

## **Gesetzentwurf**

**der Abgeordneten Hubert Doppmeier, Dirk Fischer (Hamburg), Helmut Rode (Wietzen), Rainer Haungs, Ernst Hinsken, Dr. Wolf Bauer, Dr. Joseph-Theodor Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Horst Gibtnier, Claus-Peter Grotz, Manfred Heise, Dr. Dionys Jobst, Theo Magin, Rudolf Meinl, Dr. Klaus Mildner, Eduard Oswald, Gerhard O. Pfeffermann, Anneliese Augustin, Paul Breuer, Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Gertrud Dempwolf, Albert Deß, Wolfgang Engelmann, Dr. Karl H. Fell, Hans-Joachim Fuchtel, Carl-Detlev Freiherr von Hammerstein, Klaus Harries, Dr. h. c. Adolf Herkenrath, Joachim Hörster, Josef Hollerith, Siegfried Hornung, Georg Janovsky, Michael Jung (Limburg), Dr. Egon Jüttner, Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz), Eva-Maria Kors, Franz Heinrich Krey, Arnulf Kriedner, Reiner Krziskewitz, Walter Link (Diepholz), Heinrich Lummer, Erwin Marschewski, Günter Marten, Engelbert Nelle, Ulrich Petzold, Rosemarie Priebus, Dr. Bernd Protzner, Franz Romer, Heinz Schemken, Hans Peter Schmitz (Baesweiler), Michael von Schmude, Gerhard Schulz (Leipzig), Heinrich Seesing, Karl-Heinz Spilker, Egon Susset, Ferdi Tillmann, Dr. Klaus-Dieter Uelhoff, Roswitha Verhülsdonk, Dr. Roswitha Wisniewski und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Horst Friedrich, Ekkehard Gries, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der FDP**

## **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes**

### **A. Problem**

Die Nahzone des Güterkraftverkehrs, die bislang auf das Gebiet innerhalb eines Umkreises von 50 km um den Standort des Kraftfahrzeuges begrenzt ist, wird den heutigen Bedingungen einer arbeitsteiligen Wirtschaft nicht mehr gerecht.

### **B. Lösung**

Mit der Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes soll die Nahzone auf einen Umkreis von 75 km erweitert werden. Damit verbunden werden soll eine Verwaltungsvereinfachung bei der Bestimmung der Nahzonen. Die zwingende öffentliche Bekanntmachung der Nahzonen ist entbehrlich.

**C. Alternativen**

Keine

**D. Kosten**

Die Erweiterung der Nahzone führt zu einer Vergrößerung der Fernverkehrskapazität, die Auswirkungen auf den Güterverkehr anderer Verkehrsträger, insbesondere der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, haben kann. Da die durchschnittlichen Beförderungsweiten im Straßengüterfernverkehr und im Güterverkehr anderer Verkehrsträger deutlich oberhalb der im Güternahverkehr erreichbaren Beförderungsstrecken liegen, werden sich diese Auswirkungen in Grenzen halten.

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

Das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256), zuletzt geändert durch Artikel 30 des Dritten Rechtsbereinigungsgesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221), wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

1. In Satz 1 wird das Wort „fünzig“ durch das Wort „fünfundsiebzig“ ersetzt.
2. In Satz 3 werden die Worte „öffentlich bekanntgegeben“ durch die Worte „zu bestimmen“ ersetzt.

### Artikel 2

Dieses Gesetz tritt drei Monate nach seiner Verkündung in Kraft.

Bonn, den 17. Oktober 1991

Hubert Doppmeier  
Dirk Fischer (Hamburg)  
Helmut Rode (Wietzen)  
Rainer Haungs  
Ernst Hinsken  
Dr. Wolf Bauer  
Dr. Joseph-Theodor Blank  
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)  
Horst Gibtnier  
Claus-Peter Grotz  
Manfred Heise  
Dr. Dionys Jobst  
Theo Magin  
Rudolf Meinl  
Dr. Klaus Mildner  
Eduard Oswald  
Gerhard O. Pfeffermann  
Anneliese Augustin  
Paul Breuer  
Peter Harry Carstensen  
(Nordstrand)  
Gertrud Dempwolf  
Albert Deß  
Wolfgang Engelmann  
Dr. Karl H. Fell

Hans-Joachim Fuchtel  
Carl-Detlev Freiherr  
von Hammerstein  
Klaus Harries  
Dr. h. c. Adolf Herkenrath  
Joachim Hörster  
Josef Hollerith  
Siegfried Hornung  
Georg Janovsky  
Michael Jung (Limburg)  
Dr. Egon Jüttner  
Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz)  
Eva-Maria Kors  
Franz Heinrich Krey  
Arnulf Kriedner  
Reiner Krziskewitz  
Walter Link (Diepholz)  
Heinrich Lummer  
Erwin Marschewski  
Günter Marten  
Engelbert Nelle  
Ulrich Petzold  
Rosemarie Priebus  
Dr. Bernd Protzner  
Franz Romer

Heinz Schemken  
Hans Peter Schmitz (Baesweiler)  
Michael von Schmude  
Gerhard Schulz (Leipzig)  
Heinrich Seesing  
Karl-Heinz Spilker  
Egon Susset  
Ferdinand Tillmann  
Dr. Klaus-Dieter Uelhoff  
Roswitha Verhülsdonk  
Dr. Roswitha Wisniewski  
Dr. Alfred Dregger,  
Dr. Wolfgang Bötsch  
und Fraktion  
  
Horst Friedrich  
Ekkehard Gries  
Roland Kohn  
Manfred Richter (Bremerhaven)  
Dr. Klaus Röhl  
Dr. Hermann Otto Solms  
und Fraktion

**Begründung**

Die Nahzone des Güternahverkehrs ist bislang auf das Gebiet innerhalb eines Umkreises von 50 km um den Standort des Kraftfahrzeuges begrenzt. Diese seit den 30er Jahren unveränderte Regelung wird den gegenwärtigen Bedingungen einer stark arbeitsteiligen Wirtschaft nicht mehr gerecht. Die heute im Nahverkehr vielfach anfallenden Beförderungsstrecken und insbesondere der üblicherweise im Güternahverkehr abgewinkelte Verteilerverkehr lassen eine Vergrößerung der Nahzone als notwendig erscheinen, um die entsprechenden Be- und Entladungsorte zu erfassen.

Durch die Erweiterung der Nahzone werden Fernverkehrsgenehmigungen, die bislang für Beförderungen über die bisherige Nahzone hinaus eingesetzt werden mußten, freigesetzt; sie können für andere Güterbeförderungen verwendet werden. Diese die Fernverkehrskapazität vergrößernde Wirkung der Maßnahme kann auch Auswirkungen auf den Güterverkehr anderer Verkehrsträger haben. Da die durchschnittlichen Beförderungsweiten im Straßengüterfernverkehr und im Güterverkehr anderer Verkehrsträger deutlich oberhalb der im Güternahverkehr erreichbaren Beförderungsstrecken liegen, werden sich diese Auswirkungen in Grenzen halten.

Mit der Erweiterung der Nahzone soll eine Verwaltungsvereinfachung bei der Bestimmung der Nahzonen verbunden werden. Die zwingende öffentliche Bekanntmachung aller Nahzonen ist entbehrlich. Weitere Vereinfachungen sollen in der Allgemeinen

Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsgesetz in Abstimmung mit den Ländern vorgenommen werden.

**Zu Artikel 1**

Durch Nummer 1 wird in § 2 Abs. 2 GüKG der Radius, durch den die Nahzone definiert wird, von 50 auf 75 km vergrößert.

Durch Nummer 2 wird das bislang sehr aufwendige Verwaltungsverfahren zur Festlegung der Nahzonen vereinfacht, indem die bislang zwingend nötige öffentliche Bekanntmachung abgeschafft wird.

Die Bezugnahme auf die Ortsmittelpunkte kann beibehalten werden, weil diese — mit nur noch wenigen Ausnahmen in einigen Ländern — bereits abgestimmt sind.

**Zu Artikel 2**

Artikel 2 enthält die Regelung des Inkrafttretens des Gesetzes.

Bis zum Inkrafttreten des Gesetzes ist eine ausreichende Zeitspanne erforderlich, um den Gemeinden Gelegenheit zur Bestimmung der erweiterten Nahzonen zu geben.