

Begründung

zu dem von der Fraktion der FDP eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Straßenverkehrs- Zulassungs-Ordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung (Abmessung und Gewichte)

- Drucksache 2360 -

Die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Kraftfahrzeugen sind durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung vom 21. März 1956 (BGBl. I S. 127) geändert worden.

Das Wesentliche an der Änderung war die Herabsetzung der höchstzulässigen Achslast von 10 auf 8 Tonnen (außer bei Omnibussen), der höchstzulässigen Länge für Züge von 20 auf 14 m und des höchstzulässigen Gesamtgewichtes für Züge von 40 auf 24 Tonnen.

Bereits vor der Zustimmung des Bundesrates zu der Änderungsverordnung war zu übersehen, daß bei der Neufestsetzung durch die Änderungsverordnung eine effektive Nutzlast von 15 Tonnen nicht mehr erreicht werden könnte. Untersuchungen der Automobilindustrie haben ergeben, daß im Güterfernverkehr bei Zügen eine Nutzlast von höchstens 14 Tonnen und bei Sattelkraftfahrzeugen eine Nutzlast von höchstens 14,3 Tonnen erreichbar ist.

Die gesamte Wirtschaft hatte demgegenüber 18 m Zuglänge, 10 Tonnen Achslast und 32 Tonnen Zug-Gesamtgewicht vorgeschlagen. Bei diesem Vorschlag wäre eine Nutzlast von Zügen von rd. 20 Tonnen möglich geblieben, die damit der Nutzlast der zurzeit weithin üblichen Eisenbahnwaggons, die ebenfalls 20 Tonnen beträgt, entsprochen hätte.

Die in dem vorliegenden Antrag vorgeschlagenen Maße würden einen Kompromiß darstellen, der bei Zügen eine Nutzlast von rd.

18 Tonnen, bei Sattelkraftfahrzeugen von rd. 18,5 Tonnen ermöglicht. Der Vorschlag entspricht einerseits der Forderung der Regierung nach Schonung der Straße durch Herabsetzung von Achslast und Gesamtgewicht und berücksichtigt auch außerdem die an die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge zu stellenden Forderungen. Andererseits bleibt bei dem Vorschlag, wenn auch in stark begrenztem Umfang, die Wirtschaftlichkeit des Straßen-güterverkehrs erhalten. Nach einhelliger Auffassung der gesamten Wirtschaft ist ein den Forderungen der Verlagerer entsprechender, rentabler Straßengüterverkehr bei einer Zuglänge von 14 m, 8 t Achslast und 24 t Zug-Gesamtgewicht nicht gewährleistet. Die Erhaltung der Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs durch Tarifierhebung wäre nur möglich, wenn zugleich auch der Eisenbahngütertarif eine entsprechende Anhebung erfahren würde. Solche Tarifierhöhungen stehen aber in vollem Gegensatz zu der Wirtschaftspolitik der Bundesregierung, die unter allen Umständen Preissteigerungen verhindern will. Verteuerungen auf vielen Gebieten, insbesondere der Bauwirtschaft, wären jedoch nicht zu umgehen. Es ist zu bedenken, daß durch das Verkehrsfinanzgesetz bereits eine erhebliche Kostenerhöhung für die Verkehrswirtschaft eingetreten ist.

Der Bundesverkehrsminister hat zu der Änderungsverordnung über Maße und Gewichte erklärt, daß die Länge der gewählten Auslaufristen die Herabsetzung der Grenzdaten tragbar mache. Das trifft jedoch nicht zu; im übrigen soll bereits am 1. Mai des nächsten Jahres die Bestimmung in Kraft treten, daß

das Verhältnis der Anhängelast zum zulässigen Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges nicht mehr als 1 : 1 betragen darf. Durch diese Bestimmung werden die anderen Auslaufristen weitgehend in ihrer Bedeutung verringert. Nach einer Schätzung der Kraftfahrzeugindustrie werden von dieser Vorschrift nahezu 90 v. H. aller zurzeit benutzten Kraftfahrzeugzüge betroffen. Das würde bedeuten, daß dieser hohe Prozentsatz der zurzeit gebräuchlichen Züge bis zum 1. Mai 1957 durch neue geändert werden müßte, sei es durch Umbauten oder Beschaffung neuer Anhänger bzw. neuer Zugfahrzeuge. Von einer Schonung der Existenz oder des Eigentums der betroffenen Betriebe kann deshalb nicht gesprochen werden. Es besteht deshalb die Gefahr, daß die durch die Verordnung vom 21. März 1956 festgelegten Abmessungen und Gewichte einen Aufopferungsanspruch der Betroffenen auslösen werden.

Dieser Gefahr kann nur dadurch begegnet werden, daß Abmessungen gewählt und Auslaufristen gesetzt werden, die sowohl der Verkehrspolitik der Bundesregierung als auch dem vernünftigen wirtschaftlichen Bedürfnis des Straßengüterverkehrs entsprechen.

Bei den durch die Verordnung vom 21. März 1956 festgelegten Maßen und Gewichten würde der deutsche Straßengüterverkehr ent-

scheidend im internationalen Verkehr benachteiligt werden.

Von den westeuropäischen Ländern haben — abgesehen von der Bundesrepublik — nur vier Länder eine Achslast von weniger als 9 Tonnen, nämlich Dänemark (8 Tonnen), Schweden (7 Tonnen), Österreich (8 Tonnen) und die Niederlande (8 Tonnen). Alle anderen europäischen Länder haben eine zulässige Achslast von mehr als 9 Tonnen; der Höchstwert beträgt 13 Tonnen.

Keines der westeuropäischen Länder — außer Spanien und Portugal — hat eine Zuglänge unter 18 Meter, und nur zwei Länder, nämlich die Schweiz und Dänemark, haben ein Zuggewicht von weniger als 30 Tonnen. Der Vergleich der europäischen Maße zeigt, daß kein Anlaß besteht, ausgerechnet für die Bundesrepublik, die ein ausgesprochenes Transitland ist, so erheblich unter die gebräuchlichen Maße herunterzugehen.

Insgesamt gesehen ist es deshalb unverständlich, weshalb ohne Not bei einem für alle Verkehrsträger ausreichenden Frachtanfall die Wirtschaftlichkeit eines Verkehrsträgers untergraben und zugleich wirtschaftliche Werte, die sich in Milliarden-Werten bewegen, vernichtet werden sollen.