

02.05.89

EG - In - U - VP

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Geschwindigkeitsbegrenzungen für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft

KOM(88) 706 endg.; Ratsdok. 4305/89

Punkt der 600. Sitzung des Bundesrates am 12. Mai 1989

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften (EG),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung zu nehmen:

EG 1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, auf die
In Ablehnung der Richtlinie hinzuwirken.
VP

(bei Annahme
entfallen
Ziffern 10 -16)

(bei Ablehnung
entfallen auch
Ziffern 2 -9)

...

Ausgeliefert am 2. MAI 1989

87/11/83

- 2 -

- EG
VP
2. Gegen den Vorschlag bestehen nämlich grundsätzliche Bedenken.
- EG
In
VP
3. Die Europäische Gemeinschaft hat keine Zuständigkeit zur Regelung des Verhaltensrechts im Straßenverkehr.
- EG
In
4. Artikel 75 EWG-Vertrag, auf den die Kommission ihren Vorschlag stützt, gibt bei einer seinem Sinn und Zweck entsprechenden Auslegung dem Rat keine Möglichkeit, Richtlinien zum Verhaltensrecht im Straßenverkehr zu erlassen.
- EG
VP
5. Die Kompetenz der EG beschränkt sich auf die Regelung verkehrswirtschaftlicher Sachfragen. Diese Voraussetzung ist bei der Einführung genereller Geschwindigkeitsbegrenzungen für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft nicht gegeben.
- EG
In
6. Der Richtlinienvorschlag sieht in einigen Bereichen höhere zulässige Geschwindigkeiten vor, als dies im nationalen Recht der Bundesrepublik Deutschland festgelegt ist.
- EG
VP
7. In der Sache führt die vorgeschlagene Regelung daher zumindest teilweise zu einer erheblichen Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Schwerverkehr auf Autobahnen und sonstigen Straßen.
- EG
In
8. So sollen z. B. Omnibusse jeder Art, aber auch Lastkraftfahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t, mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h auf Autobahnen fahren dürfen. Dies erscheint im Interesse der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Dasselbe gilt

...

für die Zulassung einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für Lastkraftfahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 12 t sowie von 70 km/h für Lastkraftfahrzeuge über 12 t auf Außerortsstraßen (ohne Schnellstraßen).

EG
VP 9. Dies kann der Verkehrssicherheit abträglich sein. Bei unterschiedlichen Verkehrsverhältnissen in den europäischen Mitgliedstaaten sind auch materiell einer zentralen Verkehrsregelung Grenzen gesetzt.

U
(Ziffern 10-16
entfallen bei
Annahme von
Ziffer 1)

10. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen u. a. zu einer Verminderung des Ausstoßes von Stickoxiden beitragen wird, die mitursächlich sind für existenzbedrohende Umweltrisiken, wie das Waldsterben, die Nordseeverseuchung, die Belastung der Böden mit Schadstoffen, die Beschleunigung der Ozonbildung in der Troposphäre und Klimaveränderungen durch den Treibhauseffekt.

U 11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den weiteren Verhandlungen auf EG-Ebene für eine Änderung des Richtlinienentwurfs mit dem Ziel einzusetzen, daß

- die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge der Klasse N 2 auf Autobahnen auf höchstens 80 km/h begrenzt wird,
- die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge der Klasse N 2 auf anderen Außerortsstraßen auf höchstens 60 km/h begrenzt wird und
- die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge der Klasse N 3 auf anderen Außerortsstraßen ebenfalls auf höchstens 60 km/h begrenzt wird.

...

- U 12. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, daß in Artikel 3 des Richtlinienentwurfs der Begriff "Wohngebiete" durch den Begriff "Gebiete" ersetzt wird.
Die Möglichkeit zur flächendeckenden Festsetzung niedriger Höchstgeschwindigkeiten sollte nicht auf Wohngebiete beschränkt bleiben, sondern z. B. auch für Naturschutz- und Erholungsgebiete, für Kurorte usw. sichergestellt werden.
- U 13. Die in Artikel 3 Satz 2 vorgesehene Festlegung, daß niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Verkehrsschildern deutlich festzulegen sind, kann nicht akzeptiert werden. Es muß den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, auch in anderer Weise, etwa durch Rechtsverordnungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen für bestimmte Gebiete festzulegen.
- U 14. Der Bundesrat weist darauf hin, daß die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeiten zwar zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Minderung der Umweltbelastungen beiträgt, dies jedoch eine Weiterentwicklung der technischen Maßnahmen zur Sicherheit der Fahrzeuge und zur Senkung der Lärm- und Abgasemissionen nicht ersetzen kann.
- U 15. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, daß die wichtigste Voraussetzung für die Senkung der Umweltbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr eine Änderung der Verkehrspolitik im Sinne einer Reduzierung des Transportbedarfs in Verbindung mit einer weitgehenden Verlagerung des Personen- und Frachttransports auf die Schiene ist.

- U 16. Der Bundesrat stellt fest, daß Geschwindigkeitsregelungen in erster Linie für Nutzfahrzeuge vorgesehen sind und nicht alle Personenkraftwagen von dem Richtlinien-Entwurf erfaßt werden.

Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, bei ihren Verhandlungen darauf hinzuwirken, daß die Richtlinie auf alle Personenkraftwagen ausgedehnt wird.