

Unterrichtung durch den Bundesrat

Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter — Drucksachen 7/2517, 7/3132 — hier: Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 416. Sitzung am 21. Februar 1975 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 31. Januar 1975 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus den nachstehenden Gründen einberufen wird.

Gründe

1. Zu § 1

In Absatz 2 ist Nummer 1 wie folgt zu fassen:

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

Begründung

Die Abgrenzung der Vorschriften, die von dem Gesetz 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. 2 des Gesetzes

versteht, liegen auch vielen Umweltschutzgesetzen, z. B. Vorschriften über den Abfalltransport (§§ 1 und 12 des Abfallbeseitigungsgesetzes) zugrunde. Um möglichen Unklarheiten vorzubeugen, sollten daher alle die Vorschriften aufrecht erhalten werden, die nicht in § 13 im Zuge der vom Gesetz angestrebten Vereinheitlichung aufgehoben werden.

2. Zu § 3

a) In Absatz 1 sind die Sätze 3 und 4 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 Rechtsverordnungen mit erheblicher Bedeutung für die Länder dem Gedanken des kooperativen Föderalismus. Im übrigen liegt das Schwerege-

wicht der Verantwortlichkeit bei der Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter bei den Ländern.

Wegen der Verwendung der Schiffe sowohl auf den Bundeswasserstraßen als auch auf Landesgewässern lassen sich unterschiedliche Regelungen für den Bau, die Beschaffenheit, die Ausrüstung und die Prüfung der Schiffe und der Beförderung, die Besetzung und Begleitung sowie die Befähigungsnachweise kaum denken. Die Mitwirkung der Länder ist somit auch aus Zweckmäßigkeitsgründen unerlässlich, wenn ihnen überhaupt noch ein Entscheidungsspielraum für Regelungen auf schiffbaren Landesgewässern bleiben soll. Hinzu kommt, daß die Vorschriften über die Beförderungsbehältnisse auch für alle anderen Verkehrswege präjudizierende Wirkung haben können. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die hafenzuständigen Vorschriften der Länder mit den Beförderungsvorschriften in Einklang stehen müssen.

b) Absatz 5 ist wie folgt zu fassen:

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

3. Zu § 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 gehört werden.“

B e g r ü n d u n g

Das Gesetz 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 ortsbewegliche Druckgasbehälter. Zwischen beiden Rechtsgebieten besteht jedoch ein Sachzusammenhang, weil 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.

4. Zu § 5

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.

5. Zu § 6

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

Begründung

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 S. 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.

Begründung

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. Allgemeine Ausnahmeregelungen können u. U. tief in das Wirtschafts- und Verkehrsgefüge eines Landes eingreifen; auch aus diesem Grund muß an dem Zustimmungserfordernis festgehalten werden.

6. Zu § 7

Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

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

Begründung

Es ist verständlich, daß dem Bundesminister für Verkehr bei Gefahr im Verzuge die Befugnis eingeräumt wird, Anordnungen (durch Rechtsverordnung oder Verwaltungsakt) zu treffen, um besonders plötzlich auftauchende Gefahren schnell zu beseitigen. Es kann sich aber auch hier nur um eine Ausnahme-Zuständigkeit handeln; dieser Ausnahmecharakter sollte deutlich in der Befristung der Anordnungen zum Ausdruck kommen. Es sollte nicht möglich sein, daß der Bundesminister für Verkehr Rechtsverordnungen ohne Mitwirkung des Bundesrates erlassen kann, die nach Ablauf der Gefahrensituation weiter gelten, ohne daß jetzt das normale Ordnungsverfahren vorgesehen wäre.

7. Zu § 13

In Absatz 6 sind die Nummern 2 und 3 zu streichen.

Begründung

Nummer 2 dehnt bundesrechtliche Gebührenregelungen auf weitere Verwaltungshandlungen im Vollzug atomrechtlicher Vorschriften aus, ohne daß irgendein Zusammenhang mit den Zielsetzungen des Gesetzes 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 Gesetzes noch eine Begründung erkennbar.