

28.12.89

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 85/3/EWG über Gewichte, Abmessungen und bestimmte
andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge
hinsichtlich der Festsetzung der zulässigen Höchst-
abmessungen von Lastzügen

KOM(89) 573 endg.; Ratsdok. 10542/89

KEP-AE-Nr.: 893204

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 28. Dezember 1989 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 28. November 1989 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat im April 1990 an.

BEGRÜNDUNG

Allgemeine Bemerkungen

Einführung

1. Der Rat hat am 18. Juli 1989 die Richtlinie 89/461/EWG zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über Gewichte, Abmessungen und andere Merkmale von Lastkraftwagen erlassen.
In dieser Änderung wird die Länge des Laderaums von Sattelkraftfahrzeugen festgesetzt und zugleich die zulässige Gesamtlänge um einen Meter auf 16,5 m heraufgesetzt.
Die Richtlinie 89/461/EWG sollte vor allem der Verringerung des Raumes für Fahrer und Zugvorrichtungen Einhalt gebieten, zu der es dadurch gekommen war, daß im Hinblick auf eine höhere Wirtschaftlichkeit solcher Fahrzeuge der Laderaum im Rahmen der höchstzulässigen Gesamtlänge nach Richtlinie 85/3/EWG soweit wie möglich vergrößert wurde.

Durch die Heraufsetzung der höchstzulässigen Gesamtlänge von Sattelkraftfahrzeugen auf 16,5 m ließen sich auch die Laderaumlängen erfassen, die im Rahmen der bisherigen Höchstlänge von 15,5 m mit Hilfe der genannten raumsparenden Bauweisen möglich waren.

2. Da bei Lastzügen die Entwicklung der Technik in die gleiche Richtung geht wie bei Sattelkraftfahrzeugen, müssen die Vorschriften entsprechend ergänzt werden.

Das Grundproblem dabei ist ähnlich:

- Um im Rahmen der für Lastzüge vorgeschriebenen Höchstlänge von 18 m Laderaum zu gewinnen, würden kurze Führerhäuser und Kuppelsysteme zwischen Kraftfahrzeug und Anhänger entwickelt.
- Die nachteiligen Auswirkungen von superkurzen Führerhäusern auf Komfort und Sicherheit der Fahrer kamen bereits bei den Sattelkraftfahrzeugen zur Sprache. Die Ansichten der betreffenden Arbeitgeber und Gewerkschaften zum Einsatz solcher Fahrzeuge mit Schlafaufsatz gehen weit auseinander.

Nach Meinung der Arbeitgeber stellen Fahrzeuge mit Schlafaufsatz nur einen kleinen Anteil der schweren Nutzfahrzeuge insgesamt (möglicherweise 9 %). Für die weitaus meisten Fahrertätigkeiten sei der Einsatz von Fahrzeugen mit Schlafaufsatz nicht erforderlich. Auch könnten die Wünsche der einzelnen Fahrer berücksichtigt werden, da insgesamt genügend Fahrer Fahrzeuge mit Schlafaufsatz fahren können und wollen.

Die Gewerkschaften erheben gegen den Einsatz von Fahrzeugen mit Schlafaufsatz schwerwiegende Einwände hinsichtlich deren Zugänglichkeit, Lüftung und Sicherheit bei Unfällen oder Bränden sowie deshalb, weil manche Fahrer darin klaustrophobische Angstzustände entwickeln.

- Durch die Verwendung von flexiblen Kuppelrichtungen läßt sich "theoretisch" ein Abstand von 8 bis 15 cm zwischen Kraftfahrzeug und Anhänger erreichen. Dieser Abstand kann bei Bedarf vom Führerhaus aus durch Ausfahren der Zugvorrichtung oder dadurch, daß der Behälter auf dem Anhänger auf einem Schlitten zurückgeschoben wird, vergrößert werden.

Natürlich läßt sich ein Abstand von 15 cm nur auf ebenen Straßen ohne Kurven einhalten, weshalb die Gesamtlänge der Fahrzeugkombination während der Fahrt häufig weit mehr als 18 m beträgt.

- Die Verkürzung von Führerhäusern und Kuppelrichtungen führt im Extremfall zu einem Fahrzeug mit einer Gesamtladerraumlänge von 16,4 m, das theoretisch noch die Gesamtlänge von 18 m einhält. Ein solches Fahrzeug bietet naturgemäß wirtschaftliche Vorteile, was dieser Bauweise zu schneller und umfassender Verbreitung verhelfen wird, wenn keine ergänzenden Rechtsvorschriften erlassen werden. Selbst Unternehmen und Fahrzeughersteller, die solche Fahrzeuge technisch und sozial für sehr bedenklich halten, werden sie zwangsläufig einsetzen und herstellen müssen, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Dieser Richtlinienentwurf soll die Gemeinschaftsvorschriften entsprechend ergänzen, um einer solchen Entwicklung Einhalt zu gebieten.

2. Rechtliche Erwägungen

In der Richtlinie 85/3/EWG ist die Höchstlänge von Lastzügen im grenzüberschreitenden Verkehr auf 18 m festgesetzt.

Die derzeit geltende Richtlinie 85/3/EWG bietet keine Möglichkeit, superkurze Führerhäuser mit Schlaufaufsatz zu verbieten. Tun dies Mitgliedstaaten in ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften dennoch, so benachteiligen sie dadurch die einheimischen Unternehmen gegenüber ausländischen Firmen, die ihr Hoheitsgebiet befahren.

Bei den flexiblen Kuppelsystemen ist die Rechtslage weniger klar. Ein Lastzug, der im Stillstand 18 m lang ist, diese Länge jedoch beim Fahren laufend überschreitet, verstößt gegen den Geist der Richtlinie 85/3/EWG, die Höchstlängen für fahrende und nicht für stillstehende Fahrzeuge vorsieht.

In dem Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie 85/3/EWG sind bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge rechtlich zu berücksichtigen, deren Bauweise der ursprünglichen Richtlinie 85/3/EWG entsprach.

Kommt es durch die Einführung neuer Vorschriften ab einem bestimmten Zeitpunkt jedoch dazu, daß neue Modelle weniger wettbewerbsfähig sind als die bisherigen, führt dies zu einer unerwünschten und kaum zu vertretenden Situation.

3. Technische Erwägungen

Die Gesamtlänge eines Lastzugs errechnet sich aus

- A. der Länge des Führerhauses
- B. dem für die Zugvorrichtung zwischen Kraftfahrzeug und Anhänger erforderlichen Abstand
- C. der Gesamtlänge des Laderaums.

Ad A

In den laufenden Gesprächen zwischen den Sozialpartnern sollen Mindestnormen für Führerhäuser mit bzw. ohne Schlafplatz festgelegt werden.

In der Richtlinie 89/461/EWG wurde ein Verfahren gewählt, das innerhalb der vorgegebenen Gesamtlänge ausreichend Raum für ein bequemes Führerhaus gewährleistet, ohne daß Einzelheiten vorgeschrieben werden.

Für eine solche Lösung sprechen folgende Gründe:

- Die Festlegung von Mindestabmessungen für Führerhäuser hätte zur Folge, daß aufgrund wirtschaftlicher Zwänge nur diese Mindestanforderungen eingehalten werden. Wollten Hersteller aus Komfort- oder Sicherheitsgründen geräumigere Führerhäuser bauen, könnte dies nur zu Lasten der Laderaumlänge geschehen.
- Geht man auch davon aus, daß bestimmte Schlafplätze (kleine Liegen, Führerhäuser mit Schlafaufsatz) nicht vertretbar sind, so läßt sich doch kaum überwachen, wie diese genutzt werden. Niemandem kann untersagt werden, das Führerhaus mit einem kleinen Aufsatz zu versehen. Ob dieser Raum zum Ruhen oder Schlafen benutzt wird, ist überhaupt nicht nachprüfbar, ja es ist noch nicht einmal festzustellen, ob ein Fahrer auf seinem Sitz schläft.

Solchen Praktiken läßt sich viel besser dadurch entgegenwirken, daß der Anreiz, durch kürzere Führerhäuser mehr Laderaum zu schaffen, entfällt.

Die Festlegung solcher Normen wird im Einklang mit den Vorschriften der Richtlinie 89/461/EWG erfolgen, die ausreichende Abmessungen von Führerhäusern sicherstellen soll.

Es gibt keinen Grund, warum Führerhäuser von Lastzügen anders gebaut sein sollten als die Führerhäuser von Sattelkraftfahrzeugen. Die Hersteller werden gerne auf die gleichen Modelle zurückgreifen, und die Fahrer werden gerne unter den gleichen Bedingungen arbeiten.

Der Raum für das Führerhaus läßt sich gemäß Richtlinie 89/461/89 wie folgt errechnen:

Höchstzulässige Gesamtlänge	16,50 m
abzüglich Abstand zwischen Sattelzapfen und hinterer Begrenzung des Sattelanhängers:	- 12,00 m
abzüglich des vorderen Überhangradius:	- 2,04 m
abzüglich Mindestabstand zwischen Zugmaschine und Sattelanhänger (nach ISO-Norm 1726):	- 0,20 m
für das Führerhaus verbleibende Gesamtlänge (Vorder- bis Rückwand):	<u>2,26 m</u>

Analog hierzu sollten bei Lastzügen ebenfalls 2,26 m für das Führerhaus verbleiben.

Für Lastzüge sollten jedoch für den Abstand zum Führerhaus, die Fahrersicherheit, die nach oben verlaufende Auspuffanlage und den zum Anheben des Wechselbehälters erforderlichen Raum rund 0,10 m mehr zur Verfügung stehen. Dadurch ergibt sich eine erforderliche Gesamtlänge von 2,35 m.

Ad B

Die Länge der Zugvorrichtung richtet sich nach der jeweils verwendeten Technik. Für Zugvorrichtungen von Lastzügen gibt es keine ISO-Normen wie für Sattelkraftfahrzeuge.

Herkömmliche Zugvorrichtungen erfordern einen Abstand von rund 1,5 m. Durch Kurzkuppelsysteme läßt sich dieser Abstand auf 1 m verringern, bei Mittelachsanhängern sogar auf 0,7 m.

Dabei sollte die Verwendung flexibler Zugvorrichtungen oder sonstiger Verfahren, bei denen sich die Gesamtlänge der Fahrzeugkombination beim Fahren erhöht, außer acht gelassen werden. Die Zuverlässigkeit solcher Vorrichtungen unter allen Betriebsbedingungen ist noch nicht erwiesen; zudem sind sie sehr kostspielig. Da sie nur erfunden wurden, um die international gültigen Höchstlängenbestimmungen zu umgehen, sollte ihrer Verbreitung entgegengewirkt werden, indem der Anreiz hierfür entfällt.

Ad C

Als dritter Faktor bestimmt die Gesamtlänge des Laderaums die Länge der Fahrzeugkombination.

Wie bereits ausgeführt, sollten für das Führerhaus einschließlich Abstand zum vorderen Behälter mindestens 2,35 m zur Verfügung stehen; für die kürzeste nicht flexible Zugvorrichtung sind 0,70 m erforderlich.

Wird so verfahren wie in der Richtlinie 89/461/EWG für Sattelfahrzeuge, sind die Gesamtlänge und die Länge des Laderaums so festzulegen, daß für Führerhaus und Zugvorrichtung genügend Raum verbleibt.

Somit sollte die festgelegte Gesamtlänge des Lastzugs um 2,35 m über der Länge des Laderaums einschließlich des für die Zugvorrichtung zwischen Fahrzeug und Anhänger erforderlichen Abstands liegen, d.h. die höchstzulässige Gesamtlänge sollte 3,05 m mehr als die Laderaumlänge betragen.

In der Richtlinie 89/461/EWG für Sattelkraftfahrzeuge konnte die bisher mögliche größte Laderaumlänge dadurch mit erfaßt werden, daß die Gesamtlänge um 1 m von 15,50 auf 16,50 m heraufgesetzt wurde.

Derzeit weist eine Reihe von Lastzügen, allerdings mit flexiblen Kuppel-einrichtungen, eine Laderaumlänge von $2 \times 8,22 \text{ m} \approx 16,45 \text{ m}$ auf.

Bei dieser Laderaumlänge wäre eine Gesamtlänge von $16,45 \text{ m} + 3,05 \text{ m} = \underline{19,50 \text{ m}}$ erforderlich.

Damit würde die Gesamtlänge um fast 9 % über den bisher längsten Fahrzeugkombinationen liegen, was für die meisten Regierungen in den Mitgliedstaaten politisch nicht vertretbar ist.

Setzt man in diesem Punkt an, so liegt für die meisten Mitgliedstaaten die annehmbare Höchstlänge von Fahrzeugkombinationen offenbar bei 18,35 m, da ein Großteil von ihnen derzeit eine Überschreitung der Höchstlänge von 18 m um 2 % zuläßt.

Wenn man von dieser Länge ausgeht, sollte die höchstzulässige Laderaumlänge von Lastzügen auf $18,35 - 3,05 = \underline{15,30 \text{ m}}$ festgesetzt werden. Längere Laderäume würden zwangsläufig zu Gesamtlängen über 18,35 m führen.

Für diese Länge sprechen zudem die großen Probleme, die sich für den Transitverkehr durch Österreich und die Schweiz ergeben könnten, falls in der Gemeinschaft längere Fahrzeugkombinationen zugelassen würden.

Die wichtigste Bezugsgröße bei der Bemessung der Laderaumlängen bilden die Normlängen der derzeit verwendeten Wechselbehälter.

Im CEN wurden folgende Längen für Mehrzweck-Wechselbehälter Klasse C festgesetzt:

7150, 7420 und 7820 mm.

Die erste Länge (7150 mm) ist derzeit am weitesten verbreitet. Für die Länge von 7420 mm als eine logistisch günstige Lösung setzte sich vor allem Schweden ein.

Eine Normung der 8220 mm langen Wechselbehälter, wie sie jetzt bereits verwendet werden, hat das CEN bislang noch nicht erwogen.

Im Rahmen der Laderaumhöchstlänge von 15,30 m können genormte Wechselbehälter und Container in folgenden Kombinationen befördert werden:

- 2 x 6,058 m (20 Fuß-Container)
- 2 x 7,15 m
- 2 x 7,42 m
- 1 x 6,058 m + 1 x 7,82 m
- 1 x 7,15 m + 1 x 7,82 m
- 1 x 6,058 m + 1 x 8,22 m.
- 1 x 7,42 m + 1 x 7,82 m.

Die Beförderung von zwei Wechselbehältern von 7,82 m Länge wäre nur möglich, wenn die Gesamtlänge auf $15,65 + 3,05 \text{ m} = 18,70 \text{ m}$ heraufgesetzt würde.

Für die Beförderung zweier 8,22 m langer Wechselbehälter müßte nach obiger Rechnung die Höchstlänge auf 19,50 m angehoben werden.

In beiden Fällen ist dies aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr und der Akzeptanz durch die Öffentlichkeit nicht vertretbar. Daher sollten Übergangsmaßnahmen für diese bereits eingesetzten Wechselbehälter getroffen werden.

4. Schlußfolgerungen

Bei einer möglichen Ergänzung der Gemeinschaftsvorschriften sind folgende Alternativen denkbar:

a) die "Nulllösung": keine Maßnahmen oder Vereinbarungen

Ergebnis: rasche Verbreitung von superkurzen Führerhäusern und komplizierten flexiblen Kuppelrichtungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr

b) Festlegung von Höchstlängen für Laderaum und Gesamtlänge von Lastzügen.

Diese ergänzenden Längenvorschriften für Lastzüge sollten

- den Anreiz für kurze Führerhäuser nehmen;
- in Anlehnung an die Vorschriften für Sattelkraftfahrzeuge geprüft werden;
- verdeutlichen, daß flexible Kuppelsysteme keine Vorteile für die Laderaumlänge erbringen;
- die Norm-Wechselbehälter berücksichtigen;
- der derzeitigen Lage Rechnung tragen.

Inhalt des Vorschlags

5. Anhang I Artikel 1 der Richtlinie 85/3/EWG ist daher in folgenden Punkten zu ändern:

- Die zulässige Höchstlänge von Lastzügen wird von 18,00 m auf 18,35 m heraufgesetzt.
- Für den Laderaum der Kombination aus Kraftfahrzeug und Anhänger wird zusammen eine Höchstlänge von 15,30 m festgesetzt.
- Die Gesamtlänge des Laderaums von Kraftfahrzeug und Anhänger darf zusammeneinschließlich des Abstands zwischen Kraftfahrzeug und Anhänger höchstens 16,00 m betragen.

6. In die Richtlinie 85/3/EWG wird ein neuer Artikel 4b eingefügt, wonach bereits in Betrieb befindliche Lastzüge, die den Vorschriften über die Laderaumgesamtlänge nicht entsprechen, weiterhin eingesetzt werden dürfen, sofern diese Fahrzeuge die bisher zulässige Höchstlänge von 18 m nicht überschreiten.

Damit die bisher gebauten Fahrzeugkombinationen, die die nach diesem Vorschlag zulässige Laderaumlänge überschreiten, nicht auf Dauer von Vorteil sind, wird diese Ausnahmeregelung bis zum 1. Januar 1995 befristet.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge hinsichtlich der Festsetzung der zulässigen Höchstabmessungen von Lastzügen

KOM(89) 573 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 28. November 1989)

(89/C 316/05)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In dem Bemühen um eine Wirtschaftlichkeitsoptimierung bei Fahrzeugkombinationen bieten die Hersteller größtmöglichen Laderaum im Rahmen der Grenzwerte der Richtlinie des Rates 85/3/EWG⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/461/EWG⁽²⁾, an.

Eine solche Vergrößerung des Laderaums geht zu Lasten des Raums für den Fahrer und durch Verwendung besonderer Zugvorrichtungen zu Lasten des Abstands zwischen Kraftfahrzeug und Anhänger.

Dies führt für den Fahrer zu schlechteren Arbeitsbedingungen bezüglich des Komforts und der Sicherheit.

Im Hinblick auf eine bessere Ausgewogenheit zwischen dem rationellen und wirtschaftlichen Einsatz von Nutzfahrzeugen und der Straßenverkehrssicherheit sind die derzeit geltenden Normen anzupassen, wobei ausreichend Raum für den Fahrer zur Verfügung stehen muß.

Der Anreiz, den Laderaum durch Einsatz von kurzen Führerhäusern mit Schlafaufsatz zu vergrößern, muß entfallen.

Die neu festgesetzten Abmessungen ermöglichen den Einsatz von Führerhäusern mit einem Schlafplatz, der eine Nutzbreite von rund 80 cm hinter dem Fahrersitz besitzt —

Artikel 1

Die Richtlinie 85/3/EWG wird wie folgt geändert:

1. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 4b

Für die Zwecke des Artikels 3 Absatz 1 gelten Lastzüge, die vor dem 1. Juli 1990 in Betrieb genommen werden und nicht mit den neuen Bestimmungen nach Anhang I Nummern 1.7 und 1.8 in Einklang stehen, als bis zum 1. Januar 1995 mit diesen Bestimmungen vereinbar, sofern ihre Gesamtlänge nicht mehr als 18,00 m beträgt.“

2. Anhang I Nummer 1.1 erhält folgende Fassung:

„1.1. Höchstlänge:

— Kraftfahrzeug	12,00 m
— Anhänger	12,00 m
— Sattelkraftfahrzeug	16,50 m
— Lastzug	18,35 m
— Gelenkbus	18,00 m“.

3. Im Anhang I werden folgende Nummern eingefügt:

„1.7. Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener größter Abstand zwischen dem vordersten Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeugs und der vorderen Begrenzung des Anhängers 15,30 m

1.8. Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener größter Abstand zwischen dem vordersten Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination 16,00 m“.

(¹) ABl. Nr. L 2 vom 3. 1. 1985, S. 14.

(²) ABl. Nr. L 226 vom 3. 8. 1989, S. 7.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechtsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Januar 1991 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die aufgrund des ersten Absatzes erlassenen Vorschriften müssen eine ausdrückliche Verweisung auf diese Richtlinie enthalten.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

COMPETITIVENESS AND EMPLOYMENT IMPACT STATEMENT

I. What is the main reason for introducing the measure ?

This proposal concerns the fixation of a maximum authorized load length of road trains and an increase of the maximum authorized overall length from 18,00 to 18,35 m.

This total package is introduced in order to guarantee sufficient space for the cabin and the coupling device within the total length of the road train.

This proposal is the logical follow-up of a similar Directive 89/461/EEC by which the load length of semi trailers was fixed in order to guarantee enough length for a comfortable drivers' cabin and a reliable coupling mechanism for articulated vehicles.

However, it will not be possible to increase the admitted overall length of road trains in such a way that all existing load lengths will be covered by the new legislation.

Therefore an article has been incorporated allowing all existing road trains that do not meet the new restrictions on load length to be used in international traffic until 1 January 1995.

II. Features of the business in question

All enterprises which use these vehicles for transfrontier operations and vehicle manufacturers.

III. What obligations does this measure improve directly on businesses?

Road trains used in international traffic shall be complied with the provisions of this proposal.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business ?

Implementation of the obligations as described under III.

V. Are there any special provisions in respect of SME's ?

None.

VI. What is the likely effect on :

a) The competitiveness of business

The internal competitiveness of enterprises using road trains will be equilized by prescribing load lengths.

b) Employment

Positive

750/89

- 11 -

VII. Have the relevant representative organisations been consulted ?

The representative organisations of vehicle manufacturers, operators and unions have been consulted. Their opinions are as follows :

Vehicle manufacturers and operators want a greater overall length and the use of short cabins with top-sleepers in limited cases in order to accomodate load lengths that are used now by the application of ultra short cabins and flexible couplings.

The Unions are against the use of top sleepers.

Beschluß

des Bundesrates

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge hinsichtlich der Festsetzung der zulässigen Höchstabmessungen von Lastzügen

KOM(89) 573 endg.; Ratsdok. 10542/89

Der Bundesrat hat in seiner 610. Sitzung am 16. März 1990 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat spricht sich gegen den Vorschlag der Kommission aus.

Im Zusammenhang mit der Festlegung von Abmessungen für Sattelkraftfahrzeuge (Richtlinie 89/461/EWG vom 18. Juli 1989) hat der Rat auf Vorschlag der Bundesrepublik Deutschland die Kommission ersucht, ein Gesamtkonzept vorzulegen, das es ermöglicht, ständigen Ausweitungen von Fahrzeug- und Ladebehälterabmessungen entgegenzuwirken sowie Einzelentscheidungen aufgrund faktischer Entwicklungen zu vermeiden, wobei auch die Probleme des europäischen kombinierten Verkehrs, d.h. Kompatibilität der Verkehrsträger auf Straße, Schiene und Wasser berücksichtigt werden sollen. In der Konzeption zu behandelnde wesentliche Einzelaspekte sind u.a. Abmessungen für Fahrzeuge und Behälter, Vereinbarkeit mit vorhandener Infrastruktur, Verkehrssicherheit und straßenschonende Bauweise von schweren Nutzfahrzeugen.

...

Da dieses Konzept von der EG nicht vorgelegt worden ist, hat die Bundesrepublik Deutschland einen allgemeinen Vorbehalt gegen den Vorschlag eingelegt. Der Bundesrat widerspricht daher der Verlängerung der Lastzugkombination auf 18,35 m und bittet die Bundesregierung, auf der Vorlage eines Gesamtkonzeptes der EG zu beharren.