

14.11.88

EG - In - VP

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs

KOM(88) 287 endg.; Ratsdok. 6882/88

Punkt der 595. Sitzung des Bundesrates am 25. November 1988

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften (EG),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat spricht sich gegen den Vorschlag der EG-Kommission aus.

An-
re ent-
en
10.)

Gegen die vorgesehene Veränderung der Gesamtlänge von Sattelkraftfahrzeugen von der z. Z. zulässigen Länge von 15,50 m auf 16,50 m müssen aus straßenbaulicher wie auch aus verkehrstechnischer Sicht erhebliche Bedenken angemeldet werden. Insbesondere muß auf die damit verbundene Beeinträchtigung der Kurvenlaufeigenschaften hingewiesen werden, da sich hieraus negative Auswirkungen auf die Sicherheit im Verkehr und auf die Verkehrswege ergeben.

Ausgeliefert am 15. NOV. 1988

...

Außerdem werden die seitlichen Windangriffsflächen größer. Die Gefahr, daß andere Verkehrsteilnehmer seitlich unter die längeren Fahrzeuge geraten können, erhöht sich. Auch die Sichtbehinderungen nehmen zu.

EG
VP

2. Der Bundesrat nimmt den Vorschlag der Kommission zur Kenntnis, im Wege einer Erhöhung der Gesamtlänge von Sattelkraftfahrzeugen von 15,5 m auf 16,5 m und einer Begrenzung der Ladeflächenlänge auf 13,6 m die Grundlage für eine Verlängerung der Führerhäuser im Interesse der Sicherheit und Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals zu schaffen.

Der Bundesrat sieht es allerdings auch als erforderlich an, gleichzeitig Mindestabmessungen für die Führerhäuser und den seitlichen Unterfahrschutz EG-rechtlich festzulegen.

EG
VP

3. Der Bundesrat unterstreicht die erhebliche Bedeutung einheitlicher Maße und Gewichte der Nutzfahrzeuge für die Verkehrsunternehmen, die verladende Wirtschaft und die Hersteller. Zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen einschließlich der Verschlechterung von Standortbedingungen dürfen die vereinheitlichten EG-Normen nicht nur den innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Verkehr erfassen; sie müssen sich vielmehr auch auf die jeweiligen nationalen Binnenverkehre erstrecken. Der Bundesrat begrüßt zwar das EG-politische Konzept eines zunehmenden Abbaus von Grenzformalitäten und Kontrollen zwischen den Mitgliedstaaten, weist aber auch darauf hin, daß Überwachungen im Verkehr u.a. wegen der Verkehrsdichte nur sehr begrenzt möglich sind. Daher werden Ziele der

...

Gemeinschaftspolitik leicht unterlaufen, wenn unterschiedliche Normen für den nationalen Binnenmarkt einerseits und für Gemeinschaftsverkehre andererseits bestehen. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, im Rat der EG auf eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der Richtlinie auf die im nationalen Verkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge hinzuwirken. Dies gilt insbesondere bei der Einführung der Kabotage.

4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei ihren weiteren Verhandlungen mit der Kommission dafür einzutreten, daß durch eine EG-Ausnahmevorschrift der Verkehr von Sattelkraftfahrzeugen mit einer Länge von 17,0 m für den Transport von Übersee-Containern mit einer Länge von 45 Fuß im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 75/130/EWG zugelassen werden kann unter Ausschluß einer Erhöhung der Achslasten, des zulässigen Gesamtgewichts, von Höhe und Breite sowie unter Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften.
5. Gleichzeitig wird die Bundesregierung gebeten, vorab national die Beförderung von 45-Fuß-Containern unter vorgenannten Bedingungen im Interesse der Verwaltungseinfachung durch Ausnahmereverordnung zuzulassen.
6. Eine Entscheidung ist dringlich, weil diese Container bereits weltweit im Einsatz sind und auch in den westeuropäischen Häfen regelmäßig angelandet werden. Auch die deutsche verladende Wirtschaft, erkennbar in Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Hessen, Niedersachsen, Saarland und Bremen, verlangt zunehmend diesen Containertyp, der insbesondere im Export sperriger und leichtgewichtiger Güter zur Kostensenkung eingesetzt wird.

...

Bei diesen Verkehren stehen die deutschen Seehäfen im direkten Wettbewerb zu den West- und Südhäfen. Die Rechtslage in Belgien und Holland ermöglicht derartige Transporte im nationalen Binnenverkehr, die jedoch mangels hinreichender Kontrollen schon jetzt regelmäßig in die Bundesrepublik Deutschland hinein durchgeführt werden. Auch im Interesse des deutschen Transportgewerbes und der deutschen Wirtschaft müssen weitere Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Mitgliedstaaten vermieden werden.

Eine Regelung für die Beförderung dieser Container, die nach Auskunft der Reeder ca. 5 % des Gesamtbestandes an Containern erreichen werden, ist daher dringlich. Die Ausnahmeregelung hinsichtlich der Länge für diese Sattelkraftfahrzeuge macht keine Änderung der bestehenden Grenzwerte für Achslasten, Höhe, Breite und zulässige Gesamtgewichte erforderlich. Eine Beförderung innerhalb der Gesamtlänge von 16,5 m mit sog. "Nahverkehrszugmaschinen" im Straßengüterverkehr entspricht, abgesehen von sicherheitstechnischen Bedenken, auch nicht den Erfordernissen des kombinierten Verkehrs, weil die Einzugsbereiche der Binnenterminals von Eisenbahn und Binnenschiff über die jeweilige Nahverkehrszone hinausgehen. Dasselbe gilt für die regionalen Einzugsgebiete der deutschen Seehäfen, in denen der kombinierte Verkehr keine nennenswerte Bedeutung hat, einschließlich des Berlin-Verkehrs sowie der Transitverkehre von und nach Skandinavien und den Staaten des RGW.

EG
VP

7. Die Einführung des 45-Fuß-Containers im Seeverkehr verdeutlicht die Notwendigkeit für die Gemeinschaft, verstärkt Einfluß auf die weltweite Normung der Übersee-Container zu nehmen.

...

8. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß mit der Zulassung des 45-Fuß-Containers im Straßenverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit die absolute Obergrenze erreicht ist.
9. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, die Kommission im Sinne der der Richtlinie beigefügten "Stellungnahme II" zu unterstützen. Darüber hinaus sollte die Bundesregierung unter Beteiligung der Länder auch direkt die Arbeiten der ISO-Normungsausschüsse verstärkt beeinflussen.
10. Zu der der Richtlinie beigefügten "Stellungnahme I" bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich bei den Verhandlungen mit der EG dafür einzusetzen, daß auch für LKW-Züge Mindestanforderungen an die Größe der Führerhäuser und einen seitlichen Unterfahrschutz festgelegt werden.