

08.03.02**Empfehlungen**
der AusschüsseEU - In - Vkzu **Punkt** der 774. Sitzung des Bundesrates am 22. März 2002

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung von Rückspiegeln, von zusätzlichen Systemen für indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Anpassung der Richtlinie 70/156/EWG

KOM(2001) 811 endg.; Ratsdok. 5111/02

A

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und
der Verkehrsausschuss

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen auf europäischer Ebene folgende Punkte zu berücksichtigen:

Zu Artikel 2

Die vorgesehenen Übergangsfristen für die neuen Regelungen sind zu kurz bemessen und sollten verlängert werden. Denn die durch den Richtlinienvorschlag geforderten größeren, schwereren oder zusätzlichen Spiegel erfordern konstruktive Anpassungsmaßnahmen bis hin zu Eingriffen in die Fahrzeug-

Ausgeliefert am 12. MRZ. 2002

struktur. Dies kann in vielen Fällen nur bei Neuentwicklungen berücksichtigt werden.

2. Zu Anhang II A, Abschnitt 3.1

Die Einführung eines obligatorischen asphärischen Spiegels auf der Beifahrerseite von Pkw (Klasse M1) wird abgelehnt, da einige Fahrer mit diesen Spiegeln auf Grund der Verkleinerung erhebliche Probleme haben und das Sichtfeld auch mit den bisherigen Spiegeln bei Pkw bereits ausreichend ist.

3. Zu Anhang II B, Abschnitt 4.1

- Die Öffnung der Vorschriften für die Genehmigung von Kamera-Systemen anstelle von Rückspiegeln ist zu begrüßen. Allerdings sollten neben den Kamerasystemen auch Systeme wie Radar, Infrarot, Ultraschall mit optischer und akustischer Information zulassungsfähig sein. Der Ersatz und/oder die Ergänzung der Frontspiegel sowie die Ergänzung der Seitenspiegel sollte möglich werden. Denn akustische Warnsysteme können die Fahrer wirkungsvoll entlasten. Ein ständiger Blickwechsel zwischen mehreren Spiegeln, direkter Sicht (Fernbereich) und auf einen Monitor (Nahbereich) im Cockpit könnte ergonomischen Erkenntnissen zufolge die Fahrer überfordern und so die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Jede Blickabwendung ist wegen nötiger Fokussierung und Akkomodation auf das neue Blickziel nachteilig. Akustische Warnsysteme haben im Pkw-Bereich bereits einen hohen Reifegrad erreicht und bieten neben Komfort (z. B. als Einparkhilfe mit Ultraschall) klare Sicherheitsvorteile. Ihre Adaption für Nutzfahrzeuge und Weiterentwicklung mit z. B. Infrarot oder Radar erscheint vielversprechend und könnte die Fahrer stärker entlasten, als dies allein mit visuellen Hilfsmitteln möglich wäre.
- Um Unfälle wegen fehlender rückwärtiger Sicht zu vermeiden, erscheint eine Erweiterung der Kamera-Monitor- oder Periskop-Systeme bei Lkw und Bussen auch auf die Funktion der freiwilligen Überwachungsrückspiegel sinnvoll. Dies könnte die Verkehrssicherheit weiter erhöhen, denn es kommt wegen der fehlenden Sicht immer wieder zu schweren Unfällen mit z. B. hinter Fahrzeugen spielenden Kindern.

- Auch wenn Kameras, die an der Fahrzeugseite angebracht sind, im Gegensatz zu Spiegeln nicht, bzw. nur gering wegschwenkbar sind, sollten sie dennoch bei der Ermittlung der maximal zulässigen Fahrzeugabmessungen ebenso wie Spiegel nicht beachtet werden.

Denn Kamerasysteme müssen nach der jetzigen Rechtslage, z. B. bei der Messung der Fahrzeugbreite, mitgemessen werden. Wenn Lkw deshalb z. B. nur 2,40 m breit sein könnten um mit Kamerasystemen die maximal zulässige Breite von 2,55 m einzuhalten, besteht die Gefahr, dass diese Systeme keine Verbreitung finden.

4. Zu Anhang III, Abschnitt 2.1.1

Die in dem Richtlinienvorschlag vorgesehene verpflichtende Einführung von Front- und Weitwinkelspiegeln für leichte Nutzfahrzeuge (bis 7,5 t) wird abgelehnt, da dem dadurch erzielten Sichtgewinn gleichzeitig wesentliche Nachteile gegenüberstehen. Denn diese Spiegel beeinträchtigen durch ihre Größe die direkte Sicht, gefährden die Sicherheit äußerer Verkehrsteilnehmer und verursachen durch den Luftwiderstand einen hohen Kraftstoffverbrauch.

B

5. Der Ausschuss für Innere Angelegenheiten

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.