

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



zum Referentenentwurf der [xx.] Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Ihr Aktenzeichen: StV 22/ (LA20) / 7342.10/2949392 vom 16.05.2018)

Frankfurt am Main, den 04.06.2018



Der BGL nimmt zum Referentenentwurf wie folgt Stellung:

Zu E. Erfüllungsaufwand

Zu E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

„Durch die Anhebung der höchstzulässigen Fahrzeuglänge beim Transport eines 45 Fuß-Containers im intermodalen Verkehr müssen für diese Transporte zukünftig keine Ausnahmegenehmigungen von der StVZO beantragt werden und die Wirtschaft wird entlastet.“

Zu E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung:

„Durch die Anhebung der höchstzulässigen Fahrzeuglänge beim Transport eines 45 Fuß-Containers im intermodalen Verkehr müssen für diese Transporte zukünftig keine Ausnahmegenehmigungen von der StVZO beantragt werden und die Verwaltung wird entlastet.“

Zu Begründung => 4. Erfüllungsaufwand 4. Absatz:

„Durch die Anhebung der höchstzulässigen Fahrzeuglänge beim Transport eines 45 Fuß-Containers im intermodalen Verkehr müssen für diese Transporte zukünftig keine Ausnahmegenehmigungen von der StVZO beantragt werden.“

Die oben ausgeführten Formulierungen, dass zukünftig für den Transport von 45 Fuß-Containern durch die Anhebung der höchstzulässigen Fahrzeuglänge (auf 16,65 m anstatt bislang 16,50 m und dies bei Einhaltung des vorderen Überhangradius/ Durchschwenkradius von 2,04 m) keine Ausnahmegenehmigungen mehr beantragt werden müssen, können wir leider nicht mittragen. Es werden auch weiterhin für bestimmte 45 Fußcontainer Ausnahmegenehmigungen erforderlich sein.

Im Markt befinden sich im Wesentlichen drei unterschiedliche 45'-Containervarianten. Zwei Varianten mit Kurztunnel (rechteckige Grundfläche oder 6-eckige Grundfläche mit vorderen abgeschrägten Eckenvarianten (wegen Durchschwenkradius von max.

2040 mm) und die „neueren“ Containergenerationen mit Langtunnel. Die Kurztunnelvarianten werden nach unserem Kenntnisstand zwar nicht mehr gebaut, allerdings liegen uns keine Zahlen über die aktuellen Bestände vor und eine Einschätzung bis wann die letzten Kurztunnelcontainer im Verkehr sein werden, gestaltet sich schwierig. In Abhängigkeit der jeweiligen Containerausführung und des verwendeten Containerchassis werden die Container von unten bzw. von unten und von vorn mit dem Containerchassis verbunden.

Gerade die 45'-Containerausführung mit Kurztunnel bereitet Probleme, da der Container in der Regel auf dem Containerchassis nicht weit genug vorn positioniert werden kann. Es bedarf einer Zusatzlänge von ca. 800 mm –gemessen ab dem Königszapfen – d.h. einer Zuggesamtlänge von ca. 17300 mm.

Da beim Containertransport als wesentlicher Bestandteil des intermodalen/kombinierten Verkehrs eine große Flexibilität erforderlich ist, sind Containerchassis in der Regel für den Transport von 20'-45'-Containern ausgelegt. Der Transportunternehmer kennt oftmals nicht die Containergröße des Folgetransportes und bzgl. der 45'-Container oftmals nicht die jeweilige Ausführung.

Dies hat zur Folge, dass selbst mit der durch die o.g. geänderte Richtlinie zugestandenen 15 cm-Mehrlänge nicht alle Varianten abgedeckt werden können.

Um zukünftig weiterhin einen reibungslosen intermodalen/kombinierten Verkehr auch mit 45'-Containern unter gleichen Wettbewerbsbedingungen darstellen zu können, sollte hier eine bundesweit einheitliche Verfahrensweise einsetzen. Es würde sich anbieten, diese Thematik mit den zuständigen Ländervertretern BLFA-TK zu besprechen. Gerne stehen wir für weitere Rückfragen zur Verfügung.

Zu Artikel 1 => Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung:

Artikel 1 Punkt 7: §34 Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe d:

„d) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung nach Anlage XII ausgerüstet ist oder jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausge-

rüstet ist und dabei die höchstzulässige Achslast von 9,50 t je Achse nicht überschritten wird, => 19,00 t“

Hier werden zwei Möglichkeiten für die technische Gestaltung dieser Doppelachsen genannt. Sollte es sich hier um eine blattgefederte Doppelachse handeln, müssten die Anforderungen der Anlage XII erfüllt werden. Ob dies bei den betroffenen blattgefederten Kfz und dies insbesondere bei den bereits im Verkehr befindlichen der Fall ist, können wir nicht beurteilen. Allerdings wäre hier sicherzustellen, dass zumindest für die bereits im Verkehr befindlichen Kfz deren Betrieb auch weiterhin mit einer zulässigen Doppelachslast von 19,00 t zulässig ist.

Artikel 1 Punkt 7 c: §34 Absatz 6 Nummer 6:

„Sattelkraftfahrzeug, im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 (Abl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2015/719 vom 29. April 2015 (Abl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1) geändert worden ist, bestehend aus

- a) zweiachsigem Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger, das einen oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert: 42,00 t,*
- b) dreiachsigem Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das einen oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert: 44,00 t. Bei intermodalen Beförderungsvorgängen mit Nutzung des Schiffsverkehrs gilt Satz 1 nur sofern die Streckenlänge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße nicht 150 km im Gebiet der Europäischen Union überschreitet.“*

In der Richtlinie (EU) 2015/719 wird für intermodale Beförderungsvorgänge mit Nutzung des Schiffsverkehrs noch ein Ausnahmetatbestand bzgl. der Überschreitung der 150 km formuliert.

„ - „intermodaler Beförderungsvorgang“

...

b) Beförderungsvorgänge mit Nutzung des Schiffsverkehrs, in deren Rahmen ein oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert werden, sofern die Länge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße nicht 150 km im Gebiet der Union überschreitet. Die vorstehend genannte Entfernung von 150 km kann überschritten werden, um das nächstgelegene Verkehrsterminal, das für den geplanten Dienst geeignet ist, zu erreichen, bei i) Fahrzeugen, die Anhang I Nummer 2.2.2 Buchstabe a oder b entsprechen, oder ii) Fahrzeugen, die Anhang I Nummer 2.2.2 Buchstabe c oder d entsprechen, sofern solche Entfernungen in dem betreffenden Mitgliedstaat gestattet sind. Bei intermodalen Beförderungsvorgängen kann das nächstgelegene geeignete Verkehrsterminal, das einen Dienst anbietet, in einem anderen Mitgliedstaat gelegen sein als dem, in dem das Be- oder Entladen erfolgte;“

Dieser Ausnahmetatbestand fehlt bei der Umsetzung in die in StVZO. Gerade die 150-km-Grenze führt in der Praxis oft zu Irritationen, weshalb wir Sie um Klarstellung bitten möchten.