

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

#### **zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 18/3254 –**

### **Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes**

#### **A. Problem**

Aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, mit der die Wirksamkeit und die Effizienz des Fahrtenschreibersystems für Fahrzeuge zur Güter- und Personenbeförderung verbessert wird, ist unter anderem eine Anpassung der Fahrpersonalverordnung und der Bußgeldvorschriften erforderlich. Da die Ermächtigungsnormen und die Bußgeldvorschriften des Fahrpersonalgesetzes noch nicht auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verweisen, ist eine Anpassung des Fahrpersonalgesetzes erforderlich.

Aufgrund verschiedener Urteile von Oberlandesgerichten zur Ahndung von Fahrerverstößen über den Unternehmer sind diese auch bei Betriebskontrollen in Tateinheit zu ahnden, so dass bei dem gegenwärtigen Bußgeldrahmen die maximale Bußgeldsumme bei größeren Betrieben schnell erreicht wird. Dies führt auch dazu, dass kleinere Unternehmen gegenüber größeren Unternehmen bei der Ahndung relativ benachteiligt werden.

Nach geltendem Recht haben die Aufsichtsbehörden der Länder nur gegenüber Arbeitgebern, nicht aber gegenüber den weiteren an der Beförderungskette beteiligten Unternehmen eine Anordnungsbefugnis, um Auskünfte, Unterlagen oder den Zutritt zu Geschäftsräumen verlangen zu können.

Die Erste-Hilfe-Ausbildung wird sich zukünftig auf die Vermittlung der lebensrettenden Maßnahmen und einfache Erste-Hilfe-Maßnahmen sowie grundsätzliche Handlungsstrategien fokussieren. In der Folge kann für den Bereich des Straßenverkehrs auf die Alternative der Vermittlung von „Grundzügen der Versorgung Unfallverletzter“ einerseits und „Erste-Hilfe-Ausbildung“ andererseits verzichtet werden.

#### **B. Lösung**

Anpassung des Fahrpersonalgesetzes sowie des Straßenverkehrsgesetzes durch Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung mit Änderungen.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

**C. Alternativen**

Keine.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3254 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Die Bezeichnung des Gesetzes wird wie folgt gefasst:  
„Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes“.
2. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
    2. § 4 wird wie folgt geändert:
      - a) In Absatz 1 werden nach der Angabe „(EWG) Nr. 3821/85“ ein Komma und die Angabe „(EU) Nr. 165/2014“ eingefügt.
      - b) In Absatz 1a werden nach dem Wort „Arbeitgeber“ ein Komma und die Wörter „der Verlader, der Spediteur, der Reiseveranstalter, der Hauptauftragnehmer, der Unterauftragnehmer und die Fahrervermittlungsagentur“ eingefügt und wird das Wort „hat“ am Ende durch das Wort „haben“ ersetzt.
    - b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
      - aa) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:
        - b) In Absatz 2 wird das Wort „fünfzehntausend“ durch das Wort „dreißigtausend“ ersetzt.
      - bb) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.
    - c) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
      4. § 8a wird wie folgt geändert:
        - a) In Absatz 1 Nummer 2 wird jeweils das Wort „und“ durch das Wort „oder“ ersetzt.
        - b) In Absatz 4 wird das Wort „fünfzehntausend“ durch das Wort „dreißigtausend“ ersetzt.
  3. Nach Artikel 1 wird folgender Artikel 2 eingefügt:

### „Artikel 2

#### Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 werden die Wörter „die Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr beherrscht oder“ gestrichen.
2. In Absatz 13 Satz 1 werden die Wörter „der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr oder“ gestrichen.
4. Der bisherige Artikel 2 wird Artikel 3.

Berlin, den 17. Dezember 2014

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Martin Burkert**  
Vorsitzender

**Stephan Kühn (Dresden)**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden)

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/3254** in seiner 70. Sitzung am 27. November 2014 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Anpassung von Ermächtigungsnormen und Bußgeldvorschriften im Fahrpersonalgesetz. Die Änderung ist erforderlich, da aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eine Anpassung der Fahrpersonalverordnung und der Bußgeldvorschriften notwendig ist, die Ermächtigungsnormen und die Bußgeldvorschriften des Fahrpersonalgesetzes aber noch nicht auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verweisen.

#### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses und gutachtliche Stellungnahme

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3254 in seiner 35. Sitzung am 17. Dezember 2014 beraten. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)157 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)157.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat folgende gutachtliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf vorgelegt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) in seiner 11. Sitzung am 15. Oktober 2014 mit dem Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes (BR-Drs. 435/14) befasst und festgestellt: Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist nicht gegeben. Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfs getroffen:

„Die Managementregeln und Indikatoren der Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.“

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel. Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3254 in seiner 24. Sitzung am 17. Dezember 2014 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)157) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus Teil B dieses Berichts ergibt.

Gemeinsam mit dem Gesetzentwurf hat der Ausschuss zwei Petitionen beraten, welche ihm zum Fahrpersonalgesetz gemäß § 109 Absatz 1 Satz vom Petitionsausschuss zur Stellungnahme übermittelt wurden (Ausschussdrucksachen 18(15)154 und 18(15)155).

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, schon im Hinblick auf die Fürsorgepflicht für die LKW-Fahrer gebe es Änderungsbedarf. Der gegenwärtige Bußgeldrahmen könne kleinere Unternehmen gegenüber größeren Unternehmen im Wettbewerb benachteiligen, so dass eine Verdopplung geboten sei. In Bezug auf die Frage der Verbringung von wöchentlichen Ruhezeiten im LKW bestehe Handlungsbedarf. Um aber zu vermeiden, dass das Problem auf andere Länder verlagert werde, indem diese Ruhezeiten dann jenseits der Grenze im Fahrzeug verbraucht würden, sei eine europäische Regelung geboten. Man fordere die Bundesregierung auf, sich um eine solche europäische Lösung zu bemühen. Falls dies nicht gelinge, sei aber eine nationale Regelung erforderlich.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte, dass mit dem Änderungsantrag Vorschläge des Bundesrates aufgegriffen würden. Im Hinblick auf die Regelungen zur Anordnungsbefugnis habe es für die kontrollierenden Behörden bislang immer wieder Probleme gegeben, so dass hier eine Änderung geboten sei. Auch die Verdopplung des Bußgeldrahmens sei zu begrüßen, da der bisherige Bußgeldrahmen große Unternehmen begünstigt habe, weil diese Bußgelder bis zu der bisherigen Obergrenze relativ leicht verkraften könnten. Sie sprach sich dafür aus, für das Problem der Verbringung der wöchentlichen Ruhezeiten im LKW eine europäische Lösung anzustreben, aber eine nationale Regelung einzuführen, wenn eine solche Lösung nicht erreichbar sei.

Die **Fraktion DIE LINKE**. bemerkte, wenn man zur Lösung des Problems der Verbringung der wöchentlichen Ruhezeiten im LKW auf eine europäische Regelung setze, schiebe man diese auf die lange Bank. Wenn man auch in Deutschland eine Regelung wie in Frankreich oder Belgien einführe, werde dies den meisten Fahrern und Fahrerinnen zugutekommen. Insgesamt begrüße man die vorgesehene gesetzliche Regelung, sehe aber noch Probleme im Hinblick auf den Datenschutz. Auch im Hinblick auf die Ausnahmeregelungen, etwa für Handwerker und Postdienste, gebe es Unklarheiten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte, dass mit dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD der Bußgeldrahmen verdoppelt und alle an der Beförderungskette Beteiligten bezüglich der Anordnungsbefugnis der Behörden einbezogen würden. Zu kritisieren sei aber, dass – in Abweichung von dem Vorschlag des Bundesrates – keine Lösung für das Problem enthalten sei, dass Fahrer ihre wöchentlichen Ruhezeiten im LKW verbrächten. Sie wies darauf hin, dass es in anderen EU-Staaten, wie Frankreich und Belgien, bereits Regelungen gebe, welche dies verhindern sollten.

Die **Bundesregierung** erklärte, sie werde in Kürze Gespräche über eine europäische Regelung bezüglich der Verbringung der wöchentlichen Ruhezeiten im LKW führen. Sofern sich bis zur Mitte des kommenden Jahres keine europäische Lösung abzeichne, werde man eine nationale Regelung anstreben.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)157 einstimmig angenommen. Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/3254 in der durch den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)157 geänderten Fassung.

## B. Besonderer Teil

### Begründung zu den Änderungen

#### Zu Nummer 1

Änderung der Bezeichnung des Gesetzes, da auch das Straßenverkehrsgesetz geändert wird.

#### Zu Nummer 2

#### Zu Buchstabe a

Übernahme der Stellungnahme des Bundesrates.

Nach geltendem Recht sind neben den Verkehrsunternehmen auch die mit diesen in geschäftlicher Verbindung stehenden Verlager, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsgesellschaften für die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Fahrpersonalver-

ordnung verantwortlich. Außerdem haben diese Beteiligten sicherzustellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verstoßen (§ 20a Absatz 2 und 3 der Fahrpersonalverordnung).

Nach geltendem Recht haben die Aufsichtsbehörden der Länder nur gegenüber Arbeitgebern, nicht aber gegenüber den weiteren an der Beförderungskette beteiligten Unternehmen eine Anordnungsbefugnis, um Auskünfte, Unterlagen oder den Zutritt zu Geschäftsräumen verlangen zu können. Neue materielle Pflichten sind mit der Änderung nicht verbunden; die Änderung zielt vielmehr darauf ab, die ohnehin bestehenden materiellen Verpflichtungen der an der Beförderungskette Beteiligten besser kontrollieren zu können.

#### **Zu den Buchstaben b und c**

Übernahme der Stellungnahme des Bundesrates. Auf Grund verschiedener Urteile von Oberlandesgerichten zur Ahndung von Fahrerverstößen über den Unternehmer sind diese auch bei Betriebskontrollen in Tateinheit zu ahnden. Dies bedeutet, dass bei dem gegenwärtigen Bußgeldrahmen von 15.000 Euro die maximale Bußgeldsumme bei größeren Betrieben schnell erreicht wird. Dies führt auch dazu, dass kleinere Unternehmen gegenüber größeren Unternehmen bei der Ahndung relativ benachteiligt werden. Durch eine Erhöhung des Bußgeldrahmens für Unternehmer, Fahrzeughalter, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter und Fahrervermittler wird sichergestellt, dass auch schwerste Verstöße dieses Personenkreises angemessen geahndet werden können.

#### **Zu Nummer 3 (Artikel 2 – neu)**

Einer von ADAC und Deutschem Roten Kreuz im Jahr 2012 zu Kenntnissen in der Ersten Hilfe durchgeführten Studie (EuroTest 2013) zufolge ist die Akzeptanz der Ersten-Hilfe-Ausbildung eher gering; die Lernwirksamkeit wird insbesondere wegen der Überfrachtung der 16 Unterrichtseinheiten umfassenden Ausbildung als eingeschränkt angesehen. Dies war für die Unfallversicherungsträger und die Bundesarbeitsgemeinschaft erste Grundlage, die Schulung von Ersthelfern einer Revision zu unterziehen. Im Ergebnis wird es ab dem 1. April 2015 zu einer Straffung kommen. Die Erste-Hilfe-Ausbildung wird sich zukünftig auf die Vermittlung der lebensrettenden Maßnahmen und einfache Erste-Hilfe-Maßnahmen sowie grundsätzliche Handlungsstrategien fokussieren.

In der Folge kann für den Bereich des Straßenverkehrs auf die Alternative der Vermittlung von „Grundzügen der Versorgung Unfallverletzter“ einerseits und „Erste Hilfe Ausbildung“ andererseits verzichtet werden, zumal die zukünftige Ausbildung in Erster Hilfe auch in ausreichendem Maße straßenverkehrliche Belange und Themen berücksichtigen wird. Insbesondere bleibt die Verkehrssicherheit vollumfänglich erhalten, es ergibt sich durch die Neugestaltung keine geringerwertige Versorgung für Verletzte.

#### **Zu Nummer 4 (Artikel 3 – neu)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Berlin, den 17. Dezember 2014

**Stephan Kühn (Dresden)**

Berichterstatter

