



# BGL-Position zur EU-Konsultation bzgl. Nutzfahrzeuge – Gewichte und Abmessungen

„Richtlinie 96/53/EG“



## 1. Vorbemerkung

Der BGL begrüßt die Konsultation und Diskussionen zu zukünftigen Bestimmungen über Massen und Abmessungen von Straßengüterfahrzeugen. Gerade auch im Hinblick auf die steigenden Anforderungen bei der CO<sub>2</sub>-Reduzierung mit dem umweltpolitischen Ziel, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, darf dieser Aspekt nicht außer Acht gelassen werden. In diesem Zusammenhang muss grundsätzlich das Miteinander der einzelnen Verkehrsträger weiter gefördert und in ein europäisches Gesamtkonzept eingebunden werden. Dabei sind die nachhaltigsten Ergebnisse zu erwarten, wenn das System Nutzfahrzeug, Infrastruktur, Verkehrsträger und Logistik als zusammenhängendes Ganzes gedacht wird. 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 Lang-Lkw-Kombinationen (oder auch Modularen Konzepten) können Regelungen in den Mitgliedsstaaten überlassen bleiben.

### Wichtige Aspekte aus Sicht des BGL sind:

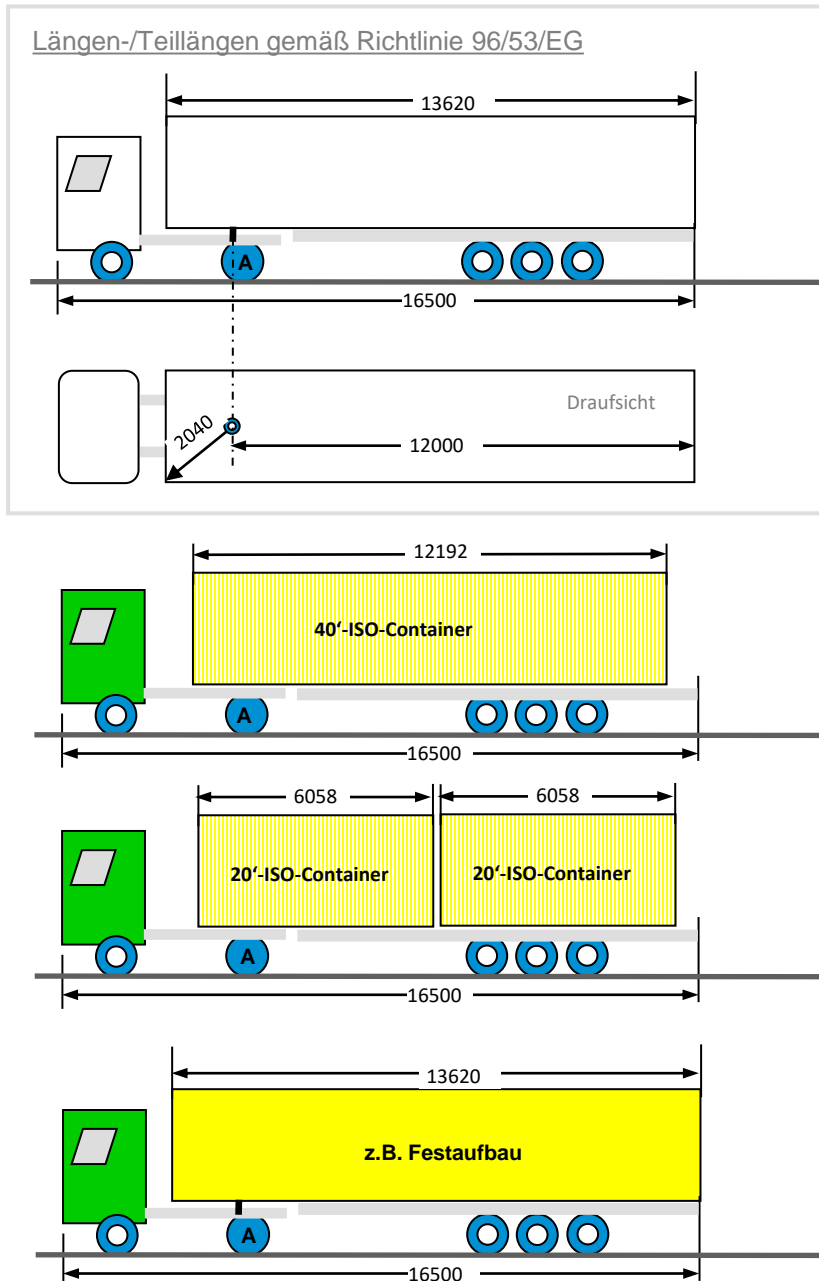
- Sicherung der Multi- und Intermodalität
- Sattelkraftfahrzeug mit verlängertem Sattelanhänger: Zuggesamtlänge von 16,50 m auf 17,88 m bei gleichzeitiger Anhebung der Teillängen am Sattelanhänger (Anhang I, Nr.1.6: Größter Abstand KINGPIN zur hinteren Begrenzung Sattelanhänger von 12,00 m auf 13,38 m) verlängern
- Einführung einer neuen Kombination mit mindestens 6 Achsen und zGM ≤ 46 t
- Einsatz von Lang-Lkw grenzüberschreitend nur unter der Voraussetzung der Wettbewerbsgleichheit und entsprechender Kontrollpolitik
- Gestaltungsmöglichkeiten/Zusatzlängen für das Fahrerhaus im Fernverkehr mit mehr Raum für „Arbeiten und Wohnen“ inkl. sanitärer Einrichtungen (WC, Waschbecken, etc.)
- 5-achsige Kraftfahrzeuge (Einzelfahrzeug) mit 40 t zGM
- Fahrzeugtransporter: harmonisierte Regelung der Fahrzeuggesamtlänge unter Berücksichtigung der Ladestützen
- Fahrzeughöhen/-gesamthöhen: europaweite Harmonisierung der Höhen im Einklang mit praxisrelevanten Lager- und Transportbehältersystemen
- harmonisierte Verkehrssicherheits- und Wettbewerbsbedingungen

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

### Sattelkraftfahrzeug:

#### Sattelzugmaschine (4x2) und 3-achsiger Sattelanhäng

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

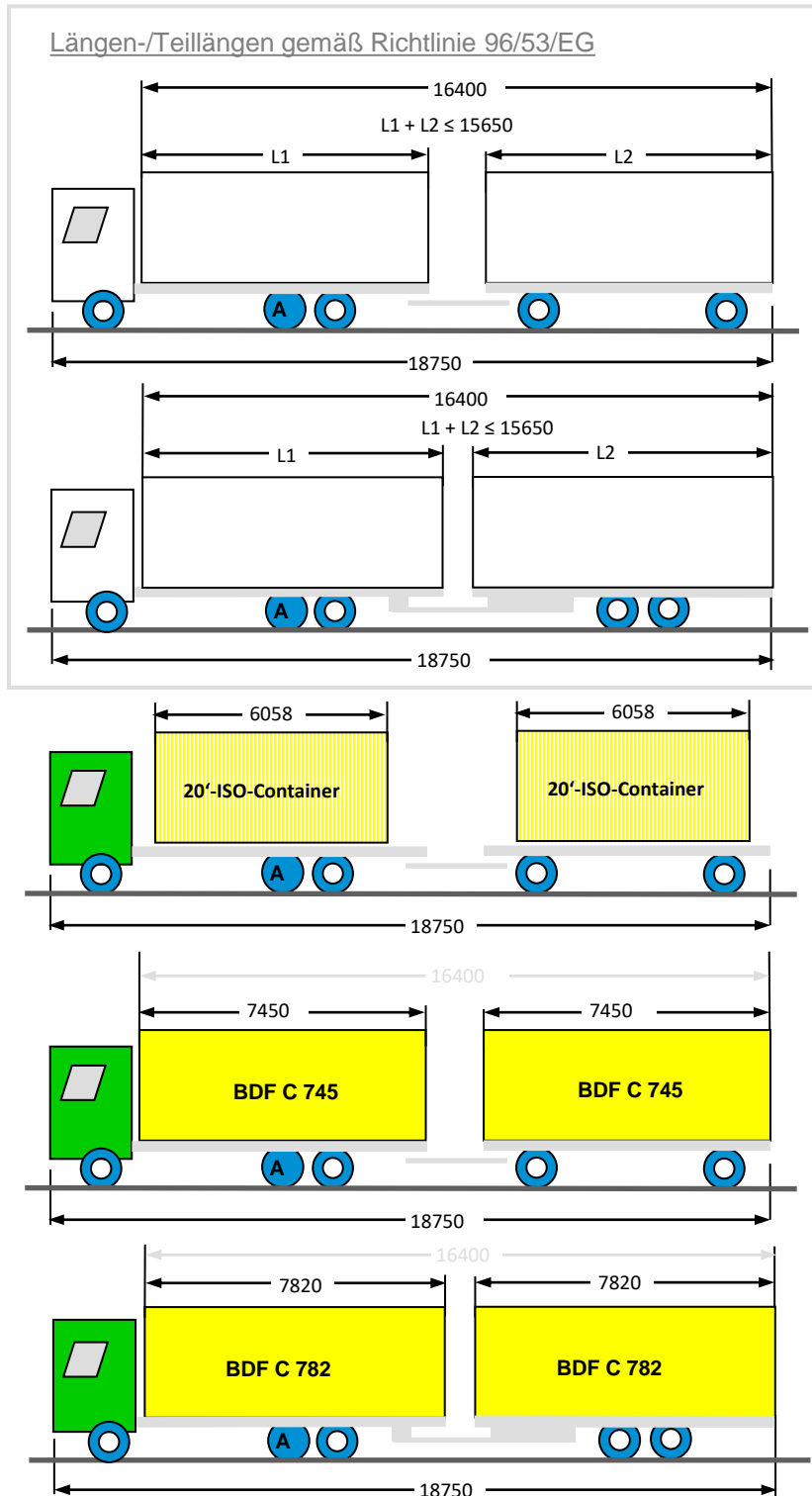


## 2. Aktuelle Standard-Nutzfahrzeugkombinationen gemäß Richtlinie 96/53/EG

### Gliederzug:

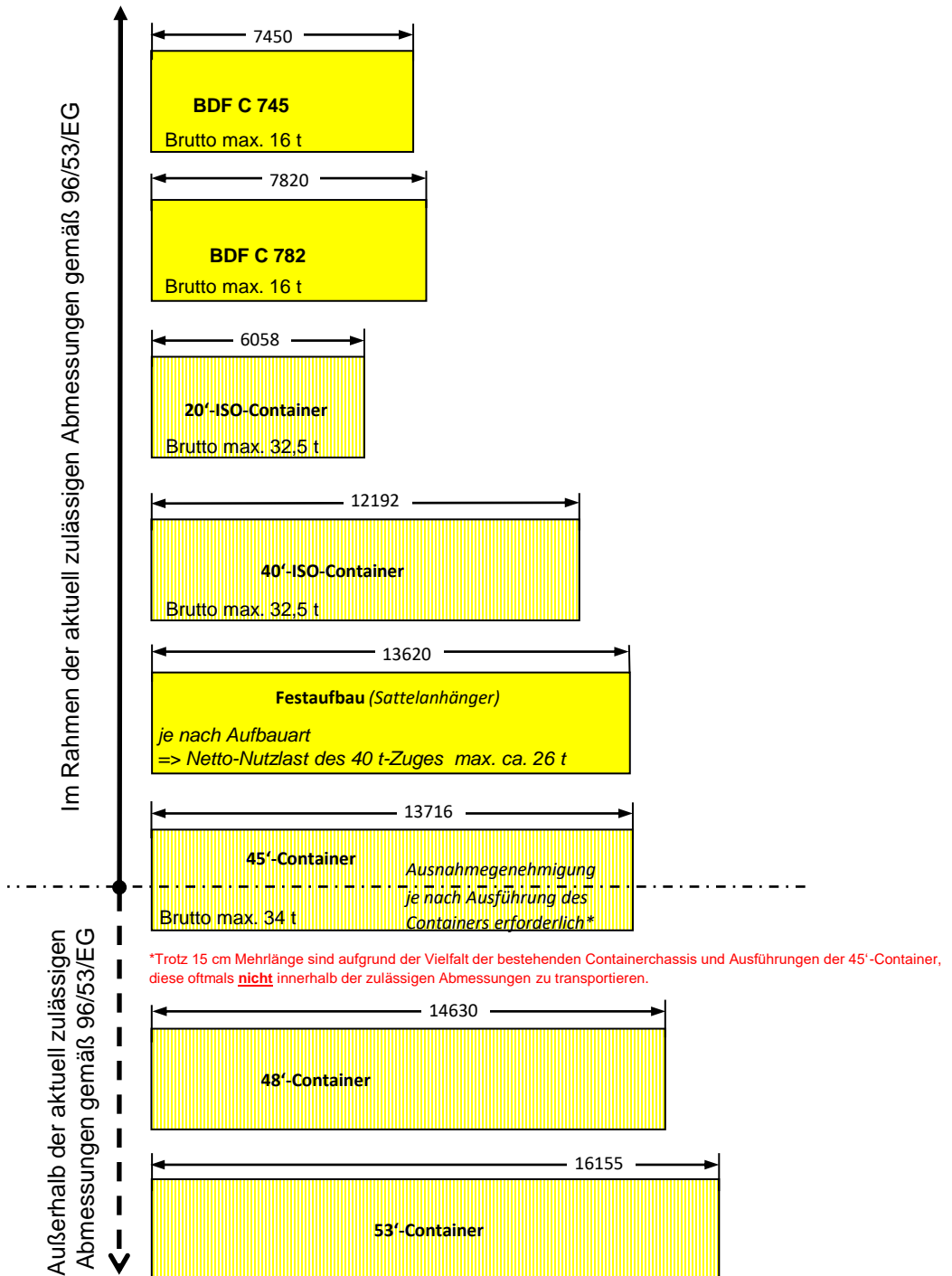
Motorwagen (6x2) und 2-achsiger Anhänger (Drehschemel-/Starrdeichselanhänger)

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



### 3. Transportbehälter / Aufbauten: Basismodule

Derzeit gebräuchliche Basismodule:

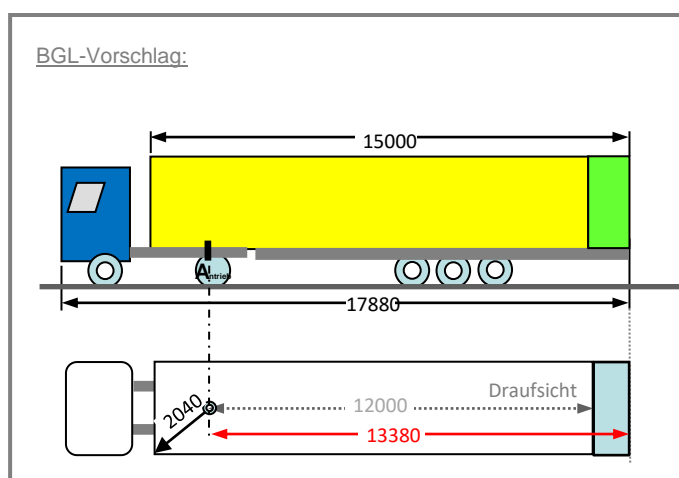
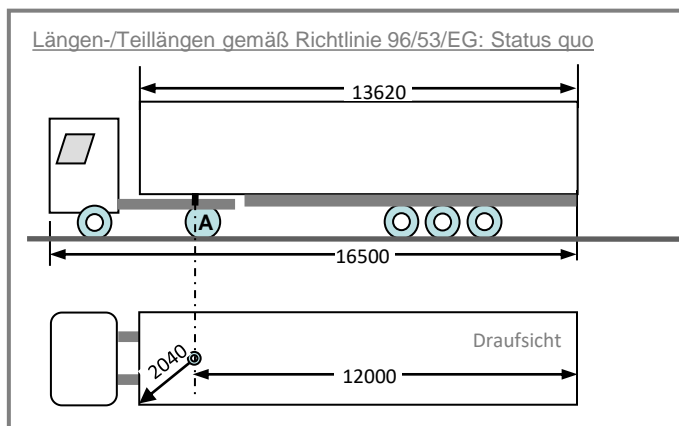


## 4. Anpassung der Ladelänge von Trägerfahrzeugen an Modulmaße: Verlängerter Sattelanhänger / Verlängertes Sattelkraftfahrzeug

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

### BGL-Empfehlung:

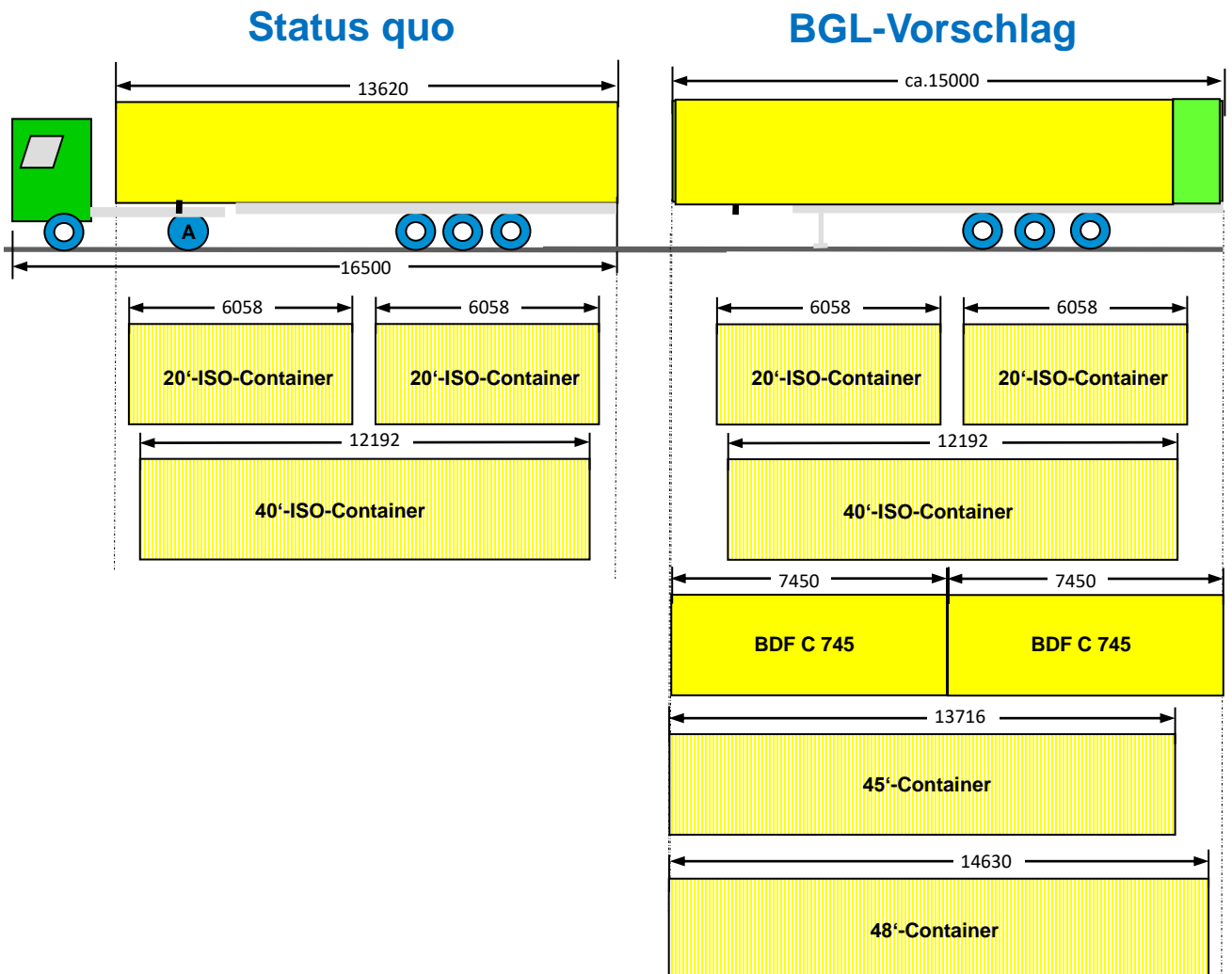
Zur Sicherung der Multimodalität und für den einfachen Wechsel der Ladungsträger zwischen den Verkehrsträgern ist die derzeitige Länge der Sattelanhänger von 13,62 m auf ca. 15,00 m (durch Anhebung der Teillängen am Sattelanhänger (Anhang I, Nr.1.6: Größter Abstand Sattelzapfen/KINGPIN zur hinteren Begrenzung des Sattelanhängers von 12,00 m auf 13,38 m) und somit die Gesamtlänge des Sattelkraftfahrzeuges von 16,50 m auf 17,88 m zu erhöhen.



## 4. Anpassung der Ladelänge von Trägerfahrzeugen an Modulmaße: Verlängerter Sattelanhänger / Verlängertes Sattelkraftfahrzeug



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.

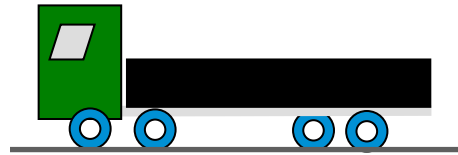


### 5-achsige Kraftfahrzeuge (Einzelfahrzeug) mit 40 t zGM

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

Kraftfahrzeug mit 4 Achsen

(gem. 96/53/EG aktueller Fassung)



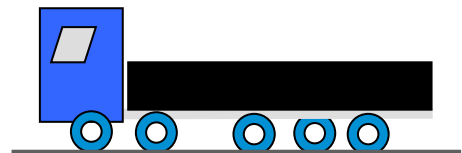
Maximales zGG: 32 t

Demgegenüber sind in einigen Mitgliedsländern für innerstaatliche Güterbeförderungen Kraftfahrzeuge mit fünf und mehr Achsen und höheren Gesamtmassen zugelassen. Der BGL ist der Auffassung, dass es attraktive Einsatzgebiete für Kraftfahrzeuge 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 einer zulässigen Gesamtmasse bis 40 t aus.**

Kraftfahrzeug mit mind. 5 Achsen



Maximales zGG: 40 t



### Neue Kategorie mit 6 Achsen und zGM ≤ 46 t

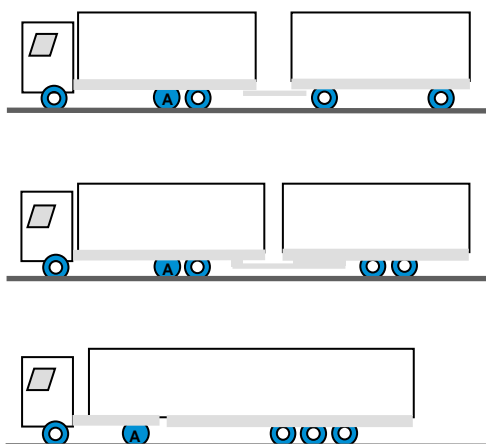
Aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten innerhalb der EU ist beim Lkw mit einer Antriebsachse die Antriebsachslast auf max. 11,5 t begrenzt und muss 25% der Zuggesamtmasse tragen können. Daher können mit einer Antriebsachse max. 46 t an Fahrzeuggesamtmassen inkl. der darauf verladenden Transportbehälter/Basismodule bewegt werden. Darüber hinausgehende Fahrzeuggesamtmassen 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 Gesamtmassen nicht erfüllt.

#### BGL-Empfehlung:

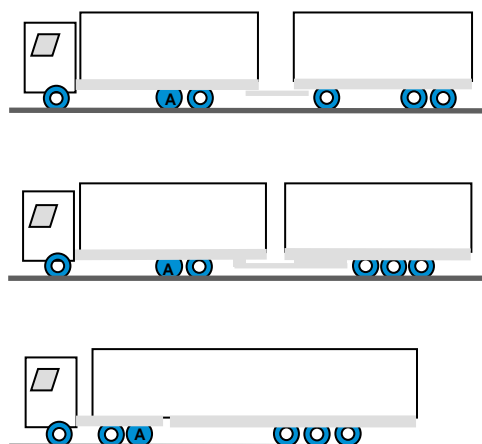
**Der BGL empfiehlt, EU-weit für die Zuggesamtmassen eine weitere Klasse einzuführen, diese allerdings auf maximal 46 t zu begrenzen. Zur Straßenschonung und zur Vermeidung einer punktuellen Überlastung der Antriebsachse aufgrund von Teilentladungen sind hierfür Fahrzeugkombinationen mit 6-Achsen einzusetzen.**

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

**zGG ≤ 40 t**  
(bei einer Antriebsachse & mind. 5 Achsen)



**zGG ≤ 46 t**  
(bei einer Antriebsachse & mind. 6 Achsen)



Mittlerweile sind „Modulare Konzepte“ in unterschiedlichster Ausprägung und mit unterschiedlichen zulässigen Gesamtmassen in einzelnen Mitgliedsstaaten im Einsatz. Dabei gilt es, infrastrukturelle Gegebenheiten zu beachten, um insbesondere Brückentraglasten nicht zu überschreiten.

### **BGL-Empfehlung:**

**Bevor die Kommission eine europaweite Zulassung von Modularen EU-Konzepten vorschlägt, ist es aus Sicht des BGL unerlässlich, genügend Vorlaufzeit einzuplanen, um die dafür erforderlichen infrastrukturellen und fahrsicherheitstechnischen Voraussetzungen sowie eine entsprechende Kontrollpolitik unter Berücksichtigung der Wettbewerbsgleichheit zu schaffen.**

**EU-weit sollte im grenzüberschreitenden Verkehr eine Zuggesamtmasse von max. 46 t gelten (vgl. Punkt 5), wobei im nationalen Verkehr jeder Mitgliedsstaat auch höhere Gesamtmassen zulassen kann.**

Die Zulassung der Kombination einzelner Trägerfahrzeuge muss kompatibel mit den Basismodulmaßen erfolgen. Welche der Lang-Lkw/Modularen Konzepte, die in den einzelnen Mitgliedsstaaten bereits im Einsatz sind, letztlich für den EU-weiten Einsatz zugelassen werden sollten, ist aufgrund der unterschiedlichen Konzepte und Anforderungen noch zu bewerten. Nachfolgend ist beispielhaft das mittlerweile am häufigsten im Einsatz befindliche Lang-Lkw Konzept (Modulares Konzept) dargestellt:

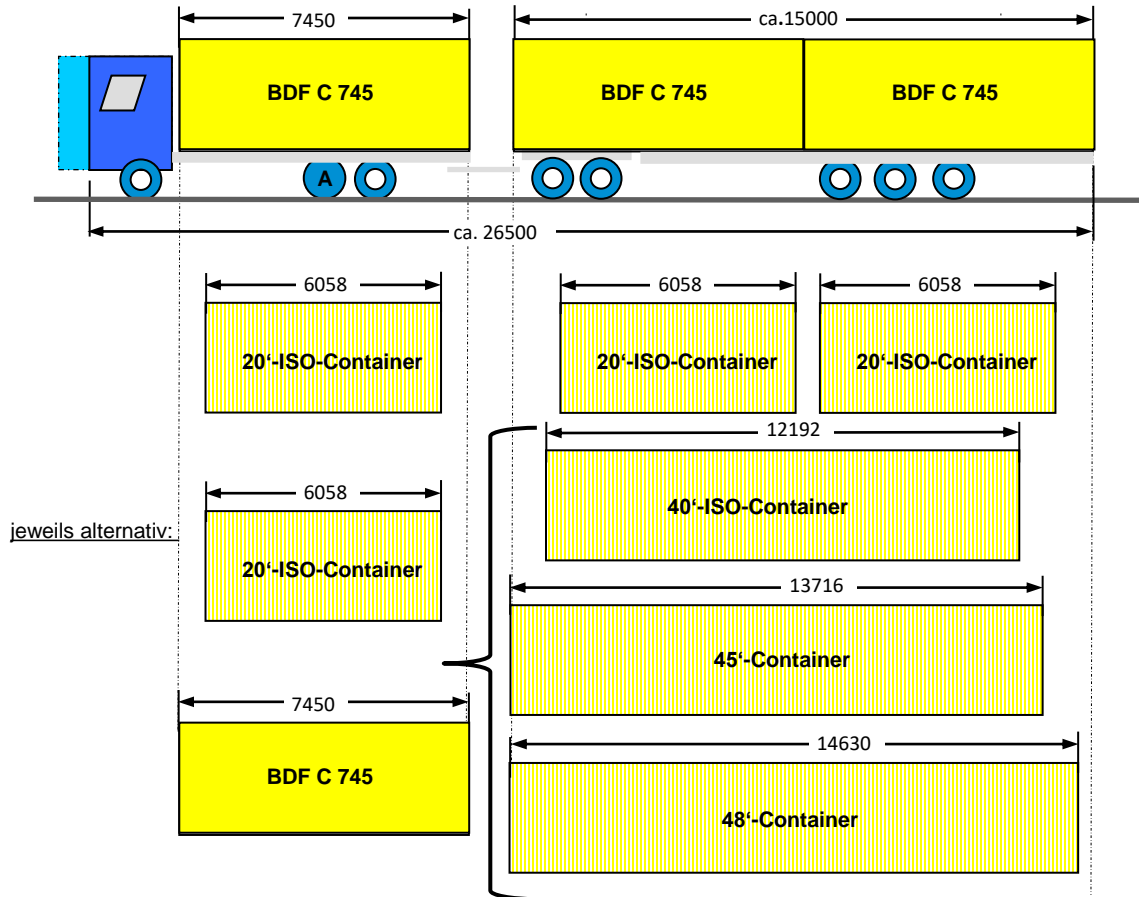
Unter Zugrundelegung eines verlängerten Sattelanhängers mit ca. 15,00 m Länge resultiert hieraus für das Modulare Konzept eine Gesamtzuglänge von ca. 26,50 m.

Mit dieser Kombination aus konventionellen Trägerfahrzeugen können jeweils

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

transportiert werden.

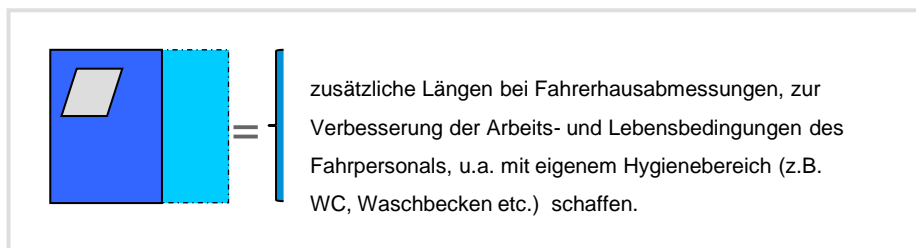
# 6. Kombination von Basismodulen in Modularen EU-Konzepten



## 7. Fahrerhausabmessungen & Fahrerhausausstattung

Der BGL sieht die Notwendigkeit, Vorgaben für das Fahrerhaus in einer Bandbreite maximaler und minimaler Abmessungen festzulegen, um – zusätzlich zu den aktuell bestehenden Gesamtlängen – Gestaltungsfreiräume zu schaffen für:

- ein zeitgemäßes und menschenwürdiges Arbeitsumfeld der Fahrer. Sobald ein Fahrer mit dem Lkw mehrere Tage unterwegs ist, benötigt er nicht nur ein Bett als Schlafgelegenheit, sondern aus hygienischen Gründen auch sanitäre Einrichtungen wie zumindest ein WC und Waschbecken sowie eine Standklimaanlage. Das Fahrerhaus muss grundsätzlich bei mehrtägigen Fernverkehrsfahrten mehr Raum für „Arbeiten und Wohnen“ bieten.
- die Integration und Weiterentwicklung aktiver und passiver Sicherheitseinrichtungen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- aerodynamische Maßnahmen für die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen



Die Fahrzeughöhe ist in der heutig gültigen Fassung der 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 durchgängig lichten Ladehöhe von 3 m) ist die Einhaltung der 4 m - Fahrzeughöhe technisch nicht bzw. mit nur ganz großen Einschränkungen 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.**

Der BGL empfiehlt, andere Modulmaße, wie bspw.

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

und zukünftig

- den 53'-Container

**nicht** zu berücksichtigen.

*Angleichung der Ladelängen des Sattelanhängers  
an die Ladelänge des Gliederzuges*

