

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksachen 8/2514, 9/184 Nr. 28 —

Vorschlag einer Richtlinie des Rates über die Gewichte und bestimmte andere Merkmale (außer den Abmessungen) von Kraftfahrzeugen für den Güterverkehr
»EG-Dok. 4088/79«

A. Problem

Durch unterschiedliche höchstzulässige Gesamtgewichte und Achslasten von Nutzfahrzeugen entstehen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr innerhalb der Gemeinschaft Wettbewerbsverzerrungen. Außerdem wird dadurch der Handel mit Kraftfahrzeugen innerhalb der Gemeinschaft behindert.

B. Lösung

Die EG-Kommission will einheitliche Gesamtgewichte und Achslasten für den gesamten EG-Bereich festlegen.

Einmütige Zustimmung des Ausschusses.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Von der EG-Vorlage — Drucksache 8/2514 — wird Kenntnis genommen.
2. Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel von der jetzt geltenden deutschen Regelung auszugehen. Die Bundesregierung wird dazu aufgefordert,
 - sich um Fortschritte bei der gemeinsamen Eisenbahnpolitik zu bemühen, um weiteren Verlagerungen der Transporte auf die Straße entgegenzuwirken,
 - sich für einen weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße einzusetzen.

Bonn, den 16. September 1981

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Antretter
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Antretter

Die EG-Vorlage — Drucksache 8/2514 — wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/184 vom 19. Februar 1981 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 16. September 1981 behandelt hat.

Durch unterschiedliche höchstzulässige Gesamtgewichte und Achslasten von Nutzfahrzeugen entstehen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr innerhalb der Gemeinschaft Wettbewerbsverzerrungen. Außerdem wird durch solche unterschiedliche Regelungen der Handel mit Nutzfahrzeugen innerhalb der Gemeinschaft behindert. Die EG-Kommission möchte daher diese Werte innerhalb der Gemeinschaft vereinheitlichen. Diesem Ziel dient der vorliegende Richtlinienentwurf, der bereits am 30. Dezember 1978 dem Rat übermittelt worden ist. Die vorgeschlagenen Werte liegen allerdings deutlich über den deutschen Regelungen und über den Regelungen einer Reihe anderer EG-Mitgliedstaaten. Im Verkehrsausschuß des Europäischen Parlamentes ist daher ein Kompromißvorschlag ausgearbeitet worden, der von den Abgeordneten aus den meisten EG-Mitgliedstaaten getragen wird. Die Einzelheiten sind aus folgender Tabelle zu ersehen:

	Kommis- sions- vorschlag	deutsche Regelung	Verkehrs- ausschuß Europä- isches Parlament
Antriebsachse . . .	11 t	10 t	11 t
Einzelachse	10 t	10 t	10 t
Gesamtgewicht . .	44 t	38 t	40 t

Der Verkehrsausschuß hält es für erforderlich, bei den künftigen Verhandlungen in Brüssel von der jetzt geltenden deutschen Regelung auszugehen. Eine wesentliche Erhöhung der zulässigen Achslasten und der Gesamtgewichte verschlechtert die Wettbewerbsposition der Deutschen Bundesbahn auf dem Güterverkehrsmarkt und führt zu beträchtlich erhöhten Abnutzungen im Straßennetz, so daß dann ein deutlich höherer Unterhaltungsaufwand für diesen Zweck für Bund, Länder und Gemeinden entsteht. Auch die begrenzte Leistungsfähigkeit der Brücken läßt wesentlich höhere Achslasten und Gesamtgewichte der Fahrzeuge nicht zu.

Aus diesen Gründen ist es zwingend erforderlich, bei den bevorstehenden Verhandlungen in Brüssel auf eine Regelung hinzuwirken, die nur eine verhältnismäßig geringe Erhöhung der bisher geltenden deutschen Werte vorsieht. Die in dem Kompromißvorschlag des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlamentes enthaltenen Grenzwerte erscheinen dem Ausschuß für die deutschen Verhältnisse als gerade noch vertretbar. Dieser Kompromißvorschlag wurde in der Zwischenzeit auch von der Kommission übernommen.

Durch entsprechende Zusätze in der vorgeschlagenen Entschließung soll die Bundesregierung dazu aufgefordert werden, sich in Brüssel nachdrücklich um Fortschritte bei der gemeinsamen europäischen Eisenbahnpolitik zu bemühen und sich für den weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße einzusetzen. Auf diese Weise soll einer weiteren Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße entgegengewirkt werden.

Bonn, den 16. September 1981

Antretter

Berichterstatler

