

22.12.87

VP - In - R - U**Verordnung**

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr**A. Zielsetzung**

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat mit der "Richtlinie 75/130 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten" und den dazu ergangenen Änderungsrichtlinien 79/5/EWG vom 19. Dezember 1978, 82/3/EWG vom 21. Dezember 1981 sowie 82/603/EWG vom 28. Juli 1982 eine gemeinschaftliche Regelung für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr geschaffen. Die Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße und Binnenwasserstraße-Straße in der Fassung vom 5. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1396), die der Umsetzung dieser Regelung in nationales Recht dient, ist durch die wiederholten Änderungen unübersichtlich geworden.

Am 7. November 1986 hat der Rat der Europäischen Gemeinschaften erneut eine Änderungsrichtlinie zur Richtlinie 75/130/EWG erlassen (86/544/EWG). Mit ihr soll der kombinierte Verkehr in der Binnenschifffahrt mit Lastkraftwagen, Anhängern und Wechselbehältern einbezogen und der Werkverkehr besser berücksichtigt werden.

Die durch die neue Richtlinie des Rates abermals erforderlich gewordene Ergänzung der o. g. Verordnung läßt es sinnvoll erscheinen, gleichzeitig mit der Umsetzung der Änderungsrichtlinie 86/544/EWG auch den bisherigen Verordnungstext zu überarbeiten mit dem Ziel, ein besseres Verständnis und eine einfachere Handhabung der Regelungen für den grenzüberschreiten-

den Verkehr für Nutzer und Kontrollbehörden zu erreichen, sowie diese Transportform weiter zu fördern.

B. Lösung

Ersatz der Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße und Binnenwasserstraße-Straße in der Fassung vom 5. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1396) durch die vorliegende neue Verordnung. Die Ermächtigung zum Erlaß der Verordnung enthält § 103 Abs. 4 GÜKG. Die Verordnung bedarf der Zustimmung des Bundesrates.

C. Alternativen

Lediglich Umsetzung der EG-Änderungsrichtlinie vom 7. November 1986 (86/544/EWG) durch Änderung der bestehenden Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße und Binnenwasserstraße-Straße in der Fassung vom 5. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1396).

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Regelung nicht mit Kosten belastet.

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 600/87

22.12.87

VP - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 920 01 - Ve 53/87

Bonn, den 21. Dezember 1987

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr
zu erlassende

Verordnung über den grenzüber-
schreitenden kombinierten Verkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Arti-
kels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


Dr. Schäuble

Verordnung

Über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr

Auf Grund des § 103 Abs. 4 und 5 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256) wird mit Zustimmung des Bundesrats verordnet:

§ 1

Grenzüberschreitender kombinierter Verkehr Schiene-Straße im Sinne dieser Verordnung liegt vor, wenn

1. Güter für andere in einem Kraftfahrzeug, Anhänger, Fahrzeugaufbau, Wechselbehälter oder in einem Container von mindestens 6 m Länge auf einem Teil der Strecke mit einem Kraftfahrzeug und auf einem anderen Teil der Strecke mit der Eisenbahn eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften befördert werden und
2. die Gesamtstrecke zum Teil innerhalb und zum Teil außerhalb des Geltungsbereichs des Güterkraftverkehrsgesetzes liegt und
3. die Beförderung auf der Straße innerhalb des Geltungsbereichs des Güterkraftverkehrsgesetzes lediglich zwischen Belade- oder Entladestelle und nächstgelegenen geeigneten Bahnhof durchgeführt wird (An- oder Abfuhr).
Der nächstgelegene geeignete Bahnhof ist der Bahnhof, der über Einrichtungen der notwendigen Umschlagart des kombinierten Verkehrs verfügt, von dem regelmäßig kombinierter Verkehr der entsprechenden Art und Richtung durchgeführt wird und der die kürzeste, verkehrsübliche Straßenverbindung zur Be- oder Entladestelle hat.

§ 2

(1) Auf Antrag des Güterkraftverkehrsunternehmers kann die höhere Landesverkehrsbehörde nach Anhörung der Deutschen Bundesbahn einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof bestimmen, sofern dies der Förderung des kombinierten Verkehrs dient. Der Fahrzeugführer hat die Bescheinigung über die Bestimmung des anderen Bahnhofs im Kraftfahrzeug mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Kontrollbeamten zur Prüfung auszuhändigen.

(2) Für Beförderungen, bei denen das Kraftfahrzeug auf der Eisenbahn mitbefördert wird, kann die höhere Landesverkehrsbehörde daneben für ein von ihr festgelegtes Gebiet und für einzelne Verkehrsverbindungen im Benehmen mit der Deutschen Bundesbahn einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof bestimmen, sofern dies der Förderung des kombinierten Verkehrs dient.

(3) Zuständig ist die höhere Landesverkehrsbehörde, in deren Bereich der andere Bahnhof liegt.

§ 3

Grenzüberschreitender kombinierter Verkehr Binnenwasserstraße-Straße im Sinne dieser Verordnung liegt vor, wenn

1. Güter für andere in einem Kraftfahrzeug, Anhänger, Fahrzeugaufbau, Wechselbehälter oder in einem Container von mindestens 6 m Länge auf einem Teil der Strecke mit einem Kraftfahrzeug und auf einem anderen Teil der Strecke mit einem Binnenschiff befördert werden und
2. die Gesamtstrecke zum Teil innerhalb und zum Teil außerhalb des Geltungsbereichs des Güterkraftverkehrsgesetzes liegt und

3. die Beförderung auf der Straße innerhalb des Geltungsbereichs des Güterkraftverkehrsgesetzes lediglich zwischen Belade- oder Entladestelle und dem Binnenhafen innerhalb der Nahzone der Gemeinde, in der sich der Binnenhafen befindet, durchgeführt wird (An- oder Abfuhr).

§ 4

Im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr ist die Beförderung auf der Straße mit einem Kraftfahrzeug, das nicht im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes zugelassen ist, von der Genehmigungspflicht für den Güterfernverkehr nach § 8 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes und für den grenzüberschreitenden Güternahverkehr nach § 6 Abs. 1 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr vom 19. Dezember 1968 (BGBl. I S. 1364), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 2. März 1979 (BGBl. I S. 285) befreit, wenn

1. das Kraftfahrzeug bei der An- oder Abfuhr die Grenze überschreitet oder
2. das Kraftfahrzeug auf der Eisenbahn oder dem Binnenschiff mitbefördert wird und nur eine An- oder Abfuhr durchführt.

§ 5

(1) Im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr gilt für Kraftfahrzeuge, die im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes zugelassen sind, die Erlaubnis für den allgemeinen Güternahverkehr oder die Bescheinigung über die Berechtigung zur Ausübung des allgemeinen Güternahverkehrs (§§ 80, 89 des Güterkraftverkehrsgesetzes) als Genehmigung für den Güterfernverkehr im Sinne des § 8 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes für die An- oder Abfuhr.

(2) § 12 Abs. 1 Nr. 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes gilt mit der Maßgabe, daß anstelle der Genehmigungsurkunde die Ausfertigung der Erlaubnis nach § 86 des Güterkraftverkehrsgesetzes oder die Ausfertigung der Bescheinigung nach § 89 des Güterkraftverkehrsgesetzes tritt. § 12 Abs. 1 Nr. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes gilt nicht.

§ 6

(1) Vor Beginn der Beförderung hat der Güterkraftverkehrsunternehmer im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr den Verlade- und Entladebahnhof oder die Binnenhäfen in die Beförderungs- und Begleitpapiere einzutragen, die nach § 28 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes oder nach Artikel 6 der Verordnung Nr. 11 des Rates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom 27. Juni 1960 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen (ABL. EG Nr. 52, S. 1121) vorgeschrieben sind. Die eingetragenen Angaben hat sich der Güterkraftverkehrsunternehmer vor Beginn der Abfuhr auf den Beförderungs- und Begleitpapieren von der Eisenbahnverwaltung oder vom Schifffahrttreibenden oder den von ihnen beauftragten Stellen bestätigen zu lassen. Als Bestätigung wird auch das Beförderungspapier für den Bahntransport anerkannt, wenn es bei der Abfuhr im Kraftfahrzeug mitgeführt wird.

(2) In den Fällen des § 4 Nr. 1 hat der Fahrzeugführer bei der Anfuhr eine Reservierungsbestätigung der Eisenbahnverwaltung oder des Schifffahrttreibenden oder der von ihnen beauftragten Stellen im Kraftfahrzeug mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Kontrollbeamten zur Prüfung auszuhändigen. Die Reservierungsbestätigung ist auch im Falle des § 5 Abs. 1 erforderlich, wenn bei der Anfuhr der Bahnhof oder der Binnenhafen außerhalb der Nahzone des Kraftfahrzeugs liegt.

(3) Wenn im kombinierten Verkehr ein Anhänger, der im zulässigen Werkverkehr eingesetzt wird, bei der Abfuhr von einem Kraftfahrzeug gezogen wird, das im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt wird, so hat der Fahrzeugführer anstelle der in Absatz 1 genannten Beförderungs- und Begleitpapiere das von der Eisenbahnverwaltung abgestempelte Beförderungspapier für den Bahntransport oder eine Bescheinigung des Schiffahrttreibenden, aus der sich ergibt, daß die Hauptstrecke mit einem Binnenschiff zurückgelegt worden ist, im Kraftfahrzeug mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Kontrollbeamten zur Prüfung auszuhändigen.

§ 7

Hat im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr ein Güterkraftverkehrsunternehmer den Beförderungsvertrag über die Gesamtstrecke geschlossen, so gelten im Verhältnis zwischen dem Unternehmer und seinem Auftraggeber die Tarifvorschriften, die bei einer Beförderung mit einem Kraftfahrzeug auf der Gesamtstrecke anzuwenden wären. Insoweit gelten § 28 Abs. 1 und § 58 des Güterkraftverkehrsgesetzes entsprechend. Überträgt der Unternehmer die An- oder Abfuhr einem anderen Unternehmer, so können sie für dessen Beförderungsleistungen vereinbaren, daß das für die Gesamtstrecke zu berechnende Beförderungsentgelt mindestens im Verhältnis des auf die An- oder Abfuhr entfallenden Streckenanteils zur Gesamtstrecke aufgeteilt wird.

§ 8

Ordnungswidrig im Sinne des § 99 Abs. 1 Nr. 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen

- a) § 2 Abs. 1 Satz 2 die dort bezeichnete Bescheinigung,
- b) § 6 Abs. 2 die Reservierungsbestätigung oder
- c) § 6 Abs. 3 das abgestempelte Beförderungspapier für den Bahntransport oder die Bescheinigung des Schiffahrttreibenden

nicht mitführt oder auf Verlangen nicht zur Prüfung aushändigt,

2. entgegen § 6 Abs. 1 Satz 1 den Verlade- oder Entladebahnhof oder die Binnenhäfen in die vorgeschriebenen Beförderungs- und Begleitpapiere nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig einträgt oder

3. entgegen § 6 Abs. 1 Satz 2 sich die eingetragenen Angaben auf den Beförderungs- und Begleitpapieren nicht oder nicht rechtzeitig bestätigen läßt.

§ 9

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

§ 10

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Am gleichen Tage tritt die Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße und Binnenschiff-Straße in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1396) außer Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat mit der "Richtlinie 75/130 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten" und den dazu ergangenen Änderungsrichtlinien 79/5/EWG vom 19. Dezember 1978, 82/3/EWG vom 21. Dezember 1981 sowie 82/603/EWG vom 28. Juli 1982 eine gemeinschaftliche Regelung für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr geschaffen. Der Umsetzung dieser EG-Regelung in nationales Recht diene die Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße und Binnenwasserstraße-Straße in der Fassung vom 5. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1396).

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat am 7. November 1986 erneut eine Änderungsrichtlinie zur Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erlassen (86/544/EWG). Mit dieser Änderungsrichtlinie sollen die Möglichkeiten besser ausgeschöpft werden, die sich aus den zwischenzeitlich veränderten Techniken im kombinierten Verkehr ergeben. So soll der kombinierte Verkehr in der Binnenschifffahrt mit Lastkraftwagen, Anhängern und Sattelanhängern einbezogen und der Werkverkehr berücksichtigt werden.

Ziel auch der Änderungsrichtlinie ist es, den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr zu fördern und damit einen Beitrag zur Straßentlastung, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Umweltschutz zu leisten.

Die neue Richtlinie des Rates war Anlaß für eine grundlegende Überarbeitung der Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße

und Binnenwasserstraße-Straße in der Fassung vom 5. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1396), die nunmehr durch eine neue Verordnung ersetzt werden soll. Die Ermächtigung zum Erlaß der Verordnung enthält § 103 Abs. 4 Güterkraftverkehrsgesetz. Ziel der Überarbeitung ist das bessere Verständnis und die einfachere Handhabung der Regelungen für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr für Nutzer und Kontrollbehörden. Gleichzeitig werden die mit der Richtlinie 86/544/EWG vorgesehenen Ergänzungen aufgenommen und durch geringfügige Änderung des Begriffs "nächstgelegener geeigneter Bahnhof" der Anreiz zur Teilnahme am kombinierten Verkehr erhöht.

Für den kombinierten Verkehr Seeschiff-Straße, Seeschiff-Schiene oder Seeschiff-Binnenwasserstraße gilt die Verordnung nicht.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1

Der grenzüberschreitende kombinierte Verkehr Schiene-Straße im Sinne dieser Verordnung ist an Voraussetzungen gebunden, die in den Ziffern 1 - 3 beschrieben sind. In Ziffer 3 ist eine Beschreibung des in der Verordnung verwendeten Begriffs "nächstgelegener geeigneter Bahnhof" enthalten. Geeignet ist der Bahnhof, wenn er über Umschlaganlagen der notwendigen Umschlagart verfügt von ihm regelmäßig Verkehre dieser Umschlagart in Zielrichtung ausgehen. Nicht erforderlich ist, daß von ihm aus eine direkte und umstellungsfreie Zugverbindung zum Zielbahnhof besteht. Die gegenüber der alten Formulierung vorgenommene Erweiterung des Begriffs "nächstgelegener geeigneter Bahnhof" soll einerseits den Anreiz zur Teilnahme am kombinierten Verkehr erhöhen, andererseits durch Reduzierung der Zahl der Anträge gemäß § 2 (1) zur Verwaltungsvereinfachung beitragen. An- und Abfuhr ist die jeweils auf der Straße zurückgelegte Strecke vor bzw. nach der Beförderung mit

der Eisenbahn zwischen den nächstgelegenen geeigneten Bahnhöfen und den Belade- bzw. Entladestellen der Güter. Dabei ist es unerheblich, ob An- und Abfuhr oder nur eine von beiden innerhalb des Geltungsbereichs des Güterkraftverkehrs stattfinden.

Zu § 2

Die höhere Landesverkehrsbehörde kann auf einen entsprechenden Antrag hin ausnahmsweise einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof bestimmen, wenn dies der Förderung des kombinierten Verkehrs dient, z. B. weil nur so ein Bahnhof mit einer in diesem Fall wünschbaren direkten Zugverbindung zum Zielbahnhof erreicht werden kann oder eine längere An- oder Abfuhr auf der Straße gegen die Fahrtrichtung des Schienentransportes vermeidbar ist. In Abs. 2 wird zusätzlich die Möglichkeit eröffnet, für Terminals der sog. Rollenden Landstraße Einzugsgebiete für einzelne Verkehrsverbindungen festzulegen, weil das Terminalnetz im begleiteten Huckepackverkehr eine geringere Dichte als das im unbegleiteten Huckepackverkehr und im Containerverkehr aufweist und sich vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr dadurch bessere Marktchancen der Eisenbahn ergeben können.

Zu § 3

Auch der grenzüberschreitende kombinierte Verkehr Binnenwasserstraße-Straße ist an Voraussetzungen gebunden, die unter Ziffer 1 - 3 aufgezählt sind. An die Stelle des nächstgelegenen geeigneten Bahnhofs im kombinierten Verkehr Schiene-Straße treten hier der Binnenhafen und die Nahzone der Gemeinde, in der er gelegen ist. Diese Regelung ist günstiger als die in der EG-Richtlinie vorgesehene, nach der der Vor- und Nachlauf auf der Straße im Radius von höchstens 50 km Luftlinie von Binnenhäfen genehmigungsfrei vorgesehen ist. Zum Begriff der An- und Abfuhr vgl. Erl. zu § 1.

Zu § 4

Grenzüberschreitender kombinierter Verkehr im Sprachgebrauch dieser Verordnung ist stets sowohl der Kombinierte Verkehr Schiene-Straße als auch Binnenwasserstraße-Straße. § 4 enthält die Befreiung von der Genehmigungspflicht und der Kontingentierung für Beförderungen mit einem Kraftfahrzeug, das nicht im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes zugelassen ist. Die Befreiung von der Genehmigungspflicht gilt nur für einen Unternehmer, der in dem Staat, in dem das Kraftfahrzeug zugelassen ist, Güterverkehr für andere betreiben darf. Zum Begriff der An- und Abfuhr vgl. Erläuterungen zu § 1.

Zu § 5

Die Vorschrift enthält die Befreiung von der Kontingentierung für Kraftfahrzeuge, die im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes zugelassen sind. Die in einem Mitgliedstaat geltenden Bedingungen für die Zulassung zum Beruf des Straßenverkehrsunternehmers und für den Zugang zum Verkehrsmarkt werden durch die Regelung nicht berührt. In einer Protokollerklärung zu Artikel 6 der EG-Richtlinie vom 17. Februar 1975 (75/130/EWG) haben der Rat und die Kommission festgestellt, daß sich durch die innerstaatlichen Vorschriften keine mengenmäßigen Beschränkungen ergeben dürfen. Aufgrund des Artikels 6 kann somit ein Papier über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrs verlangt werden. Um für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr kein besonderes Zertifikat einzuführen, soll die Erlaubnis für den Güternahverkehr für diese Beförderungen ausreichen. Mit dieser Erlaubnis kann im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr auch die An- oder Abfuhr auf der Straße durchgeführt werden, wenn es sich hierbei um Güterfernverkehr handelt, der nach § 8 Abs. 1 GÜKG genehmigungspflichtig ist. Die Erlaubnis gilt in diesen Fällen als Genehmigung im Sinne des § 8 Abs. 1 GÜKG.

Findet die An- oder Abfuhr ausschließlich im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes statt, darf grundsätzlich nur ein Kraftfahrzeug verwendet werden, das im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes zugelassen ist. Hier ist die Zulassung nach der StVZO gemeint. Zum Begriff der An- und Abfuhr vgl. Erläuterungen zu § 1.

Zu § 6

Diese Vorschrift dient der Überwachung der Beförderung im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Als beauftragte Stelle der Eisenbahnverwaltung kommt die Kombiverkehr, Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co.KG, 6000 Frankfurt/Main, in Betracht. Beauftragte Stelle eines Schiffahrttreibenden kann z. B. eine Genossenschaft sein.

Um die praktische Abwicklung des kombinierten Verkehrs zu erleichtern, wird als Bestätigung der Eisenbahnbenutzung auch das Beförderungspapier für den Eisenbahntransport anerkannt. Hierfür kommen in Betracht der Versandauftrag einer Huckepackgesellschaft oder ein anderes Beförderungspapier, aus dem sich ergibt, daß und zwischen welchen Bahnhöfen der Transport mit der Eisenbahn durchgeführt wurde.

Bei einem Straßentransport von der Beladestelle im Ausland zu einem in der Bundesrepublik gelegenen Bahnhof des kombinierten Verkehrs ist der Nachweis zu führen, daß ein Platz auf der Eisenbahn oder dem Binnenschiff reserviert ist. Ohne einen solchen Nachweis ist bei der Einfahrt des Fahrzeuges in die Bundesrepublik davon auszugehen, daß der Transport auf der Gesamtstrecke auf der Straße durchgeführt werden soll. Hierfür ist eine Genehmigung für den Güterfernverkehr erforderlich.

Fernschriftliche Reservierungsbestätigungen werden nur anerkannt, wenn sie eine Kontrollnummer enthalten.

Absatz 3 sieht vor, daß in den dort genannten Fällen anstelle der Beförderungs- und Begleitpapiere für den gewerblichen Güterverkehr der von der Eisenbahnverwaltung abgestempelte Versandauftrag der Huckepackgesellschaft, an seiner Stelle ein anderes Beförderungspapier für den Eisenbahntransport oder eine entsprechende Bescheinigung des Schiffahrttreibenden vorgelegt werden müssen, da beim Werkverkehr der Nachweis des vorangegangenen Transportes auf der Eisenbahn oder mit dem Binnenschiff nur so erbracht werden kann.

Zu § 7

Diese Vorschrift entspricht dem § 4 der bisher geltenden Verordnung. Damit soll sichergestellt werden, daß für die Entgeltberechnung zwischen dem Auftraggeber und dem Güterkraftverkehrsunternehmer die Tarifvorschriften gelten, die bei einer durchgehenden Beförderung auf der Straße anzuwenden wären.

Setzt der Unternehmer für die An- und Abfuhr einen anderen Unternehmer ein, so kann vereinbart werden, daß dieser mindestens einen Anteil des Entgelts für die Gesamtstrecke erhält, der dem Verhältnis des Streckenteils der An- oder Abfuhr zur Gesamtstrecke entspricht.

Zu § 8

Diese Vorschrift enthält die Bußgeldbewehrung von Zuwiderhandlungen des Güterkraftverkehrsunternehmers oder der in seinem Betrieb tätigen, verantwortlichen Personen gegen die Vorschriften dieser Verordnung.

Zu § 9

Übliche Berlinklausel.

Zu § 10

Diese Verordnung ersetzt die bisher geltende Verordnung in der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1983. Letztere tritt am Tage des Inkrafttretens der neuen Verordnung außer Kraft.

05.02.88

Beschluß
des Bundesrates

zur

Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr

Der Bundesrat hat in seiner 585. Sitzung am 5. Februar 1988 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

§ 6 Abs. 2

§ 6 Abs. 2 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

"Die Pflichten nach Satz 1 obliegen dem Fahrzeugführer auch im Falle des § 5 Abs. 1, wenn bei der Anfuhr der Bahnhof oder der Binnenhafen außerhalb der Nahzone des Kraftfahrzeugs liegt."

Begründung:

Im Hinblick auf die Bußgeldbewehrung in § 8 Nr. 1 Buchstabe b erforderliche Klarstellung des Gewollten.