

# BGL-POSITION

## „Richtlinie 96/53/EG“

Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr.

## 1. Vorbemerkung

Die derzeit gültige Richtlinie 96/53/EG über höchstzulässige Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr definiert technische Rahmenbedingungen für den Straßengütertransport, die vor mehr als zwölf Jahren festgelegt wurden.

Aufgrund der integrations- und globalisierungsbedingten Steigerung der Güterverkehrsleistung kündigte die Kommission Maßnahmen an, um innovative Technologien und Verfahren im Güterverkehr zu fördern, die Effizienz der Verkehrsträger und ihre Zusammenarbeit zu verbessern sowie die Qualität der Logistikkette zu erhöhen. In diesem Zusammenhang werden aktuell europaweit Diskussionen über neue Nutzfahrzeugkonzepte und die Anpassung der Richtlinie 96/53/EG geführt.

Der BGL unterstützt das verkehrspolitische Ziel, bei der Änderung zulässiger Fahrzeugabmessungen und -gewichte die Multi-, Co- und Intermodalität der Verkehrsträger zu fördern und in ein europäisches Gesamtkonzept einzubinden.

Nationale „Insellösungen“ sind abzulehnen, so dass nach Auffassung des BGL, modular aufgebaute Gesamtlösungen den einzigen Weg darstellen, unterschiedlichen Einsatz- und Infrastrukturbedingungen der einzelnen Mitgliedsstaaten gerecht zu werden. Dafür sind lediglich einzelne Basismodule im Transportwesen europäisch zu normieren. Ihre „Kombination“ zu Transporteinheiten und -verbänden sowie multimodalen Ketten können Regelungen in den Mitgliedsstaaten überlassen bleiben. Der BGL begrüßt ausdrücklich die Vorgehensweise der Kommission, sich vor einer Änderung der Richtlinie 96/53/EG einen Überblick über mögliche Konsequenzen zu verschaffen.

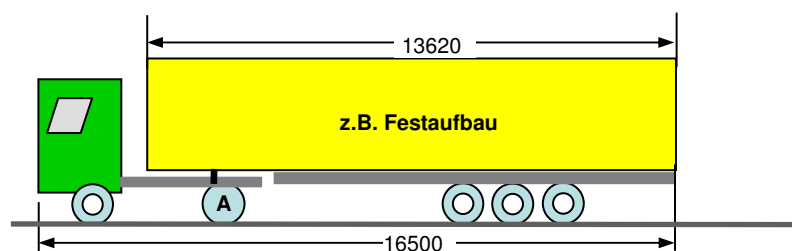
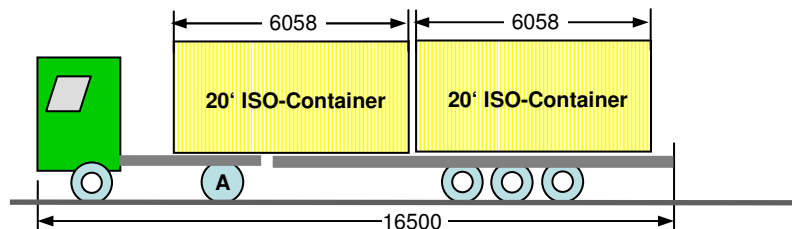
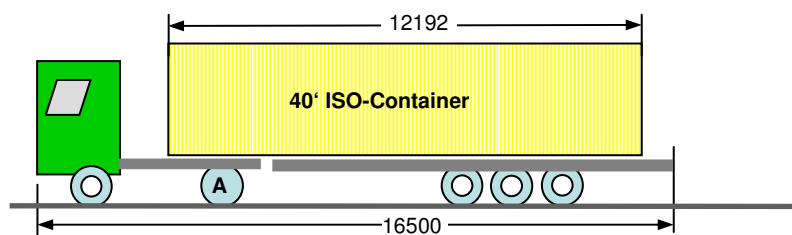
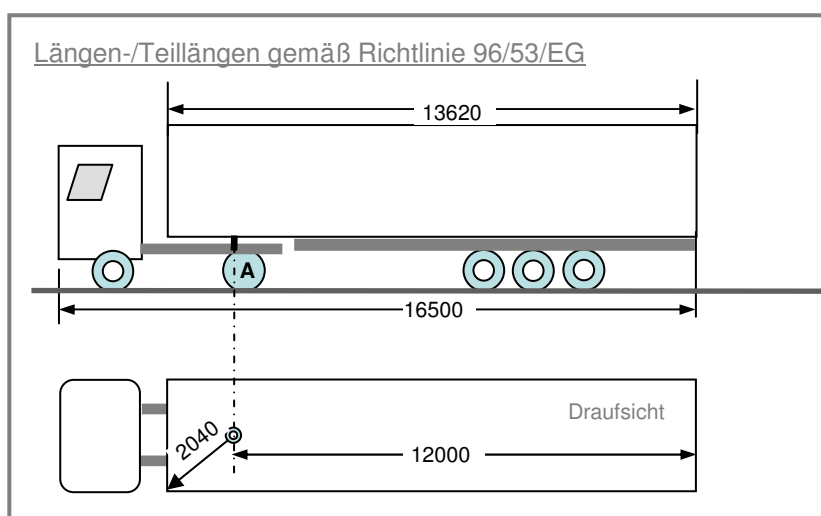
Zu der erforderlichen ganzheitlichen Betrachtung gehört ebenso eine Berücksichtigung der Schwierigkeiten, die die heutige Richtlinie 96/53/EG bereitet sowie notwendige Änderungen, die sich aus den technologischen Schnittstellen der EU mit den Welthandelsströmen ergeben.

## 2. Aktuelle Standard-Nutzfahrzeugkombinationen gemäß Richtlinie 96/53/EG

### Sattelkraftfahrzeug:

Sattelzugmaschine (4x2) und 3-achsiger Sattelanhängen

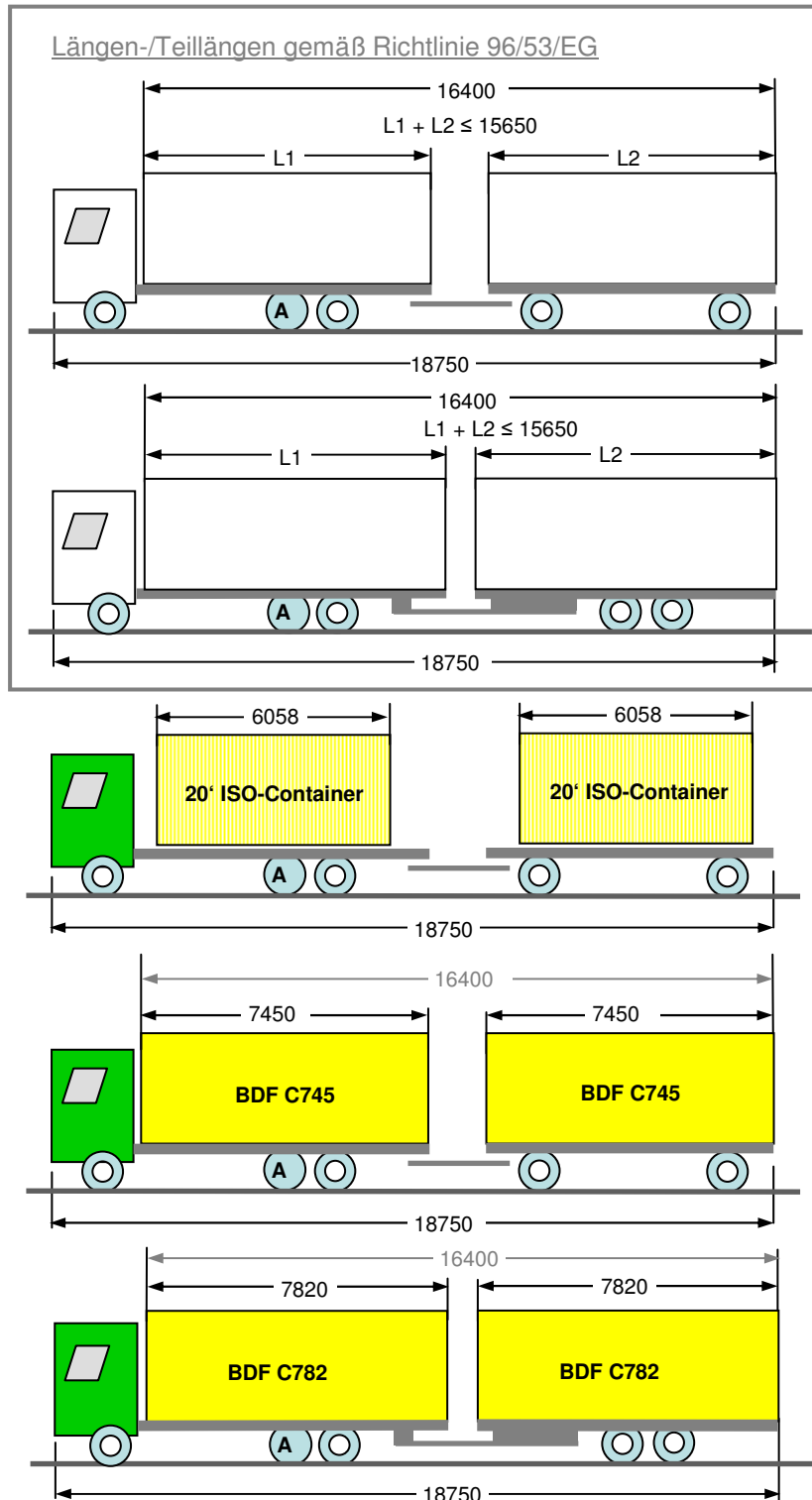
- 5-achsige Zugkombinationen mit einem zulässigem Zuggesamtgewicht von max. 40 t
- Zugfahrzeuge mit einer Antriebsachse



## Gliederzug:

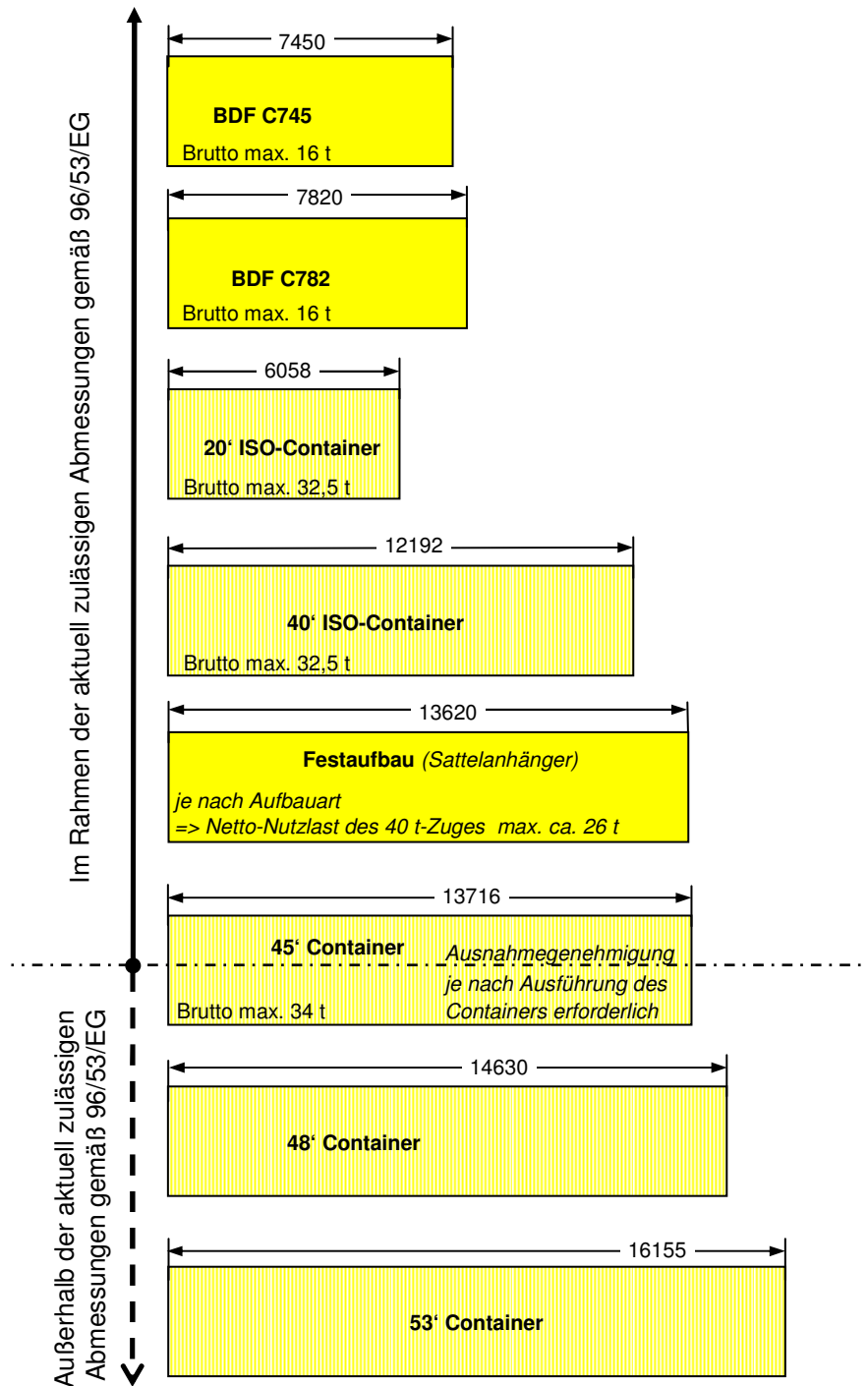
Motorwagen (6x2) und 2-achsiger Anhänger (Drehschemel-/Starrdeichselanhänger)

- 5-achsige Zugkombinationen mit einem zulässigem Zuggesamtgewicht von max. 40 t
- Zugfahrzeuge mit einer Antriebsachse



### 3. Transportbehälter / Aufbauten: Basismodule

Derzeit gebräuchliche Basismodule:

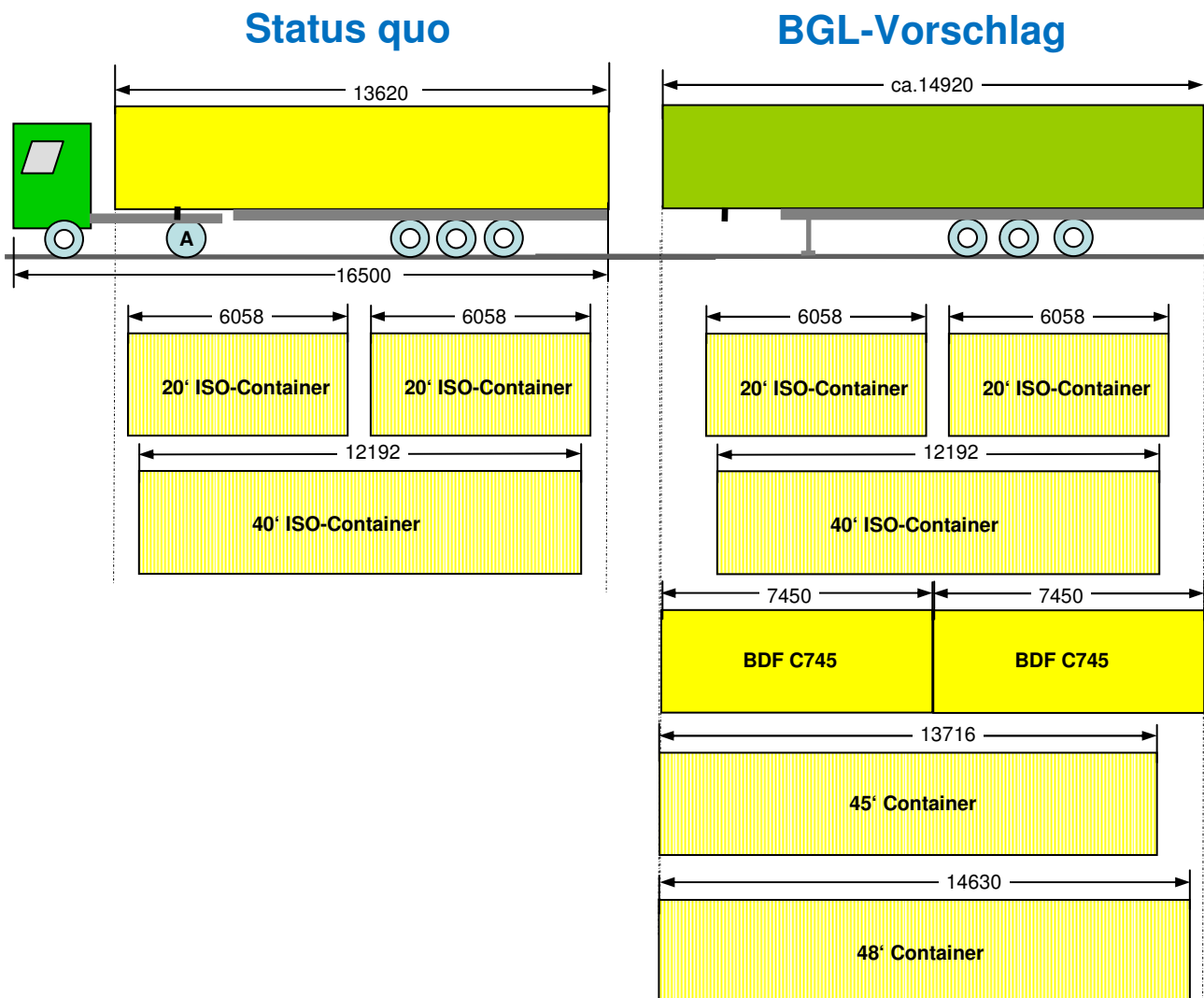


#### 4. Anpassung der Ladelänge von Trägerfahrzeugen an Modulmaße

Im Seeverkehr wächst der Anteil des 45'-Containers, der den 40'-Container verdrängt. Mittel- und langfristig steigt auch der Anteil von 48'-Containern.

##### BGL-Empfehlung:

Zur Sicherung der Multimodalität und für den einfachen Wechsel der Ladungsträger zwischen den Verkehrsträgern ist die derzeitige Länge der Sattelanhänger von 13,62 m auf 14,92 m zu erhöhen. Diese Abmessung ermöglicht, zwei normierte BDF-C 745 Wechselbehälter sowie 40'-ISO, 45'- und 48'-Container zu befördern und Multimodalität unabhängig von den Trägerfahrzeugen herzustellen.



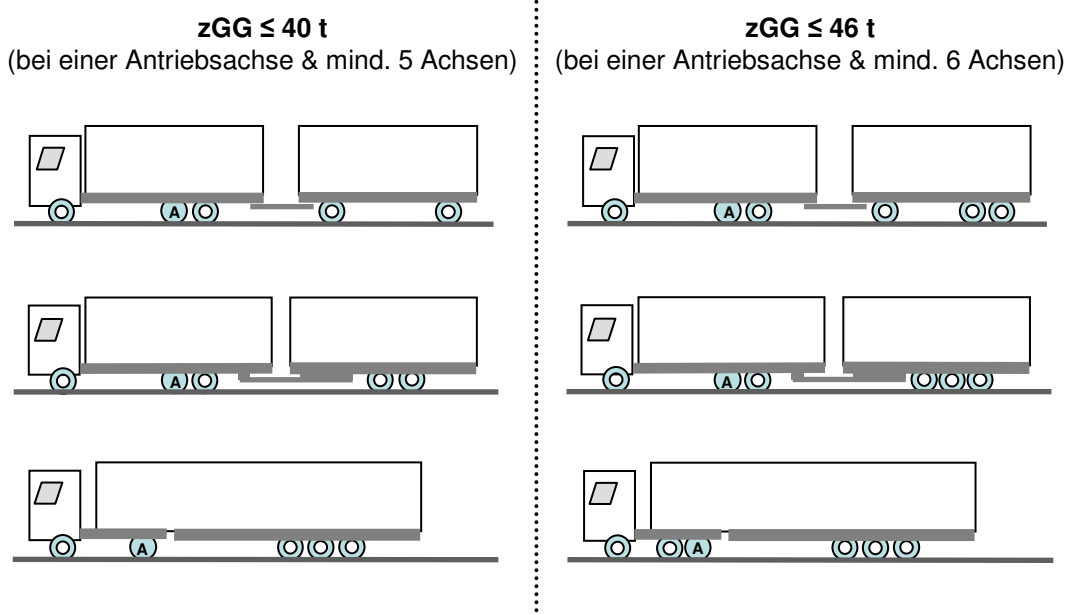
## 5. Festlegung der zulässigen Gesamtgewichte für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen

Aufgrund infrastruktureller Gegebenheiten und physikalischer Gesetzmäßigkeiten ist zu beachten, dass mit einer Antriebsachse (bei unverändert max. 11,5 t Antriebsachslast) max. 46 t an Fahrzeuggesamtgewichten mit den darauf verladenden Einzelmodulen bewegt werden können. Darüber hinausgehende Gesamtgewichte setzen eine zweite Antriebsachse voraus, die der BGL aus Effizienzgründen ablehnt. Zudem sind in zahlreichen europäischen Ländern die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen, vor allem in Bezug auf die Traglasten von Brücken, für höhere Gesamtgewichte nicht erfüllt.

### BGL-Empfehlung:

**Der BGL empfiehlt, EU-weit für die Zuggesamtgewichte eine weitere Gewichtsklasse einzuführen, diese allerdings auf maximal 46 t zu begrenzen. Zur Straßenschonung und zur Vermeidung einer punktuellen Überlastung der Antriebsachse sind hierfür Fahrzeugkombinationen mit 6-Achsen einzusetzen.**

**In den gewichtsunsensibleren Transportsektoren kann weiterhin mit 5-achsigen Fahrzeugkombinationen und bis 40 t zulässigem Gesamtgewicht agiert werden.**

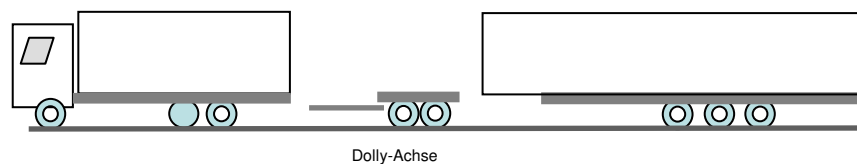


## 6. Kombination von Basismodulen in Modularen EU-Konzepten

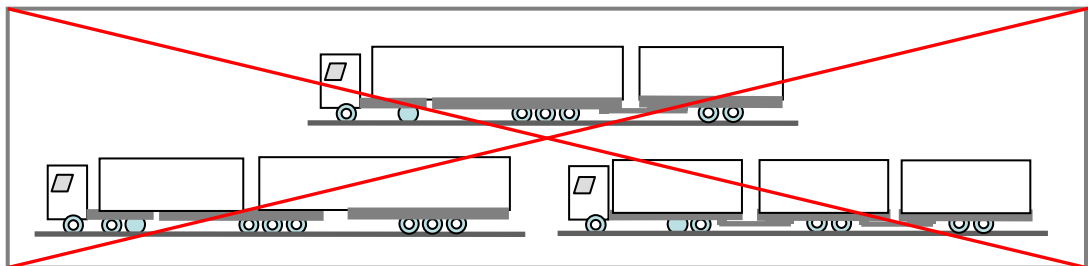
In der Diskussion sowie in einer fahr- und sicherheitstechnischen Erprobung befinden sich Kombinationen von Trägerfahrzeugen mit Basismodulen. Skandinavische EU-Länder haben bereits vor ihrem EU-Beitritt entsprechende Trägerfahrzeugkombinationen zugelassen. Dabei gilt es, infrastrukturelle Gegebenheiten zu beachten, um insbesondere Brückentraglasten nicht zu überschreiten. Fahrtechnische und sicherheitstechnische Fragen sind noch offen, gelten allerdings als lösbar.

Unter den diskutierten Fahrzeugkonzepten bietet sich unter technisch-ökonomischen Effizienzkriterien und aus Gründen der Verkehrssicherheit einzig die Kombination Motorwagen mit angehängter Dolly-Achse und aufgesatteltem Sattelanhänger an (vgl. Abb.).

### Modulares EU-Konzept



Alle anderen Modularen EU-Konzepte werden vom BGL aus sicherheitstechnischen Gründen abgelehnt!



### BGL-Empfehlung:

Sollte sich die Kommission für eine europaweite Zulassung von Modularen EU-Konzepten aussprechen, so ist aus Sicht des BGL genügend Vorlaufzeit einzuplanen, um die dafür erforderlichen infrastrukturellen und fahrsicherheitstechnischen Voraussetzungen zu schaffen.

Die Zulassung der Kombination einzelner Trägerfahrzeuge mit modularen Ladeeinheiten kann in das Ermessen eines jeden Mitgliedsstaates gestellt werden. EU-weit sollte ein Zuggesamtgewicht von 46 t nicht überschritten werden, wobei im nationalen Verkehr jeder Mitgliedsstaat auch höhere Gewichte zulassen kann.

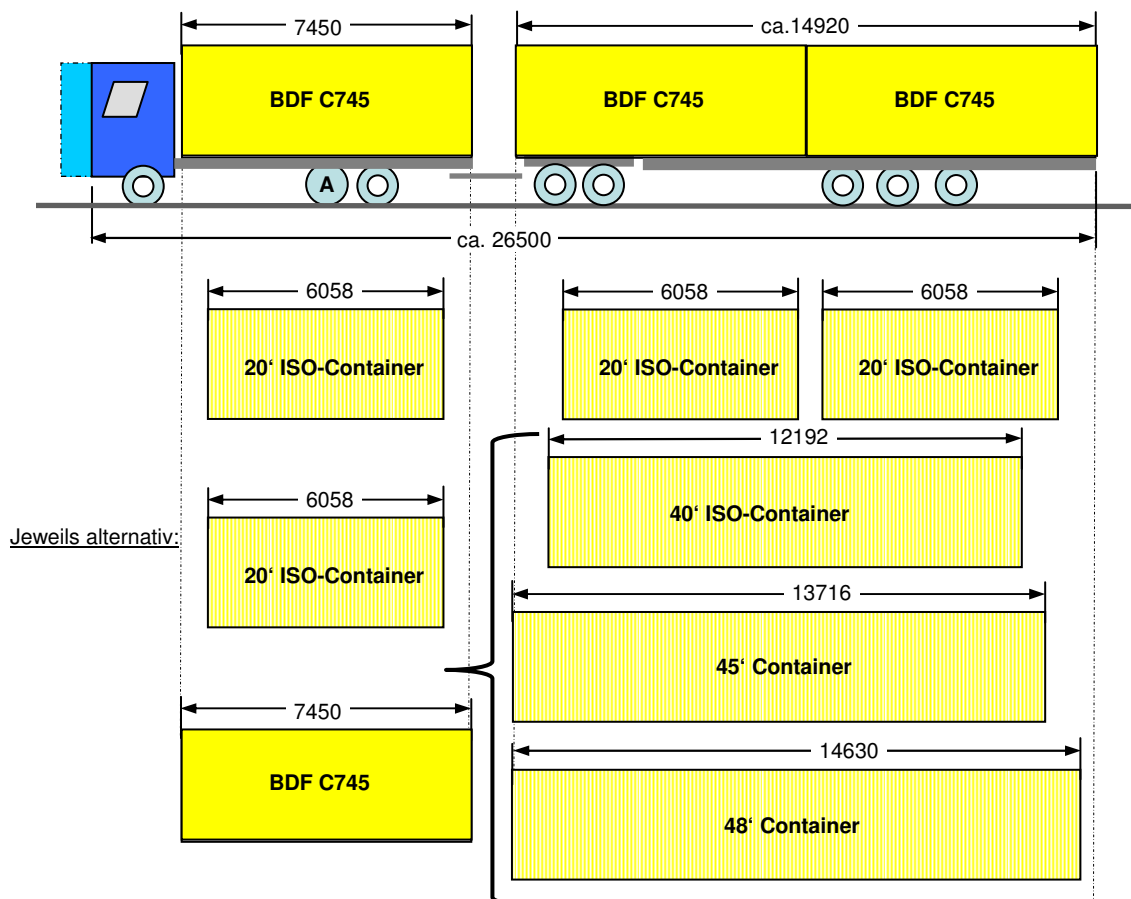


Die Zulassung der Kombination einzelner Trägerfahrzeuge muss kompatibel mit den Basis-  
 modulmaßen erfolgen. Unter Zugrundelegung eines verlängerten Sattelanhängers mit 14,92 m  
 Länge resultiert hieraus eine Gesamtzuglänge von ca. 26,50 m.

Mit dieser Kombination aus konventionellen Trägerfahrzeugen können jeweils

- drei C 745 Wechselbehälter,
- drei 20' Fußcontainer,
- ein C 745 Wechselbehälter und zwei 20'-Container,
- zwei C 745 Wechselbehälter und ein 20'-Container,
- ein C 745 Wechselbehälter und ein 40'-, 45'- oder 48'-Container
- ein 20'-Container und ein 40'-, 45'- oder 48'-Container

transportiert werden (vgl. Abb.).



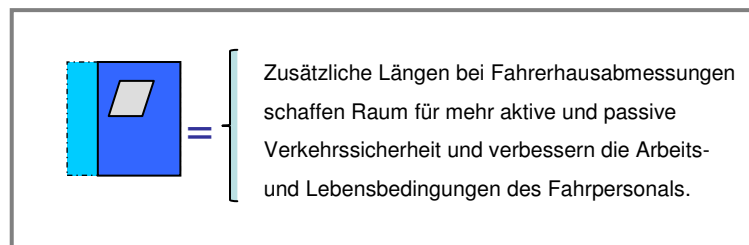
## 7. Fahrerhausabmessungen

Der BGL sieht die Notwendigkeit, künftig bei der Überarbeitung der Richtlinie Vorgaben für das Fahrerhaus in einer Bandbreite maximaler und minimaler Abmessungen festzulegen, um Gestaltungsfreiräume zu schaffen.

Diese sollten außerdem für die Integration und Weiterentwicklung aktiver und passiver Sicherheitseinrichtungen dienen und somit einen wesentlichen Beitrag für die Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Zusätzlich sollte die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrern aus sozialpolitischen Gründen bei besonderen Einsatzbedingungen im Fernverkehr einen räumlich großzügig ausgestatteten Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen. Das Fahrerhaus soll bei mehrtägigen Fernverkehrsfahrten mehr Raum für „Arbeiten und Wohnen“ bieten.

Bei Einhaltung der Abmessungen für Basismodule (Punkt 3) ergeben sich variable Fahrzeuggesamtlängen ausschließlich in Abhängigkeit von der Fahrerhauslänge.



## 8. Aerodynamik

Zur Senkung des Luftwiderstands könnten ggf. weitere Längenmaßzugaben geschaffen werden, die nicht auf das Längenmaß der Trägerfahrzeuge angerechnet werden.

## 9. Fahrzeughöhen

Die Fahrzeughöhe ist in der heutigen Richtlinie 96/53/EG mit maximal 4 m festgeschrieben, allerdings wird den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit zugestanden, für die innerstaatliche Güterbeförderung von dieser Höhe abzuweichen.

Gerade bei Sattelkraftfahrzeugen mit sogenannten Megatrailern (Trailer mit einer durchgängigen lichten Ladehöhe von 3 m) ist die Einhaltung der 4 m - Fahrzeughöhe technisch nicht darstellbar. So ist bspw. in der Automotive-Logistik 3 m lichte Ladehöhe zum „europäischen logistischen Maß“ für Lager, Transport und Umschlag avanciert. Hersteller und Zulieferer haben millionenfach Gitterboxpaletten und Logistikbehälter auf dieses Höhenmaß abgestimmt.

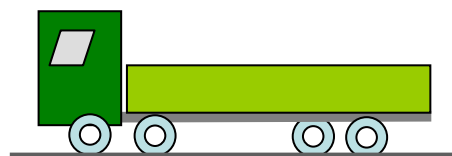
### BGL-Empfehlung:

**Im Interesse durchgängiger Transportkonzepte ist eine Lösung erforderlich, die eine europaweite Harmonisierung der Höhen im Einklang mit praxisrelevanten Lager- und Transportbehältersystemen sicherstellt.**

## 10. 5-achsige Kraftfahrzeuge (Einzelfahrzeug) mit 40 t zGG

In der Richtlinie 96/53/EG sind 5-achsige Kraftfahrzeuge nicht berücksichtigt. Bisherige Obergrenze bilden 4-achsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 32 t.

Kraftfahrzeug mit mind. 4 Achsen  
(gem. 96/53/EG aktueller Fassung)



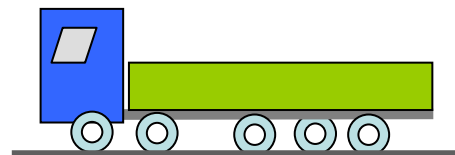
Maximales zGG: 32 t

Demgegenüber sind in einigen Mitgliedsländern für innerstaatliche Güterbeförderungen Kraftfahrzeuge mit fünf und mehr Achsen und höheren Gesamtgewichten zugelassen. Der BGL ist der Auffassung, dass es durchaus attraktive Einsatzgebiete für Fahrzeuge mit mindestens 5 Achsen gibt (z.B. Containertransporte, Baustellenverkehre, Silotransporte, Transportbetonverkehre, Mobile Arbeitsmaschinen).

**BGL-Empfehlung:**

Unter der Voraussetzung, dass der Einsatz dieser Fahrzeugkonzepte keine negativen Auswirkungen auf Straßen und Brücken hat, spricht sich der BGL für die Aufnahme mindestens 5-achsiger Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 40 t in die Richtlinie 96/53/EG aus.

Kraftfahrzeug mit mind. 5 Achsen

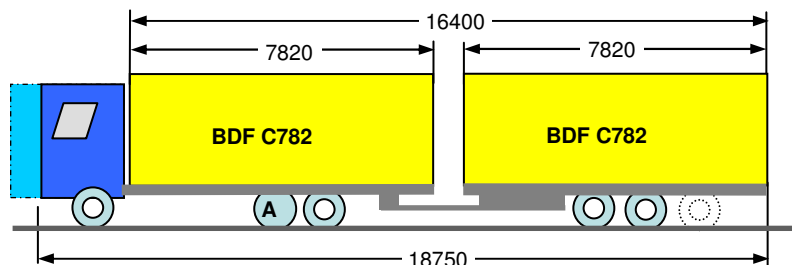


Maximales zGG: 40 t

**11. Gliederzüge**

Der Gliederzug bleibt auch zukünftig die einzige Zugkombination, mit der zwei Behälter mit den Abmessungen BDF C 782 befördert werden können.

Der Gliederzug ist nicht dafür geeignet, die unter 3. genannten Basismodule zu transportieren, die das Längenmaß von 7,82 m überschreiten.



**BGL-Empfehlung:**

Der BGL empfiehlt, das unter 6. beschriebene Modulare EU-Konzept nicht auf Wechselbehälter der Dimension BDF C 782 anzuwenden.

Sofern Gliederzüge das zulässige Zuggesamtgewicht von 40 t überschreiten, sind analog dem Sattelkraftfahrzeug sechsachsige Zugkombinationen einzusetzen.

## 12. Andere Modulmaße

Der BGL empfiehlt, die Beförderung anderer Modulmaße, wie bspw.

- die Angleichung der Ladelänge von Sattelanhängern an die Gesamtlänge von Gliederzügen

und zukünftig

- den 53'-Container

**nicht** weiterzuverfolgen.

Angleichung der Ladelängen des Sattelanhängers  
an die Ladelänge des Gliederzuges

