

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter

A. Zielsetzung

Die Rechtsgrundlagen für die Beförderung gefährlicher Güter, die infolge der technischen Entwicklung ständig zunimmt, sind zur Zeit in mehreren Einzelgesetzen enthalten, die jeweils für die verschiedenen Verkehrsträger mit zum Teil unterschiedlichen Regelungen gelten. So sind z. B. die Ermächtigungsnormen zum Erlaß von Rechtsverordnungen sowie die Möglichkeiten, Verstöße gegen die einschlägigen Sicherheitsvorschriften zu ahnden, für die einzelnen Verkehrsträger verschieden ausgestaltet. Diese sachlich nicht gerechtfertigten Unterschiede führen zu Rechtsunklarheit und -unsicherheit. Der wirksame Schutz der Allgemeinheit vor den von der Beförderung gefährlicher Güter ausgehenden Gefahren verlangt aber ebenso wie der Umweltschutz einheitliche und umfassende Rechtsgrundlagen für die Beförderung gefährlicher Güter.

B. Lösung

Der Entwurf eines Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter schafft die aus den oben dargelegten Gründen erforderlichen einheitlichen und umfassenden Rechtsgrundlagen zur Regelung der Beförderung gefährlicher Güter für alle Verkehrsträger.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder oder Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit neuen Kosten belastet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) - 900 00 - Gü 12/74

Bonn, den 2. September 1974

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 397. Sitzung am 19. Oktober 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Genscher

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter

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

§ 1**Geltungsbereich**

(1) Dieses Gesetz gilt für die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahn-, Straßen-, Wasser- und Luftfahrzeugen.

Es findet keine Anwendung auf die Beförderung

1. innerhalb von Betrieben, in denen gefährliche Güter hergestellt, verwendet oder gelagert werden, soweit sie auf einem abgeschlossenen Gelände stattfindet,
2. im Bereich der Deutschen Bundespost,
3. im grenzüberschreitenden Verkehr mit Ausnahme der §§ 3 und 5, wenn und soweit auf den betreffenden Beförderungsvorgang Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften oder zwischenstaatliche Vereinbarungen oder auf solchen Vorschriften oder Vereinbarungen beruhende innerstaatliche Rechtsvorschriften unmittelbar anwendbar sind, es sei denn, diese Vereinbarungen nehmen auf innerstaatliche Rechtsvorschriften Bezug.

(2) Dieses Gesetz berührt nicht

1. Rechtsvorschriften über gefährliche Güter, die aus anderen Gründen als aus solchen der Sicherheit im Zusammenhang mit der Beförderung erlassen sind,
2. auf örtlichen Besonderheiten beruhende Sicherheitsvorschriften des Bundes, der Länder oder der Gemeinden.

§ 2**Begriffsbestimmungen**

(1) Gefährliche Güter im Sinne dieses Gesetzes sind Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die Allgemeinheit, die öffentliche Sicherheit und Ordnung, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und andere Sachen ausgehen können.

(2) Die Beförderung im Sinne dieses Gesetzes umfaßt nicht nur den Vorgang der Ortsveränderung, sondern auch die Übernahme und die Ablieferung des Gutes sowie zeitweilige Aufenthalte im Verlauf der Beförderung, Vorbereitungs- und Abschlußhandlungen (Verpacken und Auspacken der Güter, Be- und Entladen), auch wenn diese Handlungen nicht vom Beförderer ausgeführt werden.

§ 3**Ermächtigungen**

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter zu erlassen, insbesondere über:

1. die Zulassung der Güter zur Beförderung,
2. die Verpackung, das Zusammenpacken und Zusammenladen,
3. die Kennzeichnung von Versandstücken,
4. den Bau, die Beschaffenheit, Ausrüstung, Prüfung und Kennzeichnung der Fahrzeuge und Beförderungsbehältnisse,
5. das Verhalten während der Beförderung,
6. die Beförderungsgenehmigungen, die Beförderungs- und Begleitpapiere,
7. die Auskunft-, Aufzeichnungs- und Anzeigepflichten,
8. die Besetzung und Begleitung der Fahrzeuge,
9. die Befähigungsnachweise,
10. die Meß- und Prüfverfahren,
11. die Schutzmaßnahmen für das Beförderungspersonal,
12. das Verhalten und die Schutz- und Hilfsmaßnahmen nach Unfällen mit gefährlichen Gütern,
13. die ärztliche Überwachung und Untersuchung des Fahrpersonals und anderer bei der Beförderung beschäftigter Personen,

soweit dies zum Schutz gegen die von der Beförderung gefährlicher Güter ausgehenden Gefahren und Belästigungen erforderlich ist.

Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter mit Wasserfahrzeugen auf Bundeswasserstraßen nach Satz 1 Nr. 4, 8 und 9 bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates; jedoch ist vor Erlass einer solchen Rechtsverordnung oder allgemeinen Verwaltungsvorschrift das Benehmen mit den beteiligten Ländern herzustellen. Das gleiche gilt für Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften nach Satz 1 Nr. 4 für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen außerhalb von Bundeswasserstraßen.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 können auch zur Durchführung oder Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften und im Rahmen des Rechts der Europäischen Gemeinschaften auch zur Erfüllung von Verpflichtungen aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen erlassen werden.

(3) Die Bundesregierung kann durch Rechtsverordnung die Ermächtigung nach den Absätzen 1 und 2 ganz oder teilweise auf den Bundesminister für Verkehr übertragen.

(4) Soweit Sicherheitsgründe oder die Eigenart des Verkehrsmittels es zulassen, soll die Beförderung gefährlicher Güter mit allen Verkehrsmitteln einheitlich geregelt werden.

(5) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 1 sind Ausnahmen für die Streitkräfte und für den Bundesgrenzschutz zuzulassen, soweit dies Gründe der Verteidigung oder die Aufgaben des Bundesgrenzschutzes erfordern.

§ 4

Anhörung von Sachverständigen

(1) Vor dem Erlaß von Rechtsverordnungen nach § 3 sollen Sachverständige der Bundesanstalt für Materialprüfung, der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt, des Instituts für Chemisch-Technische Untersuchungen und des Bundesgesundheitsamtes sowie sonstige Sachverständige für gefährliche Güter, für Fahrzeug- und Behälterbau und andere mit der Beförderung gefährlicher Güter zusammenhängende Fragen angehört werden.

(2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt die Zahl der anzuhörenden Sachverständigen sowie das Nähere über die Berufung der Sachverständigen und über das Anhörungsverfahren.

§ 5

Zuständigkeiten

(1) Im Bereich der Bundeseisenbahnen, im Luftverkehr sowie auf dem Gebiet der See- und Binnenschifffahrt auf Bundeswasserstraßen einschließlich der bundeseigenen Häfen obliegt die Wahrnehmung der Aufgaben nach diesem Gesetz und nach den auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften dem Bund in bundeseigener Verwaltung. Unberührt bleiben die Zuständigkeiten für die Hafenaufsicht (Hafenpolizei) in den von Ländern oder Gemeinden verwalteten Stromhäfen an Bundeswasserstraßen.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die für die Ausführung dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften zuständigen Behörden und Stellen zu bestimmen. Soweit es eine einheitliche Ausführung oder sonstige zwingende sachliche Gründe erfordern, können Bundesbehörden und andere Stellen auch für den Bereich bestimmt werden, in dem die Länder dieses Gesetz und die auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften auszuführen hätten. Die Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn Behörden des Bundes im Bereich der bundeseigenen Verwaltung bestimmt werden.

(3) Soweit zwischenstaatliche Vereinbarungen oder Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften auf die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten

Bezug nehmen, gilt für die Bestimmung dieser Behörden durch Rechtsverordnung Absatz 2 entsprechend.

(4) Die Bundesregierung kann durch Rechtsverordnung die Ermächtigung nach den Absätzen 2 und 3 ganz oder teilweise auf den Bundesminister für Verkehr übertragen.

(5) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, daß der Vollzug dieses Gesetzes und der auf dieses Gesetz gestützten Rechtsverordnungen in Fällen, in denen gefährliche Güter durch die Streitkräfte oder den Bundesgrenzschutz befördert werden, Bundesbehörden obliegt, soweit dies Gründe der Verteidigung oder die Aufgaben des Bundesgrenzschutzes erfordern.

(6) Absatz 5 gilt nicht im Land Berlin.

§ 6

Ausnahmegenehmigungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr kann im Einzelfall oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen von den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter zulassen, wenn Sicherheitsgründe nicht entgegenstehen.

(2) Die Ausnahmegenehmigungen können widerruflich und, soweit dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden; auch nachträgliche Auflagen sind zulässig. Wenn es die Eigenart des Verkehrsmittels zuläßt, können Ausnahmegenehmigungen nach Satz 1 für alle Verkehrsmittel einheitlich erteilt werden.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann die Befugnisse nach Absatz 1 durch Rechtsverordnung auf die zur Ausführung dieses Gesetzes zuständigen Behörden übertragen. Die Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn Behörden des Bundes im Bereich der bundeseigenen Verwaltung bestimmt werden.

(4) Allgemeine Ausnahmen von den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen kann der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zulassen.

§ 7

Sofortmaßnahmen

(1) Der Bundesminister für Verkehr kann die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter untersagen oder nur unter Bedingungen und Auflagen gestatten, wenn sich die geltenden Sicherheitsvorschriften als unzureichend zur Einschränkung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren herausstellen und eine Änderung der Rechtsvorschriften in dem nach § 3 vorgesehenen Verfahren nicht abgewartet werden kann. Allgemeine Anordnungen dieser Art trifft der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates.

(2) Absatz 1 gilt sinngemäß für den Fall, daß sich bei der Beförderung von Gütern, die bisher nicht den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter unterworfen waren, eine Gefährdung im Sinne von § 2 Abs. 1 herausstellt.

(3) Auf Grund von Absatz 1 und 2 getroffene Einzelanordnungen gelten ein Jahr, sofern sie nicht vorher zurückgenommen werden.

§ 8

Sicherungsmaßnahmen, Zurückweisen von Gefahrguttransporten

(1) Wenn ein Fahrzeug, das gefährliche Güter befördert, nicht den jeweils geltenden Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter entspricht oder die vorgeschriebenen Papiere nicht vorgelegt werden, können die für die Überwachung zuständigen Behörden die zur Behebung des Mangels erforderlichen Maßnahmen treffen. Im grenzüberschreitenden Verkehr können von außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes kommende Fahrzeuge in solchen Fällen zurückgewiesen werden.

(2) Absatz 1 gilt für die Ladung entsprechend.

§ 9

Überwachung

(1) Die Beförderung gefährlicher Güter unterliegt der Überwachung durch die zuständigen Behörden.

(2) Die für die Beförderung gefährlicher Güter Verantwortlichen (Absatz 4) haben den für die Überwachung zuständigen Behörden und deren Beauftragten die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Auskünfte unverzüglich zu erteilen. Die von der zuständigen Behörde mit der Überwachung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke, Betriebsanlagen, Geschäftsräume, Fahrzeuge und zur Verhütung dringender Gefahren für die Allgemeinheit, die öffentliche Sicherheit und Ordnung, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und andere Sachen auch die Wohnräume des Auskunftspflichtigen zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die geschäftlichen Unterlagen des Auskunftspflichtigen einzusehen. Der Auskunftspflichtige hat diese Maßnahmen zu dulden. Er hat den mit der Überwachung beauftragten Personen auf Verlangen Proben und Muster von gefährlichen Stoffen und Gegenständen oder Muster von Verpackungen zum Zwecke der amtlichen Untersuchung zu übergeben. Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für die Überwachung von Fertigungen von Verpackungen, Behältern (Containern) und Fahrzeugen, die nach Baumustern hergestellt werden, welche in den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter festgelegt sind.

(4) Verantwortlicher für die Beförderung ist, wer als Unternehmer oder als Inhaber eines Betriebes

1. gefährliche Güter verpakt, verlädt, versendet, befördert, entlädt, empfängt oder auspackt oder
2. Verpackungen, Behälter (Container) oder Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter gemäß Absatz 3 herstellt.

§ 10

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einer Rechtsverordnung nach § 3, § 7 Abs. 1 Satz 2 oder § 7 Abs. 2 in Verbindung mit § 7 Abs. 1 Satz 2 zuwiderhandelt, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
2. einer vollziehbaren Auflage nach § 6 Abs. 2 oder einer vollziehbaren Untersagung oder Auflage nach § 7 Abs. 1 Satz 1 oder § 7 Abs. 2 in Verbindung mit § 7 Abs. 1 Satz 1 zuwiderhandelt,
3. entgegen § 9 Abs. 2 Satz 1 oder § 9 Abs. 3 in Verbindung mit § 9 Abs. 2 Satz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder
4. einer Duldungspflicht nach § 9 Abs. 2 Satz 3 oder einer Übergabepflicht nach § 9 Abs. 2 Satz 4, jeweils auch in Verbindung mit § 9 Abs. 3, zuwiderhandelt.

(2) Ordnungswidrig handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter

1. der Anlagen A und B zum Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der Fassung vom 29. Juli 1968 (Anlageband zum Bundesgesetzbl. 1969 II Nr. 54), zuletzt geändert durch ... (Bundesgesetzbl. ...),
2. der Anlage 1 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 25. Februar 1961 (Bundesgesetzbl. 1964 II S. 1517, 1582), zuletzt geändert durch ... (Bundesgesetzblatt ...)

zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach Satz 2 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist. Die Rechtsverordnung erläßt der Bundesminister für Verkehr ohne Zustimmung des Bundesrates. Verbindlicher Wortlaut der in Satz 1 bezeichneten Anlagen ist hierbei die amtliche Übersetzung.

(3) Ordnungswidrig handelt ferner, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einer Rechtsverordnung nach Artikel 2 des Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 18. August 1969 (Bundesgesetzbl. II S. 1489) oder

2. einer Rechtsverordnung nach § 2 des Gesetzes über die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an den Internationalen Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr vom 21. Dezember 1964 (Bundesgesetzbl. II S. 1517)

zuwiderhandelt, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist. Absatz 2 Satz 3 ist anzuwenden.

(4) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 sowie nach Absatz 2 und 3 kann mit einer Geldbuße bis zu hunderttausend Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 3 und 4 mit einer Geldbuße bis zu zweitausend Deutsche Mark geahndet werden.

(5) Wird eine Zuwiderhandlung nach Absatz 1, 2 Nr. 1 oder Absatz 3 Nr. 1 bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße in einem Unternehmen begangen, das im Inland weder seinen Sitz noch eine geschäftliche Niederlassung hat, und hat auch der Betroffene im Inland keinen Wohnsitz, so ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

(6) § 7 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. April 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 345), bleibt unberührt.

§ 11

Strafvorschriften

(1) Wer vorsätzlich eine in § 10 Abs. 1 Nr. 1 und 2, Absatz 2 oder 3 bezeichnete Handlung begeht und dadurch das Leben oder die Gesundheit eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer in den Fällen des Absatzes 1

1. die Gefahr fahrlässig verursacht oder
2. fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 12

Kosten

(1) Für Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen nach diesem Gesetz und den auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Das Verwaltungskostengesetz vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 821) findet Anwendung.

(2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt durch Rechtsverordnung die gebührenpflichtigen Tatbestände näher und sieht dabei feste Sätze oder Rahmensätze vor.

(3) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 2 kann bestimmt werden, daß die für die Prüfung oder Untersuchung zulässige Gebühr auch erhoben werden darf, wenn die Prüfung oder Untersuchung ohne Verschulden der prüfenden oder untersuchenden Stelle und ohne ausreichende Entschuldigung des Antragstellers am festgesetzten Termin nicht stattfinden konnte oder abgebrochen werden mußte.

(4) Rechtsverordnungen über Kosten, deren Gläubiger der Bund ist, bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

§ 13

Änderungen anderer Gesetze

(1) Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 833), zuletzt geändert durch § 70 des Gesetzes über den Bundesgrenzschutz vom 18. August 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 1834), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 wird die Nummer 7 gestrichen; die Nummern 8 bis 12 werden Nummern 7 bis 11.
2. In § 3 wird im zweiten Halbsatz die Verweisung „§ 9 Abs. 6“ durch die Verweisung „§ 9 Abs. 5“ ersetzt.
3. In § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 wird die Verweisung „§ 1 Nrn. 10 bis 12“ durch die Verweisung „§ 1 Nrn. 9 bis 11“ ersetzt.
4. § 9 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 werden die Worte „und gefährlichen Seefrachtgütern“ gestrichen;
 - b) Absatz 5 wird gestrichen; der bisherige Absatz 6 wird Absatz 5.
5. In § 12 Abs. 2 Satz 6 Nr. 3 wird die Verweisung „§ 1 Nrn. 4 bis 6 und 9“ durch die Verweisung „§ 1 Nrn. 4 bis 6 und 8“ ersetzt.

(2) Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317, zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. April 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 345), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 1 Satz 1 wird die Nummer 3 gestrichen; die Nrn. 4 bis 6 werden Nrn. 3 bis 5.
2. In § 3 Abs. 1 Satz 2 wird die Verweisung „Nrn. 2 bis 5“ durch die Verweisung „Nrn. 2 bis 4“ ersetzt.
3. § 3 Abs. 1 Satz 3 wird gestrichen.
4. In § 3 Abs. 1 Satz 4 wird die Verweisung „Satz 1 Nrn. 1 bis 3“ durch die Verweisung „Satz 1 Nrn. 1 und 2“ ersetzt.
5. In § 3 b Abs. 2 Satz 2 wird die Nummer 6 gestrichen; die Nummern 7 und 8 werden Nummern 6 und 7.

(3) Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 870), wird wie folgt geändert:

1. In § 6 Abs. 1 Satz 1 werden Nummer 3 Buchstabe h und Nummer 5 gestrichen.
2. In § 28 Nr. 3 werden die Worte „dieses Gesetzes“ ersetzt durch „dieses Gesetzes, nach § 10 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter, soweit die Ordnungswidrigkeit im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße begangen wurde“.
3. In § 30 Abs. 1 Nr. 1 werden die Worte „diesem Gesetz“ ersetzt durch „diesem Gesetz, dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter“.
4. In § 30 Abs. 1 Nr. 2 wird nach den Worten „dieses Gesetzes,“ eingefügt „des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter,“.

(4) § 54 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1969 (Bundesgesetzbl. 1970 I S. 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Dezember 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 2149), wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
2. In Nummer 3 wird der Punkt hinter dem Wort „kann“ durch das Wort „und“ ersetzt.
3. Folgende Nummer 4 wird angefügt:
 - „4. die Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße eingehalten werden, soweit diese Überwachung im Rahmen der Maßnahmen nach § 55 Abs. 1 Nr. 4 durchgeführt werden kann.“

(5) Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch § 15 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 282), wird wie folgt geändert:

1. § 27 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„In Luftfahrzeugen dürfen Waffen und Funkgeräte nur mit behördlicher Erlaubnis mitgeführt werden“.
2. § 32 Abs. 1 Nr. 7 erhält folgende Fassung:

„7. Das Mitführen von Waffen an Bord von Luftfahrzeugen.“

(6) Das Atomgesetz vom 23. Dezember 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 814), zuletzt geändert durch das Kostenermächtigungs-Änderungsgesetz vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805), wird wie folgt geändert:

1. In § 12 Abs. 1 werden in Nummer 1 und 6 jeweils nach den Worten „der in §§ 7 und 11 Abs. 1

Nr. 2 bezeichneten Art“ das Komma gestrichen und das Wort „sowie“ eingefügt; ferner werden die Worte „sowie bei der Beförderung dieser Stoffe, Anlagen, Geräte und Vorrichtungen“ gestrichen; es wird folgender Satz angefügt:

„Satz 1 Nr. 1 und 6 gilt entsprechend für die Beförderung radioaktiver Stoffe, soweit es sich um die Erreichung der in § 1 Nrn. 1, 3 und 4 genannten Zwecke handelt.“

2. In § 21 Abs. 2 Nr. 3 werden nach der Zahl „9“ die Worte „sowie für Genehmigungen zur Ausführung von Rechtsverordnungen, die auf Grund der §§ 10 bis 12 dieses Gesetzes erlassen sind,“ eingefügt.
3. In § 23 Satz 1 werden nach den Worten „der Beförderung von Kernbrennstoffen“ die Worte „und Großquellen“ eingefügt; der Punkt nach dem Wort „zuständig“ wird durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

„Großquellen im Sinne des ersten Halbsatzes sind radioaktive Stoffe, deren Aktivität je Beförderungs- oder Versandstück die Werte der Randnummer 2450 Bem. 5 der Anlage A zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) Bundesgesetzbl. 1969 II S. 1491) übersteigt.“

(7) § 37 Abs. 3 des Gesetzes über explosionsgefährliche Stoffe (Sprengstoffgesetz) vom 25. August 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 1358) wird aufgehoben.

(8) Artikel 4 des Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) tritt außer Kraft, wenn die Zuständigkeit zur Ausführung des Übereinkommens durch eine Rechtsverordnung gemäß § 5 Abs. 3 dieses Gesetzes geregelt wird.

§ 14

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Rechtsverordnungen auf Grund dieses Gesetzes gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 15

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Ausnahme des § 13 Abs. 5 am Tage nach seiner Verkündung in Kraft. § 13 Abs. 5 tritt in Kraft, sobald eine Rechtsverordnung über die Beförderung gefährlicher Güter in Luftfahrzeugen auf Grund dieses Gesetzes in Kraft getreten ist.

Begründung

I. Allgemeines

Die Beförderung gefährlicher Güter ist infolge der Entwicklung von Wirtschaft und Technik in einer ständigen Zunahme begriffen. Gefährliche Güter, insbesondere als Vor- und Zwischenprodukte der Industrie, werden heute in einem Ausmaß befördert, wie es noch vor einiger Zeit unbekannt war.

Die Beförderung gefährlicher Stoffe und Gegenstände bringt für die modernen Industriestaaten eine Problematik mit sich, die eine ständige Auseinandersetzung erfordert. Einerseits muß, wenn die wirtschaftlich-technische Entwicklung nicht gehemmt werden soll, die Beförderung gefährlicher Güter zu tragbaren Bedingungen möglich sein. Andererseits erfordert es das Interesse der Allgemeinheit, daß das Risiko, das mit solchen Transporten verbunden ist, so gering wie möglich gehalten wird. Zur Lösung dieser Problematik, die immer neue Aufgaben stellt, ist es nötig, daß sich auch der Staat mit dieser Materie in steigendem Maße durch Schaffung entsprechender Sicherheitsvorschriften befaßt. Dies ist in allen Industrieländern der Fall. Wegen der internationalen Verflechtung von Wirtschaft und Verkehr ist auch der internationale Verkehr mit gefährlichen Gütern erheblich. Es wird daher seit Jahren in zahlreichen internationalen Gremien an den Sicherheitsvorschriften für den Transport gefährlicher Güter gearbeitet.

Das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter soll in der Bundesrepublik für dieses bedeutungsvolle Gebiet eine einheitliche und ausreichende Rechtsgrundlage schaffen. Dabei kann es sich nur um ein Gesetz handeln, das die grundsätzlichen Vorschriften enthält, weil die komplizierten und umfangreichen Einzelregelungen durch verhältnismäßig kurzfristig erfolgende Revisionen dauernd weiterentwickelt werden müssen und wie bisher im Wege der Rechtsverordnung getroffen werden sollen. Das Gesetz kann daher nur die grundsätzlichen Dinge behandeln, soll diese aber im Gegensatz zum bisherigen Rechtszustand für die Beförderung gefährlicher Güter mit allen Verkehrsmitteln einheitlich regeln und zwar, soweit für den internationalen Verkehr angesichts der internationalen Übereinkommen ein rechtsfreier Raum besteht, auch für diesen.

Das Gesetz soll jedoch nicht nur der erforderlichen Rechtsklarheit und Rechtseinheitlichkeit auf dem Sektor der Grundbestimmungen dienen. Es soll vielmehr auch eine Grundlage abgeben für ein möglichst einheitliches Vorschriftenwerk für die Beförderung gefährlicher Güter, das aus verschiedenen Gründen, insbesondere auch im Interesse der Sicherheit, dringend erforderlich ist.

Nicht zuletzt stellt das Gesetz einen wesentlichen Beitrag zu den gegenwärtigen Bemühungen um den Umweltschutz dar. Die Umwelt kann bei Unfällen mit gefährlichen Gütern, insbesondere wenn sie in

großen Ladungen befördert werden, durch Freiwerden der Güter oder durch gefährliche Reaktionen ganz erheblich betroffen werden. Es ist deshalb auch aus dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes geboten, eine entsprechende rechtliche Basis zu schaffen.

Der Bund hat zur gesetzlichen Regelung der Beförderung gefährlicher Güter die Gesetzgebungskompetenz:

Die ausschließliche gemäß Artikel 73 Nr. 6 des Grundgesetzes für die Bundeseisenbahnen und den Luftverkehr, die konkurrierende gemäß Artikel 74 Nr. 21 bis 23 für die Hochsee-, Küsten- und Binnenschifffahrt, für den Straßenverkehr und die Schienenbahnen, die nicht Bundeseisenbahnen sind.

Durch die Ausführung des Gesetzes entstehen dem Bund, den Ländern und Gemeinden keine neuen Kosten.

II. Einzelne Vorschriften

Zu § 1 — Geltungsbereich

In der Vorschrift des § 1 Abs. 1 Satz 1 wird der Geltungsbereich des Gesetzes auf die Beförderung gefährlicher Güter mit allen Verkehrsmitteln erstreckt und zwar gleichgültig, ob es sich um eine gewerbliche oder nicht gewerbliche oder um eine Beförderung auf öffentlichen oder nicht öffentlichen Verkehrswegen handelt. Allein maßgebend soll der Gesichtspunkt der Sicherheit sein. Deshalb kann es auf derartige Unterscheidungen nicht ankommen, weil etwaige Beeinträchtigungen durch Unfälle, die sich bis zur Katastrophe steigern können, in jedem Falle möglich sind.

In § 1 Absatz 1 Nr. 1 wird die notwendige Abgrenzung zum Bereich der Herstellung von und des Umgangs mit gefährlichen Gütern in Betrieben und damit zum Arbeitsschutzrecht vorgenommen. Maßgebendes Kriterium für die Abgrenzung des betrieblichen vom außerbetrieblichen Bereich ist in Anlehnung an § 4 Abs. 1 Satz 1 des Atomgesetzes der Begriff des „abgeschlossenen Geländes“. Hierunter ist ein durch bauliche Maßnahmen oder natürliche Hindernisse gegen allgemeines Betreten geschütztes Gelände zu verstehen (vgl. Fischerhof, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, 1962, Randziffer 2 zu § 4 des Atomgesetzes). Demgemäß fallen z. B. Beförderungen zwischen räumlich voneinander abgegrenzten Teilen eines Werksgeländes (z. B. durch Werksbahnen) unter den Geltungsbereich des Gesetzes.

Der Grund für die Ausnahmeregelung in Absatz 1 Nr. 1 liegt darin, daß Beförderungen innerhalb der Betriebe, also solche, die den Betriebsbereich nicht verlassen, nicht immer den gleichen Vorschriften

unterworfen zu werden brauchen, die auf Grund dieses Gesetzes zu erlassen sind. Hier ist es Sache des Gewerberechts, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen. Es ist jedoch festzuhalten, daß mit der Vorschrift des § 1 Abs. 1 Nr. 1 eine abschließende Abgrenzung zwischen den beiden Rechtsgebieten Verkehrsrecht, hier dem Recht der Beförderung gefährlicher Güter, und dem Gewerberecht nicht getroffen worden ist. Vielmehr wird wie bisher für eine Abstimmung der Vorschriften zu sorgen sein, soweit sich die beiden Bereiche berühren.

In § 1 Abs. 1 Nr. 2 wird der Bereich der Deutschen Bundespost vom Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommen, weil gefährliche Güter durch die entsprechenden postrechtlichen Regelungen nur in geringem Umfange zugelassen sind, so daß hier erhebliche Sicherheitsprobleme nicht bestehen. Es wird jedoch davon ausgegangen, daß eine Abstimmung der insoweit vorhandenen postrechtlichen Vorschriften mit den allgemeinen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter erforderlich ist.

§ 1 Abs. 1 Nr. 3 bringt eine Klarstellung des Verhältnisses dieses Gesetzes zum Recht der Europäischen Gemeinschaften und zu den zwischenstaatlichen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter. Die Vorschrift soll und kann die Geltung dieser über- und zwischenstaatlichen Rechtsnormen nicht berühren. Sie soll jedoch zum Ausdruck bringen, daß das Gesetz auch für grenzüberschreitende Beförderungen gilt, soweit die von ihm geregelten Materien nicht bereits Gegenstand von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder einschlägiger Übereinkommen sind. Das Letztere ist bei den im Gesetz enthaltenen Bestimmungen grundsätzlich nicht der Fall, insbesondere nicht hinsichtlich der Ermächtigungen in § 3 und der Zuständigkeitsregelungen in § 5.

So enthalten die gegenwärtigen zwischenstaatlichen Übereinkommen z. B. keine Vorschriften über Strafen und Gebühren. Empfehlungen internationaler Organisationen für die Beförderung gefährlicher Güter, so die Empfehlungen der Vereinten Nationen und die IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), sind keine Übereinkommen im Sinne der Nummer 3. Wenn jedoch die zwischenstaatlichen Übereinkommen selbst auf innerstaatliche Rechtsvorschriften Bezug nehmen, z. B. die Randnummer 10 599 der Anlage B zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 30. September 1957, sind insoweit die innerstaatlichen Rechtsvorschriften auch im Rahmen zwischenstaatlicher Vereinbarungen anwendbar. Dies kommt im letzten Halbsatz des Absatzes 1 zum Ausdruck.

Da neben dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter zahlreiche andere gesetzliche Regelungen bestehen, die gefährliche Güter betreffen, stellt Absatz 2 Nr. 1 fest, daß diese unberührt bleiben, sofern sie aus anderen Gründen als solchen der Sicherheit im Zusammenhang mit der Beförderung erlassen sind. Das ist z. B. der Fall beim Explosivstoff-, Atom-, Gesundheits- und neuerdings beim Umweltschutzrecht, von dem insbeson-

dere das Abfallbeseitigungsgesetz vom 7. Juni 1972, das Wasserhaushaltsgesetz sowie die Entwürfe eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes (vgl. Drucksache VI/2868) und eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (Bundesratsdrucksache 201/73) zu nennen sind. Für das Atomrecht bedeutet die vorliegende Bestimmung z. B., daß Transporte von Kernbrennstoffen und sonstigen radioaktiven Stoffen zur Durchführung von Sicherheitskontrollbestimmungen und zur Festsetzung der Deckungsvorsorge im bisherigen Umfang genehmigungsbedürftig sind.

In Absatz 2 Nr. 2 wird darauf verwiesen, daß örtliche Sicherheitsvorschriften des Bundes, der Länder und Gemeinden, die zusätzlich zu den eigentlichen Beförderungsvorschriften bestehen können, ihre Geltung behalten. Solche Vorschriften sind z. B. die Hafenbetriebsordnungen, die für die Behandlung von Schiffen mit gefährlicher Ladung und für solche Ladungen selbst gelten und an die örtlichen Verhältnisse gebundene Vorschriften enthalten.

Über das Verhältnis zum allgemeinen Polizeirecht besagt § 1 nichts (vgl. jedoch die Sonderbestimmung des § 8). Es ist aber klar, daß das allgemeine Polizeirecht zur Gefahrenabwehr heranzuziehen ist, soweit dieses Gesetz und die auf ihm beruhenden Sicherheitsvorschriften den erforderlichen Spielraum lassen.

Zu § 2 — Begriffsbestimmungen

In § 2 sind zwei für das Gebiet „Beförderung gefährlicher Güter“ wichtige Begriffsbestimmungen enthalten. In Absatz 1 wird der Begriff der gefährlichen Güter festgelegt und damit die Zielsetzung der auf Grund des Gesetzes zu ergreifenden Maßnahmen. Die Aufzählung der zu schützenden Rechtsgüter erscheint notwendig, um die durch den Transport gefährlicher Güter möglicherweise auftretenden Ereignisse von der Großkatastrophe (z. B. Explosion eines Gastankers oder Unfall mit einem Kesselwagen mit hochgiftiger, brennbarer und explosive Dämpfe bildender Ladung) bis zum kleinen Unfall in ihrer ganzen Bandbreite zu erfassen. Daß die Einzelbegriffe ineinander übergehen können, kann im Interesse des Schutzzweckes in Kauf genommen werden.

Die Begriffe Allgemeinheit, Sicherheit und Ordnung, Leben und Gesundheit sowie Sachen erscheinen hinreichend bestimmbar. Der Begriff „wichtige Gemeingüter“ ist nicht weiter aufgespalten, weil auch hier eine Bestimmung möglich ist. Als wichtiges Gemeingut ist z. B. das Wasser zu erachten, dessen Reinheit bei Freiwerden gefährlicher Güter infolge eines Unfalls während der Beförderung unter Umständen erheblich beeinträchtigt werden kann.

Der nunmehr gesetzlich festgelegte Begriff der gefährlichen Güter erfaßt die bisher bestehenden nationalen und internationalen Gefahrklassen, von den Explosivstoffe über Druckgase, giftige und ätzende Stoffe bis zu den ekelerregenden oder ansteckungsgefährlichen Stoffen, wobei bei ekelerregenden Stoffen, soweit sie nicht gleichzeitig an-

steckungsgefährlich sind, davon auszugehen ist, daß ihr unregelmäßiger Transport nicht nur zu erheblichen Belästigungen, sondern auch zu einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung führen kann.

Im übrigen fallen unter die Begriffsbestimmungen auch gefährliche Güter, die nicht in die bisherigen Gefahrklassen einzuordnen sind, — z. B. Flüssigmetalle —, die in letzter Zeit zunehmend transportiert werden und die in die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter einbezogen werden müssen. Die Funktion der Vorschrift des § 2 Abs. 1 besteht darin, daß sie für den Verordnungsgeber, der bisher insoweit frei war, Richtschnur und daher in Zusammenhang mit der Ermächtigung des § 3 zu sehen ist. Sie hat ferner Bedeutung für die in § 7 vorgesehenen außerordentlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr. § 2 Abs. 2 legt den Begriff der Beförderung fest. Damit wird eine Lücke ausgefüllt, die bisher als mißlich empfunden wurde. Gleichzeitig wird in Bestätigung der seit langem bestehenden Übung der Wirkungsbereich der Transportvorschriften für gefährliche Güter, die sich zum größten Teil nicht an den Beförderer, sondern an den Versender wenden, vom Gesetz klargelegt. Bereits vor Beginn des eigentlichen Transportvorgangs werden wesentliche Voraussetzungen für dessen Sicherheit geschaffen, z. B. durch Verpacken der Güter, richtiges Beladen der Fahrzeuge und Füllen von Transportgefäßen, weshalb auch ein wesentlicher Teil der bisherigen Transportvorschriften für gefährliche Güter sich mit diesen Voraussetzungen befaßt. Auch das Verpacken von gefährlichen Gütern und das Entladen von Transportmitteln kann Gefahren mit sich bringen, die durch entsprechende Vorschriften erfaßt werden müssen. Das gilt auch für zeitweilige Aufenthalte im Verlauf der Beförderung, die den Transportvorgang nicht unterbrechen, wie z. B. das Halten von Fahrzeugen oder das vorübergehende Abstellen von Versandstücken in Güterschuppen oder Speditionslagern.

Im übrigen stellt die Begriffsbestimmung des Absatzes 2 klar, daß es sich insoweit um Vorgänge handelt, die im Falle einer Verletzung der Vorschriften der in diesem Gesetz vorgesehenen Ahndung als Ordnungswidrigkeit oder strafbare Handlung unterliegen.

Zu § 3 — Ermächtigungen

In Absatz 1 wird für den Erlass der eigentlichen Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter, der wie bisher im Wege der Rechtsverordnung erfolgen soll, eine einheitliche, umfassende und sichere Rechtsgrundlage geschaffen.

Die aufgezählten Gegenstände stellen den wesentlichen Inhalt der bisher vorhandenen Transportvorschriften für gefährliche Güter dar. Damit wird im Gegensatz zum jetzigen Zustand eine Konkretisierung bewirkt und der Rahmen für die rechtssetzende Tätigkeit näher bestimmt. Allerdings kann die Aufzählung nur beispielhaft sein, weil ein Spielraum bleiben muß, der es erlaubt, mit den Beförderungsvorschriften der ständigen und schnellen Weiterentwicklung auf dem Gebiet der Beförderung

gefährlicher Güter in entsprechender Weise zu folgen. Soweit bereits im geltenden Recht Ermächtigungen bestehen, auf den in Absatz 1 genannten Sachgebieten allgemeine Vorschriften, z. B. Bau- oder Verkehrsvorschriften, zu erlassen, bleiben diese unberührt.

Die Ermächtigung ist auf den mit der Definition des § 2 Abs. 1 festgelegten Schutzzweck abgestellt und damit weiter konkretisiert.

Gemäß Absatz 1 Satz 2 und 3 bedürfen Rechts- und allgemeine Verwaltungsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Bundeswasserstraßen, soweit sie die in Absatz 1 Satz 1 Nr. 4, 8 und 9 genannten Sachgebiete betreffen (Bau und Ausrüstung der Wasserfahrzeuge, ihre Besetzung und Begleitung sowie die hierfür erforderlichen Befähigungszeugnisse), in Übereinstimmung mit dem bisherigen Rechtszustand nicht der Zustimmung des Bundesrates (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 2, 3 Buchstaben c und e und Nummer 5 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt und § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt). Vor Erlass dieser Vorschriften ist jedoch das Benehmen mit den beteiligten Ländern herzustellen (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 3 des o. g. Binnenschifffahrtsgesetzes).

Die Ermächtigung des Absatzes 2 dient der Durchführung von Verordnungen und der Umsetzung von Richtlinien des Rates der Europäischen Gemeinschaften. Sie kann auch zur Durchführung oder Inkraftsetzung von Vorschriften internationaler Übereinkommen herangezogen werden, soweit es sich um Vorschriften technischer Art oder um solche handelt, für die mit Rücksicht auf ihren technischen Charakter international ein vereinfachtes Verfahren zu ihrer Änderung oder für den Abschluß von Ausführungsvereinbarungen vorgesehen ist. In diesen Fällen bedürfen die genannten Vorschriften zu ihrer innerstaatlichen Durchführung oder Umsetzung keines Vertragsgesetzes nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes (vgl. z. B. die entsprechenden auslandsbezogenen Ermächtigungsnormen in Artikel 2 des Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße [ADR] vom 18. August 1969 (Bundesgesetzbl. II S. 1489) und in § 2 des Gesetzes über die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an den Internationalen Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 21. Dezember 1964 (Bundesgesetzbl. II S. 1517) sowie die Ermächtigung in Artikel 2 des Gesetzes vom 11. August 1967 zu den Änderungen vom 21. Mai 1965 des Übereinkommens über ein einheitliches System der Schiffsvermessung (Bundesgesetzbl. II S. 2157).

Absatz 3 gibt die Möglichkeit, die Ermächtigung der Absätze 1 und 2 durch Rechtsverordnung auf den Bundesminister für Verkehr zu delegieren, falls sich dies in Zukunft als notwendig erweisen sollte (vgl. Artikel 80 Abs. 1 Satz 4 des Grundgesetzes).

Absatz 4 enthält die Aufforderung an den Verordnungsgeber, die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, die z. Z. noch in nach Verkehrszweigen getrennten Verordnungen enthalten sind, möglichst zu vereinheitlichen. Das Anliegen der Vereinheitlichung der Transportvorschriften ist aus verschiedenen Gründen, insbesondere im Interesse der Sicherheit und der Wirtschaft, außerordentlich wichtig.

Die Vorschrift des Absatzes 5 stellt klar, daß für die Bundeswehr und die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte der Vertragsstaaten des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 zum NATO-Truppenstatut (Bundesgesetzbl. 1961 II S. 1218) Ausnahmen von den durch Rechtsverordnung nach Absatz 1 zu erlassenden Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter zuzulassen sind, wenn dies aus Gründen der Verteidigung, z. B. aus Gesichtspunkten der Sicherheit oder der Geheimhaltung oder im Rahmen der militärischen Ausbildung oder militärischer Übungen erforderlich ist. Entsprechendes gilt für den Bundesgrenzschutz, soweit es dessen Aufgaben erfordern.

Zu § 4 — Anhörung von Sachverständigen

Für die Arbeit an den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter ist es notwendig, sich auf einen technisch-wissenschaftlichen Beratungstab zu stützen. Zur Zeit nimmt diese Aufgabe der auf eine 90jährige Geschichte zurückblickende „Gewerbetechnische Beirat des Bundesverkehrsministeriums“ für alle Verkehrszweige wahr mit Ausnahme der Seeschifffahrt, für die ein besonderer „Fachausschuß für die Seefrachtordnung“ besteht. Ein Ziel des Gesetzes ist es, auch die technisch-wissenschaftliche Beratung zu konzentrieren. Es wird daher künftig nur noch ein Beratungsgremium für das Gebiet „Beförderung gefährlicher Güter“ geben. Da eine Anhörung von Sachverständigen nicht immer erforderlich sein wird — z. B. bei Rechtsverordnungen, die ausschließlich zur innerstaatlichen Durchführung zwischenstaatlicher Vereinbarungen gemäß § 3 Abs. 2 des Gesetzes bestimmt sind — ist die Anhörung als Sollvorschrift ausgestaltet.

Die Zusammensetzung soll der bisherigen Überlieferung des Gewerbetechnischen Beirates folgen, wonach in jedem Falle das technisch-wissenschaftliche Potential der in § 4 Abs. 1 genannten Bundeseinrichtungen vertreten sein soll. Darüber hinaus sollen, entsprechend der neueren Praxis, Vertreter von Organisationen mitwirken, die auf dem Gebiet des Sicherheitswesens tätig sind, wie etwa Berufsgenossenschaften und technische Überwachungsvereine.

Wie bisher wird auch künftig davon ausgegangen werden müssen, daß die Mitglieder des Beratungsgremiums das Gewicht und die Möglichkeiten der von ihnen vertretenen Anstalten und Organisationen mit einbringen.

Das Gesetz sieht bewußt davon ab, in § 4 für die künftige Ausgestaltung des Beratungstabes Einzelheiten festzulegen. Sie sollen vielmehr vom Bundes-

minister für Verkehr bestimmt werden (Absatz 2). Er hat damit wie bisher die Möglichkeit, ein handlungs- und anpassungsfähiges Gremium von Experten zu haben, das aber, was außer Zweifel steht, auch in Zukunft eng mit der Wirtschaft zusammenarbeiten wird. Regelungen in diesem Sinne werden ebenfalls in den vom Bundesminister für Verkehr über das Verfahren der Sachverständigenanhörung zu treffenden näheren Bestimmungen enthalten sein.

Zu § 5 — Zuständigkeiten

Die in Absatz 1 vorgenommene Aufgabenübertragung auf den Bund entspricht der verfassungsrechtlichen Regelung des Vollzugs von Bundesgesetzen durch bundeseigene Verwaltung auf dem Gebiet der Bundesbahnen (Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 des Grundgesetzes), im Luftverkehr (Artikel 87 d Abs. 1 des Grundgesetzes) und auf dem Gebiet der See- und der Binnenschifffahrt (Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 und Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes).

Aus organisatorischen Gründen soll der Bund die auf dem Gebiet der Schifffahrt anfallenden Aufgaben nach diesem Gesetz entsprechend der Regelung der schiffahrtspolizeilichen Aufgaben in § 1 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt nur im räumlichen Bereich der Bundeswasserstraßen und der bundeseigenen Häfen wahrnehmen. Auch die Aufgaben nach dem vorliegenden Gesetz und den danach zu erlassenden Rechtsverordnungen sind zum großen Teil schiffahrtspolizeilicher Art und werden daher zweckmäßigerweise von den für die Schifffahrtspolizei zuständigen Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wahrgenommen. Zum räumlichen Gebiet der Bundeswasserstraßen gehören auch die sogenannten Stromhäfen, d. h. die nicht vom Bund betriebenen Häfen, in die Teile von Bundeswasserstraßen einbezogen sind (vgl. § 45 Abs. 4 des Bundeswasserstraßengesetzes vom 2. April 1968 [Bundesgesetzbl. II S. 173]). § 5 Abs. 1 Satz 2 des Entwurfs stellt klar, daß die Zuständigkeiten für die Hafenaufsicht, d. h. für Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs und Betriebs im Hafen, in den von Ländern oder Gemeinden verwalteten Stromhäfen in Übereinstimmung mit § 45 Abs. 4 des Bundeswasserstraßengesetzes auch im Rahmen des vorliegenden Gesetzes unberührt bleiben. Die für das Gebiet des Hafens Hamburg nach den Wasserstraßenstaatsverträgen zwischen dem Reich, Hamburg und Preußen getroffene und in § 45 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes bestätigte Sonderregelung bleibt gleichfalls unberührt. Hinsichtlich der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben verbleibt es auch bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter bei den über die Ausübung dieser Aufgaben zwischen dem Bund und den Ländern abgeschlossenen Vereinbarungen (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt und § 20 Abs. 1 Nr. 5 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt).

Bei der Vielzahl der auf Grund dieses Gesetzes durchzuführenden Aufgaben ist es notwendig, die für die Ausführung zuständigen Behörden in Übereinstimmung mit der in § 3 Abs. 1 getroffenen Regelung durch Rechtsverordnung der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen (Absatz 2). Hierbei ist die Tatsache hervorzuheben, daß es schon in den bei Erlaß dieses Gesetzes bestehenden Einzelregelungen für die Beförderung gefährlicher Güter Tatbestände gibt, die nach der Art der zu regelnden Materie für die einzelnen Verkehrsmittel und innerhalb der einzelnen Bundesländer nicht unterschiedlich geregelt sind und auch nicht sein können (z. B. Prüfung und Zulassung von Bau- und Verpackungsmustern). In diesen Fällen erfordern zwingende Gründe der Sicherheit, daß die zum Vollzug des Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen zuständigen Behörden auch im Bereich der landeseigenen Verwaltung auf Grund einer bundesgesetzlichen Regelung gemäß Artikel 84 Abs. 1 des Grundgesetzes einheitlich durch die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates bestimmt werden und somit eine einheitliche, nicht auf das Gebiet einzelner Länder beschränkte Entscheidung gewährleistet ist. Der Ausdruck „Stellen“ trägt dem Umstand Rechnung, daß auch Organisationen mitwirken müssen, die nicht Behörden sind, z. B. die Technischen Überwachungsvereine oder Sachverständige. Da der Zweck des Gesetzes in Fällen der vorgenannten Art durch das Verwaltungshandeln einzelner Länder nicht erreicht werden kann, gebietet es der einheitliche Vollzug des Gesetzes, Aufgaben auch dann auf Bundesbehörden zu übertragen, wenn grundsätzlich die Länder für die Ausführung zuständig wären, wie z. B. auf dem Gebiet des Straßenverkehrs. Diese Möglichkeit ist verfassungsrechtlich zulässig (vgl. Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. März 1960 BVerfGE 11, S. 7 ff.) und vom Bundesgesetzgeber z. B. in Artikel 4 des Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 18. August 1969 (BGBl. II S. 1489) (Zuständigkeiten des Bundesministers für Verkehr, der Bundesanstalt für Materialprüfung und der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt auf dem Gebiet der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) bereits verwirklicht worden.

Absatz 2 Satz 2 eröffnet die gleiche Möglichkeit. Die Berücksichtigung der Belange der Länder ist durch die Mitwirkung des Bundesrates beim Erlaß der einschlägigen Rechtsverordnungen gewährleistet.

Nach Absatz 3 dient die Ermächtigung in Absatz 2 auch zur Bestimmung der Behörden, die für die Durchführung zwischenstaatlicher Vereinbarungen oder von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften zuständig sein sollen.

Absatz 4 sieht wie § 3 Abs. 3 die Möglichkeit zur Delegation der Ermächtigung nach den Absätzen 2 und 3 auf den Bundesminister für Verkehr vor.

Absatz 5 trifft eine Sonderregelung für den Vollzug des Gesetzes und der darauf gestützten Rechtsverordnungen. In Fällen, in denen gefährliche Güter

durch die Streitkräfte oder den Bundesgrenzschutz befördert werden, können es Gründe der Verteidigung oder die Aufgaben des Bundesgrenzschutzes (vgl. Begründung zu § 3 Abs. 5) gebieten, den Vollzug der genannten Vorschriften auf Bundesbehörden zu übertragen. Dies geschieht in Übereinstimmung mit § 5 Abs. 2 Satz 3 durch Rechtsverordnung der Bundesregierung ohne Zustimmung des Bundesrates. Absatz 6 stellt klar, daß Vorschriften, die den Vollzug des Gesetzes im Rahmen der Beförderung gefährlicher Güter durch die Streitkräfte oder den Bundesgrenzschutz regeln, für eine Übernahme nach Berlin nicht in Betracht kommen.

Zu § 6 — Ausnahmegenehmigungen

Diese Vorschrift über die Genehmigung von Ausnahmen von den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter stellt den Sonderfall einer Zuständigkeitsregelung und damit eine Spezialregelung im Verhältnis zu § 5 dar.

Es ist eine Besonderheit des Gebietes „Beförderung gefährlicher Güter“, daß nicht nur die Transportvorschriften selbst in verhältnismäßig kurzen Abständen geändert werden müssen, um der stürmischen Entwicklung auf diesem Sektor Rechnung zu tragen. Es muß auch, da immer neue Stoffe befördert werden sollen und neue Verpackungsarten entwickelt werden, ständig mit Ausnahmegenehmigungen geholfen werden. Insoweit handelt es sich um die Abänderung der Transportvorschriften in Einzelfällen, die nur mit dem technisch-wissenschaftlichen Potential bewältigt werden kann, das zur Schaffung der Vorschriften selbst zur Verfügung steht. Es ist daher unumgänglich, die Erteilung dieser Ausnahmegenehmigung zentral zu handhaben.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß die durch die Ausnahmegenehmigungen erfolgende Weiterentwicklung der Transportvorschriften im Einklang mit den Ergebnissen der intensiven internationalen Arbeiten auf diesem Gebiet stehen muß. Über sie kann nur durch Beteiligung an den entsprechenden internationalen Verhandlungen (z. B. im Sachverständigenausschuß der Vereinten Nationen) die notwendige Kenntnis der Richtung und der Einzelheiten gewonnen werden. Da der Bundesminister für Verkehr mit den zuständigen Sachverständigen an diesen Verhandlungen teilnimmt, ist er in der Lage, die mit den Ausnahmegenehmigungen bewirkte Entwicklung des Transportrechts für gefährliche Güter mit den internationalen Vorstellungen abzustimmen. Eine Vermittlung dieser Kenntnisse an anderen Stellen ist praktisch nicht möglich. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, die Zuständigkeit für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen auf den Bundesminister für Verkehr als der obersten Verkehrsbehörde des Bundes zu übertragen, und zwar auch auf den Gebieten, auf denen das Gesetz von Landesbehörden ausgeführt wird, also insbesondere bei Beförderungen im Straßenverkehr. Eine einheitliche Praxis bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen könnte angesichts der Vielfalt der zu regelnden Sachverhalte beim Tätigwerden einer Vielzahl unterschiedlicher Landesbehörden auch durch allgemeine Verwaltungsvorschriften

des Bundesministers für Verkehr nicht erreicht werden (vgl. die entsprechenden Ausnahmeregelungen in § 46 Abs. 2 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung und § 70 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung). Eine einheitliche Praxis entspricht jedoch nicht nur dem verfassungsrechtlichen Gebot der Gleichbehandlung gleicher Sachverhalte, sondern auch einem dringenden Bedürfnis der Wirtschaft, weil diese vor allem nach dem Erlaß der auf Grund des vorliegenden Gesetzes für alle Verkehrszweige möglichst zu vereinheitlichenden Beförderungsvorschriften in der Regel Ausnahmegenehmigungen für alle Verkehrsträger beantragen wird. Eine Aufspaltung der Zuständigkeiten für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen etwa nach den verschiedenen Verkehrszweigen, würde den vorstehend dargelegten Erfordernissen nach Sicherstellung eines einheitlichen Verwaltungsvollzugs widersprechen. Die gesetzlich vorgesehene Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ist daher sachlich zwingend geboten und auch verfassungsrechtlich zulässig. Es wird insoweit auf die Begründung zu § 5 Abs. 2 des Entwurfs Bezug genommen.

Absatz 2 legt aus Sicherheitsgründen die Widerruflichkeit der Ausnahmegenehmigungen und die Zulässigkeit von Nebenbestimmungen fest. Er entspricht ferner dem Erfordernis der möglichst einheitlichen Erteilung von Ausnahmegenehmigungen. In Absatz 3 ist für Fälle, in denen die vorerwähnten Regelgesichtspunkte nicht zutreffen — wo also z. B. örtliche Umstände eine Rolle spielen — die Möglichkeit vorgesehen, andere Stellen für die Zulassung von Ausnahmen zu bestimmen. Es handelt sich insoweit um eine Spezialregelung im Verhältnis zu der entsprechenden allgemeinen Vorschrift des § 5 Abs. 2.

Die Zulassung allgemeiner Ausnahmen von den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen kann gemäß Absatz 4 nur durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr erfolgen (vgl. auch § 6 Abs. 1 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes).

Zu § 7 — Sofortmaßnahmen

§ 7 trägt den besonderen Verhältnissen bei der Beförderung gefährlicher Güter Rechnung. Die Erfahrung hat gezeigt, daß trotz der Sorgfalt und trotz der Einschaltung eines technisch-wissenschaftlichen Beratungsstabes nicht alle bei der Beförderung gefährlicher Güter auftretenden Gefahrenmöglichkeiten vorausgesehen werden können. Absatz 1 schafft daher die Möglichkeit, im Interesse der Sicherheit in solchen Fällen schnell in der vorgesehenen Weise eingreifen zu können, ohne die Änderung einer unzulänglichen Beförderungsvorschrift im Wege einer bis zur Verkündung längere Zeit beanspruchenden Rechtsverordnung nach § 3 des Gesetzes abwarten zu müssen. Hierbei handelt es sich um Einzelmaßnahmen der Gefahrenabwehr, die aus dringenden Erfordernissen der Praxis schon vor einer entsprechenden Änderung von Rechtsvorschriften getroffen werden müssen. Soweit es sich um die Abänderung gesetzlicher Regelungen über den Ein-

zelfall hinaus handelt, soll im Hinblick auf die in solchen Fällen gegebene Dringlichkeit der Bundesminister für Verkehr durch Ministerverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates abhelfen können.

Absatz 2 sieht die gleichen Möglichkeiten für den Fall vor, daß es sich um neu zur Beförderung gelangende Güter handelt. Auch hierfür liegt, wie die Erfahrung zeigt, ein dringendes Bedürfnis vor.

Absatz 3 sieht wegen des Ausnahmeharakters der nach Absatz 1 oder 2 getroffenen Maßnahmen ihre zeitliche Befristung auf längstens 1 Jahr vor.

Zu § 8 — Sicherungsmaßnahmen, Zurückweisung von Gefahrguttransporten

Die Vorschrift ermächtigt die für die Überwachung zuständigen Behörden ausdrücklich, die zur Gefahrenabwehr erforderlichen Maßnahmen zu treffen, wenn ein gefährliche Güter beförderndes Fahrzeug nicht den jeweils geltenden materiellen Beförderungsvorschriften entspricht oder wenn die vorgeschriebenen Papiere nicht vorgelegt werden können. In Frage kommen z. B. die Anweisung eines bestimmten Standplatzes für ein Fahrzeug, die Anordnung seiner Untersuchung, das Festhalten eines Schiffes oder die Verhängung eines Auslaufverbots bis zur Behebung des Mangels oder zur Beseitigung der Gefahr. Im grenzüberschreitenden Verkehr können Fahrzeuge in Fällen dieser Art zurückgewiesen werden (vgl. Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes zum ADR vom 18. August 1969). Das Gesetz bietet eine spezielle Rechtsgrundlage für behördliche Maßnahmen in den genannten Fällen, ohne auf das unberührt bleibende allgemeine Polizeirecht zurückgreifen zu müssen.

Absatz 2 ermöglicht die gleichen Maßnahmen hinsichtlich der beförderten Ladung.

Zu § 9 — Überwachung

§ 9 regelt die Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter, was angesichts der möglichen Gefahren und im Hinblick auf vergleichbare Regelungen erforderlich erscheint.

Absatz 2 verpflichtet die für die Beförderung gefährlicher Güter Verantwortlichen (vgl. Absatz 4) zur Erteilung solcher Auskünfte, die für die Durchführung der Überwachungsaufgaben erforderlich sind. Die Auskunftspflichtigen haben die im einzelnen genannten Überwachungsmaßnahmen zu dulden, wozu unter bestimmten Voraussetzungen auch das Betreten der Wohnräume des Auskunftspflichtigen gehört. Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung wird daher aus den in Artikel 13 Abs. 3 des Grundgesetzes aufgeführten Gründen insoweit eingeschränkt.

In Absatz 3 wird die Überwachung auf die Kontrolle von Fertigungen von Verpackungen, Behältern (Containern) und Fahrzeugen ausgedehnt, die nach in den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter festgelegten Baumustern hergestellt werden. Das Gesetz berücksichtigt damit den Um-

stand, daß in den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, einer weltweiten Entwicklung folgend, in immer größerem Umfange Prüfverfahren für Baumuster von Verpackungen und Fahrzeugen eingeführt werden. Herstellern dieser Baumuster wird damit eine erhebliche Verantwortung übertragen. Sie überprüfen zu können, erscheint im Interesse der Sicherheit geboten.

In Absatz 4 werden als Verantwortliche für die Beförderung gefährlicher Güter und damit Auskunftspflichtige im Sinne der Überwachungsvorschriften die Unternehmer oder Inhaber solcher Betriebe bestimmt, die Beförderungen oder andere dem Beförderungsbegriff im Sinne vom § 2 Abs. 2 des Entwurfs zuzurechnende Tätigkeiten ausführen. Diese in Nummer 1 genannten, in einem engen Zusammenhang mit dem eigentlichen Beförderungsvorgang stehenden Tätigkeiten sind für die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter wesentlich. Dies gilt auch für die Fertigung von Verpackungen, Behältern (Containern) und Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter, die nach Baumustern hergestellt werden. Daher werden auch die Unternehmer oder Inhaber von Betrieben, die derartige Fertigungen herstellen, zu den Verantwortlichen im vorgenannten Sinne gerechnet.

Zu § 10 — Ordnungswidrigkeiten

Die Bußgeldtatbestände des Absatzes 1 Nr. 1 betreffen Zuwiderhandlungen gegen die auf Grund dieses Gesetzes zu erlassenden Rechtsverordnungen, die der Nummer 2 Verstöße gegen Nebenbestimmungen der auf das Gesetz gestützten Verwaltungsakte und die der Nummer 3 Zuwiderhandlungen gegen Auskunfts- und Duldungspflichten nach § 9 des Gesetzes.

Die Absätze 2 und 3 ermöglichen die Bußgeldbewehrung der für den internationalen Verkehr auf der Straße und Schiene geltenden Vorschriften. Absatz 2 erfaßt die Vorschriften der einschlägigen internationalen Übereinkommen nach dem Stand im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes, Absatz 3 die durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzenden Änderungen der in Absatz 2 genannten internationalen Vorschriften.

Absatz 4 setzt den Höchstbetrag der Geldbuße bei Verstößen gegen die materiellen Sicherheitsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf 100 000 DM fest. Die Höhe der Bußgeldsätze ist angesichts der Größe der Gefahren und der wirtschaftlichen Vorteile, die bei der Nichtbeachtung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter entstehen können, erforderlich. Sie stimmt mit den Bußgeldsätzen vergleichbarer Bußgeldtatbestände in Umweltschutzgesetzen überein (vgl. § 18 Abs. 2 des Abfallbeseitigungsgesetzes und § 48 Abs. 3 des Entwurfs eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes).

Zuwiderhandlungen gegen Auskunfts- und Duldungspflichten nach Absatz 1 Nr. 3 und 4 können hingegen mit Geldbußen bis zu höchstens 2 000 DM geahndet werden.

Absatz 5 bestimmt die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr im Hinblick auf ihre Überwachungsbefugnisse (vgl. § 13 Abs. 4 Nr. 3) als zuständig für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten in den dort genannten Fällen.

Im übrigen bestimmt sich die für die Ahndung und Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten sachlich zuständige Verwaltungsbehörde nach § 36 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG). Soweit danach im Hinblick auf die Ausführung des Gesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen durch Bundesbehörden (vgl. § 5 Abs. 1 des Entwurfs) der Bundesminister für Verkehr zuständig ist (§ 36 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b OWiG), kann er seine Zuständigkeit durch Rechtsverordnung nach § 36 Abs. 3 auf nachgeordnete Bundesbehörden übertragen. Soweit das Gesetz von Landesbehörden ausgeführt wird, gilt das gleiche für die dann zuständige Oberste Landesbehörde (§ 36 Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a OWiG).

Absatz 6 trägt dem Umstand Rechnung, daß gemäß § 7 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt Zuwiderhandlungen gegen die von den Rheinufer- oder den Moseluferstaaten gleichlautend erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften — hierzu zählen auch solche über die Beförderung gefährlicher Güter — nach dem in Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) festgelegten besonderen Strafraumen bestraft werden. Diese für alle vorgenannten Uferstaaten verbindliche Regelung muß soweit unberührt bleiben.

Zu § 11 — Strafvorschriften

§ 11 sieht für den Fall, daß eine Verletzung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter zu einer konkreten Gefährdung der genannten Rechtsgüter führt, einen besonderen Straftatbestand vor. Das Gesetz folgt insoweit vergleichbaren gesetzlichen Regelungen (vgl. § 16 des Abfallbeseitigungsgesetzes und § 39 des Wasserhaushaltsgesetzes in der Fassung des Entwurfs eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes — Bundesratsdrucksache 201/73 —).

Das vorgesehene Höchstmaß der Strafen ist an der Erheblichkeit der durch die betreffenden Handlungen ausgelösten Gefahren und dem hohen Wert der zu schützenden Rechtsgüter ausgerichtet.

Zu § 12 — Kosten

§ 12 bringt die für das Gesamtgebiet „Beförderung gefährlicher Güter“ notwendige Kostenregelung. Daß für die Erhebung von Kosten für die in Absatz 1 genannten Tätigkeiten der öffentlichen Verwaltung das Verwaltungskostengesetz Anwendung findet, ergibt sich bereits aus dessen § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, da das vorliegende Gesetz überwiegend von Bundesbehörden ausgeführt wird (§ 5 Abs. 1 dieses Gesetzes). Soweit jedoch die landeseigene Verwaltung zuständig ist (vgl. Begründung zu § 5 Abs. 2), war das Verwaltungskostengesetz gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 ausdrücklich für anwendbar zu erklären.

Die Festlegung der gebührenpflichtigen Tatbestände erfolgt im einzelnen durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr (Absatz 2). Inhalt, Zweck und Ausmaß dieser Gebührenermächtigung werden durch die Bezugnahme auf das Verwaltungskostengesetz bestimmt, das die nach dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 11. Oktober 1966 für eine Gebührenermächtigung erforderlichen gesetzgeberischen Regelungen enthält.

Absatz 3 gibt die Möglichkeit zur Kostenerhebung, wenn angesetzte Prüfungen oder Untersuchungen unter den angegebenen Umständen nicht durchgeführt oder festgesetzt werden konnten. Dadurch sollen die evtl. bereits entstandenen Verwaltungskosten abgedeckt werden können.

Aus Absatz 4 folgt, daß Kostenverordnungen nach Absatz 2 insoweit der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, als Kostengläubiger nicht der Bund ist (vgl. auch § 6 a Abs. 2 Satz 1 zweiter Halbsatz des Straßenverkehrsgesetzes).

Zu § 13 — Änderungen anderer Gesetze

Im Zuge der Schaffung einer einheitlichen Rechtsgrundlage für die Beförderung gefährlicher Güter durch dieses Gesetz ist die Änderung einer Reihe anderer Gesetze erforderlich. Auf dem Gebiet des Verkehrsrechts werden geändert die Gesetze über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt und der Binnenschifffahrt, das Straßenverkehrsgesetz, das Güterkraftverkehrsgesetz und das Luftverkehrsgesetz. Insbesondere betrifft die Änderung die Ermächtigung zum Erlaß von Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter, die für alle Verkehrszweige in präziserer und erweiterter Form nunmehr aus § 3 dieses Gesetzes zu entnehmen ist.

Zu Absatz 1

Nummer 1

Die Streichung betrifft die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach den Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Seefrachtgüter. Eine umfassende Regelung der Ausnahmegenehmigungen enthält nunmehr § 6.

Die Nummern 2, 3 und 5 berücksichtigen die aus der Streichung unter Nummer 1 folgenden redaktionellen Änderungen.

Nummer 4

Die Ermächtigung in § 9 des genannten Seeaufgabengesetzes zum Erlaß von Rechtsverordnungen über die Beförderung gefährlicher Seefrachtgüter wird im Hinblick auf die umfassende Ermächtigung in § 3 gestrichen.

§ 9 Abs. 5 des Seeaufgabengesetzes regelte die Anhörung und Zusammensetzung eines Fachausschusses, der vor dem Erlaß von Rechtsverordnungen über die Beförderung gefährlicher Seefrachtgüter zu hören war. Dieser Fachausschuß geht in dem nach § 4 anzuhörenden Sachverständigenrat auf.

Zu Absatz 2

Nummer 1

Die Ermächtigung in § 3 des genannten Binnenschiffahrtsgesetzes zum Erlaß von Rechtsverordnungen über die Beförderung gefährlicher Güter mit Wasserfahrzeugen wird aus den zu Absatz 1 Nr. 4 angeführten Gründen gestrichen.

Die Nummern 2 bis 4 betreffen redaktionelle Änderungen infolge der Streichung unter Nummer 1.

Nummer 5

Die gestrichene Vorschrift beinhaltet eine Gebührenregelung im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter mit Wasserfahrzeugen, die durch die allgemeine Kostenregelung in § 12 ersetzt wird.

Zu Absatz 3

Nummer 1

Die bisherige Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. h und Nummer 5 des Straßenverkehrsgesetzes zum Erlaß von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen und zum Schutz der Gewässer und Heilquellen im Zusammenhang mit der Beförderung wassergefährdender Stoffe wird gestrichen (s. Begründung zu Absatz 1 Nr. 4 und Absatz 2 Nr. 1).

Nummer 2

Die Vorschrift ermöglicht die Einbeziehung von Ordnungswidrigkeiten nach § 10 des Gesetzes, soweit sie im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße begangen wurden, in die Pflicht zur Eintragung in das Verkehrszentralregister. Die Nummern 3 und 4 bestimmen, daß die unter Nummer 2 erwähnten Eintragungen in das Verkehrszentralregister nur für Zwecke der Verfolgung einer Ordnungswidrigkeit nach diesem Gesetz oder für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes verwertet werden dürfen.

Zu Absatz 4

Die Nummern 1 und 2 betreffen redaktionelle Änderungen auf Grund der Nummer 3.

Nummer 3

§ 54 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes wird dahin gehend ergänzt, daß der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr Überwachungsbefugnisse auch hinsichtlich der Einhaltung der Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße übertragen werden.

Zu Absatz 5

Die Genehmigungspflicht nach § 27 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes für die Mitführung von gefährlichen Gütern in Luftfahrzeugen (Nummer 1) und die Ermächtigung nach § 32 Abs. 1 Nr. 7 des Luft-

verkehrsgesetzes, Rechtsverordnungen über die Abgrenzung des Begriffs „gefährliche Güter“ und das Mitführen gefährlicher Güter an Bord von Luftfahrzeugen zu erlassen (Nummer 2), sollen entfallen, sobald eine diese Materien regelnde Rechtsverordnung über die Beförderung gefährlicher Güter in Luftfahrzeugen auf Grund des vorliegenden Gesetzes in Kraft getreten ist (vgl. § 15 Satz 2 und Begründung hierzu).

Z u A b s a t z 6

Nummer 1

Gemäß dem Anliegen des Gesetzes, Rechtsvorschriften zum Schutz gegen die von der Beförderung gefährlicher Güter ausgehenden Gefahren künftig ausschließlich im Verkehrsrecht zusammenzufassen, werden aus der Ermächtigungsvorschrift des § 12 des Atomgesetzes diejenigen Vorschriften herausgelöst, die sich auf Schutzmaßnahmen gegen die bei der Beförderung von Kernbrennstoffen und sonstigen radioaktiven Stoffen entstehenden Gefahren im Sinne von § 1 Nr. 2 des Atomgesetzes beziehen. Diese, die Transportsicherheit betreffenden Schutzvorschriften, werden künftig auf Grund des § 3 des Gesetzes erlassen werden. Entsprechendes gilt für die in § 12 Abs. 1 Nr. 6 des Atomgesetzes verankerte Pflicht zur Meldung von Unfällen und sonstigen Schadensfällen bei der Beförderung von Kernbrennstoffen und sonstigen radioaktiven Stoffen.

Nummer 2

erweitert die Gebührenpflicht auf Genehmigungen zur Ausführung von Rechtsverordnungen, die auf Grund der §§ 10 bis 12 des Atomgesetzes erlassen sind. Nicht erfaßt werden hierbei Genehmigungen zur Ausführung von Beförderungsvorschriften, für deren gebührenrechtliche Behandlung § 12 des Gesetzes maßgeblich ist.

Nummer 3

Die Ergänzung des § 23 Satz 1 des Atomgesetzes stellt sicher, daß die Beförderung von radioaktiven Großquellen im Sinne der angeführten Definition wie bisher atomrechtlich genehmigungspflichtig bleibt und für die Erteilung einer solchen Genehmigung die Physikalisch-Technische Bundesanstalt zuständig ist.

Z u A b s a t z 7

Da zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Sprengstoffgesetzes vom 25. August 1969 noch keine umfassenden Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße oder mit Binnenschiffen bestanden haben, wurde in § 37 Abs. 3 des Sprengstoffgesetzes eine Übergangsregelung für die Zulassung explosionsgefährlicher Stoffe zur Beförderung auf der Straße oder mit Binnenschiffen geschaffen.

Inzwischen wurde die gemeinsam von den Rheinuferstaaten beschlossene Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) durch die Einführungsverordnung vom 23. November 1971 (BGBl I S. 1851) auf der deutschen Rhein-Strecke in Kraft gesetzt und auf die übrigen Bundeswasserstraßen ausgedehnt. Am 1. Juli 1973 ist die an das ADR angelehnte Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vom 10. Mai 1973 in Kraft getreten (BGBl I S. 449), so daß nunmehr bereits vor dem Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes auch für innerstaatliche Beförderungen gefährlicher Güter auf der Straße umfassende Vorschriften gelten.

Damit ist der Grund für die Übergangsregelung des § 37 Abs. 3 des Sprengstoffgesetzes entfallen. Diese Vorschrift kann daher aufgehoben werden.

Z u A b s a t z 8

Die Vorschrift eröffnet die Möglichkeit, die in Artikel 4 des Zustimmungsgesetzes zum ADR für die Ausführung dieses Übereinkommens festgelegten Zuständigkeiten durch Rechtsverordnung nach § 5 Abs. 3 des Gesetzes anderweitig zu bestimmen, wenn dies auf Grund der bei der Ausführung des ADR gemachten Erfahrungen notwendig werden sollte.

Z u § 14 — Berlin-Klausel

Die Bestimmung enthält die übliche Berlin-Klausel.

Z u § 15 — Inkrafttreten

Das Gesetz soll am Tage nach seiner Verkündung in Kraft treten. Das aufgeschobene Inkrafttreten des § 13 Abs. 5 beruht darauf, daß mit der Einbeziehung der Beförderung gefährlicher Güter in Luftfahrzeugen in das Gesetz — im Interesse der Einheitlichkeit — eine Änderung des bisher für die Luftfahrt geltenden Systems verbunden ist. An die Stelle einer generellen Erlaubnispflicht mit möglichen Bedingungen und Auflagen (§ 27 Abs. 1 und 3 LuftVG) tritt nunmehr die erlaubnisfreie Beförderung gefährlicher Güter in Luftfahrzeugen, wenn eine allgemeine Zulassung bestimmter Güter hierzu erfolgt ist und bestimmte Sicherheitsvorschriften beachtet werden. Da entsprechende, nur hinsichtlich der Ermächtigung auf dieses Gesetz umzustellende Rechtsverordnungen im Bereich der Luftfahrt nicht wie bei den übrigen Verkehrsmitteln vorhanden sind, ist es notwendig, das Inkrafttreten der Änderung des Luftverkehrsgesetzes bis zum Erlass einer dem neuen System entsprechenden Rechtsverordnung aufzuschieben. Damit gilt das nach § 27 Abs. 1 und 3 LuftVG, §§ 76 bis 78 LuftVZO bisher geübte, an sich bewährte Verfahren bis auf weiteres fort.

Durch das neue Verfahren nach diesem Gesetz wird der Verwaltungsaufwand geringer.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. § 1

- a) In Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 sind die Worte „verwendet oder gelagert“ durch die Worte „bearbeitet, verarbeitet, gelagert, verwendet oder vernichtet“ zu ersetzen.

Begründung

Im geltenden Recht umfaßt der Begriff „Herstellen, Verwenden oder Lagern“ nicht die Bearbeitung, die Verarbeitung und die Vernichtung. Auf § 2 Abs. 3 Sprengstoffgesetz, § 1 Abs. 5 der Arbeitsstoffverordnung und § 1 Abs. 1 Nr. 1 der Ersten Strahlenschutzverordnung wird verwiesen. Da es sachlich geboten ist, auch die Beförderung innerhalb von Betrieben vom Geltungsbereich des Gesetzes auszunehmen, in denen gefährliche Güter bearbeitet, verarbeitet oder vernichtet werden, ist eine Klarstellung geboten.

- b) In Absatz 1 Satz 2 ist in Nummer 3 der Punkt durch ein Komma zu ersetzen und folgende Nummer 4 anzufügen:

„4. mit Bergbahnen.“

Begründung

Der vorliegende Gesetzentwurf hat nach seiner Gesamtkonzeption nur eine verkehrsrechtliche Regelung auf der Grundlage des Artikels 74 Nr. 21 bis 23 GG zum Gegenstand.

Nach Artikel 74 Nr. 23 GG erstreckt sich die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes nicht auf Bergbahnen. Eine entsprechende Klarstellung ist erforderlich, weil auch mit Bergbahnen gefährliche Güter befördert werden können.

- c) Absatz 2 Nr. 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. Rechtsvorschriften über gefährliche Güter, die weitere Anforderungen enthalten.“

Begründung

Die Abgrenzung der Vorschriften, die von dem Gesetzentwurf berührt bzw. nicht berührt werden, kann nicht danach vorgenommen werden, ob diese Vorschriften aus Gründen der Sicherheit erlassen wurden. Gründe der Sicherheit, so wie sie § 2 Abs. 1 des Entwurfes versteht, liegen auch vielen Umweltschutzgesetzen, z. B. Vorschriften über den Abfalltransport (§§ 11 und 12 des Abfallbeseitigungsgesetzes) zugrunde. Um möglichen Unklarheiten vorzubeugen, soll-

ten daher alle die Vorschriften aufrecht erhalten werden, die in § 13 nicht im Zuge der vom Gesetzentwurf angestrebten Vereinheitlichung aufgehoben werden.

2. § 2

In Absatz 1 sind die Worte „Gefahren für die Allgemeinheit, die öffentliche Sicherheit und Ordnung“ durch die Worte „Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit“ zu ersetzen.

Begründung

Die Regierungsvorlage ist nicht folgerichtig, weil Gefahren für die Allgemeinheit, wichtige Gemeingüter, Leben und Gesundheit von Menschen, für Tiere und andere Sachen stets Gefahren für die öffentliche Sicherheit darstellen. Die im Gesetzentwurf neben den Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung aufgeführten Gefahren sollten daher nur beispielhaft erwähnt werden. Außerdem muß sichergestellt werden, daß die Gefahren für die öffentliche Sicherheit und die öffentliche Ordnung nicht kumulativ sondern nur alternativ vorliegen müssen. Die vorgeschlagene Fassung trägt dem Rechnung.

3. § 3

- a) In Absatz 1 ist das Wort „Belästigungen“ durch die Worte „erhebliche Nachteile“ zu ersetzen; ersatzweise sind die Worte „erhebliche Belästigungen“ zu verwenden.

Begründung

Es empfiehlt sich, die gleichen Begriffe zu verwenden, die bereits in anderen Vorschriften, z. B. Immissionsschutzgesetz, Baulärmgesetz, Bauordnungen, verwendet werden.

- b) In Absatz 1 sind die Sätze 2 und 3 zu streichen.

Begründung

Der für die Ausschaltung des Bundesrates beim Erlass der genannten Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften von der Bundesregierung angegebene Grund, wonach dies dem bisherigen Rechtszustand entspreche, ist nicht überzeugend. Nachdem auf wichtigen Gebieten durch Verfassungsänderung Bundeskompetenzen begründet worden sind, entspricht die Mitwirkung des Bundesrates beim Erlass von Rechts-

verordnungen mit erheblicher Bedeutung für die Länder dem Gedanken des kooperativen Föderalismus. Im übrigen liegt das Schwergewicht der Verantwortlichkeit bei der Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter bei den Ländern.

- c) In Absatz 3 sind nach dem Wort „Rechtsverordnung“ die Worte „mit Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.

B e g r ü n d u n g
Klarstellung.

- d) Absatz 4 ist eingangs wie folgt zu fassen:

„(4) Soweit Sicherheitsgründe und die Eigenart des Verkehrsmittels es zulassen . . .“

B e g r ü n d u n g

Eine einheitliche Regelung des Transports gefährlicher Güter für alle Verkehrsmittel ist nur möglich, wenn weder Gründe der Sicherheit noch die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsmittel entgegenstehen.

- e) Absatz 5 ist wie folgt zu fassen:

„(5) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 1 sind Ausnahmen für die Streitkräfte, den Bundesgrenzschutz und die Polizeien und Kampfmittelräumdienste der Länder zuzulassen, soweit dies Gründe der Verteidigung oder polizeiliche Aufgaben erfordern.“

B e g r ü n d u n g

Auch für die Polizeien der Länder besteht ein ähnliches Bedürfnis wie für den Bundesgrenzschutz. Sachliche Gründe für eine unterschiedliche Behandlung sind nicht ersichtlich.

In § 11 Abs. 5 der GefahrgutVStr ist eine entsprechende Regelung enthalten. Auch für die Erweiterung auf die Kampfmittelräumdienste besteht ein dringendes Bedürfnis.

4. § 4

In Absatz 1 ist folgender Satz anzufügen:

„Soweit auf Grund von Rechtsvorschriften im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 1 technische Ausschüsse zur Beratung der Bundesregierung eingesetzt sind, sollen auch diese angehört werden.“

B e g r ü n d u n g

Der Gesetzentwurf berührt zwar nicht Rechtsvorschriften über gefährliche Güter, die aus anderen Gründen, als aus solchen der Sicherheit im Zusammenhang mit der Beförderung erlassen sind, wie z. B. die auf Grund von § 24 der Gewerbeordnung erlassenen Verordnungen über brennbare Flüssigkeiten und ortsbeweg-

liche Druckgasbehälter. Zwischen beiden Rechtsgebieten besteht jedoch ein Sachzusammenhang, da die Beförderungsbehältnisse vielfach auch Arbeits- und Verbrauchszwecken dienen.

Damit für diese Beförderungsbehältnisse einheitliche Anforderungen festgelegt werden, ist die Beteiligung der ohnehin zur Beratung der Bundesregierung eingesetzten technischen Ausschüsse, wie z. B. des Deutschen Ausschusses für brennbare Flüssigkeiten oder des Deutschen Druckgasausschusses, geboten. Im übrigen sollte der Sachverstand dieser Ausschüsse nicht ungenutzt bleiben.

5. § 5

- a) Absatz 1

aa) Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, wie sicherzustellen ist, daß die Vorschriften dieses Gesetzes bzw. der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen, auch soweit sie die Binnenschifffahrt betreffen, in Berlin angewendet werden können.

- bb) In Absatz 1 ist der Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Unberührt bleiben die Zuständigkeiten für die Hafenaufsicht (Hafenpolizei) in den nicht vom Bund betriebenen Stromhäfen an Bundeswasserstraßen.“

B e g r ü n d u n g

Stromhäfen an Bundeswasserstraßen werden von Ländern, von Gemeinden aber auch von privaten Hafenbetriebsgesellschaften verwaltet.

Da ohnehin eine Übereinstimmung mit § 45 Abs. 4 Bundeswasserstraßengesetz beabsichtigt ist, sollte im Interesse der Klarstellung auch dem Wortlaut dieser Vorschrift gefolgt werden.

- b) Absatz 2 ist wie folgt zu fassen:

„(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die für die Ausführung dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften zuständigen Behörden und Stellen zu bestimmen, soweit es sich um den Bereich der bundeseigenen Verwaltung handelt.“

B e g r ü n d u n g

Es begegnet erheblichen verfassungspolitischen Bedenken, die Bestimmung der zuständigen Landesbehörden für den gesamten Vollzug des Gesetzes einer Rechtsverordnung der Bundesregierung zu überlassen, weil der Bund hierdurch tief in das Organisationsgefüge der Länder eingreifen kann.

Vor allem muß bei der Zuständigkeitsregelung der unterschiedliche Verwaltungsaufbau der Länder berücksichtigt werden. Diesen Gesichtspunkt können aber die Länder aus ihrer Sicht selbst am besten beurteilen.

Die Streichung des Satzes 2 in § 5 Abs. 2 ist aus verfassungsrechtlichen Gründen geboten. Abgesehen davon, daß die hier vorgesehene Ermächtigungsnorm nicht den Anforderungen des Artikels 80 Abs. 1 Satz 2 GG genügt, könnte die Bundesregierung sowohl u. a. oberste Bundesbehörden als auch Bundesoberbehörden im Sinne des Artikels 87 Abs. 3 Satz 1 GG für zuständig erklären. Die Begründung von Zuständigkeiten oberster Bundesbehörden im Bereich der landeseigenen Verwaltung ist nur durch Gesetz und nur unter den Voraussetzungen der Zulässigkeit eines überregionalen Verwaltungsaktes möglich. Soweit Bundesoberbehörden für zuständig erklärt werden sollen, müßte in der Ermächtigungsnorm zumindest die entsprechende Bundesoberbehörde genannt werden.

- c) In Absatz 4 sind nach dem Wort „Rechtsverordnung“ die Worte „mit Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.

B e g r ü n d u n g
Klarstellung.

6. § 6

- a) Die Absätze 1 bis 3 sind zu streichen.

B e g r ü n d u n g

Die in § 6 vorgesehene Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr zur Zulassung von Ausnahmen ist verfassungsrechtlich nur haltbar, wenn und soweit die Voraussetzungen für einen sogenannten überregionalen Verwaltungsakt vorliegen, d. h. wenn die „vollständige Ausführung durch Landesverwaltung nicht erreicht werden kann“ (BVerfGE Band 11 Seite 17). Ob diese Voraussetzungen vorliegen, kann nicht allgemein, sondern nur nach Prüfung der einzelnen Verwaltungshandlung entschieden werden. Das ist aber erst möglich, wenn von der Ermächtigung in § 3 Gebrauch gemacht worden ist. In diesen Verordnungen sollte auch ggf. differenziert die Zuständigkeit zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen geregelt werden. Auf § 11 Abs. 4 der GefahrgutVStr. (Bundesgesetzbl. I 1973 S. 449) wird verwiesen.

- b) In Absatz 4 sind die Worte „ohne Zustimmung“ durch die Worte „mit Zustimmung“ zu ersetzen.

B e g r ü n d u n g

Den Rechtsverordnungen, in denen allgemeine Ausnahmen zugelassen werden,

kommt dieselbe Bedeutung zu wie den Rechtsverordnungen, von denen Ausnahmen gewährt werden. Die in § 3 Abs. 1 vorgesehene Zustimmung des Bundesrates muß daher auch in § 6 Abs. 4 festgelegt werden, zumal sich der sachliche Geltungsbereich der beiden Ermächtigungsnormen nicht unterscheidet.

7. § 7

In Absatz 3 ist das Wort „Einzelanordnungen“ durch das Wort „Anordnungen“ zu ersetzen.

B e g r ü n d u n g

Die Änderung dient der Klarstellung, daß unter diese Vorschrift sowohl die Einzelanordnungen als auch die allgemeinen Anordnungen durch Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr nach Absatz 1 fallen.

8. § 9

- a) In Absatz 2 ist Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Die von der zuständigen Behörde mit der Überwachung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke, Betriebsanlagen, Geschäftsräume, Fahrzeuge und zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, auch die Wohnräume des Auskunftspflichtigen zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die geschäftlichen Unterlagen des Auskunftspflichtigen einzusehen.“

B e g r ü n d u n g

Die Regierungsvorlage ist nicht folgerichtig, weil Gefahren für die Allgemeinheit, wichtige Gemeingüter, Leben und Gesundheit von Menschen, für Tiere und andere Sachen stets Gefahren für die öffentliche Sicherheit darstellen. Die im Gesetzentwurf neben den Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung aufgeführten Gefahren sollten daher nur beispielhaft erwähnt werden. Außerdem muß sichergestellt werden, daß die Gefahren für die öffentliche Sicherheit und die öffentliche Ordnung nicht kumulativ, sondern nur alternativ vorliegen müssen. Die vorgeschlagene Fassung trägt dem Rechnung.

Im übrigen notwendige Anpassung an den Wortlaut des Artikels 13 Abs. 3 GG.

Es soll der nicht beabsichtigte Eindruck vermieden werden, als solle durch einfaches Gesetz eine bindende Auslegung eines Begriffs des Grundgesetzes vorgenommen werden.

- b) Nach Absatz 3 ist folgender Absatz 3 a einzufügen:

„(3 a) Der zur Erteilung der 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 strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.“

Begründung

Es entspricht rechtsstaatlichen Anforderungen und der ständigen Staatspraxis, dem Auskunftspflichtigen ein entsprechendes Auskunftsverweigerungsrecht einzuräumen.

9. § 10

In Absatz 5 ist das Wort „Inland“ durch die Worte „Geltungsbereich des Gesetzes“ zu ersetzen.

Begründung

Übliche Fassung im Hinblick auf die Anwendung des Gesetzes im Land Berlin.

10. § 13

- a) In Absatz 6 Nummer 1 ist der in § 12 Abs. 1 Nr. 1 und 6 des Atomgesetzes anzufügende Satz nach dem Wort „Zwecke“ durch die Worte „und um Regelungen über die Deckungsvorsorge“ zu ergänzen.

Begründung

Verordnungen über die Beförderung radioaktiver Stoffe, soweit sie Zwecke im Sinne des § 1 Nr. 2 des Atomgesetzes verfolgen, sollen nach dem Gesetzentwurf nicht mehr aufgrund des Atomgesetzes erlassen werden können. Hierzu zählen auch Vorschriften, die die Vorsorge gegen gesetzliche Schadensersatzverpflichtungen (Deckungsvorsorge) sicherstellen wollen. Diese Materie sollte jedoch nach wie vor im Rahmen der Verordnungen aufgrund des Atomgesetzes geregelt werden, weil der Gesetzentwurf nach seiner Zielsetzung keine Grundlage für entsprechende Regelungen bietet.

- b) Die Nummern 2 und 3 sind zu streichen.

Begründung

Nummer 2 dehnt bundesrechtliche Gebührenregelungen auf weitere Verwaltungshandlungen im Vollzug atomrechtlicher Vorschriften aus, ohne daß irgendein Zusammenhang mit den Zielsetzungen des Gesetzentwurfes erkennbar wäre und ohne daß hierfür eine einleuchtende Begründung gegeben würde. Die Änderung berücksichtigt auch nicht § 21 Abs. 6 Atomgesetz, der dieselbe Frage abweichend regelt.

Bei Nummer 3 handelt es sich um die Übertragung bisher landesrechtlicher Verwaltungszuständigkeiten auf die Physikalisch-Technische Bundesanstalt. Auch bei dieser Zuständigkeitsübertragung ist weder ein Zusammenhang mit den Zielen des Gesetzentwurfes noch eine Begründung erkennbar.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates**Zu 1. a)** (§ 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu 1. b) (§ 1 Abs. 1 Satz 2 neue Nummer 4)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu 1. c) (§ 1 Abs. 2 Nr. 1)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Wortlaut würde den Sinn dieser Vorschrift verändern. Die Fassung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung will klarstellen, daß solche Vorschriften unberührt bleiben, die sich mit gefährlichen Gütern aus anderen Gründen befassen als der Gewährleistung der Sicherheit beim eigentlichen Transportvorgang. Hierfür führt die Begründung zum Gesetzentwurf entsprechende Beispiele an.

Der Änderungsvorschlag des Bundesrates würde nicht nur einem Hauptziel des Gesetzentwurfs entgegenwirken, nämlich der Schaffung einer Basis für ein in sich geschlossenes, vollständiges und einheitliches Vorschriftenwerk für die Beförderung gefährlicher Güter. Er berücksichtigt auch nicht, daß der vorliegende Gesetzentwurf in erster Linie ein Basisgesetz ist, das der Ausfüllung durch die in § 3 vorgesehenen Rechtsverordnungen bedarf. Er enthält demgemäß auch noch keine „Anforderungen“ im einzelnen, mit denen andere Rechtsvorschriften im Sinne des Bundesratsvorschlags verglichen werden können. Dieser Vorschlag ist daher nicht praktikabel. Abgesehen davon ist der Hinweis des Bundesrates nicht richtig, daß „Gründe der Sicherheit“ im Zusammenhang mit der Beförderung auch vielen Umweltschutzgesetzen zugrunde liegen. Die vom Bundesrat zitierten §§ 11 und 12 des Abfallbeseitigungsgesetzes lassen dies jedenfalls nicht erkennen. Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß durch § 1 Abs. 2 Nr. 1 keineswegs automatisch die in anderen Gesetzen und Verordnungen enthaltenen Sicherheitsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter aufgehoben werden. Die Frage des Verhältnisses der Transportvorschriften zu anderen Regelungen stellt sich vielmehr erst dann, wenn auf Grund des neuen Gesetzes (§ 3) einheitliche Sicherheitsvorschriften erlassen werden, und ist dann von Fall zu Fall zu prüfen. Die vom Bundesrat befürchteten Unklarheiten können also nicht auftreten.

Dies gilt insbesondere auch für die auf Grund des § 24 der Gewerbeordnung erlassenen Vorschriften. § 24 der Gewerbeordnung selbst bleibt, wovon auch der Bundesrat ausgeht, wie seine Stellungnahme zu § 4 zeigt, von dem Gesetzentwurf unberührt. Bezüglich der auf Grund der Ermächtigungen

des § 24 der Gewerbeordnung erlassenen Vorschriften wird wegen der meist gegebenen Verzahnung der Vorgänge Transport einerseits und Umgang in den Gewerbebetrieben andererseits beim Erlaß neuer Vorschriften für eine sinnvolle Abstimmung der beiden Bereiche gesorgt werden.

(vgl. hierzu auch die Gegenäußerung zu 4.)

Zu 2. (§ 2 Abs. 1)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu 3. a) (§ 3 Abs. 1)

Dem Vorschlag des Bundesrates, anstelle des Wortes „Belästigungen“ die Worte „erhebliche Belästigungen“ zu verwenden, wird zugestimmt.

Zu 3. b) (§ 3 Abs. 1 Sätze 2 und 3)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Die Mitwirkung des Bundesrates bei denjenigen Verordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Wasserstraßen, die auch für die Länder von erheblicher Bedeutung sind, ergibt sich bereits aus § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3, 5 bis 7 und 10 bis 13 des Gesetzentwurfs. Die Ausnahmen vom Zustimmungserfordernis in § 3 Abs. 1 Satz 2 und 3 betreffen lediglich den Erlaß schiffahrtspolizeilicher und die Schiffssicherheit betreffender Vorschriften, für die schon nach dem geltenden Recht (vgl. die Begründung des Gesetzentwurfs) die Zustimmung des Bundesrates nicht erforderlich ist. Ein Bedürfnis für eine Änderung dieser Gesetzeslage besteht nicht, zumal die Ermächtigungen nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, 8 und 9 präventive Maßnahmen betreffen, die hinsichtlich der Wasserfahrzeuge in den Verantwortungsbereich des Bundes fallen.

Die Interessen der Länder sind dadurch ausreichend gewahrt, daß vor dem Erlaß der in § 3 Abs. 1 Sätze 2 und 3 des Gesetzentwurfs genannten Rechtsverordnungen oder allgemeinen Verwaltungsvorschriften das Benehmen mit den beteiligten Ländern herzustellen ist.

Im übrigen regt die Bundesregierung an, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob es zweckmäßig ist, die auf Grund des Gesetzes erlassenden Vorschriften — die ganz überwiegend technische Sachverhalte regeln — der Zustimmung des Bundesrates zu unterwerfen. Die Erfahrungen, insbesondere der jüngsten Zeit, haben die schon früher gehegte Befürchtung bestätigt, daß durch die Zustimmungsbedürftigkeit technischer Vorschriften die notwendige schnelle Anpassung an die Entwick-

lung in der Industrie und an die Verkehrspraxis in Frage gestellt wird. Es ist beabsichtigt, in Kürze Besprechungen mit den Ländern aufzunehmen, um diese Frage noch einmal gemeinsam zu prüfen.

Zu 3. c) (§ 3 Abs. 3)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Dieser Vorschlag und die dazu gegebene Begründung zeigen, daß der Gesetzentwurf in dem hier in Rede stehenden Punkt mißverstanden werden kann. Zur Klarstellung scheint es deshalb geboten, in § 3 Abs. 3 nach dem Wort „Rechtsverordnung“ die Worte „ohne Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.

Durch die in § 3 Abs. 3 des Gesetzentwurfs vorgesehene Rechtsverordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen auf den Bundesminister für Verkehr werden nämlich Belange der Länder oder des Bundesrates nicht berührt, da auch die vom Bundesminister für Verkehr zu erlassenden Rechtsverordnungen der Zustimmung des Bundesrates bedürfen. Vergleichbare gesetzliche Regelungen über die Übertragung von Verordnungs-ermächtigungen sehen hierfür ebenfalls nicht die Zustimmung des Bundesrates vor (vgl. § 24 Absatz 5 und 6 der Gewerbeordnung und § 3 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes).

Zu 3. d) (§ 3 Abs. 4)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu 3. e) (§ 3 Abs. 5)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß der Nachsatz in § 3 Abs. 5 folgende Fassung erhält:

„soweit dies Gründe der Verteidigung, polizeiliche Aufgaben oder die Aufgaben der Kampfmittelräumung erfordern.“

Die Aufgaben der Kampfmittelbeseitigung sollten unter den Gründen für die Zulassung von Ausnahmen ausdrücklich aufgeführt werden, weil es sich hierbei nicht ausschließlich um polizeiliche Aufgaben handelt.

Zu 4. (§ 4 Abs. 1 neuer Satz 2)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Der vom Bundesrat zur Ergänzung des § 4 Abs. 1 vorgeschlagene Satz 2 läßt offen, welcher der zahlreichen in Frage kommenden Ausschüsse angehört werden soll. Von der Abgrenzungsvorschrift des § 1 Abs. 2 Nr. 1 wird eine Vielzahl von Rechtsvorschriften erfaßt, nach denen weitere Ausschüsse als die nur in der Begründung des Bundesrates genannten angehört werden müßten. Ein so ausgeweitetes Anhörungsverfahren würde den Erlaß von Rechtsverordnungen auf dem Gebiet der Beförderung gefähr-

licher Güter zu Lasten der Sicherheit ungebührlich verzögern.

Dagegen besteht schon immer das Problem der Zusammenarbeit der anschlägigen Ausschüsse. Was die Abstimmung von Verkehrs- und Gewerbebereich auf dem Gebiet der gefährlichen Güter (Transport einerseits und Umgang in den Betrieben andererseits) und damit die Zusammenarbeit der jeweiligen Ausschüsse betrifft, wird diese nach Übereinkunft der Bundesminister für Verkehr und für Arbeit und Sozialordnung durch eine nähere Absprache der beiden Ministerien in Zukunft sichergestellt werden. Die Länder werden hiervon unterrichtet werden.

Zu 5. a) (§ 5 Abs. 1)

zu aa): Der Vorschlag wird geprüft.

zu bb): (§ 5 Abs. 1 Satz 2):

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu 5. b) (§ 5 Abs. 2)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Die vom Bundesrat gegen § 5 Abs. 2 Satz 1 vorgebrachten verfassungspolitischen Bedenken sind nicht begründet. Eine evtl. Bestimmung von Landesbehörden als zuständig für die Ausführung des Gesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen soll nach der Fassung des Regierungsentwurfs durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates erfolgen. Die Mitwirkung der Länder und die gebührende Berücksichtigung ihrer Interessen sind mithin gesetzlich gewährleistet.

Hinsichtlich des § 5 Abs. 2 Satz 2 behält sich die Bundesregierung vor, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob und ggf. in welcher Form den vom Bundesrat geäußerten Bedenken Rechnung getragen werden kann. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Fassung kann auch insoweit nicht zugestimmt werden, als sie bei der Bestimmung der für den Bereich der bundeseigenen Verwaltung zuständigen Behörden die Zustimmung des Bundesrates vorsieht.

Zu 5. c) (§ 5 Abs. 4)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Zur Begründung wird auf die Gegenäußerung zu 3. c) (§ 3 Abs. 3) verwiesen. Aus den dort genannten Gründen erscheint es auch hier geboten, nach dem Wort „Rechtsverordnung“ die Worte „ohne Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.

Zu 6. a) (§ 6 Abs. 1 bis 3)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Entgegen der Auffassung des Bundesrates sind bei der Zulassung von Ausnahmen von den Vorschriften

über die Beförderung gefährlicher Güter die Voraussetzungen der Zulässigkeit eines überregionalen Verwaltungsaktes grundsätzlich gegeben. Ausnahmegenehmigungen bestehen überwiegend in der Zulassung neuer, bisher nicht bekannter Stoffe und Verpackung sowie in der Zulassung von Abweichungen von Verpackungs- und sonstigen Beförderungsvorschriften. Die Zulassung solcher Ausnahmen wirkt sich infolge ihrer Bedeutung für die Beförderung gefährlicher Güter in aller Regel überregional, d. h. über den Bereich eines Bundeslandes hinaus aus. Sie erfordert deswegen sowie aus Gründen der Sicherheit, der rechtlichen und wirtschaftlichen Gleichbehandlung und auch im Hinblick auf die künftig für alle Verkehrsmittel gleichzeitig beantragten Ausnahmegenehmigungen stets eine einheitliche Entscheidung. Eine solche Entscheidung verlangt eine umfassende und eingehende Kenntnis der den Beförderungsvorschriften zugrunde liegenden wissenschaftlich-technischen Zusammenhänge und darüber hinaus auch der maßgeblichen internationalen Entwicklung auf diesem Gebiet. Beides kann nur bei den nach § 4 des Gesetzentwurfs vor dem Erlaß der Vorschriften anzuhörenden Sachverständigen vorausgesetzt werden, die der Bundesminister für Verkehr auch vor der Zulassung von Ausnahmegenehmigungen anzuhören haben wird.

Wegen der auf dem Gebiet der Beförderung gefährlicher Güter ständig fortschreitenden technischen Entwicklung und der damit zusammenhängenden vielfältigen Aufgaben der Verwaltungsbehörden könnte die erforderliche einheitliche Verwaltungspraxis beim landeseigenen Vollzug des Gesetzes, also insbesondere auf dem Gebiet des Straßenverkehrs auch durch den Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften der Bundesregierung nicht sicher gestellt werden. Daraus folgt, daß der Zweck des Gesetzes in den vorgenannten Fällen durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann. Ergänzend wird hierzu auf die Begründung des Gesetzentwurfs und die darin zitierte Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes Bezug genommen.

Die Zulassung von Ausnahmen von den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter kann aus den dargelegten Gründen nur zentral gehandhabt werden und wird deshalb auf den Bundesminister für Verkehr übertragen. Die bisherige Praxis hat auch wiederholt gezeigt, daß eine differenzierte Lösung, wie sie der Bundesrat vorschlägt, zu Schwierigkeiten führt. Diese sollen durch die Fassung des Regierungsentwurfs von vornherein vermieden werden.

Für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, deren Auswirkungen örtlich beschränkt sind (z. B. auf die Beförderung gefährlicher Güter mit hafeneigenen Wasserfahrzeugen innerhalb der Häfen), sieht der Gesetzentwurf in § 6 Abs. 3 eine Delegationsmöglichkeit vor.

Zu 6. b) (§ 6 Abs. 4)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Die durch Rechtsverordnung zu erlassenden allgemeinen Ausnahmen von den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen ermöglichen Erleichterungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die nach dem neuesten Stand der Sicherheitstechnik vertretbar erscheinen. Solche Ausnahmeregelungen dienen somit dem technischen Fortschritt und führen in der Regel nach einer gewissen Erprobungszeit zu einer Änderung der einschlägigen Rechtsverordnungen. Erst zu diesem späteren Zeitpunkt, in dem endgültig über die Zulassung einer allgemeinen Ausnahme entschieden wird, ist die Zustimmung des Bundesrates zu der dann zu erlassenden Rechtsverordnung erforderlich.

Zu 7. (§ 7 Abs. 3)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Entgegen der Auffassung des Bundesrates ist eine mit dem Änderungsvorschlag bezweckte Klarstellung nicht geboten. Der Regierungsentwurf hat die in § 7 Abs. 3 vorgesehene einjährige Befristung bewußt auf die auf Grund von § 7 Abs. 1 und 2 getroffenen Einzelanordnungen beschränkt. Hierfür ist der Anomaliecharakter dieser Anordnungen maßgebend. Dieser Gesichtspunkt kann für allgemeine Anordnungen nicht gelten, weil diese über den Einzelfall hinaus allgemeine Bedeutung haben und deshalb in der Form von Rechtsverordnungen getroffen werden.

Zu 8. a) (§ 9 Abs. 2 Satz 2)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß in der Neufassung des § 9 Abs. 2 Satz 2 nach den Worten „insbesondere für die Allgemeinheit,“ die Worte „für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und andere Sachen“ eingefügt werden. Die Benennung der vorgenannten Schutzgüter ist deshalb erforderlich, weil von der Beförderung gefährlicher Güter auch für diese Schutzgüter dringende Gefahren ausgehen können (vgl. § 2 Abs. 1 des Gesetzentwurfs), zu deren Verhütung es geboten ist, den Überwachungsbehörden das Recht zum Betreten der Wohnräume des Auskunftspflichtigen und zur Vornahme der im Entwurf genannten Maßnahmen einzuräumen.

Zu 8. b) (§ 9 neuer Absatz 3 a)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu 9. (§ 10 Abs. 5)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu 10. a) (§ 13 Abs. 6 Nr. 1)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu 10. b) (§ 13 Abs. 6 Nr. 2 und 3)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Die Zielsetzung des Gesetzes, die Rechtsgrundlagen für Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter zu vereinheitlichen und zu verbessern, umfaßt neben den materiellen Sicherheitsvorschriften auch den Vollzug (vgl. die §§ 5 bis 9 des Gesetzes). Die Genehmigung für die Beförderung radioaktiver Stoffe, die eine Großquelle bilden, obliegt nach den bestehenden verkehrsrechtlichen Vorschriften für den nationalen und internationalen Schienen-, Binnenschiffs- und Seeverkehr sowie für den internationalen Straßenverkehr mit gefährlichen Gütern bereits der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (vgl. Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr / Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung Rn 455 Abs. 8 Buchstabe a und 456 Abs. 12 jeweils in Verbindung mit Vorbemerkung 8 Buchstabe b zur Klasse IV b der Anlage C zur EVO; ferner Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und über die Ausdehnung dieser Verordnung auf die übrigen Bundeswasserstraßen vom 29. Dezember 1972 — Bundesgesetzbl. 1973 I Seite 9 —, § 1 Nr. 1 Buchstabe a; Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 — Bundesgesetzbl. II S. 9 —, zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. Dezember 1973 — Bundesgesetzbl. 1974 I S. 93 — Anlage 1 Klasse IV b Nr. 7.1.2 Bemerkung 2; Artikel 4 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes zum Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße — ADR — vom 18. August 1969 — Bundesgesetzbl. II S. 1489). Die einheitliche Ausübung des Genehmigungsverfahrens nach den verkehrsrechtlichen und den atom-

rechtlichen Vorschriften für die Beförderung von Großquellen, d. h. radioaktiven Stoffen mit hoher Strahlung (vgl. die Definition in § 13 Abs. 6 Nr. 3 des Gesetzes) erfordert im Hinblick auf die nukleare Sicherheit, daß die Physikalisch-Technische Bundesanstalt in Anlehnung an die für Kernbrennstoffe in § 23 des Atomgesetzes getroffene Regelung sowie in Übereinstimmung mit den vorstehend angeführten verkehrsrechtlichen Vorschriften auch nach den atomrechtlichen Vorschriften allgemein für zuständig erklärt wird, Genehmigungen für die Beförderung radioaktiver Großquellen zu erteilen. Dies geschieht durch entsprechende Ergänzung des § 23 des Atomgesetzes gemäß § 13 Abs. 6 Nr. 3 dieses Gesetzes.

§ 13 Abs. 6 Nr. 2 des Gesetzes trifft eine gebührenrechtliche Regelung, die auf Grund der durch § 13 Abs. 6 Nr. 3 festgelegten Zuständigkeit der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt für die Genehmigung der Beförderung von radioaktiven Großquellen erforderlich wird. Soweit nämlich die Beförderungsgenehmigung für Großquellen nicht spaltbare radioaktive Stoffe betrifft, handelt es sich nicht um eine Beförderungsgenehmigung für Kernbrennstoffe nach § 4 des Atomgesetzes (vgl. die Kostenregelung in § 21 Abs. 2 Nr. 3 des Atomgesetzes), sondern um eine Beförderungsgenehmigung für sonstige radioaktive Stoffe im Sinne von § 4 der 1. Strahlenschutzverordnung und damit um eine Genehmigung zur Ausführung einer auf Grund der §§ 10 bis 12 des Atomgesetzes erlassenen Rechtsverordnung. Um auch für solche Genehmigungen Verwaltungsgebühren erheben zu können, bedarf es der Ergänzung des § 21 Abs. 2 Nr. 3 des Atomgesetzes gemäß § 13 Abs. 6 Nr. 2 dieses Gesetzes.