrzehnten geltenden Ordnung (Artikel 6 § 4 CIM). Im übrigen handelt es sich um redaktionelle Folgeänderungen.

Artikel 4 Nr. 2 Buchstaben b bis d:

Redaktionelle Folgeänderungen.

Artikel 5 Nr. 1:

Die Vorschrift ist zu streichen, weil das Binnenschiffsverkehrsgesetz aufgrund der Aufhebung der Tarife aufgehoben wird.

Artikel 5 Nr. 2:

§ 3 c entspricht § 7 Güterkraftverkehrsgesetz und § 8 Allgemeines Eisenbahngesetz.

§ 3 d enthält die Regelung des bisherigen § 35 d Binnenschiffsverkehrsgesetz, das aufgehoben wird.

Artikel 5 Nrn. 3 bis 5:

Als Folge der Aufhebung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes sind die Kostenvorschrift (§ 4 Abs. 1) und die Bußgeldvorschrift (§ 7 Abs. 1) anzupassen.

Artikel 5 Nr. 6:

Mit der Aufhebung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes wird die Zuständigkeit des Länderfachausschusses über Fragen des Binnenschiffsverkehrsgesetzes als notwendige Folge in das Binnenschiffahrtsaufgabengesetz übernommen.

Artikel 5 Nr. 7:

§ 11 enthält die Berlin-Klausel.

Artikel 6 Abs. 1 :

Bei Zuwiderhandlungen durch ausländische Transportunternehmen gegen Vorschriften zur Abfallverbringung soll das Bundesamt für Güterverkehr zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten werden.

Artikel 6 Abs. 2:

Diese Regelung hebt die Tarifvorschriften für den Güterfernverkehr auf. Die Kraft-Verkehrs-Ordnung (KVO) bleibt bestehen.

Artikel 6 Abs. 3:

Diese Regelung hebt die Tarifvorschriften zum Umzugs- und Neumöbelverkehr auf. Die Beförderungsbedingungen bleiben bestehen.

Artikel 6 Abs. 4:

Die Aufhebung der Sonderregelungen für den Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn mit bundesbahneigenen Kraftfahrzeugen erfordert eine Überleitung in das System des Güterkraftverkehrsgesetzes hinsichtlich der Höchstzahlen sowie der Genehmigungserteilung und -übertragung. Dem entsprechend wird die auf das Land Hessen ent-

fallende Höchstzahl um die Zahl der gegenwärtig von der Deutschen Bundesbahn eingesetzten Kraftfahrzeuge erhöht.

Artikel 7:

Die Aufhebung der Sonderregelungen für den Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn mit bundesbahneigenen Kraftfahrzeugen erfordert eine Überleitung in das System des Güterkraftverkehrsgesetzes hinsichtlich der Höchstzahlen sowie der Genehmigungserteilung und -übertragung.

Mit der Vorschrift wird das in § 10 Abs. 3 und 4 vorgesehene Verfahren für den Bereich der Deutschen Bundesbahn und ihrer Tochterunternehmen für nicht anwendbar erklärt, um einen reibungslosen Genehmigungsübergang zu ermöglichen.

Artikel 8:

Diese Regelung enthält eine redaktionelle Änderung, die sich aus der Namensänderung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ergibt.

Artikel 9:

Der Bundesminister für Verkehr kann die durch die Änderungen erfolgten Neufassungen der geänderten Gesetze bekanntmachen.

Artikel 10:

Die Regelung betrifft das Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Januar 1994.

Artikel 10 Nr. 1:

Wegen der Aufhebung der Tarife und der damit verbundenen ergänzenden Regelungen ist das Binnenschiffsverkehrsgesetz aufzuheben.

Artikel 10 Nr. 2:

Durch den Erlaß der Verordnung Nr. 11 vom 27. Juni 1960 (ABl. 1121/60), geändert durch Verordnung Nr. 3626/84 (ABl. L 335/4), kam der Rat seiner Verpflichtung aus dem EWG-Vertrag nach, wonach der Rat eine Regelung zur Durchführung des Artikels 79 Abs. 1 EWG-Vertrag zu treffen hatte. Die Vorschrift stellt einen Ausfluß des allgemeinen Diskriminierungsverbots nach Art. 6 EWG-Vertrag dar und behandelt den Sonderfall der Preisdiskriminierung. Ziel dieser Regelung war aber, Diskriminierungen durch staatliche Investitionen im Verkehrsbereich - z.B. durch nationale Fracht - zu vermeiden. Sie sollte insbesondere verhindern helfen, daß die Mitgliedstaaten über protektionistische Verkehrstarife dem Abbau der Zölle und der mengenmäßigen Beschränkungen entgegenwirken.

Durch die fortgeschrittene Liberalisierung der Binnenverkehrsmärkte in den EG-Mitgliedstaaten hat die Vorschrift für den Straßengüterverkehr sowie für den Binnenschiffsverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft kaum noch eine Bedeutung.

Zwar werden auch Verkehrsunternehmer, die ihre Preise frei bilden können, von der Vorschrift erfaßt, doch erübrigen sich bei ihnen Maßnahmen nach Artikel 79 EWGV, weil der durch die Liberalisierung angestrebte verstärkte Wettbewerb, der für die Bildung der Frachten maßgebend ist, Diskriminierungen im Sinne des Artikels 79 EWGV grundsätzlich ausschließt.

Haben aber die Vorschriften des Artikel 79 EWGV und die zu ihrer Durchführung erlassene Verordnung Nr. 11 für den Straßengüterverkehr und den Binnenschiffsverkehr

innerhalb der Europäischen Gemeinschaften kaum noch eine praktische Bedeutung, ist ein sachlicher Grund nicht ersichtlich, das Gesetz zur Ausführung der Verordnung Nr. 11 weiter aufrecht zu erhalten.

Artikel 10 Nummern 3 bis 16:

Wegen der Aufhebung der Tarife ist die Aufhebung von Folgeverordnungen erforderlich.

Stellungnahme

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr
(Tarifaufhebungsgesetz - TAufHG)

Der Bundesrat hat in seiner 650. Sitzung am 18. Dezember 1992 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des / Grundgesetzes wie aus der Anlage ersichtlich Stellung zu nehmen.

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

zum

Entwurf eines Gesetzes
zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr
(Tarifaufhebungsgesetz - TAufHG)

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens die voraussichtlichen Auswirkungen des Gesetzes auf die Umwelt darzulegen. Im Falle eines erhöhten Straßengüterverkehrsaufkommens wird die Bundesregierung aufgefordert, darzulegen, mit welchen Maßnahmen sie dieser Entwicklung gegenzusteuern beabsichtigt.

Begründung:

Die Aufhebung der Tarife im Güterverkehr wird Auswirkungen auf den Güterverkehrsmarkt haben. Der Straßengüterverkehr hat bereits jetzt zu einer nicht mehr hinnehmbaren Umweltbelastung geführt. Bei jeder gesetzlichen Änderung im Bereich des Güterverkehrsmarktes kommt deshalb der Frage eine entscheidende Bedeutung zu, ob durch das Gesetzesvorhaben eine weitere Steigerung des Straßengüterverkehrsaufkommens zu erwarten ist.

Eine weitere Steigerung des Straßengüterverkehrs kann nicht mehr hingenommen werden. Das muß auch im Hinblick darauf gelten, daß eine Tarifaufhebung in Verbindung mit der Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs im Europäischen Binnenmarkt stehen würde.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1a (§ 3 Abs. 2 GüKG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

'1a. In § 3 Abs. 2 werden im ersten Teilsatz die Worte
"oder einem Binnenschiff"
durch die Worte
", einem Binnenschiff oder einem Seeschiff"
ersetzt.

Begründung:

Die Richtlinie des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (75/130/EWG), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 26. März 1992, wird geändert. Kombinierte Verkehr im Sinne der Richtlinie liegt danach auch dann vor, wenn ein Teil der Strecke mit einem Seeschiff zurückgelegt wird. § 3 Abs. 2 ist deshalb anzupassen.

3. Zu Artikel 1 nach Nummer 7 (§ 12 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:

'7a. In § 12a erhält Absatz 1 folgende Fassung:

"(1) Anstelle einer Genehmigung dürfen dem Unternehmer mehrere Genehmigungen erteilt werden, wenn diese Genehmigungen den Unternehmer berechtigen, nur solche Kraftfahrzeuge zu verwenden, die einschließlich Anhänger insgesamt eine Nutzlast von 30 t nicht überschreiten."

Begründung:

Durch die Änderung wird einer seit 1991 geübten Verwaltungspraxis Rechnung getragen. Durch die Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Einsatz von Miet- und Ersatzfahrzeugen im Güterkraftverkehr vom 29.03.1991 (BGBl. I S. 859) wurde der Einsatz von Mietfahrzeugen und von Ersatzfahrzeugen im gewerblichen Güterkraftverkehr liberalisiert. Das Erfordernis, ein eigenes Fahrzeug als Bezugsgröße der Genehmigungssplittung zugrunde legen zu müssen (§ 12a Abs. 1 Satz 2 und 3 GüKG), verlor dadurch seine wirtschaftliche Grundlage. Beim Genehmigungssplittung wird daher seitdem grundsätzlich von 30 t als Grundlage ausgegangen.

4. Zu Artikel 1 Nr. 13 und 14

Die Bundesregierung wird gebeten darzulegen, wie eine durch die Tarifaufhebung zu befürchtende Benachteiligung verkehrsferner Regionen und transportnachfrageschwacher Bereiche verhindert werden soll. Im Falle der Tarifaufhebung ist damit zu rechnen, daß es allgemein zu Senkungen des Beförderungsentgelts kommt, auf nachfrageschwachen Strecken und für verkehrsferne Regionen jedoch zu Steigerungen. Diesen negativen Auswirkungen muß im Interesse gleichartiger Lebensbedingungen im gesamten Bundesgebiet entgegengewirkt werden.

5. Zu Artikel 1 Nr. 20 und 42 (§§ 39 und 83 Abs. 2 GüKG)

a) In Artikel 1 ist Nummer 20 wie folgt zu fassen:

'20. In § 39 vierter Teilsatz werden die Worte
"der Bundesanstalt"
durch die Worte
"des Bundesamtes"
ersetzt.'

b) In Artikel 1 ist Nummer 42 Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) In Absatz 2 werden die Worte
"der Bundesanstalt"
durch die Worte
"des Bundesamtes"
ersetzt.'

Begründung:

Schon das geltende Recht sieht bei der Lizenzvergabe keine Anhörung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vor. Dieser Rechtszustand hat bisher keine Probleme hervorgerufen. Somit ist eine Erweiterung des Anhörungsverfahrens nicht erforderlich. Auch aus der Tatsache, daß die Lizenzvergabe künftig durch die zuständigen Landesbehörden erfolgen soll, erwächst keine Notwendigkeit zur Ausweitung des Verfahrens, zumal auch Landesbehörden an Recht und Gesetz gebunden sind.

6. Zu Artikel 1 Nr. 30 (§ 54 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 30 sind in § 54 Abs. 1 die Wörter ", auf Grund dieser Gesetze oder auf Grund von Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften" durch die Wörter "oder auf Grund dieser Gesetze" zu ersetzen.

Begründung:

Dem Gemeinschaftsgesetzgeber sind Eingriffe in das Organisationsrecht der Mitgliedstaaten grundsätzlich verwehrt. Er darf sich insbesondere nicht in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland über die in den Artikeln 83 ff GG vorgenommene Abgrenzung der Verwaltungszuständigkeiten von Bund und Ländern hinwegsetzen. Selbst wenn aber - was nach Ansicht des Bundesrates grundsätzlich zu beanstanden wäre - durch Gemeinschaftsrecht die Zuständigkeit einer "zentralen Stelle" in den Mitgliedstaaten für den Gesetzesvollzug vorgeschrieben werden sollte, müßte es in der Bundesrepublik den nach dem nationalen Verfassungsrecht zuständigen Gremien überlassen bleiben, darüber zu befinden, ob auf Grund von Artikel 87 Abs. 3 Satz 1 GG dem Bundesamt für Güterverkehr eine entsprechende neue Aufgabe zugewiesen werden soll oder ob die Länder durch Staatsvertrag eine gemeinsame zentrale Stelle bestimmen.

7. Zu Artikel 1 Nr. 30 (§ 54 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 30 sind in § 54 Abs. 1 die Worte "auf den Gebieten des Güter- und Personenverkehrs" durch die Worte "auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs" zu ersetzen.

Begründung:

Die Vorschrift enthält eine Generalermächtigung mit dem Ziel, dem Bundesamt nach Wegfall der personalintensiven Tarifüberwachung künftig andere Aufgaben zuzuweisen. Die derzeit noch bestehende Bundesanstalt ist für Angelegenheiten des Güterfernverkehrs zuständig. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß für ihre Arbeit auch Erkenntnisse aus anderen Bereichen - beispielsweise dem Omnibusverkehr - verwertet wurden, die im Zuge von Verkehrskontrollen anfielen. Diese Generalermächtigung soll auf den bisherigen Aufgabenbereich der Bundesanstalt beschränkt werden. Eine Ausdehnung auf das Gebiet des Personenverkehrs hat keine Entsprechung in den Aufgabenzuweisungen des § 54. Mit der im Gesetzentwurf vorgesehenen allgemeinen Formulierung könnten dem Amt künftig Aufgaben im Straßen-, Schienen-, Binnenschiffs-, Luftpersonen- und Luftgüterverkehr zugeführt werden.

8. Zu Artikel 1 Nr. 32 (§ 55 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 32 sind in § 55 Abs. 1 Nr. 4 die Worte

"Verkehrsteilnehmer, Lastkraftfahrzeuge und Kraftomnibusse"

durch die Worte

"das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung"

zu ersetzen.

Begründung:

Ein erweitertes Anhalterecht des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) für Kraftomnibusse ist verfassungsrechtlich und verfassungspolitisch bedenklich. Es ist zu befürchten, daß die Kompetenzerweiterung zugunsten des Bundes einen weiteren Schritt in Richtung einer "Bundestransportpolizei" bedeutet. Damit würde das föderale Prinzip mißachtet.

Nach der geltenden Gesetzeslage (§ 54 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a GüKG und begrenzt gemäß § 8 Abs. 2 und 3 FPersG) hat die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) u.a. darüber zu wachen, daß die Rechtsvorschriften über die Beschäftigung und die Tätigkeit des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen (Lkw und Omnibusse) eingehalten werden. Zu diesem Zweck darf die BAG nach geltendem Recht aber nur Lastkraftwagen anhalten, nicht jedoch Omnibusse. Allerdings kann die BAG auf Rastplätzen oder im Rahmen gemeinsamer Kontrollen mit der Polizei auch die Lenk- und Ruhezeiten im Omnibusverkehr kontrollieren. Das reicht für eine wirksame Überwachung der Fahrpersonalvorschriften im Personenverkehr aus.

Die mit § 55 GüKG der BAG zugewiesene Befugnis, im Straßenverkehr Lastkraftwagen anhalten zu dürfen, ist 1989 gegen den Widerstand des Bundesrates in dem Gesetz aufgenommen worden. Der Bundesrat - Bundesratsdrucksache 510/88 (Beschluß) - hatte damals in seiner ablehnenden Äußerung folgendes ausgeführt:

"Eingriffe in den fließenden Verkehr, insbesondere auf den Fernstraßen, müssen zur Vermeidung von Gefahren und im Hinblick auf die Notwendigkeit, daß den Verkehrsteilnehmern nur ein Dienst gegenübersteht und er sich danach richten kann, der Polizei vorbehalten bleiben. Die Übertragung polizeilicher Anhaltebefugnisse auf die Bundesanstalt würde zu einem nicht vertretbaren 'Nebeneinander' von Diensten mit Eingriffsbefugnissen führen.

Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr erhält auch künftig die notwendige Unterstützung durch die Polizei, so daß ein selbständiges Anhalterecht entbehrlich ist."

In der nunmehr beabsichtigten Übertragung der Anhaltebefugnis auch für den Omnibusverkehr auf das BAG soll eine weitere schleichende Kompetenzerweiterung zu Lasten der Länder vollzogen werden. Busse werden besonders effektiv an den Zielorten und in den Betrieben überwacht. Eine ergänzende Überwachung auf Rastplätzen kann hilfreich sein. Die derzeitige Befugnis der BAG zur Überwachung des Omnibusverkehrs ist ausreichend, im übrigen erhält das BAG auch künftig die notwendige Unterstützung durch die Polizei, so daß ein selbständiges Anhalterecht für Omnibusse entbehrlich ist.

9. Zu Artikel 1 Nr. 32 (§ 55 Abs. 3 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 32 ist in § 55 Abs. 3 der Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Gleiches gilt, wenn es bei Maßnahmen nach Absatz 1 Nr. 4 Verkehrsstraftatbestände, Tatbestände im Sinne des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes, Tatbestände im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes, die nicht geringfügig sind, sowie Tatbestände nach § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Tierschutzgesetzes feststellt."

Begründung:

Die vorgesehene Fassung des § 55 Abs. 3 GüKG, die als Sonderregelung dem Bundesdatenschutzgesetz vorgehen würde (§ 1 Abs. 4 BDSG), erfaßt keine Verkehrsstraftaten und keine Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG (0,8 Promille). Diese Verstöße dürften demnach weder zur Gefahrenabwehr noch zur Verfolgung einer Straftat oder eine Ordnungswidrigkeit übermittelt werden. Auch die Einschränkung der Übermittlung auf Verstöße im Sinne des § 24 StVG, die die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen, wäre zu weitgehend. Es ist fraglich, ob zum Beispiel Geschwindigkeitsverstöße die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen. Zudem kann in der Regel nur die zuständige Ahndungsbehörde bewerten, ob durch einen Verstoß die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt wird. Ein vom Bundesamt für Güterverkehr festgestellter Verstoß kann zum Beispiel von der zuständigen

Ahndungsbehörde als erheblicher Verstoß bewertet werden, weil der Verkehrsteilnehmer in der Vergangenheit bereits mehrfach gleichartige Verstöße dieser Art begangen hat.

10. Zu Artikel 1 Nr. 35 (§ 58 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 35 ist § 58 wie folgt zu fassen:

"§ 58

(1) Zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Straßengüterverkehrs werden bei Unternehmen, die Straßengüterverkehr betreiben, durch das Bundesamt für Güterverkehr und durch das Kraftfahrt-Bundesamt repräsentative Erhebungen von Verkehrsleistungs-, Preis- und Unternehmensangaben über wirtschaftliche Tätigkeiten, Umsatz, Beschäftigte, Investitionen und Fuhrpark als Bundesstatistik mit Auskunftspflicht durchgeführt.

(2) Zur Durchführung der Statistik nach Absatz 1 werden im Bundesamt für Güterverkehr und im Kraftfahrt-Bundesamt Organisationseinheiten eingerichtet, die räumlich, organisatorisch und personell von anderen Aufgabenbereichen der Bundesämter zu trennen sind. Die in diesen Organisationseinheiten tätigen Personen müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein. Sie dürfen die aus der ihrer Tätigkeit gewonnenen Erkenntnisse über Auskunftspflichtige nicht für andere Aufgaben verwenden."

Begründung:

Im Bereich der Statistik für den Güterkraftverkehr haben sowohl die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) als auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Aufgaben. Die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen im Güterfernverkehr obliegt nach § 57 Abs. 1 GüKG der BAG; die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen im Werkfernverkehr (§ 52 Abs. 3 GüKG) ist durch § 6 Abs. 3 Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG dem KBA übertragen.

Um die bislang rechtlich verankerte Aufgabenzuweisung an zwei Aufgabenträger und die bewährte Zusammenarbeit der beiden Behörden sowie die wirtschaftliche Aufgabenteilung auch künftig sicherzustellen, ist es aus rechtlichen Gründen erforderlich, sowohl die BAG als auch das KBA im Gesetz ausdrücklich zu nennen. Die Aufgabenteilung kann auf dem Ordnungswege geregelt werden.

11. Zu Artikel 1 Nr. 36 (§ 59 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 36 ist § 59 wie folgt zu fassen:

"§ 59

(1) Die Erhebung und Aufbereitung der Bundesstatistik nach § 58 werden durch das Bundesamt für Güterverkehr und das Kraftfahrt-Bundesamt im Einvernehmen mit dem Statistischen Bundesamt hinsichtlich der methodischen Fragen durchgeführt.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Einzelheiten zur Arbeitsteilung zwischen den Bundesämtern und zur Durchführung der Erhebung, insbesondere die Erhebungs- und Hilfsmerkmale sowie Periodizität, Berichtszeiträume und Berichtszeitpunkte, sowie zur Aufbereitung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates festzulegen."

Begründung:

Im Bereich der Statistik für den Güterkraftverkehr haben sowohl die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) als auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Aufgaben. Die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen im Güterfernverkehr obliegt nach § 57 Abs. 1 GüKG der BAG; die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen im Werkfernverkehr (§ 52 Abs. 3 GüKG) ist durch § 6 Abs. 3 Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG dem KBA übertragen.

Um die bislang rechtlich verankerte Aufgabenzuweisung an zwei Aufgabenträger und die bewährte Zusammenarbeit der beiden Behörden sowie die wirtschaftliche Aufgabenteilung auch künftig sicherzustellen, ist es aus rechtlichen Gründen erforderlich, sowohl die BAG als auch das KBA im Gesetz ausdrücklich zu nennen. Die Aufgabenteilung kann auf dem Ordnungswege geregelt werden.

12. Zu Artikel 1 Nr. 39 (§ 62 GüKG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf eine Fassung des § 62 GüKG hinzuwirken, die die Abhängigkeit von gemeinschaftsrechtlichen Regelungen in der dort vorgesehenen Form vermeidet.

Begründung:

Die in § 62 GüKG vorgesehene Ermächtigung beruht - soweit mit den Worten "vorsieht oder ermöglicht" auf Gemeinschaftsrecht abgehoben wird - auf einer Auffassung über das Verhältnis zwischen Gemeinschaftsrecht und nationalem Recht, die grundsätzlichen Bedenken begegnet. Der Gemeinschaft sind Eingriffe in das nationale Organisationsrecht grundsätzlich verwehrt. Ob das Bundesamt für den Güterverkehr für bestimmte neue Aufgaben zur zuständigen Stelle bestimmt wird, muß dem nationalem Recht überlassen bleiben und darf nicht in der in § 62 GüKG vorgesehenen Weise von gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben abhängig gemacht werden. In Betracht kommt eine Formulierung, in welcher der mit dem Wort "soweit" beginnende Satzteil etwa wie folgt gefaßt wird: "soweit dies zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder eines internationalen Abkommens erforderlich ist."

13. Zu Artikel 1 Nr. 51 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb
(§ 99 Abs. 1 Nr. 5 GüKG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die in Artikel 1 Nr. 51 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb vorgesehene Fassung des § 99 Abs. 1 Nr. 5 GüKG unter folgenden Gesichtspunkten zu überprüfen:

- Die Wörter "deren Geschäftsbetrieb" sind durch die Wörter "dessen Geschäftsbetrieb" zu ersetzen.
- Die Wörter "gegen die Bestimmungen der" sind durch die Wörter "gegen eine der Bestimmungen des" zu ersetzen.

- Soweit auf die §§ 27, 28 und 55 Abs. 1 verwiesen wird, erscheint im Hinblick auf das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot eine Präzisierung der Verweisungen erforderlich.
- Es fragt sich, ob nach der Angabe "§ 55 Abs. 1" (gegebenenfalls nach Vornahme der erforderlichen Präzisierung der Verweisung) nicht auch die Wörter ", auch in Verbindung mit § 87 Satz 2 und § 89 c Satz 2" einzufügen sind.
- § 58 neuer Fassung erscheint einer Bußgeldbewehrung nicht zugänglich, weil er sich nur mit der Zulässigkeit einer statistischen Erhebung durch das Bundesamt befaßt.

14. Zu Artikel 1 Nr. 52 (§ 99 a Abs. 1 Buchstabe d GüKG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren in Artikel 1 Nr. 52 in § 99 a Abs. 1 Buchstabe d in geeigneter Weise zum Ausdruck zu bringen, daß der Bußgeldtatbestand sich auf Fälle beschränkt, in denen die Gemeinschaftslizenz in vollziehbarer Form zurückgenommen oder widerrufen worden ist.

15. Zu Artikel 1 Nr. 56 (§ 103 Abs. 3 Nr. 2 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 56 ist in Buchstabe a vor dem Doppelbuchstaben aa folgender Doppelbuchstabe aa₀ einzufügen:

'aa₀) In Nummer 2 wird nach dem Wort
"Genehmigungsverfahren"
folgender Halbsatz eingefügt:

", ausgenommen die Zuständigkeit für die Erteilung der Gemeinschaftslizenzen über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, die der höheren Landesverkehrsbehörde im Sinne des § 14 Abs. 1 oder der von der Landesregierung bestimmten Behörde obliegt,"

Begründung:

Die Zuständigkeit der Landesverkehrsbehörden für die Lizenzvergabe sollte geregelt sein, ohne daß die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen, die für die Bundesanstalt eine Übergangszuständigkeit bis Ende 1993 vorsieht, nach Auslaufen des entsprechenden § 2 erneut geändert werden muß.

16. Zu Artikel 1 Nr. 56 (§ 103 Abs. 3 und 5 GüKG)

In Artikel 1 ist die Nummer 56 wie folgt zu ändern:

a) Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist wie folgt zu fassen:

'aa) In Nummer 3 werden

vor den Worten "die Erteilung"

die Worte

"vorbehaltlich der Zuständigkeit der Länderbehörden für die Lizenzvergabe in Nummer 2"

eingefügt,

die Wörter "der Bundesanstalt

für den Güterfernverkehr" durch die Wörter

"dem Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt und

folgender Halbsatz angefügt:

"soweit der Zweck der Vorschriften oder internationaler Abkommen durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann,."

b) Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:

'bb) In Nummer 1 Buchstabe c werden die Wörter

"der Bundesanstalt für Güterfernverkehr" durch

die Wörter "des Bundesamtes für Güterverkehr"

ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

"soweit der Zweck der Vorschriften oder internationaler Abkommen durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann,."

Begründung zu a und b:

§ 103 Abs. 3 Nr. 3 und Absatz 5 Nr. 1 Buchstabe c in Verbindung mit Absatz 6 GüKG enthalten Ermächtigungen für den Bundesminister für Verkehr, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Erteilung und Entziehung von Genehmigungen insbesondere nach EG-Recht auf sich oder die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (zukünftig auf das Bundesamt für Güterverkehr) zu übertragen. Diese Ermächtigung erweist sich insoweit als zu weitgehend, als sie eine pauschale, nicht von bestimmten Voraussetzungen abhängige Möglichkeit zum Gesetzesvollzug durch Bundesbehörden (Artikel 83 Grundgesetz) darstellt. Deshalb soll, wie dies z.B. in § 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter bestimmt worden ist, die Ermächtigung auf die Fälle eingeschränkt werden, in denen der Zweck der jeweiligen Vorschriften bzw. internationaler Abkommen durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann. Der Landkreistag hat sich dafür ausgesprochen, die Erteilung und Entziehung der Genehmigungen im Interesse einer bürger- und orts-nahen Verwaltung auf die Kreisordnungsbehörden zu übertragen.

Im übrigen ist die Regelung in § 103 Abs. 3 Nr. 3 auch nach der Zuständigkeitsregelung in Nummer 2 beizubehalten, da neben der Lizenzvergabe auch die Vergabe der CEMT-Genehmigungen und der bilateralen Genehmigungen abzudecken ist.

17. Zu Artikel 1 nach Nummer 57 (§ 103 b GüKG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 57 folgende Nummer 57a einzufügen:

'57a. In § 103 b Abs. 1 Satz 1 sind nach dem Wort

"Rechtsvorschriften"

folgende Worte einzufügen:

"sowie nach Verordnungen des Rates der Europäischen Gemeinschaften und aufgrund internationaler Abkommen".'

Begründung:

§ 103 b GüKG in der derzeitigen Fassung enthält die Ermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, mit Zustimmung des Bundesrates, Kostenregelungen für Amtshandlungen nach dem GüKG und nach den auf dem GüKG beruhenden Rechtsvorschriften zu erlassen. Dieser Ermächtigungsrahmen ist insoweit zu eng, als auch Amtshandlungen im Bereich des Güterkraftverkehrs anfallen, die der Durchführung internationaler Abkommen sowie von Verordnungen des Rates der Europäischen Gemeinschaften dienen. § 103 b soll deshalb entsprechend ergänzt werden.

18. Zu Artikel 6 Abs. 1 (§ 19 AbfG)

In Artikel 6 ist Absatz 1 zu streichen.

Begründung:

Der Entwurf sieht vor, daß dem § 19 Abfallgesetz ein Absatz 2 angefügt wird, wonach das Bundesamt für Güterverkehr als bundesweit zuständige Ahndungsbehörde im Sinne von § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG bestimmt werden soll. Dies bezieht sich auf im Straßenverkehr festgestellte Verstöße gegen Bestimmungen des Abfallgesetzes durch ausländische Unternehmen.

Eine solche Ahndungszuständigkeit ist nicht erforderlich. In dieser Form sollte nicht in die bestehende Zuständigkeit der Länder eingegriffen und eine quasi bundespolizeiliche Kompetenz geschaffen werden.