

13.02.92

Antrag

des Landes Hessen

zur

Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Höchstzahlen der Genehmigungen für den Güterfernverkehr

Punkt 79 der 639. Sitzung des Bundesrates am 14. Februar 1992

Der Bundesrat möge beschließen:

Der Bundesrat stimmt der Verordnung aus den nachstehend genannten Gründen nicht zu und erwartet, daß die Bundesregierung eine neue Verordnung vorlegt, die seinen Anliegen Rechnung trägt.

Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Beseitigung der Genehmigungsvielfalt. Sie ist eine sinnvolle Maßnahme und wesentliche Voraussetzung, die deutschen Unternehmen über eine damit bessere Dispositionsmöglichkeit im Wettbewerb mit ausländischen Unternehmen zu stärken. Die vorgeschlagene Genehmigungsvereinheitlichung liegt aber - soweit sie kapazitätssteigernd ist - nicht im Sinne einer Verkehrspolitik, die eine Verringerung der Belastungen von Straßen und Umwelt zum Ziel hat.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, die Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Höchstzahlen der Genehmigungen für den Güterfernverkehr dahingehend zu ändern, daß nur diejenigen Genehmigungen in allgemeine Güterfernverkehrsgenehmigungen umgetauscht werden, die bereits im wesentlichen Umfang im innerstaatlichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden und deren Tausch damit weitgehend kapazitätsneutral durchgeführt werden kann.

Ausgeliefert am 13. FEB. 1992

742/2/91

Hierbei handelt es sich ausschließlich um

- die Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Seehafenberechtigung nach § 4 Abs. 2 Höchstzahlen-Verordnung GüKG (maximal 2 910 Genehmigungen),
- die Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Binnentransportbonus nach § 4 Abs. 3 Höchstzahlen-Verordnung GüKG (1 182 Genehmigungen),
- die Genehmigungen mit Nutzlastbeschränkungen nach § 5 Höchstzahlen-Verordnung GüKG (3 244 Genehmigungen).

Nach der Erweiterung des Nahzonenradius von 50 auf 75 km würde ein Umtausch der Bezirksgüterfernverkehrsgenehmigungen gemäß § 3 Höchstzahlen-Verordnung GüKG und der anstelle allgemeiner Güterfernverkehrsgenehmigungen erteilten Bezirksgüterfernverkehrsgenehmigungen gemäß § 2 Abs. 2 Höchstzahlen-Verordnung GüKG im Verhältnis 1 : 1 ebenso kapazitätssteigernd wirken wie die Umwandlung der Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Verkehr ohne Seehafenberechtigung bzw. Binnentransportbonus, da diese bereits mit Ablauf des Jahres 1992 - Beseitigung der Kontingentierung der EG-Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Verkehr - für Verkehre zwischen den EG-Staaten nicht mehr benötigt werden. Im Verhältnis zu den übrigen Staaten können diese Genehmigungen ebenfalls entfallen. Hier reichen die noch auszuhandelnden bilateralen Kontingente aus, soweit nicht - wie von der EG beabsichtigt - auch für Verkehre aus und in Drittstaaten eine Kontingentsfreigabe erfolgt. Die Beseitigung der Doppelkontingentierung ist ein wiederholtes Anliegen des Bundesrates. Eine entsprechende Regelung über die Gültigkeit dieser Genehmigungen bis Ablauf des 31.12.1992 wäre aufzunehmen.

Die zusätzliche Aufstockung des Kontingents um rund 4 000 Genehmigungen ist wie die Ablösung der Genehmigungen nach § 19 a Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) durch (Dauer-) Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr nicht in Einklang zu bringen mit der Konjunkturentwicklung, die nach dem Jahresgutachten 1991/92 des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in ganz

Europa stagnierend bzw. rückläufig ist. Es ist daher damit zu rechnen, daß unter dem Zwang, diese Genehmigungen wegen notwendiger Umsatznachweise und zur Amortisation getätigter Investitionen zu Lasten des Güterverkehrs der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße eingesetzt werden und verstärkt Leerfahrten verursachen. Insgesamt wird dadurch das Straßennetz in erheblichem Umfang zusätzlich belastet. Die Genehmigungen gemäß § 19 a GüKG sind mit einer kurzen Gültigkeitsdauer versehen. Die Unternehmer sind auf den Ausnahmecharakter der Genehmigungen hingewiesen worden. Insoweit besteht - ggf. mit Ausnahme der Genehmigungen für gewachsene Verkehre in die neuen Bundesländer und in die osteuropäischen Staaten - auch kein Recht auf Besitzstandswahrung. Die Handhabung solcher Genehmigungen ist demnach flexibel. Bei negativen Auswirkungen der Kontingentsumwandlung oder bei einem Abflauen der Konjunktur könnte damit durch Abschöpfung der entsprechenden Kapazitäten reagiert werden.