

18.11.91

EG - In - VP

**Empfehlungen
der Ausschüsse**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Massen und
Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und
Kraftfahrzeuganhängern

KOM(91) 239 endg.; Ratsdok. 8149/91

Punkt der 637. Sitzung des Bundesrates am 29. November 1991

A

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

- VP 1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen
der Beratungen des Richtlinienenvorschlags bei der EG dafür
einzusetzen, daß möglichst bald der im Anhang I der
Richtlinie 85/3/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie
91/60/EWG, in Nr. 1.8 für Lastzüge festgelegte Abstand

...

Ausgeliefert am 19. NOV. 1991

561/1/91

zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination unter Beibehaltung der in Nr. 1.7 mit 15,65 m festgelegten höchstzulässigen Ladeflächenlänge von 16,00 m auf 16,40 m und die in Nr. 1.1 festgelegte größte Länge für Lastzüge von 18,35 m auf 18,75 m erhöht wird.

Nach der Richtlinie 85/3/EWG darf entsprechend dem Beschluß des EG-Verkehrsministerrates vom 17./18.12.1990 die höchstzulässige Länge von Lastzügen 18,35 m betragen. Gleichzeitig wird die Länge der Ladefläche auf maximal 15,65 m festgesetzt, damit auch zwei der größten europäisch genormten Wechselbehälter mit einer Länge von jeweils 7,82 m befördert werden können. Im Interesse eines ausreichend großen Führerhauses und damit der Arbeitsplatzgestaltung sowie der Verkehrssicherheit wird außerdem der Abstand zwischen Vorderkante der Ladefläche des Lkw und Hinterkante des Anhängers auf 16,00 m begrenzt.

Es handelt sich hierbei um einen Kompromiß, der erst nach langem Ringen zustande gekommen ist. Einige Mitglieds-länder wollten eine Lastzuglänge von 18,75 m, während die Bundesregierung in Übereinstimmung mit Beschlüssen des Bundesrates (zuletzt vom 21.09.1990 - Drucksache 449/90) für eine Beibehaltung von 18,00 m bei entsprechend verkürzter Ladefläche eingetreten ist.

...

Der Bundesrat begrüßt die Festlegung einer maximalen Ladeflächenlänge, da hierdurch gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen geschaffen werden und akzeptiert das Maß von 15,65 m im Interesse einer europäischen Regelung. Hierdurch kann einerseits der kombinierte Verkehr gefördert werden. Andererseits werden Wettbewerbsnachteile für die Bahn verhindert, da bei dieser Ladeflächenlänge zwei Paletten weniger befördert werden können, als mit bisher zulässigen Lastzügen mit Kurzkuppeleinrichtung und extrem kurzem Führerhaus.

Der Bundesrat begrüßt auch die Festlegung einer höchstzulässigen Länge des Abstandes zwischen Vorderkante der Ladefläche des Lkw und Hinterkante des Anhängers aus den eingangs genannten Gründen. Die Festlegung des Wertes von 16,00 m hat jedoch zur Folge, daß bei voller Nutzung der Ladefläche der Abstand zwischen Lkw und Anhänger höchstens 35 cm beträgt. Abgesehen davon, daß beim An- und Abkuppeln sowie beim Rangieren die Gefahr besteht, daß Personen eingeklemmt werden können, erfordert ein solcher geringer Abstand den Einsatz extrem kurzer und technisch komplizierter Verbindungseinrichtungen. Sie sind sicherheitstechnisch problematisch, erfordern einen hohen Wartungsaufwand und erhöhen die Anschaffungs- und laufenden Betriebskosten erheblich; zudem müßten die Betriebe ihren Fuhrpark komplett erneuern.

Das Maß von 16,00 m sollte deshalb unter Beibehaltung der Ladeflächenlänge auf 16,40 m und die höchstzulässige Lastzuglänge wegen gleicher Führerhausabmessungen auf 18,75 m erhöht werden. Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages hat sich ebenfalls für diese Abmessungen ausgesprochen.

561/1/81

Bei diesen Maßen können bewährte Verbindungseinrichtungen zum Einsatz kommen, die nicht die genannten Nachteile der extremen Kurzkuppel­einrichtungen haben. Auch sind diese Lastzüge beim Abbiegen grundsätzlich nicht ungünstiger als die von der EG beschlossenen Züge, da diese bei Kurvenfahrt ebenfalls durch Ausfahren der Kuppel­einrichtung bis zu 18,75 m lang werden müssen, um ein Anstoßen des Anhängers an den Lkw zu verhindern.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß für diese, vor allem im Interesse der Verkehrssicherheit gebotene Änderung der EG-Richtlinie im EG-Ministerrat mit der Bundesrepublik Deutschland eine qualifizierte Mehrheit gefunden werden kann.

- EG
VP
2. Im verordnenden Teil der Richtlinie wird vorgeschlagen, daß der Kommission ein beratender Ausschuß zur Seite steht, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt. Es sollte versucht werden, darauf hinzuwirken, daß anstelle des beratenden Ausschusses ein Regelungsausschuß vorgesehen wird, der über weitergehende Kompetenzen als ein beratender Ausschuß verfügt.

B

3. Der Ausschuß für Innere Angelegenheiten empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage Kenntnis zu nehmen.