

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtnier, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Claus-Peter Grotz, Gerda Hasselfeldt, Rainer Haungs, Manfred Heise, Michael Jung (Limburg), Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meinl, Norbert Otto (Erfurt), Gerhard O. Pfeffermann, Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, Dr. Walter Franz Altherr, Dr. Maria Böhmer, Wolfgang Dehnel, Erich G. Fritz, Carl-Detlev Freiherr von Hammerstein, Klaus Harries, Ernst Hinsken, Joachim Hörster, Siegfried Hornung, Karin Jeltsch, Dr. Egon Jüttner, Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz), Dr. Rudolf Karl Krause (Bonese), Franz Heinrich Krey, Dr.-Ing. Paul Krüger, Reiner Krziskewitz, Erich Maaß (Wilhelmshaven), Günter Marten, Alfons Müller (Wesseling), Engelbert Nelle, Johannes Nitsch, Eduard Oswald, Dr. Gerhard Päselt, Hans-Wilhelm Pesch, Hans Raidel, Otto Regenspurger, Kurt J. Rossmanith, Heinz Rother, Heinz Schemken, Trudi Schmidt (Spiesen), Dr. Hermann Schwörer, Karl Stockhausen, Dr. Klaus-Dieter Uelhoff, Alois Graf von Waldburg-Zeil, Wolfgang Zeitlmann, Wolfgang Zöller und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P.

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr (Tarifaufhebungsgesetz — TAufhG)

A. Problem

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

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

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

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

Die Bundesanstalt für den Güterverkehr soll als Bundesoberbehörde fortgeführt werden.

B. Lösung

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

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

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

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

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

Für die Länder und Kommunen entstehen keine Kosten.

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

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr (Tarifaufhebungsgesetz — TAufhG)

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

Artikel 1

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

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

1. In § 2 Abs. 4 Satz 1 werden die Wörter „der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“ durch die Wörter „das Bundesamt für Güterverkehr“ ersetzt.
2. In § 4 Abs. 1 Nr. 4 wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt; Nr. 5 wird aufgehoben.
3. § 5 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:
 - „2. eine Sendung nach einem Ort innerhalb der Nahzone abgefertigt wird — außer beim Vorlauf für einen Spediteursammelgutverkehr —, sofern von vornherein eine Beförderung darüber hinaus beabsichtigt ist; Spediteursammelgut liegt vor, wenn der Spediteur die Versendung des Gutes zusammen mit dem Gut eines anderen Auftraggebers in einer Sendung bewirkt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob die Beförderung auf demselben Kraftfahrzeug oder mit Umladung unterwegs ausgeführt wird und ob mehrere Unternehmer an der Beförderung beteiligt sind.“
4. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 4 wird aufgehoben.
 - b) Die Absätze 5 und 6 werden Absätze 4 und 5.
 - c) Im bisherigen Absatz 6 werden die Wörter „unbeschadet von Absatz 4“ gestrichen.
5. § 7 wird wie folgt gefaßt:

„§ 7

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

6. In § 9 Abs. 1 werden die Wörter „und den Bezirksgüterfernverkehr (§ 13a)“ gestrichen.

7. In § 12 Abs. 2 werden die Wörter „oder ein Kraftfahrzeug mit einer Bezirksgenehmigung innerhalb der Bezirkszone (§ 13a Abs. 1)“ gestrichen.

8. § 13a wird aufgehoben.

9. § 14 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“ durch die Wörter „das Bundesamt für Güterverkehr“ ersetzt.
- b) Satz 2 wird aufgehoben.

10. § 15 Abs. 3 Satz 3 bis 5 wird aufgehoben.

11. In § 19b wird die Angabe „§§ 53 bis 76“ durch die Angabe „§§ 53 bis 63“ ersetzt.

12. Die Zwischenüberschrift vor § 20 wird wie folgt gefaßt:

„Zweiter Titel: Pflichten der am Beförderungsvertrag Beteiligten“.

13. § 20 wird wie folgt gefaßt:

„§ 20

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

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

15. Die Zwischenüberschrift vor § 26 wird gestrichen.

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

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

„(2) Der Unternehmer hat ein Fahrtenbuch zu führen. An Stelle eines Fahrtenbuches kann er ein Fahrtenberichtsheft führen, wenn andere Vorschriften, insbesondere Vorschriften der Europäi-

schen Gemeinschaft dies vorsehen. Ein Fahrtenbuch ist nicht zu führen bei Verwendung von Genehmigungen, die nach § 19a für eine Einzelfahrt oder für mehrere Einzelfahrten innerhalb von sieben aufeinanderfolgenden Tagen erteilt sind. Einzelheiten über Form und Ausfüllung dieses Fahrtenbuches oder des Fahrtenberichtsheftes bestimmt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates."

18. In § 29 Satz 1 werden die Wörter „, insbesondere das Beförderungsentgelt,“ gestrichen.
19. § 32 und der Vierte Titel des Zweiten Abschnitts „Abfertigungsdienst“ mit den §§ 33 bis 36 werden aufgehoben.
20. In § 39, vierter Teilsatz, werden die Wörter „die Anhörung der Bundesanstalt unterbleibt und“ gestrichen.
21. § 40 wird aufgehoben.
22. § 43 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.
 - b) Absatz 2 wird aufgehoben.
23. § 44 und der Zweite Titel des Dritten Abschnitts „Sondervorschriften für den Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn“ mit den §§ 45 bis 47 werden aufgehoben.
24. Der Dritte Titel des Dritten Abschnitts „Sondervorschriften für den Werkverkehr“ wird Zweiter Titel des Dritten Abschnitts.
25. § 48 Abs. 1 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. Die Kraftfahrzeuge müssen auf den Namen des Unternehmers zugelassen sein und ihm gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft sein. Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Ausnahmen von der Voraussetzung des Satzes 1 für den kurzfristigen Ausfall von im Werkverkehr verwendeten Kraftfahrzeugen und zur Umsetzung der Richtlinie 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrern gemieteten Fahrzeugen im Straßengüterverkehr (ABl. EG Nr. 335/72 vom 22. Dezember 1984), geändert durch die Richtlinie 90/398/EWG vom 24. Juli 1990 (ABl. EG Nr. L 202/46 vom 31. Juli 1990) zuzulassen.“
26. In § 50 Satz 2 werden die Wörter „keine Tarifpflicht (§ 20) und“ gestrichen.
27. § 52 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Wörter „, bei denen Kraftfahrzeuge von mehr als 1 t Nutzlast oder Zugmaschinen verwendet werden,“ gestrichen.
 - b) In Absatz 2 werden die Wörter „der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“ durch die

Wörter „dem Bundesamt für Güterverkehr“ ersetzt.

- c) In Absatz 4 werden die Wörter „der Bundesanstalt“ durch die Wörter „dem Bundesamt“ ersetzt.
28. Der Vierte Abschnitt „Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“ erhält die Inhaltsangabe „Bundesamt für Güterverkehr“.
29. § 53 wird wie folgt gefaßt:

„§ 53

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

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

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

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

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

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

30. § 54 wird wie folgt gefaßt:

„§ 54

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr erledigt Verwaltungsaufgaben des Bundes auf den Gebieten des Güter- und Personenverkehrs, die ihm durch dieses Gesetz, durch andere Bundesgesetze, auf Grund dieser Gesetze oder auf Grund von Vorschriften der Europäischen Gemeinschaft zugewiesen werden.

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

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

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

3. die Rechtsvorschriften über

- a) die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen,

- b) die zulässigen Abmessungen sowie die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte von Kraftfahrzeugen und Anhängern,
- c) die im internationalen Güterkraftverkehr verwendeten Container gemäß Artikel VI Abs. 1 des internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Januar 1977 (BGBl. II S. 41),
- d) die Abgaben, die für das Halten oder Verwenden von Fahrzeugen zur Straßengüterbeförderung sowie für die Benutzung von Straßen anfallen,
- e) die Umsatzsteuer, die für die Beförderung von Gütern im Binnenverkehr durch ausländische Unternehmer oder mit nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes zugelassenen Fahrzeugen anfällt,
- f) die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,
- g) die Beschaffenheit, Kennzeichnung und Benutzung von Beförderungsmitteln und Transportbehältnissen zur Beförderung von Lebensmitteln und Erzeugnissen des Weinrechts,
- h) das Mitführen einer Ausfertigung der Genehmigungsurkunde nach § 12 Abs. 4 des Gesetzes über die Kontrolle von Kriegswaffen in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. November 1990 (BGBl. I S. 2506),
- i) die Beförderung von Abfall mit Fahrzeugen zur Straßengüterbeförderung im Hinblick auf die abfallrechtlichen Bestimmungen,
- j) die zulässigen Werte für Geräusche und für verunreinigende Stoffe im Abgas von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung,

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

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

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

31. § 54a wird aufgehoben.

32. § 55 wird wie folgt gefaßt:

„§ 55

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

1. Es kann durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, auch Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere einschließlich der Unterlagen über den Fahrzeugeinsatz nehmen lassen, und zwar bei
 - a) Eigentümern und Besitzern von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung,
 - b) allen an der Beförderung Beteiligten und
 - c) den Beteiligten an Handelsgeschäften über die beförderten Güter.
2. Das Bundesamt für Güterverkehr und seine Beauftragten können von den in Nummer 1 genannten Beteiligten und den in deren Geschäftsbereichen tätigen Personen Auskunft über alle Tatsachen verlangen, die für die Durchführung der Überwachung von Bedeutung sind. Die Auskunft ist wahrheitsgemäß nach bestem Wissen und Gewissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.
3. Seine Beauftragten können Grundstücke und Geschäftsräume der in Nummer 1 genannten Beteiligten betreten, um an Ort und Stelle innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden Ermittlungen durchzuführen. Die in Nummer 2 genannten Personen haben ihnen hierbei jede Auskunft und Nachweisung zu erteilen, derer sie bedürfen.
4. Es kann auch außerhalb der Geschäftsräume der Beteiligten, insbesondere auf Straßen, auf Autohöfen und an Tankstellen Überwachungsmaßnahmen durchführen. Zu diesem Zweck dürfen seine Beauftragten Verkehrsteilnehmer, Lastkraftfahrzeuge und Kraftomnibusse anhalten. Die Zeichen und Weisungen der Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr sind zu befolgen, entbinden den Verkehrsteilnehmer jedoch nicht von seiner Sorgfaltspflicht.

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

(3) Stellt das Bundesamt für Güterverkehr in Ausübung der in Absatz 1 Nr. 1 bis 3 genannten Befugnisse erhebliche Verstöße gegen die in § 54 Abs. 2 Nr. 3 genannten Rechtsvorschriften fest, übermittelt es derartige Feststellungen den

zuständigen Behörden. Gleiches gilt, wenn es bei Maßnahmen nach Absatz 1 Nr. 4 Tatbestände nach § 24 des Straßenverkehrsgesetzes feststellt, die die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen, sowie Tatbestände nach § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Tierschutzgesetzes."

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

34. § 57 wird wie folgt gefaßt:

„§ 57

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

35. § 58 wird wie folgt gefaßt:

„§ 58

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

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

36. § 59 wird wie folgt gefaßt:

„§ 59

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

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

37. § 60 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

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

bb) Satz 2 wird aufgehoben.

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

- c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

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

38. § 61 wird aufgehoben.

39. § 62 wird wie folgt gefaßt:

„§ 62

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

40. § 63 wird wie folgt gefaßt:

„§ 63

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

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

1. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Betroffenen, Name und Anschrift seines Arbeitgebers,
2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,
3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit,

4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts ihrer Rechtskraft sowie
5. die Höhe der Geldbuße.
- (3) Das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt die Daten nach Absatz 2 für die dort genannten Zwecke
1. an öffentliche Stellen, soweit die Daten für die Entscheidung über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftunternehmers erforderlich sind oder
2. auf Ersuchen an Gerichte und die Behörden, die in bezug auf die Aufgaben nach § 54 Verwaltungsbehörde nach § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind.
- (4) Eine Übermittlung unterbleibt, soweit hierdurch schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt würden und nicht das öffentliche Interesse das Geheimhaltungsinteresse des Betroffenen überwiegt.
- (5) Der Empfänger darf die nach Absatz 3 übermittelten Daten nur für den Zweck verarbeiten oder nutzen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.
- (6) Erweisen sich übermittelte Daten als unrichtig, so ist der Empfänger unverzüglich zu unterrichten, wenn dies zur Wahrung schutzwürdiger Interessen des Betroffenen erforderlich ist.
- (7) Die nach Absätzen 1 und 2 gespeicherten Daten sind zwei Jahre nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bußgeldbescheides zu löschen."
41. Die §§ 64 bis 66, 68, 70 bis 76 werden aufgehoben.
42. § 83 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 werden die Wörter „eine Anhörung der Bundesanstalt unterbleibt und“ gestrichen.
- b) In Absatz 4 wird die Angabe „§ 103 Abs. 2 Nr. 5“ durch die Angabe „§ 103 Abs. 2 Nr. 4“ ersetzt.
43. Die §§ 84 bis 84h werden aufgehoben.
44. § 85 wird wie folgt geändert:
- a) Die Absätze 1 und 2 werden aufgehoben.
- b) Die Absatzbezeichnung „(3)“ wird gestrichen.
45. § 89 wird wie folgt gefaßt:
- „§ 89
- Für den Güternahverkehr der Unternehmer des Güterfernverkehrs gelten nicht die Vorschriften der §§ 80, 81, 83 und 86. Die Erlaubnisbehörde hat jedoch eine Bescheinigung über die Berechtigung zur Ausübung des allgemeinen Güternahverkehrs zu erteilen. Eine Ausfertigung der Bescheinigung ist auf allen Fahrten mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen zur Prüfung vorzulegen.“
46. In § 89a Nr. 2 Buchstabe b wird die Angabe „§ 2 Nr. 6 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung vom 1. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2209)“ durch die Angabe „§ 3 Nr. 7 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2906) geändert worden ist,“ ersetzt.
47. § 89b wird aufgehoben.
48. In § 89c Satz 2 wird die Angabe „§ 55 Abs. 1 und 2“ durch die Angabe „§ 54 Abs. 3 und § 55 Abs. 1“ ersetzt.
49. Der Sechste Abschnitt wird mit den §§ 97a bis 97e aufgehoben.
50. § 98 wird aufgehoben.
51. § 99 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 4 Buchstabe c wird aufgehoben; Buchstabe d wird Buchstabe c.
- bb) Nummer 5 wird wie folgt gefaßt:
- „5. als an der Beförderung Beteiligter oder als in deren Geschäftsbetrieb tätige Person gegen die Bestimmungen der §§ 6 Abs. 3, der §§ 27, 28, 42, 51 Abs. 1 Satz 2, §§ 52, 55 Abs. 1 oder 2, §§ 58, 60 Abs. 1, § 86 oder § 89 Satz 3 verstößt.“
- cc) Nummer 6 wird aufgehoben.
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „Absatz 1 Nr. 2, 4, 5 und 6“ durch die Angabe „Absatz 1 Nr. 2, 4 und 5“ ersetzt.
52. § 99a wird wie folgt gefaßt:
- „§ 99a
- (1) Ordnungswidrig handelt ferner, wer als Inhaber einer Gemeinschaftslizenz nach der Verordnung (EWG/Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 (ABl. EG Nr. L 95/1) oder als in dessen Betrieb tätige Person vorsätzlich oder fahrlässig
- a) entgegen Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 der genannten Verordnung eine Gemeinschaftslizenz an Dritte überträgt,
- b) entgegen Artikel 5 Abs. 4 Satz 3 der genannten Verordnung eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz nicht im Fahrzeug mitführt oder auf Verlangen der zuständigen Kontrollbeamten nicht zur Prüfung aushändigt,
- c) eine Gemeinschaftslizenz für eine gewerbliche Beförderung verwendet, die nicht grenzüberschreitender Verkehr nach Artikel 2 der genannten Verordnung ist,
- d) eine Gemeinschaftslizenz, die abgelaufen oder zurückgenommen oder widerrufen ist, benutzt.

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

53. § 100 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

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

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

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

54. § 102a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „die Bundesanstalt" durch die Wörter „das Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „Die Bundesanstalt" durch die Wörter „Das Bundesamt für Verkehr" ersetzt und die Angabe „§§ 98 und 99a" durch die Angabe „§ 99a" ersetzt.

55. § 102b wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 22 Abs. 2," gestrichen.

bb) Nummer 7 wird aufgehoben.

b) In Absatz 4 werden die Wörter „die Bundesanstalt" durch die Wörter „das Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.

56. § 103 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

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

bb) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

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

cc) Folgende Nummer 5 wird angefügt:

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

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

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

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

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

58. § 105 wird gestrichen.

59. § 106 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.

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

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

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

1. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

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

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

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

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

2. § 8 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „marktgerechte Entgelte und" gestrichen.

b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Entgelte" die Wörter „im Personenverkehr" eingefügt.

Artikel 3

Änderung des Bundesbahngesetzes

Das Bundesbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das

Gesetz vom 19. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2909), wird wie folgt geändert:

1. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

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

1. Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung,

2. Tarife im innerstaatlichen Personenverkehr.

Die Genehmigung kann auch in Form einer Rahmengen Genehmigung erteilt werden.“

b) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Tarifmaßnahmen“ die Wörter „im Personenfernverkehr, im übrigen bei Tarifmaßnahmen“ eingefügt.

2. In § 46 werden die Wörter „namentlich auf dem Gebiet der Rohstoffversorgung,“ gestrichen.

Artikel 4

Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

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

1. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Soweit die Eisenbahn Tarife aufzustellen hat, müssen die Tarife alle Angaben, die zur Berechnung des Entgeltes für die Beförderung (Fahrpreis, Fracht) und für Nebenleistungen der Eisenbahn (Nebenentgelte) notwendig sind, sowie alle anderen für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen enthalten.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Im Personenverkehr sind die Entgelte Festentgelte, im Güterverkehr Höchstentgelte.“

c) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Das gilt nicht für Höchstentgelte.“

d) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Soweit die Eisenbahn verpflichtet ist, Tarife aufzustellen, müssen diese Tarife bekanntgemacht werden.“

2. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. dem Absender oder Empfänger im Güterverkehr;“

bb) Nummer 2 wird gestrichen.

cc) Die Nummern 3 und 4 werden Nummern 2 und 3.

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) Absatz 3 wird Absatz 2, wobei Satz 2 wie folgt gefaßt wird:

„Sonderabmachungen bedürfen, mit Ausnahme von Sonderabmachungen im Stück- oder Expressgutverkehr bis zu acht Tonnen, der Schriftform.“

d) Absatz 4 wird Absatz 3.

Artikel 5

Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

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

1. § 1 Abs. 3 wird aufgehoben.

2. Nach § 3 b werden folgende neue §§ 3 c und 3 d eingefügt:

„§ 3 c

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

§ 3 d

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

3. Der bisherige § 3 c wird § 3 e.

4. § 4 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

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

5. In § 7 Abs. 1 werden die Wörter „§ 3“ durch die Wörter „§§ 3 und 3 d“ ersetzt.

6. § 8 wird wie folgt gefaßt:

„§ 8

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

7. § 11 wird aufgehoben.

Artikel 6

Änderung anderer Rechtsvorschriften

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

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

„(2) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Güterverkehr, soweit es sich um Ordnungswidrigkeiten nach § 18 Abs. 1 Nr. 9 bis 10a dieses Gesetzes, nach § 18 der Abfallverbringungs-Verordnung vom 18. November 1988 (BGBl. I S. 2126, 2418) oder nach § 27 Nr. 1, 2c oder d der Abfall- und Reststoffüberwachungs-Verordnung vom 3. April 1990 (BGBl. I S. 648) handelt und die Zuwiderhandlung in einem Unternehmen begangen wird, das im Inland weder seinen Sitz noch eine geschäftliche Niederlassung hat, und der Betroffene im Inland keinen Wohnsitz hat.“

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

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

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

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

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

Artikel 7

Güterkraftverkehr der Deutschen Bundesbahn

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

Artikel 8

Änderung des Bundesbesoldungsgesetzes

In der Besoldungsgruppe B6 der Anlage I (Bundesbesoldungsordnung A und B) des Bundesbesoldungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. März 1992 (BGBl. I S. 409), zuletzt geändert durch Gesetz vom ... (BGBl. I S. ...) wird

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

Artikel 9

Neufassung von Gesetzen

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Bundesbahngesetzes und des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 10

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

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

1. Das Binnenschiffsverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 65), zuletzt geändert durch das Vierte Änderungsgesetz vom 5. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2579),
2. das Gesetz zur Ausführung der Verordnung Nr. 11 des Rates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1153),
3. die Verordnung über die Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr vom 4. März 1991 (BGBl. I S. 616),

4. die Dritte Verordnung über die Abzüge vom Entgelt der von der Deutschen Bundesbahn beschäftigten Unternehmer des Güterfernverkehrs vom 4. Juli 1973 (BAnz Nr. 127 vom 12. Juli 1973), geändert durch die Verordnung vom 23. März 1988 (BAnz S. 1534),
5. die Tarifkommissionen-Verordnung vom 21. November 1969 (BAnz Nr. 222 vom 29. November 1969), zuletzt geändert durch Artikel 19 Abs. 3 des Gesetzes vom 24. April 1986 (BGBl. I S. 560),
6. die Verordnung über die Werbe- und Abfertigungsvergütung im Güterfernverkehr vom 29. Mai 1985 (BAnz S. 5641), geändert durch die Verordnung vom 23. März 1988 (BAnz S. 1534),
7. die Verordnung über die Werbe- und Abfertigungsvergütung sowie über Entgelte für die Vermittlung im Güternahverkehr vom 22. Juni 1988 (BAnz S. 2805),
8. die Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vom 22. Juli 1983 (BAnz Nr. 136 vom 26. Juli 1983), zuletzt geändert durch die Verordnung (BAnz S. . . .) — auf Verpflichtungen, die im Haushaltsjahr 1993 entstanden sind, bleibt die nach Satz 1 außer Kraft getretene Verordnung anwendbar —,
9. die Verordnung TS Nr. 11/58 über einen Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 29. Dezember 1958 (BAnz Nr. 1 vom 3. Januar 1959), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 3. Juli 1991 (BAnz S. 4445),
10. die Verordnung über die gebietliche Zuständigkeit der Frachtenausschüsse in der Binnenschifffahrt vom 8. August 1963 (BGBl. II S. 1151), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. September 1992 (BGBl. I S. 1650),
11. die Verordnung über die örtliche Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrsdirektionen bei Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 8. November 1968 (BGBl. I S. 1185), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 6. Mai 1991 (BGBl. I S. 1086),
12. die Verordnung über die Überwachung der festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen und die Erhebung von Beiträgen in der Binnenschifffahrt vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 19), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 6. Mai 1991 (BGBl. I S. 1086),
13. die Verordnung über die Errichtung von erweiterten Frachtenausschüssen der Binnenschifffahrt vom 21. Februar 1969 (BGBl. I S. 151),
14. die Verordnung über den Frachtenausgleich bei der Beförderung von Braunkohlenbriketts nach Süddeutschland vom 11. April 1962 (BAnz Nr. 77 vom 19. April 1962), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 26. Januar 1977 (BAnz Nr. 24 vom 4. Februar 1977),
15. die Verordnung über die Höhe der Beiträge der Binnenschifffahrt im Haushaltsjahr 1993 vom . . . (BAnz S. . . .). Auf Beitragspflichten für Entgelte, die im Haushaltsjahr 1993 vereinnahmt worden sind, bleibt die nach Satz 1 außer Kraft getretene Verordnung anwendbar,
16. die auf Grund des § 29 Abs. 1 des Binnenschiffsverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 65), zuletzt geändert durch das Vierte Änderungsgesetz vom 5. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2579) erlassenen Verordnungen über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt,
17. die Verordnung über die Rückerstattung von Beiträgen aus dem Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3424).

Bonn, den 11. November 1992

Dirk Fischer (Hamburg)
Dr. Dionys Jobst
Horst Gibtnier
Heinz-Günter Bargfrede
Dr. Wolf Bauer
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Claus-Peter Grotz
Gerda Hasselfeldt
Rainer Haungs
Manfred Heise
Michael Jung (Limburg)
Klaus-Heiner Lehne
Theo Magin
Rudolf Meinel
Norbert Otto (Erfurt)
Gerhard O. Pfeiffermann
Helmut Rode (Wietzen)
Ferdinand Tillmann
Dr. Walter Franz Altherr
Dr. Maria Böhmer
Wolfgang Dehnel

Erich G. Fritz
Carl-Detlev Freiherr
von Hammerstein
Klaus Harries
Ernst Hinsken
Joachim Hörster
Siegfried Hornung
Karin Jeltsch
Dr. Egon Jüttner
Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz)
Dr. Rudolf Karl Krause (Bonese)
Franz Heinrich Krey
Dr.-Ing. Paul Krüger
Reiner Krziskewitz
Erich Maaß (Wilhelmshaven)
Günter Marten
Alfons Müller (Wesseling)
Engelbert Nelle
Johannes Nitsch
Eduard Oswald
Dr. Gerhard Päselt
Hans-Wilhelm Pesch

Hans Raidel
Otto Regenspurger
Kurt J. Rossmanith
Heinz Rother
Heinz Schemken
Trudi Schmidt (Spiesen)
Dr. Hermann Schwörer
Karl Stockhausen
Dr. Klaus-Dieter Uelhoff
Alois Graf von Waldburg-Zeil
Wolfgang Zeitlmann
Wolfgang Zöllner
Dr. Wolfgang Schäuble
Dr. Wolfgang Bötsch
und Fraktion
Ekkehard Gries
Horst Friedrich
Roland Kohn
Manfred Richter (Bremerhaven)
Dr. Klaus Röhl
Dr. Hermann Otto Solms
und Fraktion

Begründung**I. Allgemeiner Teil**

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

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

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

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

Dies kann jedoch nicht auf den Straßengüterverkehr beschränkt werden; die konkurrierenden Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff müssen einbezogen werden. Die verfassungsrechtlich verankerte Verantwortung des Bundes für die Bundeseisenbahnen (Artikel 87 GG) spricht für eine Aufhebung der Tarifgenehmigung und Beförderungspflicht mit der im Zuge der Bahnreform ohnehin beabsichtigten Änderung des Artikels 87 GG. Für die Übergangszeit sind deshalb Festentgelte beziehungsweise Mindest/Höchstentgelte beim Güterverkehr der Bundeseisenbahnen in Höchstentgelte umzugestalten, um sie faktisch der Konkurrenz gleichzustellen.

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

Zweck der Errichtung der Bundesanstalt war 1952 die Herstellung und Gewährleistung der Ordnung im Güterfernverkehr innerhalb seiner verschiedenen Zweige und im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern. Es kam darauf an, durch ständige

Überwachung die auf nationalem und internationalem Gebiet angestrebte Ordnung des Straßengüterverkehrs aufrechtzuerhalten. Vornehmliche Bedeutung kam dabei dem Schutz der Eisenbahn und des Gütertransportgewerbes vor ruinösem Wettbewerb zu. Dieser Zweck war es, der den Gesetzgeber veranlaßte, zur Finanzierung der mit der Überwachung des Ordnungsrahmens beauftragten Bundesanstalt das Transportgewerbe mit seinem Einverständnis selbst heranzuziehen. Mit der Aufhebung der Tarife muß die Finanzierung neu geregelt werden.

Bei der Bundesanstalt verbleiben die Aufgaben, an denen vorrangig ein allgemeines öffentliches Interesse besteht und die gemeinhin von einer Behörde zu erledigen sind. Das gilt für umfangreiche Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber EG-Institutionen sowie anderen Mitgliedstaaten bei der Koordinierung von Kontrollmaßnahmen und Auskunftersuchen im Bereich Sozialvorschriften und Marktordnung; das gilt aber auch für nationale Aufgaben in den Bereichen Verkehrssicherheit und Umweltschutz.

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

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

4. Die Wahrnehmung der künftigen Aufgaben der Behörde erfordert nach derzeitigem Planungsstand 862 Personalstellen. Der Personalbedarf der Behörde verringert sich mithin durch den Wegfall der Tarifüberwachung um 250 Stellen. Die Möglichkeit weiterer Personaleinsparungen wird bei der Aufnahme des BAG in den Bundeshaushalt geprüft. Mit der reinen Tarifprüfung sind gegenwärtig private Frachtenprüfstellen mit etwa 600 Beschäftigten befaßt.

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

5. Bei einem Bedarf von 862 Stellen werden die jährlich erforderlichen Haushaltsausgaben für das BAG auf 90,8 Mio. DM geschätzt [66,5 Mio. DM Personalausgaben, 16 Mio. DM sachliche Verwaltungsausgaben, 4,2 Mio. DM Investitionen sowie 4,1 Mio. DM mit zentraler Veranschlagung im Bundeshaushalt (Versorgungsbezüge, Beihilfen, Selbstschutz)].

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

Der sozialverträgliche Personalabbau soll auf der Grundlage einer generellen Wiederbesetzungssperre freiwerdender Stellen nur durch die Umsetzung von Beschäftigten erfolgen, die bisher Tarifüberwachungsaufgaben wahrnehmen.

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

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

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

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

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

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

Zu Nummer 2

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

Zu Nummer 3

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

Zu Nummer 4

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

Zu Nummer 5

Folgeänderung zur Tarifaufhebung.

Zu Nummern 6 bis 10

Die Regelung ergibt sich aus dem Wegfall der Bezirksgüterfernverkehrsgenehmigung und der Namensänderung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

Zu Nummer 11

Zitatanpassung.

Zu Nummer 12

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 13

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

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

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

Zu Nummer 14

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

Zu Nummern 15 und 16

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 17

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

Zu Nummer 18

Diese Regelung ergibt sich aus der Tarifaufhebung.

Zu Nummer 19

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

Zu Nummer 20

Die Regelung bezieht das BAG in die Anhörung beim Erlaubnisverfahren für den Umzugsverkehr ein. Diese Beteiligung hat sich beim Genehmigungsverfahren für den Güterfernverkehr bewährt. Aus seiner Überwachungstätigkeit liegen dem BAG häufig Kenntnisse über Gewerbetreibende vor, denen bisher weder eine Genehmigung noch eine Erlaubnis erteilt ist oder die in mehreren Zuständigkeitsbereichen Niederlassungen betreiben. Die Erlaubnisbehörden verfügen nicht über die erforderlichen überregionalen oder internationalen Informationen wie das Bundsamt für Güterverkehr. Erkenntnisse über die betreffenden Unternehmen können durch das BAG vertieft und in das Verfahren eingebracht werden.

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

Zu Nummern 21 und 22

Diese Regelungen ergeben sich aus der Aufhebung der Beförderungstarife.

Zu Nummer 23

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

Zu Nummer 24

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 25

Die Vorschrift erweitert die Möglichkeit, bei Beförderungen im Werkverkehr gemietete Kraftfahrzeuge einzusetzen, um moderne Finanzierungsmöglichkeiten bei der Fahrzeugbeschaffung nutzen zu können. Sie entspricht der Übergangsregelung in den neuen Bundesländern und der Richtlinie 84/647/EWG für Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Zu Nummer 26

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

Zu Nummer 27

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

Zu Nummer 28

Zitatanpassung.

Zu Nummer 29

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

Nach Absatz 2 wird das BAG von dem Präsidenten geleitet.

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

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

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

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

Zu Nummer 30

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

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

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

Dabei sind im Vergleich zu der bisherigen Regelung zum Teil Erweiterungen vorgesehen (Nummern 3d und e), zum Teil sollen zusätzliche Aufgaben übernommen werden (Nummern 3i und j). Die Neufassung des Buchstaben d umfaßt die der Bundesanstalt in den bisherigen Buchstaben d und e zugewiesenen Aufgaben der Überwachung der Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 9 KraftStG und der Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger nach § 10 KraftStG.

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

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

Zu Nummer 31

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

Zu Nummer 32

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

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

- bei Betriebsprüfungen über Verstöße gegen die in § 54 Abs. 2 Nr. 3 genannten Rechtsvorschriften und
- bei Straßenkontrollen über Tatbestände nach § 24 Straßenverkehrsgesetz

den zuständigen Länderbehörden übermittelt werden.

Zu Nummer 33

Die Regelungen ergeben sich aus der Namensänderung der Bundesanstalt.

Zu Nummer 34

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

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

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

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

Das zur Zeit beratene Europäische Marktbeobachtungssystem soll eine komplexe und verkehrsträgerübergreifende Datenerhebung und anschließende Bewertung sicherstellen. Dabei wird die Beobachtung der Zusammenarbeit, aber auch der Arbeitsteilung der unterschiedlichen konkurrierenden Verkehrsträger auch im Hinblick einer geplanten Vernetzung von Bedeutung sein.

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

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

Zu Nummer 35

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

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

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

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

Zu Nummer 36

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

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

Zu Nummer 37

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa

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

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

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

Zu Buchstabe b

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

Zu Buchstabe c

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

Zu Nummer 38

Der bisherige § 61 betrifft Organe der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und ist dabei obsolet.

Zu Nummer 39

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

Zu Nummer 40

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

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

Das Bundesamt für Güterverkehr muß im Rahmen seiner Überwachungspflicht (§ 54 Abs. 1) das Vorliegen der subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen für den Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs überprüfen. Hierzu gehört maßgeblich, daß der Unternehmer und die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen zuverlässig sind (§ 10 Abs. 1). Diese ist gegeben, wenn davon ausgegangen werden kann, daß die Verantwortlichen das Unternehmen unter Beachtung der für den Straßengüterverkehr geltenden gesetzlichen Vorschriften führen sowie die Allgemeinheit bei dem Betrieb des Unternehmens vor Schäden und Gefahren bewahren und zwar für den nationalen und internationalen Bereich (Berufszugangs-Verordnung GüKG vom 3. Mai 1991; BGBl. I S. 1068 vom 11. Mai 1991; Richtlinie Nr. 74/561/EWG; ABl. EG Nr. L308 vom 19. November 1991, zuletzt geändert durch die Richtlinie des Rates Nr. 90/3572/EWG vom 4. Dezember 1990, ABl. EG Nr. L353/12 vom 17. Dezember 1990).

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

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

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

Verschiedene EG-Verordnungen sehen hierzu Amtshilfe- und Auskunftspflichten vor [Verordnun-

gen (EWG) Nr. 3820/85, Nr. 4059/89 und Nr. 881/92 des Rates]. Auch hier müssen die betroffenen Kraftfahrer dem Unternehmen zuzuordnen sein, bei denen sie tätig sind.

Diese Information enthalten weder das beim Bundeszentralregister eingerichtete Gewerbezentralregister (§ 149 Gewerbeordnung) noch das Verkehrszentralregister (§ 28 Straßenverkehrsgesetz). Die Auskünfte aus den genannten Registern ergeben daher kein vollständiges Bild von der Zuverlässigkeit eines Unternehmens. Es ist möglich, daß sich in keinem dieser Register eine Eintragung über einen Unternehmer findet, obwohl dieser seinen Pflichten in keiner Weise nachkommt und sein Fahrpersonal erheblich gegen Vorschriften des Straßenverkehrs verstößt. Die Zuordnung der Verstöße von Kraftfahrern zu dem Unternehmen, bei dem sie angestellt sind, ist nach allem von erheblicher Bedeutung. Denn neben der Ahndung von Verstößen gegen gesetzliche Bestimmungen kommt es darauf an, daß vom Betrieb des Unternehmers keine Schäden und Gefahren für die Allgemeinheit ausgehen (§ 1 Berufszugangsverordnung GüKG).

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

Zu Nummer 41

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

Zu Nummer 42

Zu Buchstabe a

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

Zu Buchstabe b

Zitatanpassung.

Zu Nummer 43

Durch diese Regelung wird der Tarif im gewerblichen Güternahverkehr aufgehoben.

Zu Nummer 44

Redaktionelle Anpassung nach Aufhebung der Tarife.

Zu Nummer 45

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

Zu Nummer 46

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 47

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

Zu Nummer 48

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

Zu Nummer 49

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

Zu Nummer 50

§ 98 wird durch die Aufhebung der Tarife obsolet.

Zu Nummer 51

Zitatanpassungen.

Zu Nummer 52

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

Zu Nummern 53 und 54

Die Regelungen ergeben sich aus einer Zitat Anpassung und der Namensänderung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

Zu Nummer 55

Die Regelung ist wegen der Aufhebung der Tarife erforderlich.

Zu Nummer 56

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

Zu Nummer 57

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

Zu Nummer 58

Die Berlin-Klausel entfällt.

Zu Nummer 59

Anpassungsvorschriften.

Zu Artikel 2

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

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

Zu Buchstabe b

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

Zu Buchstabe c

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

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

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

Zu Buchstabe b

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

Zu Artikel 3

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

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

Die Tarifgenehmigungspflicht gilt nur noch für die

— Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsverordnung und

— Tarife im innerstaatlichen Güter- und Personenverkehr.

Satz 3 dient der flexiblen Handhabung des Tarifgenehmigungsverfahrens.

Zu Buchstabe b

Die Neuformulierung läßt einen generellen Verzicht auf den Genehmigungsvorbehalt im Personenfernverkehr zu, der grundsätzlich unter eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben wird. Die Regelung liegt auf der Linie der Entscheidung 83/423/EWG des Rates vom 25. Juli 1983 (ABl. der EG Nr. L237 S. 32).

Zu Nummer 2

Der Einschub hat keine preispolitische Bedeutung mehr.

Zu Artikel 4**Zu Nummer 1**

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

Zu Nummer 2**Zu Buchstabe a**

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

Zu Buchstaben b bis d

Redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Artikel 5**Zu Nummer 1**

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

Zu Nummer 2

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

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

Zu Nummern 3 bis 5

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

Zu Nummer 6

Mit der Aufhebung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes wird die Zuständigkeit des Länderfachausschusses über Fragen des Binnenschiffsverkehrsgesetzes

als notwendige Folge in das Binnenschiffahrtsaufgabengesetz übernommen.

Zu Nummer 7

§ 11 enthält die Berlin-Klausel.

Zu Artikel 6**Zu Absatz 1**

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

Zu Absatz 2

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

Zu Absatz 3

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

Zu Absatz 4

Die Aufhebung der Sonderregelungen für den Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn mit bundesbahneigenen Kraftfahrzeugen erfordert eine Überleitung in das System des Güterkraftverkehrsgesetzes hinsichtlich der Höchstzahlen sowie der Genehmigungserteilung und -übertragung. Dementsprechend wird die auf das Land Hessen entfallende Höchstzahl um die Zahl der gegenwärtig von der Deutschen Bundesbahn eingesetzten Kraftfahrzeuge erhöht.

Zu Artikel 7

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

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

Zu Artikel 8

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

Zu Artikel 9

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

Zu Artikel 10

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

Zu Artikel 10**Zu Nummer 1**

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

Zu Nummer 2

Durch den Erlass der Verordnung Nr. 11 vom 27. Juni 1960 (ABl. 1121/60), geändert durch Verordnung Nr. 3626/84 (ABl. L 335/4), kam der Rat seiner Verpflichtung aus dem EWG-Vertrag nach, wonach der Rat eine Regelung zur Durchführung des Artikels 79 Abs. 1 EWG-Vertrag zu treffen hatte. Die Vorschrift stellt einen Ausfluß des allgemeinen Diskri-

minierungsverbots nach Artikel 6 EWG-Vertrag dar und behandelt den Sonderfall der Preisdiskriminierung. Ziel dieser Regelung war aber, Diskriminierungen durch staatliche Investitionen im Verkehrsreich — z. B. durch nationale Fracht — zu vermeiden. Sie sollte insbesondere verhindern helfen, daß die Mitgliedstaaten über protektionistische Verkehrstarife dem Abbau der Zölle und der mengenmäßigen Beschränkungen entgegenwirken.

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

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

Haben aber die Vorschriften des Artikels 79 EWGV und die zu ihrer Durchführung erlassene Verordnung Nr. 11 für den Straßengüterverkehr und den Binnenschiffsverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaften kaum noch eine praktische Bedeutung, ist ein sachlicher Grund nicht ersichtlich, das Gesetz zur Ausführung der Verordnung Nr. 11 weiter aufrechtzuerhalten.

Zu Nummern 3 bis 16

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

