

07.03.94**Empfehlungen**
der AusschüsseEU - In - VPzu **Punkt** der 667. Sitzung des Bundesrates am 18. März 1994

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge über 3,5 Tonnen im innergemeinschaftlichen Verkehr

KOM(93) 679 endg.; Ratsdok. 11504/93

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung zu nehmen:

- EU
VP
1. Der Bundesrat begrüßt das Vorhaben der Kommission, die für die nationalen Binnenverkehre geltenden Regelungen für den Straßengüterverkehr zu harmonisieren und damit den Wettbewerbsbedingungen der Unternehmen und der Verkehrssicherheit im Binnenmarkt Rechnung zu tragen, der insbesondere durch den Wegfall von Grenzkontrollen gekennzeichnet wird.
- EU
In
VP
2. Der Bundesrat lehnt allerdings die von der Kommission beabsichtigte Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts für Lkw von zur Zeit 40 t auf 44 t und die Ausdehnung der Fahrzeugbreiten von 2.500 mm auf 2.550 mm ab.
- EU
VP
3. Gemeinsames Ziel der deutschen Verkehrspolitik ist die Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs, dessen Transportanteil in der Vergangenheit rückläufig war. Eine Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte im grenzüberschreitenden Verkehr bedeutet gerade für Ferntransporte eine erhebliche Attraktivitätssteigerung des Straßengüterverkehrs zum Nachteil des Schienenverkehrs, die nicht akzeptiert werden kann.

Die offenen Grenzen innerhalb Europas machen Deutschland zum Haupttransitland. Alle Prognosen gehen bereits gegenwärtig von einem drastischen Zuwachs des Lkw-Verkehrs aus. Eine Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte würde zu einem weiteren Anstieg des internationalen Lkw-Verkehrs führen.

Ausgeliefert am 08. MRZ. 1994

Im Hinblick auf die erheblichen negativen Auswirkungen für den Straßenbau sowie den Schienenverkehr sollte die Bundesregierung alle Möglichkeiten ausschöpfen, um eine Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte für Lkw von zur Zeit 40 t auf 44 t zu verhindern. Es kann nicht hingenommen werden, daß ständig weitere Erhöhungen der Gesamtgewichte zugelassen werden. Die letzte Anhebung von 38 t auf 40 t liegt nur wenige Jahre zurück. Die damalige Entscheidung stand unter dem Zwang, in Europa einheitliche zulässige Maße und Gewichte für den Straßenverkehr zu erreichen. Diese Umstellung löste bei den Straßenbauverwaltungen der Länder einen erheblichen Verwaltungs- und Finanzierungsaufwand aus. So erforderte die Anhebung auf 40 t Gesamtgewicht die Nachrechnung einer großen Anzahl von Brücken und öffentlichen Straßen. Infolge dieser Nachrechnung mußten Sperrungen einzelner Straßenzüge für bestimmte Gesamtgewichte vorgenommen werden. Sofern das Gesamtgewicht von 40 t auf 44 t angehoben würde, ergäben sich noch wesentlich größere Probleme.

- EU
In
VP
[5. EU,
In]
4. Aus ordnungspolitischen und straßenbaupolitischen Gründen [sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit] kann eine solche Entwicklung nach Auffassung des Bundesrates nicht hingenommen werden.

- EU
VP
6. Der Bundesrat sieht auch die in dem Richtlinienvorschlag vorgesehene Vergrößerung der Fahrzeugbreiten von 2.500 mm auf 2.550 mm im Zusammenhang mit den Bemühungen der Kommission, letztendlich eine Fahrzeugbreite von 2.600 mm zuzulassen; dadurch soll in Kühlfahrzeugen die Verwendung der international eingesetzten Standardpaletten von 1.200 mm Breite ermöglicht und in diesem Bereich eine Wettbewerbsanpassung herbeigeführt werden. Dies entspricht auch den langfristigen Bestrebungen der Internationalen Normungsorganisation (ISO).

Diese Bestrebungen, unter Verwendung von 1.200 mm breiten Normpaletten durch den Transport von zwei Paletten nebeneinander eine optimale Ausnutzung von Lastkraftwagen und Containern zu erreichen, haben nach Auffassung des Bundesrates hinter den volkswirtschaftlichen Auswirkungen zurückzustehen, die eine Fahrzeugverbreiterung auf 2.550 mm bzw. 2.600 mm auf das Straßennetz hätte, zumal eine solche Fahrzeugverbreiterung sich dann nicht mehr auf Kühl- und Containerfahrzeuge beschränken ließe.

Der Bundesrat weist darauf hin,

- daß das Straßennetz seit Jahrzehnten auf eine Fahrzeugbreite von 2.500 mm ausgelegt ist und seit einigen Jahren Bestrebungen zunehmen, aus umweltpolitischen Gründen Straßenflächen zu reduzieren und überbreite Straßen auf möglichst geringe Querschnitte zurückzubauen;
- daß die in den vergangenen Jahren sprunghaft gestiegene Verwendung von Containern mit Innenmaßen von ca. 2.300 mm beweist, daß der Gütertransport in solchen, nicht palettengerechten Containern gleichwohl wirtschaftlich zumutbar ist;

- daß von der Wirtschaft erwartet werden muß, Normen und Lösungen für Transportsysteme zu finden, die sich im Rahmen der geltenden Fahrzeugbreite bewegen, anstatt für mobile Ladeeinheiten wie beispielsweise Paletten Normen festzulegen, mit denen dann Forderungen nach Verbreiterung von Fahrzeugmaßen begründet werden unter Hinweis darauf, daß sonst eine wirtschaftliche Ausnutzung der Fahrzeuge und Transportgefäße nicht möglich sei.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung,

- bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel eine Änderung der Richtlinie 85/3/EWG abzulehnen und sich dafür einzusetzen, daß die derzeitige Fahrzeugbreite von 2.500 mm langfristig erhalten bleibt;
- in den entsprechenden Gremien der EG zu fordern, daß sich die EG dafür einsetzt, daß bei der Schaffung einer neuen ISO-Container-Norm eine Breite von 2.500 mm nicht überschritten wird;
- auf die Vertreter der deutschen Wirtschaft in den zuständigen Gremien der Internationalen Normungs-Organisation (ISO) einzuwirken, Normbreiten von mehr als 2.500 mm für Container nicht zuzustimmen;
- im Hinblick auf die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transportgewerbes und der deutschen Seehäfen den anderen Mitgliedstaaten zu verdeutlichen, daß für ausländische Lastkraftfahrzeuge, die aufgrund nationaler Regelungen breiter als 2.500 mm sind - von echten Großraumtransporten abgesehen - keine Ausnahmen zum Befahren des deutschen Straßennetzes gewährt werden.

Der Bundesrat verweist insoweit auf seinen Beschluß vom 25. September 1987

- BR-Drucksache 271/87 (Beschluß) -.