

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/4161 Nr. 2.23 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Geschwindigkeitsbegrenzungen für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft — KOM(88) 706 endg.
»Rats.-Dok. Nr. 4305/89«

A. Problem

Die EG-Kommission möchte die EG-Mitgliedstaaten dazu verpflichten, einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzungen für Lastkraftwagen und Omnibusse innerhalb der Europäischen Gemeinschaft einzuführen.

B. Lösung

Ablehnung, weil der EG-Ministerrat nach dem EWG-Vertrag keine Kompetenz für Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr hat.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, den anliegenden Richtlinien-vorschlag bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel abzulehnen.

Bonn, den 10. Mai 1989

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst

Vorsitzender

Frau Rock

Berichterstatte-
rin

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Geschwindigkeitsbegrenzungen für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft**Begründung****A. Allgemeines**

1. In ihrer ersten Mitteilung ¹⁾ über das Europäische Jahr der Straßenverkehrssicherheit 1986 unterrichtete die Kommission den Rat von ihrer Absicht, im Rahmen des gemeinschaftlichen Aktionsprogramms 1986 einen Vorschlag zur Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Gemeinschaft vorzulegen. Dieser Vorschlag entspricht außerdem einer Forderung des Rates für Umweltfragen vom Juni 1985 und den Schlußfolgerungen des Rates für Verkehrsfragen vom 14. November 1985 betreffend das Europäische Jahr der Straßenverkehrssicherheit ²⁾.
2. Das Europäische Parlament forderte in seiner Entschließung zur Einführung eines Programms gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit vom 13. März 1984 ³⁾ „ein einheitliches, aber realisierbares System von Geschwindigkeitsregelungen in der gesamten Gemeinschaft, das auf die tatsächliche Verkehrslage abgestimmt und je nach Art der Straße, der jeweiligen Fahrzeugart und der Umgebung (ländliche Gebiete, geschlossene Ortschaft, städtisches Ballungsgebiet, Wohnviertel usw.) ausreichend differenziert ist“.

In der Entschließung zu gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle, die das Europäische Parlament am 18. Februar 1986 im Rahmen des Programmes für das Jahr der Straßenverkehrssicherheit 1986 angenommen hat ⁴⁾, wird die gemeinschaftliche Regelung der Geschwindigkeitsbegrenzungen als „eine unerläßliche Maßnahme zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit“ bezeichnet.

3. In allen Mitgliedstaaten gibt es gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf allen Straßenarten. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen in der

Gemeinschaft für Personenkraftwagen und andere Fahrzeuge reichen von 100 bis 140 km/h auf Autobahnen, von 80 bis 100 km/h auf Außerortsstraßen und von 48 bis 60 km/h in geschlossenen Ortschaften (siehe Anhang 1). Die gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen gilt jedoch nur für Kraftomnibusse und Lastkraftwagen; für Personenkraftwagen und Krafträder gilt anstelle der gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung eine empfohlene Richtgeschwindigkeit. Für Kraftomnibusse und Lastkraftwagen gelten außerhalb geschlossener Ortschaften niedrigere Höchstgeschwindigkeiten, die von 60 bis 100 km/h und sogar bis 112 km/h für Kraftomnibusse auf britischen Autobahnen reichen.

4. Die Geschwindigkeit wirkt sich insbesondere im Zusammenhang mit den Verkehrs- und Wetterverhältnissen erheblich auf die Unfälle und ihre Folgen aus. Im allgemeinen besteht zwischen schweren Unfällen und hoher Geschwindigkeit aus folgenden Gründen ein Zusammenhang:
 - je höher die Geschwindigkeit, desto kürzer die Reaktionszeit;
 - je höher die Geschwindigkeit, desto länger der Bremsweg;
 - je höher die Geschwindigkeit — oder je größer der Unterschied zwischen der Geschwindigkeit der an einem Unfall beteiligten Fahrzeuge —, desto heftiger der Aufprall.
5. Autobahnen sind mit vier- bis sechsmal weniger Unfalltoten oder -verletzten im allgemeinen sicherer als andere Straßen. Das ist hauptsächlich aus zwei Gründen der Fall. Erstens, weil die Auslegung der Autobahnen eine längere Reaktionszeit als auf den übrigen Straßen ermöglicht. Zweitens, weil die Unterschiede zwischen den Fahrgeschwindigkeiten durch die Trennung entgegengesetzter Verkehrsströme und die Beseitigung von Straßenkreuzungen geringer werden. Der bessere Bau bietet die Möglichkeit, auf Autobahnen die Ziele der Sicherheit im Straßenverkehr mit höheren Höchstgeschwindigkeiten zu erreichen, was diese wiederum für Fahrzeuge attraktiv macht und so letztlich die Benutzung der übrigen, weniger sicheren Straßen verringert.

¹⁾ KOM(84) 704 endg. vom 13. Dezember 1984.

²⁾ Schlußfolgerungen des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften betreffend das Europäische Jahr der Straßenverkehrssicherheit (1986) und die künftigen Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr vom 14. November 1985 (Rat, TRANS 193 vom 25. November 1985 10693/85).

³⁾ ABl. Nr. C 104, vom 27. April 1984.

⁴⁾ ABl. Nr. C 68, vom 24. März 1986.

6. Die Aufprall- und die Bremsenergie eines Fahrzeugs hängen von dessen Gewicht ab. Dieser Faktor rechtfertigt, daß in allen Mitgliedstaaten für Lastkraftwagen auch wegen ihrer geringeren Wendigkeit niedrigere Höchstgeschwindigkeiten gelten. Dieselben Faktoren rechtfertigen zusammen mit der Notwendigkeit einer größeren Sicherheit auch niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für Kraftomnibusse. So gelten niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für Kraftomnibusse auf Autobahnen in allen Mitgliedstaaten, ausgenommen im Vereinigten Königreich.
7. Niedrigere Höchstgeschwindigkeiten außerhalb von Stadtgebieten verringern den Ausstoß insbesondere von Stickoxiden. Stickoxide gehören zu den Substanzen, die für den sauren Regen und das Waldsterben in großen Teilen Europas verantwortlich sind.

Aus Untersuchungen geht hervor, daß die Schadstoffemissionen von Nutzfahrzeugen einschließlich der Dieselschadstoffe schwerer Güterkraftfahrzeuge durch eine bessere Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen verringert werden könnten. Gemeinsame Regeln würden die Durchsetzung sicherlich erleichtern und so die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen angesichts des wachsenden grenzüberschreitenden Verkehrs verbessern.
8. Der Kraftstoffverbrauch nimmt je nach der Leistungsfähigkeit und dem Hubraum des Motors mit der Geschwindigkeit zu. Eine erhebliche Auswirkung auf den Kraftstoffverbrauch in der Gemeinschaft durch Änderungen der Fahrgeschwindigkeit würde sich nur auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen ergeben.

Der Rat verlangte auf seiner Tagung „Energie“ vom November 1984 eine Untersuchung darüber, wie sich Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Energieverbrauch auswirken, weshalb die Kommission eine Untersuchung dieser Frage einleitete. Nach dieser Untersuchung könnte durch eine bessere Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen der Kraftstoffverbrauch erheblich gesenkt werden. Wenn die Geschwindigkeitsbegrenzungen mehr beachtet würden, könnte die Kraftstoffeinsparung bis zu 3,7 % betragen.
9. Die wirtschaftlichen Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Produktivität des Verkehrs lassen sich nicht einfach beurteilen. Es liegt jedoch auf der Hand, daß der Zeitgewinn auf einer gegebenen Reise bei hohen Geschwindigkeiten verhältnismäßig gering ist.
10. Die Kommission hat dem Rat am 26. Januar 1987 eine Mitteilung über Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Gemeinschaft zugeleitet. Sie empfiehlt darin, daß die Gemeinschaft eine Richtlinie zur Festlegung durchsetzbarer Geschwindigkeitsbegrenzungen annehmen sollte, in der obige

Überlegungen zu der Sicherheit im Straßenverkehr, den Umweltbelastungen, dem Energieverbrauch und den Kosten und Nutzen in der Industrie und im Verkehr berücksichtigt werden.

Diese Mitteilung wurde mit allen Beteiligten eingehend beraten und liegt dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates nach Artikel 75 des Vertrags zugrunde.

B. Erläuterungen zu den Artikeln des Vorschlags

Artikel 1

Die Richtlinie beruht auf einem differenzierten Konzept von Geschwindigkeitsbegrenzungen für die verschiedenen Nutzfahrzeug- und Straßenarten.

Dazu wurden in Artikel 1 die verschiedenen Fahrzeugklassen festgelegt, wobei die in anderen Gemeinschaftsrichtlinien verwendete und international anerkannte Einteilung übernommen wurde. Die Straßenarten wurden nach den internationalen Gepflogenheiten festgelegt.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält die Vorschriften für Geschwindigkeitsbegrenzungen und beruht auf folgenden Überlegungen:

- Es sollte nicht zu viele unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten geben;
- die Nutzfahrzeuge wurden nach Leistungsfähigkeit, Wendigkeit, Bremsvermögen (bezogen auf das Gesamtgewicht) und Fahrstabilität (Einzelfahrzeuge sind stabiler als Fahrzeugkombinationen) in zwei Gruppen eingeteilt;
- innerhalb geschlossener Ortschaften gelten schon weitgehend einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzungen. Da bei Unfällen die meisten Menschen in geschlossenen Ortschaften verletzt oder getötet werden, sollte die gemeinsame Geschwindigkeitsbegrenzung für Innerortsstraßen auf der niedrigsten Stufe (50 km/h) festgelegt werden.

Grundsätzlich sollen die in Artikel 2 des Richtlinien-vorschlags genannten Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten, es sei denn, daß Verkehrsschilder andere Geschwindigkeitsbegrenzungen vorschreiben.

Artikel 3

Gemäß Artikel 3 können für alle Straßenarten oder Wohngebiete niedrigere als die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen festgelegt werden, sofern sie auf Verkehrsschildern deutlich angegeben sind.

Die wichtigsten allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen
in km/Stunde

Straßenart	außerhalb geschlossener Ortschaften												innerhalb geschlossener Ortschaften
	Personenkraftwagen			Omnibusse ohne Anhänger			Lastkraftwagen einschließlich Fahrzeugkombinationen			Krafträder ohne Beiwagen			
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	
Belgien	120	120	90	90	75	75	90	90	60	120	120	90	60
Dänemark	100	80	80	70	70	70	70	70	70	100	80	80	50
Deutschland	130 *	130 *	100	90 a)	80 a)	80 a)	80	60	70	130 *	130 *	100	50
Frankreich	130	110	90	90 b)	90 c)	90	80 e)	80	60 f)	130	110	90	60
Griechenland	100	80	80	70	70	70	60	60	60	80	80	80	50
Irland	120	88	88	80 j)	80 j)	80 j)	56 k)	56 k)	56 k)	88	88	88	48
Italien	130 g)	110 h)	110	90 b)	70 d)	70 d)	80 b)	60 c)	60	130	130	100	50
Luxemburg	120	90	90	75	75	75	60	60	60	120	90	90	60
Niederlande	120	100	80	80	80	80	80	80	60	100	100	80	50
Großbritannien	112	112	97	112	97	80	97	80	64	112	112	97	48
Spanien	120	100	90	100	90	80	100	80	70	120	100	90	60
Portugal	120	90	90	100	80	70	80	70	60	120	90	90	60
Österreich	130	100	100	100	80	80	70	60	60	130	100	100	50
Schweiz	120	80	80	100	80	80	80	80	60	120	80	80	50

I = Autobahnen
II = Schnellstraßen
III = sonstige Straßen

Anmerkungen:

* lediglich empfohlen

a) 100 für (vom TÜV) zugelassene Busse

b) 130 für Fahrzeuge bis 10 t (8 t in Italien)

c) 110 für Fahrzeuge bis 10 t (8 t in Italien)

d) 100 für Fahrzeuge bis 8 t

e) 90 für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 10 bis 19 t

f) 80 für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 10 bis 19 t

g) 110 an Wochenenden und in Ferienzeiten

h) 90 an Wochenenden und in Ferienzeiten

j) Eindecker; Doppeldecker 64 km/h

k) Sattelkraftfahrzeuge 64 km/h

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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eines der Ziele einer gemeinsamen Verkehrspolitik besteht darin, gemeinsame Regeln für den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Gemeinschaft festzulegen und den Kraftfahrzeugverkehr insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit zu erleichtern.

Die ständige Zunahme des Straßenverkehrs und die dadurch bedingte Erhöhung der Risiken und der Umweltbelastungen stellen alle Mitgliedstaaten vor ernste Probleme der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes.

Das Europäische Parlament hat am 13. März 1984 eine Entschließung zur Einführung eines Programms gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit³⁾ und am 18. Februar 1986 eine weitere Entschließung zu gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle im Rahmen des Programmes für das Jahr der Straßenverkehrssicherheit 1986⁴⁾ angenommen.

Es wurde nachgewiesen, daß das Unfallrisiko mit steigender Geschwindigkeit zunimmt und zwischen der Schwere der Unfälle und der Fahrgeschwindigkeit ein unmittelbarer Zusammenhang besteht.

Schwere Nutzfahrzeuge können wegen ihrer Motorstärke, die zur Überwindung von Steigungen notwendig ist, auf ebenen Straßen mit übermäßig hohen Geschwindigkeiten fahren, die mit den Bauvorschriften für andere Bauteile dieser Fahrzeuge wie Bremsen und Reifen nicht zu vereinbaren sind.

In den Mitgliedstaaten sollte die Praxis des vorschriftsmäßigen Einbaus von Geschwindigkeitsreglern in Nutzfahrzeuge aus technischen Gründen auf gemeinsamen Begrenzungen der Höchstgeschwindigkeit beruhen.

¹⁾ ...

²⁾ ...

³⁾ ABL Nr. C 104, vom 27. April 1984, S. 38

⁴⁾ ABL Nr. C 68, vom 24. März 1986, S. 35

Da der Kraftverkehr eine der Hauptursachen der Luftverschmutzung ist und die Emissionswerte mit der Geschwindigkeit zunehmen, trägt eine Geschwindigkeitsbegrenzung zum Umweltschutz bei.

Reisegeschwindigkeiten, die über den derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten liegen, wirken sich nur geringfügig auf die Gesamtreisezeit aus, während eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu größerer Kraftstoffeinsparung führt.

Die Harmonisierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen für Nutzfahrzeuge dürfte dazu führen, daß solche Begrenzungen besser eingehalten werden und sich vorteilhaft auf die Verkehrssicherheit, die Umwelt und den Kraftstoffverbrauch auswirken.

Für andere Außerortsstraßen als Autobahnen sollten niedrigere Höchstgeschwindigkeiten als für Autobahnen festgelegt werden, um den Verkehr stärker auf die sichereren Autobahnen zu lenken.

Es empfiehlt sich, für verschiedene Klassen von Kraftfahrzeugen, deren Bremsvermögen, Fahrstabilität und Wendigkeit unterschiedliche Werte aufweisen, unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen festzulegen.

Auch aus Wettbewerbsgesichtspunkten und zur Verwirklichung einer Gemeinschaftspolitik für die Automobilindustrie sind Gemeinschaftsvorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzungen für Nutzfahrzeuge wünschenswert —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie gelten als

- „Kraftfahrzeuge“ alle zu einer der folgenden internationalen Klassen gehörenden und zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten kraftbetriebenen Fahrzeuge mit oder ohne Aufbau, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h mit ihren Anhängern, ausgenommen Schienenfahrzeuge, landwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen sowie sonstige Arbeitsmaschinen;
- Klasse M2: Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem Gesamtgewicht bis zu 5 t;
- Klasse M3: Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem Gesamtgewicht über 5 t;

- Klasse N1: Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Gesamtgewicht bis zu 3,5 t;
- Klasse N2: Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t bis zu 12 t;
- Klasse N3: Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Gesamtgewicht über 12 t.
- „Anhänger“ alle Fahrzeuge, die von einem Kraftfahrzeug mitgeführt werden, mit Ausnahme von Sattelanhängern;
- „Sattelanhänger“ alle Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart so mit einem Kraftfahrzeug zu verbinden sind, daß ein wesentlicher Teil ihres Gewichts und des Gewichts ihrer Ladung auf dem Kraftfahrzeug ruht;
- „geschlossene Ortschaften“ Gebiete, deren Anfang und Ende mit Ortstafeln gekennzeichnet sind;
- „Straßen“ die gesamte Fläche aller Wege oder Straßen, die dem öffentlichen Verkehr offenstehen;
- „Fahrbahn“ den normalerweise vom Fahrzeugverkehr benutzten Teil der Straße; eine Straße kann aus mehreren Fahrbahnen bestehen, die z.B. durch Begrenzungstreifen oder Höhenunterschiede klar voneinander getrennt sind;
- „Schnellstraßen“ eigens für den Kraftfahrzeugverkehr ausgelegte und gebaute Straßen, die keine anliegenden Grundstücke bedienen und bis auf örtlich und zeitlich begrenzte Ausnahmen getrennte Fahrbahnen für beide Verkehrsrichtungen aufweisen;
- „Autobahnen“ eigens für den Kraftverkehr ausgelegte und gebaute Straßen, die nicht zur Bedienung anliegender Grundstücke gebaut sind und
 - (i) bis auf örtlich oder zeitlich begrenzte Ausnahmen getrennte Fahrbahnen für beide Verkehrsrichtungen aufweisen, die durch einen Mittelstreifen, der nicht für den Verkehr bestimmt ist, oder ausnahmsweise auf andere Weise voneinander getrennt sind;
 - (ii) keine höhengleichen Kreuzungen mit Straßen, Eisen- und Straßenbahngleisen oder Fußwegen aufweisen und
 - (iii) als Autobahnen besonders gekennzeichnet sind.

Artikel 2

Jeder Mitgliedstaat wendet nach den Vorschriften von Artikel 3 auf alle Straßen folgende Geschwindigkeitsbegrenzungen an:

1. Auf Autobahnen:

- a) 100 km/h für Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N1 und N2;
- b) 80 km/h für Kraftfahrzeuge der Klasse N3 und für alle Kraftfahrzeuge, die einen Anhänger, Sattelanhänger oder Wohnwagen mit sich führen.

2. Auf Schnellstraßen

80 km/h für Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N1, N2 und N3 und für alle Kraftfahrzeuge, die einen Anhänger, Sattelanhänger oder Wohnwagen mit sich führen.

3. Auf anderen Außerortsstraßen:

- a) 80 km/h für Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N1 und N2;
- b) 70 km/h für Kraftfahrzeuge der Klasse N3 und für alle Kraftfahrzeuge, die einen Anhänger, Sattelanhänger oder Wohnwagen mit sich führen.

4. Auf Innerortsstraßen

50 km/h für Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N1, N2 und N3 und für alle Kraftfahrzeuge, die einen Anhänger, Sattelanhänger oder Wohnwagen mit sich führen.

Artikel 3

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und/oder des Umweltschutzes können für alle Straßen, Straßenabschnitte oder Wohngebiete niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen festgelegt werden. Diese niedrigen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind auf Verkehrsschildern deutlich anzuzeigen.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 30. Juni 1989 nachzukommen.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Maßnahmen sie getroffen haben, um dieser Richtlinie nachzukommen.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Competitiveness and impact statement

This proposal aims at harmonizing speed limits in the Community for different types of vehicles and different types of roads.

This proposal has no impact on small and medium enterprises but the Commission is aware of the fact that a part of the car industry is worried about possible negative effects on advertising if speed limits are imposed.

The road safety organisations consulted are in favour of the proposal.

Bericht der Abgeordneten Frau Rock

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/4161 Nr. 2.23 vom 10. März 1989 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr überwiesen. Dieser hat die Vorlage in seiner Sitzung am 10. Mai 1989 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Die EG-Kommission möchte die EG-Mitgliedstaaten dazu verpflichten, einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzungen für Lastkraftwagen und Omnibusse innerhalb der Europäischen Gemeinschaft einzuführen. Dabei werden folgende Regelungen vorgeschlagen:

Autobahnen

Tempo 100 für Omnibusse und LKW bis 12 t Gesamtgewicht

Tempo 80 für LKW über 12 t Gesamtgewicht und Kraftfahrzeuge mit Anhänger

Schnellstraßen

Tempo 80 für Omnibusse und LKW sowie für Kraftfahrzeuge mit Anhängern

Außerortsstraßen

Tempo 80 für Omnibusse und LKW bis 12 t Gesamtgewicht

Tempo 70 für LKW über 12 t Gesamtgewicht

Innerortsverkehr

einheitlich Tempo 50

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Ausschuß für Verkehr stellt fest, daß mit der vorgelegten Richtlinie Verhaltensvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs auf EG-Ebene getroffen werden sollen. Für Vorschriften dieser Art hat die Europäische Gemeinschaft nach Auffassung des Ausschusses jedoch nach den Bestimmungen des EWG-Vertrages keine Regelungsbefugnis. Der Ausschuß hält daher die Ablehnung der Vorlage bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel aus Rechtsgründen für erforderlich.

Aber auch unabhängig von dieser Kompetenzfrage bestehen schwerwiegende sachliche Bedenken gegen den Inhalt des Richtlinienentwurfs, weil dadurch die Höchstgeschwindigkeit für Lastkraftwagen auf Autobahnen nach geltendem deutschen Recht von zur Zeit 80 km/h auf 100 km/h (bis 12 t Gesamtgewicht) angehoben würde, was aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar erscheint. Auf Außerortsstraßen würde die zulässige Höchstgeschwindigkeit für LKW über 7,5 t von zur Zeit 60 km/h auf 80 km/h bzw. 70 km/h erhöht werden. Auch dies erscheint unvertretbar.

Bonn, den 10. Mai 1989

Frau Rock

Berichterstatlerin

