

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Gesetz zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr (Tarifaufhebungsgesetz — TAufhG) — Drucksachen 12/3701, 12/4231, 12/4595 —

hier: Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 656. Sitzung am 7. Mai 1993 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 25. März 1993 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus den folgenden Gründen einberufen wird:

1. Zu Artikel 1 Nr. 33 (§ 54 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 33 sind in § 54 Abs. 1 die Wörter „auf den Gebieten des Güter- und Personenverkehrs“ durch die Wörter „auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs“ zu ersetzen.

Begründung

Die Vorschrift enthält eine Generalemächtigung mit dem Ziel, dem Bundesamt nach Wegfall der personalintensiven Tarifüberwachung künftig andere Aufgaben zuzuweisen. Die derzeit noch bestehende Bundesanstalt ist für Angelegenheiten des Güterfernverkehrs zuständig. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß für ihre Arbeit auch Erkenntnisse aus anderen Bereichen — beispielsweise dem Omnibusverkehr — verwertet wurden, die im Zuge von Verkehrskontrollen anfielen. Diese Generalemächtigung soll auf den bisherigen Aufgabenbereich der Bundesanstalt beschränkt werden. Eine Ausdehnung auf das Gebiet

des Personenverkehrs hat keine Entsprechung in den Aufgabenzuweisungen des § 54. Mit der im Gesetz vorgesehenen allgemeinen Formulierung könnten dem Amt künftig Aufgaben im Straßen-, Schienen-, Binnenschiffs-, Luftpersonen- und Luftgüterverkehr zugeführt werden.

2. Zu Artikel 1 Nr. 35 (§ 55 Abs. 1 Nr. 4 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 35 sind in § 55 Abs. 1 Nr. 4 in Satz 2 die Wörter „Verkehrsteilnehmer, Lastkraftfahrzeuge und Kraftomnibusse“ durch die Wörter „das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung“ zu ersetzen.

Begründung

Der Deutsche Bundestag hat sich den Bedenken des Bundesrates gegen das Gesetz, insbesondere

- unter föderativen Aspekten, vor allem wegen der Zuständigkeitserweiterung des Bundes durch Bildung eines Bundesamtes für Güterverkehr und
- wegen der Einschränkungen der Zuständigkeiten der Länder für den Gesetzesvollzug und die Polizei

nicht angeschlossen.

Er hat u. a. den Antrag des Bundesrates zu § 55 Abs. 1 GüKG abgelehnt.

Ein erweitertes Anhalterecht des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) für Kraftomnibusse ist verfassungsrechtlich und verfassungspolitisch bedenklich.

Es ist zu befürchten, daß die Kompetenzerweiterung zugunsten des Bundes einen weiteren Schritt in Richtung einer „Bundestransportpolizei“ bedeutet. Damit würde das föderale Prinzip mißachtet.

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

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

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

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

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

3. Zu Artikel 1 Nr. 58 (§ 103 Abs. 3 und 5 GüKG)

In Artikel 1 ist die Nummer 58 wie folgt zu ändern:

a) In Buchstabe a ist vor dem Doppelbuchstaben aa folgender Doppelbuchstabe aa₀ einzufügen:

„aa₀) In Nummer 2 wird nach dem Wort „Genehmigungsverfahren“ folgender Halbsatz eingefügt:

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

Begründung zu Buchstabe a

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

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

„aa) In Nummer 3 werden vor den Wörtern „die Erteilung“ die Wörter „vorbehaltlich der Zuständigkeit der Länderbehörden für die Lizenzvergabe in Nummer 2“ eingefügt, die Wörter „der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“ durch die Wörter „dem Bundesamt für Güterverkehr“ ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

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

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

„bb) In Nummer 1 Buchstabe c werden die Wörter „der Bundesanstalt für Güterfernverkehr“ durch die Wörter „des Bundesamtes für Güterverkehr“ ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

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

Begründung zu Buchstaben b und c

§ 103 Abs. 3 Nr. 3 und Abs. 5 Nr. 1 Buchstabe c in Verbindung mit Abs. 6 GüKG enthalten Ermächtigungen für den Bundesminister für Verkehr, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Erteilung und Entzie-

hung von Genehmigungen insbesondere nach EG-Recht auf sich oder die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (zukünftig auf das Bundesamt für Güterverkehr) zu übertragen. Diese Ermächtigung erweist sich insoweit als zu weitgehend, als sie eine pauschale, nicht von bestimmten Voraussetzungen abhängige Möglichkeit zum Gesetzesvollzug durch Bundesbehörden (Artikel 83 GG) darstellt. Deshalb soll, wie dies z. B. in § 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter bestimmt worden ist, die Ermächtigung auf die Fälle eingeschränkt werden, in denen der Zweck der jeweiligen Vorschriften bzw. internationaler Abkommen durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann. Der Landkreistag hat sich dafür ausgesprochen, die Erteilung und Entziehung der Genehmigungen im Interesse einer bürger- und ortsnahen Verwaltung auf die Kreisordnungsbehörden zu übertragen.

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

gungen und der bilateralen Genehmigungen abzudecken ist.

4. Zu Artikel 7 Abs. 1 (§ 19 AbfG)

In Artikel 7 ist Absatz 1 zu streichen.

Begründung

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

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

