COM-3/029

Brüssel, den 1. Oktober 1999

STELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen

vom 16. September 1999

zu dem

"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr"

(KOM (1998) 414 endg. - 98/0227 (COD) (ex-SYN))

Der Ausschuß der Regionen,

GESTÜTZT auf die Auflistung der zum 1. Mai 1999 anhängigen Kommissionsvorschläge, für die das Inkrafttreten des Amsterdamer Vertrags eine Änderung der Rechtsgrundlage und/oder des Verfahrens mit sich bringt (SEK (1999) 581 endg.),

GESTÜTZT auf den "Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr" (KOM (1998) 414 endg. - 98/0227 (COD) (ex-SYN)),

GESTÜTZT auf den Beschluß des Rates per Schreiben vom 14. Juni 1999, den Ausschuß der Regionen gemäß Artikel 265 Absatz 1 und Artikel 71 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft um Stellungnahme zu dieser Vorlage zu ersuchen,

AUFGRUND des Beschlusses seines Präsidiums vom 15. September 1999, gemäß Artikel 39 der Geschäftsordnung Herrn WALSH (UK, LIBE) zum Hauptberichterstatter zu bestellen und mit der Erarbeitung dieser Stellungnahmen zu beauftragen,

verabschiedete auf seiner 30. Plenartagung am 15./16. September 1999 (Sitzung vom 16. September) einstimmig folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Einleitung:

1. Die Richtlinie des Rates 96/53/EG behandelt u.a. den Einsatz von 44-t-Fahrzeugen auf europäischen Straßen. Die Europäische Kommission schlägt vor, diese Richtlinie dahingehend zu ändern, daß im kombinierten Verkehr eine Reihe von über 40 Tonnen schweren Fahrzeugen, alle mit einer Achslast von 11,5 t auf der Antriebsachse, zugelassen wird.
2. Das Europäische Parlament befürwortet den kombinierten Verkehr zwar grundsätzlich, hat den Kommissionsvorschlag jedoch am 15. April 1999 in erster Lesung abgelehnt und Alternativvorschläge gefordert.
3. Für Kommunen und Regionen stellt sich die entscheidende Frage, ob die von dem Vorschlag betroffenen Beförderungseinheiten mehr Straßenschäden verursachen und - soweit dies in die Zuständigkeit der Kommunen und Regionen fällt - dadurch eine Verstärkung der betreffenden Infrastrukturen - insbesondere der Brücken - erforderlich machen.

2. Eingehende Prüfung des Kommissionsvorschlags

1. Der Vorschlag der Europäischen Kommission zielt auf eine Änderung der Richtlinie aus dem Jahr 1996 in bezug auf die höchstzulässigen Gewichte bestimmter Fahrzeuge im kombinierten Verkehr ab:
 - 44 Tonnen für Fahrzeugkombinationen mit Zugstangen-Anhänger, bei denen sowohl das Fahrzeug als auch der Anhänger dreiachsig sind;
 - 44 Tonnen für Sattelkraftfahrzeuge mit dreiachsiger Zugmaschine und zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger;
 - 42 Tonnen für Sattelanhänger mit zweiachsiger Zugmaschine und dreiachsigem Sattelanhänger.

Für diese Fahrzeuge soll für die Antriebsachsen eine maximale Achslast von 11,5 Tonnen erlaubt werden.

2. Die Achslast von 11,5 Tonnen auf der Antriebsachse bedeutet, daß diese Fahrzeuge einen rund 30% höheren Straßenverschleiß als Fahrzeuge mit 10,5 Tonnen Achslast auf der Antriebsachse verursachen werden. Der Straßenverschleiß ist proportional zum Gewicht auf einer Achse hoch fünf. Anhand dieser Formel ist zu errechnen, daß ein sechsachsiges 44-t-Sattelkraftfahrzeug weniger Straßenverschleiß als ein fünfachsiges 44-t-Fahrzeug verursacht. Das 44-t-Fahrzeug (mit straßenschonender Federung) ist für die Straßeninfrastrukturen einschl. Brücken weniger nachteilig als die von der EU befürworteten fünfachsigen 38-t- oder 40-t-Fahrzeuge. Die Aufnahme der

obengenannten 42-t-Fahrzeuge in die Richtlinie des Rates würde für viele Straßenbaubehörden erhebliche Kosten mit sich bringen. Sie würde zu zusätzlichem Straßenverschleiß führen und umfangreiche Verstärkungsarbeiten an Brücken notwendig machen.

3. Die Richtlinie 96/53/EG des Rates besagt folgendes:

- die Anhebung der Lkw-Gewichtsgrenzen auf 44 Tonnen muß 'sowohl dem rationellen und wirtschaftlichen Einsatz dieser Nutzfahrzeuge als auch den Erfordernissen der Unterhaltung des Straßennetzes' gerecht werden (Absatz 5 der Präambel);
 - 'für die nach einem modularen Konzept erbrachten Leistungen sollte ein Übergangszeitraum vorgesehen werden, damit die betreffenden Mitgliedstaaten ihre Straßeninfrastrukturen anpassen können' (Absatz 18 der Präambel);
 - ein Mitgliedstaat, der seine Straßeninfrastrukturen anpassen muß, damit sie von Fahrzeugen gemäß Anhang I benutzt werden können, kann jedoch den Verkehr von Fahrzeugen, welche die innerstaatlichen Normen für die Abmessungen überschreiten, bis längstens Dezember 2003 verbieten (Artikel 4 Absatz 4).
4. Zusammenfassend wird somit in Fällen, in denen die Richtlinie 96/53/EG des Rates die Anpassung der Straßeninfrastrukturen (vermutlich einschließlich der Brücken) auf Kosten der öffentlichen Hand erforderlich macht, den Mitgliedstaaten bis Dezember 2003 eine Gnadenfrist für die Durchführung der erforderlichen Anpassungsarbeiten eingeräumt. Es müßten Mittel für die evtl. notwendige Verstärkung der Brücken im Rahmen der Straßeninfrastrukturen verfügbar gemacht werden, aber auch der zusätzliche Verschleiß der Fahrbahnbeläge müßte berücksichtigt werden (siehe unten).

3. Überladung von Lastkraftwagen

1. Die Überladung von Schwerlastfahrzeugen ist nach wie vor ein Problem. Darüber hinaus gibt in den letzten Jahren auch die mißbräuchliche Benutzung von "straßenschonenden" Aufhängungen Anlaß zu Sorge. Es wurden Fahrzeuge beobachtet, bei denen in vollbeladenem Zustand die Nachlaufachse vom Boden abgehoben war und dadurch eine zu hohe Achslast auf die verbleibende Antriebsachse übertragen wurde. Bei den Systemen muß daher gewährleistet werden, daß die Achsenanordnungen von mit "straßenschonenden" Aufhängungen ausgerüsteten Fahrzeugen in der vom Konstrukteur vorgesehenen Weise betrieben werden.

4. Argumente, die gegen den Einsatz von 44-t- (und 42-t-) Fahrzeugen sprechen

1. Die Argumente, die gegen 44-t-Fahrzeuge und die vor kurzem vorgeschlagenen 42-t-Fahrzeuge sprechen, wurden in der Stellungnahme des Europäischen Parlaments zu diesem Thema klar herausgestellt:
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen wären ein erster Schritt hin zu einer generellen 44-t-Grenze, die wegen der Gefahr von Infrastrukturschäden in einigen Mitgliedstaaten nicht wünschenswert wäre.

- Nicht wünschenswert wären die vorgeschlagenen Maßnahmen außerdem angesichts des anstehenden Beitritts einiger beitriftswilliger Staaten, deren Infrastrukturen noch nicht für derart schwere Fahrzeuge ausgelegt sind.
 2. Daß sich das Europäische Parlament stets für den kombinierten Verkehr (d.h. intermodale Beförderung) ausgesprochen hat, bedeutet jedoch nicht, daß jeder im Namen des kombinierten Verkehrs unterbreitete Vorschlag akzeptiert werden kann. Das Parlament hat den Kommissionsvorschlag im Interesse der Unionsbürger und des Umweltschutzes abgelehnt.
 3. Bei der Debatte über die ausgewogene Berücksichtigung sowohl des rationellen und wirtschaftlichen Einsatzes von gewerblich genutzten Fahrzeuge als auch der Erfordernisse der Unterhaltung des Straßennetzes geht es um umfangreichere Auswirkungen als nur die Verstärkung von Brücken:

Die vorgeschlagene Anhebung der Abmessungen und des Gewichts der Lastkraftwagen hat Folgen für die Unterhaltung der Straßen.

Ein 44-t- (oder 42-t-) Fahrzeug ist vielleicht im Autobahn- und Fernstraßennetz durchaus akzeptabel, während es in einem Ortsnetz u.U. störend und fehl am Platz ist. In Ortsnetzen sind die Straßen und Brücken im allgemeinen enger und schlechter ausgebaut; häufig treten Probleme zwischen Schwerlastfahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmern wie z.B. Radfahrern und Fußgängern auf.

4. Überlegungen, den Einsatz von 44-t- (oder 42-t-) Lastkraftwagen auf bestimmten Strecken zu erlauben, werden vom Ausschuß abgelehnt. Wenn das wirtschaftliche Argument in bezug auf die Beförderungskosten zutrifft, würden Unternehmen, die den kombinierten Verkehr nutzen wollen, ihre Anlagen tendenziell in die Nähe derartiger Strecken verlagern. Städtischen Gebieten mit hoher Wachstumsrate könnte dies vielleicht zugute kommen, während es nachteilige Auswirkungen auf die alten Industriestandorte hätte, die vor den modernen Straßenverkehrsnetzen entstanden sind. Aus diesen Gründen kann eine Anhebung der Abmessungen und des Gewichts nicht akzeptiert werden.
5. Es sollte auch beachtet werden, daß der kombinierte Verkehr nicht immer zwischen örtlichen Endbahnhöfen und Auslieferungslagern abgewickelt wird. So benutzt z.B. eine große Supermarktkette im Vereinigten Königreich derzeit ein Umschlagdepot in Mittelengland für die Belieferung ihrer schottischen Verkaufsstellen und setzt für die Beförderung 44-t-Lkws ein.

5. **Schlußfolgerungen**

1. Eine Zulassung sowohl von 44-t-Fahrzeugen als auch von 42-t-Sattelkraftfahrzeugen mit zweiachsiger Zugmaschine und dreiachsigem Sattelanhänger wird abgelehnt.
2. Die Einhaltung der Abmessungen und des Gewichts von Schwerlastfahrzeugen sind zu kontrollieren.
3. Für die Überwachung und Kontrolle überladener Schwerlastfahrzeuge sollten lokale und regionale Ressourcen verstärkt bereitgestellt bzw. entsprechend umverteilt werden.

Brüssel, den 16. September 1999

Der Präsident

des Ausschusses der Regionen

Der Generalsekretär m.d.W.d.G.b.

des Ausschusses der Regionen

Manfred DAMMEYER

Vincenzo FALCONE

--

--

CdR 332/99 (FR/EN) HK/ .../...

CdR 332/99 fin (FR/EN) HK/R/ue

CdR 332/99 fin (FR/EN) HK/R/ue .../...

CdR 332/99 fin (FR/EN) HK/R/ue .../...