Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie Nr. 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr“

(2001/C 123/19)

Der Rat beschloss am 8. Mai 2000 gemäß Artikel 71 des EG-Vertrags, den Wirtschafts- und Sozialausschuss zu folgender Vorlage um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 7. Dezember 2000 an. Berichterstatter war Herr Kielman.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss verabschiedete auf seiner 378. Plenartagung am 24. und 25. Januar 2001 (Sitzung vom 24. Januar) mit 50 gegen 2 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Am 28. September 1995 erörterte der Rat einen Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge von mehr als 3,5 t im innergemeinschaftlichen Verkehr.

1.2. Dieser Vorschlag sah u. a. die Festlegung einer harmonisierten zulässigen Höchstlänge von 12 m für alle starren Kraftfahrzeuge in der Europäischen Union vor.

1.3. Mehrere Mitgliedstaaten wünschten jedoch für starre Busse eine zulässige Höchstlänge von 15 m. So kam weder eine Mehrheit für eine Begrenzung der in der EU zulässigen Höchstlänge auf 12 m noch auf 15 m zustande.

1.4. Teile des Kommissionsvorschlags wurden als Richtlinie Nr. 96/53/EG angenommen, aber für die Abmessungen von Bussen wurden keine zulässigen Höchstwerte festgelegt.

1.5. Für den grenzüberschreitenden Verkehr in der gesamten EU wurde lediglich sichergestellt, dass Busse mit bis zu 12 m Länge und Gelenkbusse bis zu 18 m Länge hierfür eingesetzt werden dürfen.

1.6. Für den innerstaatlichen Verkehr gab es somit weiterhin unterschiedliche Höchstwerte. Deswegen sah der Rat Handlungsbedarf, weitere Überlegungen zur unionsweiten Vereinheitlichung der zulässigen Höchstlänge für starre Busse und Reiseomnibusse mit mehr als 12 m Länge anzustellen.

1.7. Im Auftrag des Rates arbeitete die Kommission einen Bericht über den Einsatz von Stadt- und Reiseomnibussen mit bis zu 15 m Länge aus, in dem alle Fragen in Zusammenhang mit der Verwendung von starren Bussen und Reiseomnibussen einer Länge von mehr 12 m behandelt werden.

1.8. Auf der Basis dieses Berichts forderte der Rat auf seiner Tagung am 29. März 1999 die Kommission auf, einen Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie Nr. 96/53/EG des Rates auszuarbeiten, mit dem die höchstzulässigen Abmessungen starrer Busse und Reiseomnibusse im inländischen und grenzüberschreitenden Verkehr harmonisiert werden.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Da mit der Richtlinie Nr. 96/53/EG bezüglich Omnibussen nur die zulässige Höchstlänge der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge festgelegt wurde, gibt es für den inländischen Busverkehr lediglich einzelstaatliche Regelungen, die sich jedoch unabhängig voneinander und unterschiedlich entwickelt haben. Dies bedeutet, dass der freie Verkehr von Omnibussen einer Länge von mehr als 12 m in der Gemeinschaft nicht gewährleistet ist, obwohl solche Omnibusse in mehreren Mitgliedstaaten in erheblichem Umfang verkehren.

2.2. Bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste ist anzumerken, dass es keinerlei Anzeichen dafür gibt, dass starre Busse mit einer Länge von maximal 15 m weniger sicher sind als gleichartige Busse einer Länge von 12 m.

Die Kommission führt in ihrer Vorlage selbst aus, dass in bestimmten Fällen starre 15 m lange Busse sogar sicherer sind als 18 m lange Gelenkbusse.

2.3. Die Richtlinien Nr. 96/53/EG und Nr. 97/27/EG über die Abmessungen und Massen von Kraftfahrzeugen schreiben vor, welche Kreisfläche und welchen Außen- bzw. Binnenradius die betreffenden Fahrzeuge beim Wenden beschreiben müssen. Deswegen kam die Kommission zu dem Schluss, dass es nicht gerechtfertigt wäre, für starre Busse von über 12 m Länge strengere Vorschriften zu erlassen.

Bei Kurvenfahrt ist der Überhang allerdings bei starren Bussen einer Länge von 15 m größer als bei starren Bussen einer Länge von 12 m bzw. von Gelenkbussen von 18 m. Dies muss gegebenenfalls bei der Auslegung der Haltestellen entsprechend berücksichtigt werden.

2.4. Die Kommission schlägt vor, dass Busse einer Gesamtlänge von mehr als 12 m angesichts ihres höheren zulässigen Gesamtgewichts mindestens drei Achsen haben müssen. Somit würde die Höchstlänge zweiachsiger Busse auf 12 m begrenzt.

2.5. Des weiteren sieht der Kommissionsvorschlag für starre Busse für den inländischen und grenzüberschreitenden Verkehr eine zulässige Gesamtlänge von 15 m einschließlich der Skibox vor.

2.6. Für Busse mit Anhängern ist die geltende Regelung unklar.

Um diesem Umstand abzuhelfen, sieht der Kommissionsvorschlag für Fahrzeugkombinationen aus einem Bus und einem Anhänger eine zulässige Gesamtlänge von 18,75 m vor. Dieser Wert entspricht der in der gesamten Union geltenden zulässigen Gesamtlänge für Lastzüge.

2.7. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss macht darauf aufmerksam, dass er bereits am 27. Januar 1990 eine Stellungnahme zu dem „Bericht der Kommission über den Einsatz von Stadt- und Reiseomnibussen mit bis zu 15 m Länge“ verabschiedet hat [1].

2.8. In der besagten Stellungnahme plädierte der Ausschuss dafür, für starre Omnibusse die zulässige Höchstlänge auf 15 m gemeinschaftsweit zu vereinheitlichen, und zwar ohne weitere Auflagen, so dass alle Fahrzeuge mit einer Länge von 12,75 m, 13,5 m und 13,75 m und gleich welcher Achsenzahl auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinschaft verkehren dürfen.

2.9. Der Ausschuss ist mit dem Vorschlag der Kommission einverstanden, für Fahrzeuge, die im inländischen Verkehr eingesetzt werden, aber den im Richtlinienvorschlag festgelegten Kriterien nicht genügen, einen Übergangszeitraum bis 31. Dezember 2009 vorzusehen. Nach dem 31. Dezember 2009 dürfen solche Fahrzeuge nicht mehr verkehren.

3. **Besondere Bemerkungen**

3.1. Der Ausschuss ist auch im Lichte seiner Stellungnahme vom 27. Januar 1999 der Auffassung, dass der Vorschlag der Kommission, dem zufolge Fahrzeuge einer Gesamtlänge von mehr als 12 m mit mindestens drei Achsen ausgestattet sein müssen, abzulehnen ist. Die Argumentation der Kommission geht dahin, dass diese Anforderung in den Vorschlag aufgenommen wurde, um dafür zu sorgen, dass sich die Hersteller bei der Bauweise ihrer Fahrzeuge an die Gewichtsgrenzen halten und die Fahrzeuge die bestehenden Verkehrswege nicht beschädigen.

3.2. Zulässige Höchstgewichte und zulässige Achslasten von Fahrzeugen für den grenzüberschreitenden Verkehr sind auf Gemeinschaftsebene jedoch schon festgelegt worden. Für den inländischen Verkehr sind Abweichungen von den Gewichtsgrenzen zulässig. Unter Verweis auf ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Kabotagemarktes hält die Kommission eine Vereinheitlichung für erforderlich, dergestalt dass für Fahrzeuge einer Gesamtlänge von mehr als 12 m eine dritte Achse vorgeschrieben wird.

3.3. Dem Ausschuss erscheint dieser Teil des Kommissionsvorschlags überflüssig. Denn Mitgliedstaaten, die auf nationaler Ebene Fahrzeuge zulassen, deren Gewicht über den auf Gemeinschaftsebene festgelegten Grenzwerten liegt, werden selber die Nachteile zu spüren bekommen, weil Kabotageverkehr mit diesen Fahrzeugen in anderen Ländern nicht möglich sein wird, während Länder, die nur Fahrzeuge zulassen, die vom Gewicht her innerhalb der gemeinschaftsweit vereinbarten Grenzen bleiben, sehr wohl Kabotageverkehr in anderen Ländern durchführen werden. Dieses Problem wird sich deswegen von selbst lösen.

3.4. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Sichtweise der Kommission, dass alle Busse unabhängig von ihrer Länge die in der Richtlinie Nr. 97/27/EG festgelegten Grenzwerte einhalten müssen, um eine Typgenehmigung zu erhalten, sich nicht mit ihrem Vorschlag verträgt, 15 m lange Busse für den inländischen Verkehr zuzulassen.

3.5. Es hat sich im Übrigen gezeigt, dass 15 m lange Busse die in der Richtlinie Nr. 97/27/EG festgelegten Anforderungen in Bezug auf die Überhänge nicht erfüllen können. Nur Busse mit einer Gesamtlänge von 14,60 m einschließlich der Skibox genügen dieser Anforderung. Das bedeutet, dass alle derzeit verwendeten 15 m langen Busse vom Markt genommen werden müssten. Der Ausschuss plädiert dafür, die Richtlinie Nr. 97/27/EG in Bezug auf die Bestimmungen über die Überhänge von Bussen so abzuändern, dass 15 m lange Busse auch weiterhin im Einsatz bleiben können.

3.6. Schließlich teilt der Ausschuss die Feststellung der Kommission, dass durch die Anhebung der zulässigen Gesamtlänge von Bussen in einigen Mitgliedstaaten weniger Busse erforderlich sein werden, um die gleiche Anzahl von Passagieren zu befördern, so dass die damit einhergehende Verringerung der Anzahl von Fahrten unter dem ökologischen wie unter dem wirtschaftlichen Aspekt zu begrüßen ist.

---

[1] KOM(97) 499 endg. — Stellungnahme des WSA vom 27. Januar 1999, ABl. C 101 vom 12.4.1999, S. 22.

4. **Zusammenfassung und Schlussfolgerungen**

4.1. Der Ausschuss ist der Auffassung, dass der Vorschlag der Kommission zur Herbeiführung einer einheitlichen Länge für starre Busse im inländischen wie im grenzüberschreitenden Verkehr an sich ein guter Ansatz ist.

4.2. Der Ausschuss ist mit folgenden Aspekten der Kommissionsvorlage durchaus einverstanden:

— Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie Nr. 96/53/EG auf den inländischen Personentransport;

— Festlegung der zulässigen Gesamtlänge von starren Stadt- und Reiseomnibussen auf 15 m einschließlich der Skibox.

— Festlegung der zulässigen Gesamtlänge von Bussen mit Anhänger auf 18,75 m;

— Festlegung eines Übergangszeitraums von 9 Jahren.

4.3. Nach Ansicht des Ausschusses müsste der Kommissionsvorschlag aber in folgenden Punkten überarbeitet werden:

— Dreiachspflicht für Omnibusse einer Gesamtlänge von mehr als 12 m. Angesichts der international vereinbarten Höchstgewichte, wie sie in der Richtlinie Nr. 96/53/EG verankert wurden, ist diese Auflage überflüssig. Wenn der Anwendungsbereich der Richtlinie auf den inländischen Verkehr ausgedehnt würde, könnten die Konstrukteure/Hersteller unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften selbst festlegen, ob sie ihre Busse mit zwei oder drei Achsen ausrüsten wollen.

— Die Auflage, dass Busse einer Gesamtlänge von 15 m den in der Richtlinie Nr. 97/27/EG festgelegten Anforderungen in Bezug auf die maximalen Überhänge genügen müssen. Wenn die Kommission der Ansicht ist, dass für 15 m lange Busse eine gemeinschaftsweite Vereinheitlichung erforderlich ist, dann müsste nach Ansicht des Ausschusses auch die Richtlinie Nr. 97/27/EG in Bezug auf die einzelstaatlichen Anforderungen hinsichtlich der zulässigen Überhänge von Omnibussen so geändert werden, dass 15 m lange Busse im Einsatz bleiben können.

Brüssel, den 24. Januar 2001.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Göke FRERICHS