

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- 1. zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
– Drucksache 16/517 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des
Personenbeförderungsrechts**

- 2. zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
– Drucksache 16/1039 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und
des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

- 3. zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
– Drucksache 16/1341 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

A. Problem

Zu Nummer 1

Der Bußgeldrahmen bei Verstößen gegen das Personenbeförderungsgesetz reicht für eine angemessene Ahndung von Zuwiderhandlungen nicht aus.

Zu Nummer 2

Nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes und § 6a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erhalten öffentliche Verkehrsunternehmen einen finanziellen Ausgleich für die Beförderung von Auszubildenden im öffentlichen Personennahverkehr. Während die Länder ausgleichspflichtig sind, liegt die Gesetzgebungskompetenz aber beim Bund.

Zu Nummer 3

Nach derzeitiger Rechtslage ist nicht klar genug bestimmt, dass Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz nur an Unternehmer mit inländischem Betriebssitz oder einer inländischen Niederlassung erteilt werden dürfen und diese auch nur inländische Unternehmer mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragen dürfen. Unternehmen des gewerblichen Omnibusverkehrs benötigen im innerdeutschen Verkehr Genehmigungen für die jeweilige Form des Gelegenheitsverkehrs, wohingegen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb der Europäischen Union die so genannte Gemeinschaftslizenz gefordert wird. Während die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigungen bereits harmonisiert wurden, ist dies für den Bereich der Erteilung und Ausgestaltung der innerdeutschen Gelegenheitsverkehrsgenehmigung noch nicht erfolgt.

B. Lösung

Zu den Nummern 1 bis 3

Die Gesetzentwürfe des Bundesrates (Drucksachen 16/517, 16/1039 und 16/1341) werden mit Änderungen in einer Neufassung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 16/517 zusammengefasst, da sie jeweils Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) beinhalten.

- Der Bußgeldrahmen bei Verstößen gegen das Personenbeförderungsgesetz wird bei besonders schwerwiegenden Verstößen auf bis zu 20 000 Euro und in den übrigen Fällen auf bis zu 10 000 Euro erweitert.
- Verstöße gegen § 47 Abs. 2 Satz 1 PBefG (nach dem Taxen nur in der Gemeinde bereitgehalten werden dürfen, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat) werden mit einer Bußgeldbewehrung versehen.
- Es wird eine differenzierte Anhebung des Bußgeldrahmens für Zuwiderhandlungen gegen unmittelbar geltende Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft ermöglicht.
- Durch das Einfügen einer „Rückholklausel“ in das Personenbeförderungsgesetz und in das Allgemeine Eisenbahngesetz wird den Ländern die Gesetzgebungskompetenz betreffend den finanziellen Ausgleich für die Beförderung von Auszubildenden im öffentlichen Personennahverkehr übertragen.
- Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz dürfen nur an Unternehmer mit inländischem Betriebssitz oder einer inländischen Niederlassung erteilt werden und diese dürfen auch nur inländische Unternehmer mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragen.
- Die bisher getrennten Genehmigungen für die unterschiedlichen Formen des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftomnibussen werden zu einer einheitlichen Genehmigung zusammengefasst.
- Zusätzlich werden zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. EG Nr. L 80 S. 35, Fahrpersonalrichtlinie) Anpassungen des Arbeitszeitgesetzes vorgenommen.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 16/517 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zu Nummer 2

Einstimmige Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 16/1039

Zu Nummer 3

Einstimmige Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 16/1341

C. Alternativen

Zu Nummer 1

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Zu den Nummern 2 und 3

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- I. den Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 16/517 – in der nachstehenden Fassung anzunehmen:

„Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften und arbeitszeitrechtlicher Vorschriften für Fahrpersonal

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

Artikel 1 **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 7 des Gesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1954), wird wie folgt geändert:

1. § 13 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn

1. die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind,
2. keine Tatsachen vorliegen, die die Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen dartun,
3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist und
4. der Antragsteller und die von ihm mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmer ihren Betriebssitz oder ihre Niederlassung im Sinne des Handelsrechts im Inland haben.

Die fachliche Eignung nach Satz 1 Nr. 3 wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen.“

2. In § 16 Abs. 3 wird das Wort „vier“ durch das Wort „fünf“ ersetzt.

3. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Erteilung der Genehmigung kann nur durch die Genehmigungsurkunde oder eine amtliche Ausfertigung oder im Falle des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftomnibussen durch die Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3a der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABl. EG Nr. L 74 S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 11/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 (ABl. EG 1998 Nr. L 4 S. 1) geändert worden ist, oder eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz nachgewiesen werden.“

- b) In Absatz 4 Satz 1 werden nach dem Wort „Ausfertigung“ die Wörter „oder eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz“ eingefügt.

4. § 25 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 13 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 13 Abs. 1 Nr. 1 bis 3“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „wenn der Unternehmer“ durch die Wörter „wenn die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 Nr. 4 nicht mehr vorliegen oder der Unternehmer“ ersetzt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat der Unternehmer den Nachweis zu führen, dass die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 Nr. 4 vorliegen und die sonst in Absatz 2 bezeichneten Verpflichtungen erfüllt werden. Die Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der sich aus dem Unternehmen ergebenden steuerrechtlichen Verpflichtungen oder die Abgabe der eidesstattlichen Versicherung nach § 284 der Abgabenordnung machen.“

5. § 48 Abs. 2 Satz 5 wird gestrichen.

6. Dem § 52 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„§ 13 Abs. 1 Nr. 4 gilt nicht für Unternehmen, die ihren Betriebssitz im Ausland haben.“

7. Dem § 53 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„§ 13 Abs. 1 Nr. 4 ist nicht anzuwenden.“

8. § 61 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) den Verkehr mit Taxen (§ 47 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 5),“.

- b) Absatz 1 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft zuwiderhandelt, die inhaltlich einem in

a) Nummer 1 oder

b) Nummer 2, 3 oder 3a

bezeichneten Gebot oder Verbot entspricht, soweit eine Rechtsverordnung nach § 57 Abs. 1 Nr. 11 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.“

- c) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und 5 Buchstabe a mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.“

9. Nach § 64 wird folgender § 64a eingefügt:

„§ 64a

Ersetzung bundesrechtlicher Vorschriften durch Landesrecht

Die Länder können mit Wirkung ab dem 1. Januar 2007 § 45a und § 57 Abs. 1 Nr. 9 sowie die Vorschriften, zu deren Erlass § 57 Abs. 1 Nr. 9 ermächtigt, durch Landesrecht ersetzen.“

Artikel 2 **Weitere Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

Das Personenbeförderungsgesetz, zuletzt geändert durch Artikel 1 dieses Gesetzes, wird wie folgt geändert:

1. § 9 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird die Nummer 4 durch die folgenden Nummern 4 und 5 ersetzt:
 - „4. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen für den Betrieb,
 5. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen für die Form des Gelegenheitsverkehrs und den Betrieb mit bestimmten Kraftfahrzeugen unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen.“
 - b) Absatz 4 wird aufgehoben.
2. § 17 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 2 werden nach den Wörtern „im Gelegenheitsverkehr“ die Wörter „mit Personenkraftwagen“ eingefügt.
 - bb) In Nummer 8 werden die Wörter „mit Kraftfahrzeugen“ durch die Wörter „mit Personenkraftwagen“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 werden in den Sätzen 1 und 2 jeweils nach dem Wort „Gelegenheitsverkehr“ die Wörter „mit Personenkraftwagen“ eingefügt.
3. § 52 Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 3 werden die Wörter „nach diesem Gesetz erforderliche“ gestrichen.
 - b) Folgender Satz wird angefügt:

„Abweichend von § 9 Abs. 1 Nr. 4 wird die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen auch für die Form des Gelegenheitsverkehrs erteilt.“
4. Im Abschnitt IX wird vor § 64 folgender § 62 eingefügt:

„§ 62 Übergangsbestimmungen

Genehmigungen für Gelegenheitsverkehre, die vor dem ... (einsetzen: Datum des Tages des in Krafttretens nach Artikel 5 Satz 2) erteilt worden sind, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam.“

Artikel 3 **Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Nach § 6g des nach Artikel 8 § 2 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) fortgeltenden Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Gesetz vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931) geändert worden ist, wird folgender § 6h eingefügt:

„§ 6h Ersetzung bundesrechtlicher Vorschriften durch Landesrecht

Die Länder können mit Wirkung ab dem 1. Januar 2007 die Vorschriften der §§ 6a, 6c, 6e und 6f sowie die Vorschriften, zu deren Erlass § 6e ermächtigt, durch Landesrecht ersetzen.“

Artikel 4 **Änderung der EG-Bus-Durchführungsverordnung**

§ 8 der EG-Bus-Durchführungsverordnung vom 11. August 2004 (BGBl. I S. 2169) wird wie folgt geändert:

1. Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Ordnungswidrig im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes handelt, wer gegen die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer

 1. ohne Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3a Abs. 1 grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen betreibt oder
 2. ohne Genehmigung nach Artikel 4 Abs. 4 Linienverkehr oder Sonderlinienverkehr, der nicht vertraglich geregelt ist, betreibt.“
2. In Absatz 2 werden
 - a) im einleitenden Satzteil nach der Angabe „§ 61 Abs. 1 Nr. 5“ die Angabe „Buchstabe b“ eingefügt und
 - b) in Nummer 1 die Buchstaben a und b aufgehoben.
3. Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Ordnungswidrig im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer ohne Gemeinschaftslizenz nach Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 Kabotage betreibt.“
4. In Absatz 3 werden
 - a) im einleitenden Satzteil nach der Angabe „§ 61 Abs. 1 Nr. 5“ die Angabe „Buchstabe b“ eingefügt und
 - b) die Nummer 1 gestrichen.
5. In den Absätzen 4 und 6 wird im einleitenden Satzteil jeweils nach der Angabe „§ 61 Abs. 1 Nr. 5“ die Angabe „Buchstabe b“ eingefügt.
6. Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Ordnungswidrig im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes handelt, wer gegen das Abkommen EG/Schweiz verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer

 1. ohne Gemeinschaftslizenz für Verkehrsunternehmer der Gemeinschaft oder eine schweizerische Lizenz für schweizerische Verkehrsunternehmer nach Artikel 17 Abs. 3 Unterabsatz 1 grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen betreibt oder
 2. ohne Genehmigung nach Artikel 18 Abs. 4 oder 5 Unterabsatz 1 Linienverkehr oder Sonderlinienverkehr, der nicht vertraglich geregelt ist, betreibt.“
7. In Absatz 5 werden
 - a) im einleitenden Satzteil nach der Angabe „§ 61 Abs. 1 Nr. 5“ die Angabe „Buchstabe b“ eingefügt und
 - b) die Nummern 1 und 2 aufgehoben.

Artikel 5 **Änderung des Arbeitszeitgesetzes**

Das Arbeitszeitgesetz vom 6. Juni 1994 (BGBl. I S. 1170), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3676), wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 4 wird aufgehoben.
2. In § 11 Abs. 2 wird die Angabe „und § 7“ durch die Angabe „, §§ 7 und 21a Abs. 4“ ersetzt.
3. In § 16 Abs. 1 und § 17 Abs. 4 wird jeweils die Angabe „und des § 12“ durch die Angabe „, §§ 12 und 21a Abs. 6“ ersetzt.
4. Nach § 21 wird folgender § 21a eingefügt:

„§ 21a

Beschäftigung im Straßentransport

(1) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern als Fahrer oder Beifahrer bei Straßenverkehrstätigkeiten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1, 1986 Nr. L 206 S. 36) oder des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 (BGBl. II 1974 S. 1473) in ihren jeweiligen Fassungen gelten die Vorschriften dieses Gesetzes, soweit nicht die folgenden Absätze abweichende Regelungen enthalten. Die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und des AETR bleiben unberührt.

(2) Eine Woche im Sinne dieser Vorschriften ist der Zeitraum von Montag 0 Uhr bis Sonntag 24 Uhr.

(3) Abweichend von § 2 Abs. 1 ist keine Arbeitszeit:

1. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen,
2. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen,
3. für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.

Für die Zeiten nach Satz 1 Nr. 1 und 2 gilt dies nur, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im Voraus, spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraums bekannt ist. Die in Satz 1 genannten Zeiten sind keine Ruhezeiten. Die in Satz 1 Nr. 1 und 2 genannten Zeiten sind keine Ruhepausen.

(4) Die Arbeitszeit darf 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Sie kann auf bis zu 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von vier Kalendermonaten oder 16 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden wöchentlich nicht überschritten werden.

(5) Die Ruhezeiten bestimmen sich nach den Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften für Kraftfahrer und Beifahrer sowie nach dem AETR. Dies gilt auch für Auszubildende und Praktikanten.

(6) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung kann zugelassen werden

1. nähere Einzelheiten zu den in Absatz 3 Satz 1 Nr. 1, 2 und Satz 2 genannten Voraussetzungen zu regeln,
2. abweichend von Absatz 4 sowie den §§ 3 und 6 Abs. 2 die Arbeitszeit festzulegen, wenn objektive, technische oder arbeitszeitorganisatorische Gründe vorliegen. Dabei darf die Arbeitszeit 48 Stunden wöchentlich im Durchschnitt von sechs Kalendermonaten nicht überschreiten.

§ 7 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2a gelten nicht. § 7 Abs. 3 gilt entsprechend.

(7) Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Arbeitszeit der Arbeitnehmer aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren. Der Arbeitgeber hat dem Arbeitnehmer auf Verlangen eine Kopie der Aufzeichnungen seiner Arbeitszeit auszuhändigen.

(8) Zur Berechnung der Arbeitszeit fordert der Arbeitgeber den Arbeitnehmer schriftlich auf, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Der Arbeitnehmer legt diese Angaben schriftlich vor.“

5. § 22 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 3 oder § 6 Abs. 2“ durch die Angabe „§§ 3, 6 Abs. 2 oder § 21a Abs. 4“ ersetzt.
- b) In Nummer 9 wird nach der Angabe „§ 16 Abs. 2“ die Angabe „oder § 21a Abs. 7“ eingefügt.

Artikel 6 **Weitere Änderung des Arbeitszeitgesetzes**

In § 21a Abs. 1 des Arbeitszeitgesetzes, das zuletzt durch Artikel 5 dieses Gesetzes geändert worden ist, werden

1. in Satz 1 die Angabe „Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1, 1986 Nr. L 206 S. 36)“ durch die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. EG Nr. L 102 S. 1)“ und
 2. in Satz 2 die Angabe „Verordnung (EWG) Nr. 3820/85“ durch die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 561/2006“
- ersetzt.

Artikel 7 **Inkrafttreten**

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am ... (einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung) in Kraft.

(2) Artikel 2 tritt am ... (einsetzen: Datum des ersten Tages des 13. auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) in Kraft.

(3) Artikel 5 tritt am ... [einsetzen: erster Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] und Artikel 6 tritt am 11. April 2007 in Kraft.“;

II. den Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 16/1039 – für erledigt zu erklären und

III. den Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 16/1341 – für erledigt zu erklären.

Berlin, den 31. Mai 2006

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Klaus Hofbauer
Berichterstatter

Heinz Paula
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Klaus Hofbauer und Heinz Paula

I. Überweisung

Zu Nummer 1

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/517** in seiner 19. Sitzung am 16. Februar 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie zur Mitberatung überwiesen.

Zu Nummer 2

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/1039** in seiner 35. Sitzung am 11. Mai 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Beratung überwiesen.

Zu Nummer 3

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/1341** in seiner 35. Sitzung am 11. Mai 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Nummer 1

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, den Bußgeldrahmen bei Verstößen gegen das Personenbeförderungsgesetz für besonders schwerwiegende Zuwiderhandlungen zu erhöhen und für Taxenunternehmer bezüglich der Verpflichtung, in ihren Fahrzeugen ein Schild mit dem Namen und Betriebsitz des Unternehmers anzubringen, eine Bußgeldbewehrung einzuführen.

Zu Nummer 2

Mit dem Gesetzentwurf soll vor allem die Gesetzgebungskompetenz zur Regelung des finanziellen Ausgleichs für die Beförderung von Auszubildenden im öffentlichen Personennahverkehr auf die Länder übertragen werden.

Zu Nummer 3

Ziel des Gesetzentwurfs auf Drucksache 16/1341 ist es, für Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz eine gesetzliche Festlegung einer Niederlassungsverpflichtung vorzunehmen und das Genehmigungsverfahren für den innerstaatlichen Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen zu vereinfachen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Nummer 1

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/517 in seiner 8. Sitzung am 15. März 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen

der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Zu Nummer 3

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/1341 in seiner 13. Sitzung am 31. Mai 2006 beraten und empfiehlt einstimmig dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/1341 in seiner 10. Sitzung am 17. Mai 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Gesetzentwürfe auf Drucksachen 16/517, 16/1039 und 16/1341 in seiner 17. Sitzung am 31. Mai 2006 beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen **Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)308)** eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus der Begründung in Teil V. dieses Berichts ergibt. Der Antrag wurde von den Antragstellern in der Sitzung korrigiert, indem in Artikel 3 vor dem Wort „Eisenbahngesetzes“ das Wort „Allgemeinen“ eingefügt wurde.

Die **Fraktion der CDU/CSU** sprach sich dafür aus, die Inhalte der Gesetzentwürfe des Bundesrates mit den von der Bundesregierung vorgeschlagenen Änderungen anzunehmen.

Die **Fraktion der SPD** schloss sich der Auffassung der Fraktion der CDU/CSU an.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 16(15)308 (mit der vorgenannten Änderung bei Artikel 3) mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/517** hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 16(15)308 angenommen.

Die Gesetzentwürfe auf **Drucksachen 16/1039 und 16/1341** hat er für erledigt erklärt. Die in diesen Gesetzentwürfen vom Bundesrat vorgeschlagenen Regelungen sind in der vom Ausschuss beschlossenen Fassung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 16/517 im Wesentlichen übernommen worden.

V. Begründung

A. Allgemeines

Die Gesetzentwürfe des Bundesrates (Drucksachen 16/517, 16/1039 und 16/1341) werden zusammengefasst, da sie jeweils Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) beinhalten. Hervorzuheben sind folgende Empfehlungen für die Änderung der Gesetzentwürfe:

Die in Artikel 1 auf Drucksache 16/517 vorgesehene pauschale Vervielfachung des bestehenden Bußgeldrahmens ist in bußgeldrechtlicher Hinsicht nicht vertretbar. Wie in anderen fachgesetzlichen Regelungen ist eine differenzierte Behandlung nach Schwere der Verstöße geboten. Es wird empfohlen, bei besonders schwerwiegenden Verstößen eine Anhebung bis zu 20 000 Euro und in den übrigen Fällen bis zu 10 000 Euro vorzunehmen.

Die in Artikel 2 auf Drucksache 16/517 vorgesehene Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr kann aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht berücksichtigt werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist eine Änderung von Rechtsverordnungen durch Gesetz grundsätzlich nur noch möglich, wenn die Änderung im unmittelbaren Sachzusammenhang mit der gleichzeitigen Gesetzesänderung steht. Die in Artikel 2 des Gesetzentwurfs vorgesehene Einfügung eines neuen Bußgeldtatbestandes (Zu widerhandlung gegen die Vorschrift des § 27 über das Führen der Ordnungsnummer und eines Schildes mit Namen und Betriebsitz des Unternehmens) hat keinen Bezug zu der in Artikel 1 vorgesehenen Anhebung des Bußgeldrahmens und kann daher nur durch eine separate Verwaltungsänderung durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgenommen werden.

Die in Artikel 1 Nr. 1, 4 Buchstabe a und b und Nummer 7 Buchstabe b auf Drucksache 16/1341 vorgeschlagenen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes bezwecken die Zusammenfassung der bisher getrennten Genehmigungen für die unterschiedlichen Formen des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftomnibussen zu einer einheitlichen Genehmigung. Für diese Änderungen wird ein späteres Inkrafttreten empfohlen, da hierfür noch Anpassungsbedarf in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften besteht.

B. Zu den einzelnen Artikeln

Zu Artikel 1 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

In den Nummern 1 bis 7 werden die in Artikel 1 Nr. 2, 3, 4 Buchstabe c und d, Nr. 5, 6 und 8 auf Drucksache 16/1341 vorgesehenen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes unverändert übernommen. Zu Artikel 1 Nr. 7 wurde eine redaktionelle Änderung vorgenommen.

In Nummer 8 Buchstabe a wird die Ordnungswidrigkeit in § 61 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e PBefG neu gefasst, um die Verstöße nach § 47 Abs. 2 Satz 1 PBefG in die Bußgeldabwehrung einzubeziehen. Diese Vorschrift dient dem Schutz der Unternehmen im Taxenverkehr vor unlauterer Konkurrenz durch Unternehmen aus anderen Gemeinden und wird häufig nicht beachtet.

In Nummer 8 Buchstabe b wird das Bußgeldblankett in § 61 Abs. 1 Nr. 5 PBefG neu gefasst, um eine differenzierte Anhebung des Bußgeldrahmens für Zuwiderhandlungen gegen unmittelbar geltende Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft zu ermöglichen.

In Nummer 8 Buchstabe c wird der Bußgeldrahmen von derzeit 5 000 Euro auf 20 000 Euro bzw. 10 000 Euro angehoben. In die Gruppe der schweren Verstöße mit einem Bußgeld bis zu 20 000 Euro werden die Zuwiderhandlungen nach § 61 Abs. 1 Nr. 1 PBefG (insbesondere Verstoß gegen die Genehmigungspflicht) und Nummer 5 Buchstabe a – neu – (entsprechende Verstöße gegen unmittelbar geltende Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft) aufgenommen. Für alle anderen Verstöße wird eine Anhebung des Bußgeldrahmens bis zu 10 000 Euro als ausreichend erachtet.

In Nummer 9 wird die in Artikel 1 der Drucksache 16/1039 vorgesehene Einfügung des § 64a (Ersetzung bundesrechtlicher Vorschriften durch Landesrecht) in das Personenbeförderungsgesetz unverändert übernommen.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes)

In den Nummern 1 bis 3 werden die in Artikel 1 Nr. 1, 4 Buchstabe a und b und Nummer 7 Buchstabe b auf Drucksache 16/1341 vorgesehenen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes unverändert übernommen.

In Nummer 4 wird die in Satz 2 des Artikels 2 auf Drucksache 16/1341 vorgesehene Übergangsbestimmung für Genehmigungen, die vor dem Tag des Inkrafttretens der geänderten Vorschriften erteilt wurden, inhaltlich in § 62 – neu – PBefG übernommen. Diese Übergangsbestimmung muss aus Gründen der Rechtsklarheit im Personenbeförderungsgesetz eingestellt werden.

Zu Artikel 3 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

In diesem Artikel wird die in Artikel 2 auf Drucksache 16/1039 vorgesehene Einfügung des § 6h (Ersetzung bundesrechtlicher Vorschriften durch Landesrecht) in das Allgemeine Eisenbahngesetz unverändert übernommen.

Zu Artikel 4 (Änderung der EG-Bus-Durchführungsverordnung)

In diesem Artikel werden die Ordnungswidrigkeiten in § 8 der EG-Bus-Durchführungsverordnung systematisch umgestellt und mit Bezugnahmen zu dem in § 61 Abs. 1 Nr. 5 – neu – enthaltenen Bußgeldblankett versehen, um eine differenzierte Anhebung des Bußgeldrahmens nach Schwere der Verstöße vorzunehmen. Die in § 8 Abs. 1a – neu –, 2a – neu – und 4a – neu – aufgeführten Verstöße entsprechen den in § 61 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe a – neu – aufgeführten Zuwiderhandlungen nach § 61 Abs. 1 Nr. 1 PBefG und sollen deshalb mit einem Bußgeld bis zu 20 000 Euro geahndet werden können.

Zu Artikel 5 (Änderung des Arbeitszeitgesetzes)

Artikel 5 dient der Restumsetzung europäischen Rechts auf dem Gebiet des Arbeitszeitschutzes für Beschäftigte im Straßenverkehr. Mit der Richtlinie 2002/15/EG des Europäi-

schen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßenverkehrs ausüben (ABl. EG Nr. L 80 S. 35, im Folgenden: Fahrpersonalrichtlinie) hat der Europäische Gesetzgeber für diesen Personenkreis besondere Arbeitszeitbestimmungen verabschiedet, die in verschiedenen Punkten von den allgemeinen Bestimmungen der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. EG Nr. L 299 S. 9, im Folgenden: Arbeitszeitrichtlinie) abweichen. Die Fahrpersonalrichtlinie wird für Fahrpersonal mit Arbeitnehmereigenschaft umgesetzt. Nicht erfasst werden selbstständige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, für die die Fahrpersonalrichtlinie erst ab 2009 Anwendung finden soll.

Das Arbeitszeitgesetz entspricht im Wesentlichen bereits den Vorgaben der Fahrpersonalrichtlinie, so dass nur einige Anpassungen erforderlich sind. Neu in das Gesetz aufgenommen werden für das Fahrpersonal die Regelung einer wöchentlichen Höchstarbeitszeit (Artikel 4 der Fahrpersonalrichtlinie) und die Verantwortung des Arbeitgebers bzw. der Arbeitgeberin für die Aufzeichnung der gesamten Arbeitszeit der als Fahrpersonal tätigen Beschäftigten (Artikel 9). Geregelt wird auch die Verpflichtung des Arbeitgebers bzw. der Arbeitgeberin, vom Fahrpersonal schriftlich Auskunft über in einem anderen Arbeitsverhältnis geleistete Arbeitszeiten zu verlangen, sowie die Pflicht des Arbeitnehmers bzw. der Arbeitnehmerin, die Angaben schriftlich vorzulegen (Artikel 4).

Die in Deutschland in der Praxis bisher bestehende und zulässige Flexibilität bei der Arbeitszeitgestaltung bleibt weiterhin erhalten, weil mit den Änderungen der Gestaltungsspielraum, den die Fahrpersonalrichtlinie für die Arbeitszeitorganisation des Fahrpersonals bietet (Artikel 3 Buchstabe a und b sowie Artikel 8), ins Arbeitszeitgesetz übertragen wird. So muss nach der Fahrpersonalrichtlinie nicht jede Anwesenheit am Arbeitsplatz als Arbeitszeit betrachtet werden. Insofern besteht eine andere Rechtslage als in den Bereichen von Wirtschaft und Verwaltung, die unter die Arbeitszeitrichtlinie und damit unter die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zum Bereitschaftsdienst (Rechtssachen SIMAP und Jäger) fallen. Die Fahrpersonalrichtlinie trifft differenzierende Regelungen, die es erlauben, bestimmte Zeitabschnitte, in denen sich die Beschäftigten zur Arbeitsaufnahme bereit halten müssen, nicht als Arbeitszeit zu betrachten und somit bei der Ermittlung der Höchstarbeitszeit auszunehmen. Diese Möglichkeiten sollen auch für die Arbeitszeitgestaltung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern eröffnet werden, die in Deutschland als Fahrpersonal beschäftigt werden. Die Tarifvertragsparteien erhalten die Möglichkeit, abweichende Regelungen zu vereinbaren.

Der Vorrang der Verordnung 3820/85/EWG des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1, 1986 Nr. L 206 S. 36) sowie des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 (BGBl. II 1974 S. 1473) wird durch die Änderungen nicht berührt. Um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden, wird dies entsprechend der Fahrpersonalrichtlinie ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen.

Zu Nummer 1 (§ 5 Abs. 4)

Die Regelung des § 5 Abs. 4 erfolgt aus Gründen der Rechtssystematik nunmehr in § 21a Abs. 4 Satz 1.

Zu den Nummern 2 und 3 (§§ 11, 16 und 17)

Folgeänderungen zu Nummer 4.

Zu Nummer 4 (§ 21a)

Absatz 1 beschreibt den Personenkreis, für den die neue Regelung gilt. Die Personen, die Straßenverkehrstätigkeiten im Sinne der genannten Bestimmungen ausführen, sind nur dann erfasst, wenn sie Arbeitnehmerinnen oder Arbeitnehmer sind. Straßenverkehrstätigkeiten im Sinne der EWG-Verordnung 3820/85 und des AETR sind im Wesentlichen die Beförderung mit Fahrzeugen zum Gütertransport mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen oder Fahrzeugen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgastplätzen. Ausgenommen sind Fahrzeuge im Linienverkehr mit einer Linienstrecke von bis zu 50 Kilometern und besondere Fahrzeuge nach Maßgabe der EWG-Verordnung 3820/85, wie z. B. Feuerwehr-, Rettungs- und Streitkräftefahrzeuge. Unterfällt ein Fahrzeug dem Ausnahmekatalog der EWG-Verordnung 3820/85, ist § 21a Abs. 2 bis 8 für die als Fahrpersonal auf diesem Fahrzeug tätigen Beschäftigten nicht anwendbar.

Ausdrücklich festgeschrieben wird, dass der Vorrang der EWG-Verordnung 3820/85 sowie des AETR durch die Änderungen nicht berührt werden.

Absatz 2 übernimmt die Definition der „Woche“ aus der Fahrpersonalrichtlinie. Während als Woche im Sinne des Arbeitszeitgesetzes ein beliebiger Zeitraum von sieben aufeinander folgenden Tagen betrachtet wird, schreibt das europäische Fahrpersonalrecht die Kalenderwoche vor.

Absatz 3 überträgt die Gestaltungsmöglichkeiten, die die Fahrpersonalrichtlinie bietet, ins deutsche Recht. Für das Fahrpersonal sind Zeiten, während derer es sich am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen, nicht als Arbeitszeit zu betrachten, wenn sie den Beschäftigten im Voraus, spätestens unmittelbar vor Beginn des jeweiligen Zeitraums bekannt sind. Dies kann zum Beispiel für die Wartezeit beim Be- und Entladen gelten. Die betreffenden Zeitabschnitte sind jedoch Arbeitszeit, wenn ihre voraussichtliche Dauer nicht im Voraus bekannt ist.

Unter derselben Voraussetzung ist auch die Zeit keine Arbeitszeit, während der das Fahrpersonal zwar nicht am Arbeitsplatz sein muss, sich jedoch bereitzuhalten hat, um seine Tätigkeit auf Weisung aufnehmen zu können. Dies sind zum Beispiel Zeitabschnitte, in denen ein Fahrzeug während der Beförderung mit der Bahn oder einer Fähre begleitet wird und Wartezeiten an Staatsgrenzen oder infolge von Fahrverboten.

Die genannten Zeiten müssen zwar einerseits bei der Ermittlung der Höchstarbeitszeit nicht mitgerechnet werden, sind aber andererseits weder Ruhezeiten noch Ruhepausen. Dies schließt nicht aus, dass in den genannten Fällen entsprechend den Vorschriften der EWG-Verordnung 3820/85 eine Ruhezeit oder Ruhepause genommen werden kann, sofern das Fahrpersonal nicht verpflichtet ist, sich zur Arbeitsaufnahme bereitzuhalten, sondern frei über seine Zeit verfügen kann.

Bei Zwei-Fahrer-Besatzungen ist die Zeit, die während der Fahrt auf dem Beifahrersitz bzw. in der Schlafkabine verbracht wird, keine Arbeitszeit. Diese Zeit darf allerdings nicht als Ruhezeit gerechnet werden. Diese gemäß Artikel 7 der EWG-Verordnung 3820/85 bestehende Rechtslage wird hier noch einmal klargestellt.

Absatz 4 regelt die wöchentliche Höchstarbeitszeit des Fahrpersonals ergänzend zu § 3. Neben der dort geregelten täglichen Höchstarbeitszeit darf die Höchstarbeitszeit pro Woche 48 Stunden nicht übersteigen. Satz 2 regelt die im Falle vorübergehender Verlängerung der Arbeitszeit bestehende Grenze von 60 Stunden pro Woche und den gegenüber § 3 kürzeren Ausgleichszeitraum von vier Kalendermonaten bzw. 16 Wochen.

Absatz 5 Satz 1 trifft aus rechtssystematischen Gründen die im bisherigen § 5 Abs. 4 enthaltene Regelung. Gemäß Satz 2 sind die nach Europäischem Recht geltenden Ruhezeiten auch für Auszubildende sowie Praktikantinnen und Praktikanten anwendbar. Diese Personen werden nicht von der EWG-Verordnung 3820/85 und dem AETR erfasst.

In Absatz 6 werden die Abweichungsbefugnisse für die Tarifvertragsparteien geregelt. Diese dürfen gemäß Nummer 1 Regelungen vereinbaren, mit denen die Einzelheiten zu den in Absatz 3 genannten Voraussetzungen näher bestimmt werden. Unter den in Nummer 2 genannten Voraussetzungen kann die Arbeitszeit verlängert werden. Regelungen nach Absatz 6 können unter den in § 7 Abs. 3 genannten Voraussetzungen im Betrieb eines nicht tarifgebundenen Arbeitgebers übernommen werden.

Sofern Absatz 6 keine Sonderregelungen enthält, stehen die Abweichungsmöglichkeiten nach § 7 zur Verfügung. Davon ausgenommen sind die Befugnisse zur Aufteilung der Ruhepausen in Kurzpausen und zur Zulassung von Arbeitszeitverlängerungen ohne Ausgleich mit individueller Zustimmung.

Nach Absatz 7 muss die gesamte Arbeitszeit des Fahrpersonals vom Arbeitgeber oder von der Arbeitgeberin aufgezeichnet werden. Wie in § 16 bedeutet die Regelung nicht, dass diese die Aufzeichnung persönlich vornehmen müssen. Der gesetzlichen Verpflichtung wird z. B. auch durch Selbstaufschreibung seitens der Beschäftigten genügt. Eine besondere Form für die Aufzeichnungen ist nicht vorgegeben. Der Nachweis kann auch mit dazu geeigneten vorhandenen Unterlagen (Schaublättern, Speicherdaten der Digita-

len Kontrollgeräte) erbracht werden, wenn sich die geleisteten Arbeitszeiten vollständig entnehmen lassen.

Die in Artikel 4 Buchstabe b der Fahrpersonalrichtlinie enthaltene Verpflichtung, Arbeitszeiten aus verschiedenen Arbeitsverhältnissen zusammen zu rechnen, ist bereits in § 2 Abs. 1 geregelt. Über die sich aus dieser Regelung ergebenden Pflichten für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber einerseits sowie die Beschäftigten andererseits hinaus regelt Absatz 8, dass – entsprechend der Richtlinie – sowohl die Aufforderung an das Fahrpersonal, Angaben über in einem anderen Arbeitsverhältnis geleistete Arbeitszeiten zu treffen, als auch die von den Beschäftigten vorzulegenden Aufstellungen schriftlich erfolgen müssen.

Zu Nummer 5

Folgeänderung zu Nummer 4.

Zu Artikel 6 (Weitere Änderung des Arbeitszeitgesetzes)

Mit Artikel 6 wird das durch Artikel 5 geänderte Arbeitszeitgesetz an die neuere Entwicklung des europäischen Fahrpersonalrechts angepasst. Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. EG Nr. L 102 S. 1) ersetzt künftig die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Dies wird durch Anpassung der Verweisung im Arbeitszeitgesetz nachvollzogen.

Die neue EG-Verordnung wird mit ihrem Inkrafttreten ein Jahr nach Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union zum 11. April 2007 verbindliches Recht und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Die in Artikel 2 enthaltenen Änderungen können erst nach der erforderlichen Anpassung der Genehmigungsmuster in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Personenbeförderungsgesetz vom 22. August 1995 (BAnz 1995 Nr. 170a) angewendet werden und sollen deshalb etwa 1 Jahr später als alle Änderungen in Kraft treten. Dieser Zeitraum wird für die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, benötigt.

Berlin, den 31. Mai 2006

Klaus Hofbauer
Berichterstatter

Heinz Paula
Berichterstatter

