

TP beim DEKRA e.V. Dresden
D-01998 Klettwitz, Senftenberger Str. 30

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Leiter der Abteilung Straßenverkehr
[REDACTED]
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Technische Prüfstelle
für den Kraftfahrzeugverkehr
beim DEKRA e.V. Dresden
AP8, Grundlagen und Prozesse
Senftenberger Str. 30
D-01998 Klettwitz
Telefon (03 57 54) 73 44-200
Telefax (03 57 54) 73 45-200

[REDACTED]
Datum 26.11.2018

Ihr Aktenzeichen: StV 22/7342.4/40-001

Datum: Bonn, 21.11.2018

Stellungnahme zum Referentenentwurf einer Verordnung über Ausnahmen von Vorschriften der StVZO

Sehr geehrter [REDACTED]

wir bedanken uns für die eingeräumte Möglichkeit und nehmen nachfolgend zum o.g. Entwurf Stellung.

Hinsichtlich der Festlegungen zu Sattelkraftfahrzeugen zum Transport von 45 Fuß Container (16,65m entspr. §32 Abs. 4 Nr. 2) ist aus unserer Sicht zu klären, ob das Maß -Achse Zugsattelzapfen bis zur hinteren Begrenzung- 12m überschreiten darf.

Der Artikel 10c i. Verb. m. Anh. I Nr. 1.6 der Richtlinie 96/53 formuliert den Sachverhalt der 45 Fuß Container anders. Der Textentwurf wäre aus unserer Sicht wie folgt zu ergänzen:

Vorschlag:

„(1) Abweichend von § 32 Absatz 4 Nummer 2 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung darf die höchstzulässige Länge bei Sattelkraftfahrzeugen (Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger) 16,65 m sowie der Abstand zwischen Achse Zugsattelzapfen und hinterer Fahrzeugbegrenzung des Sattelanhängers 12,15 m nicht überschreiten, wenn sie gemäß der Artikel 2 und 10c der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 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 (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2015/719 (ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1) geändert worden ist, einen Container oder

Wechselaufbau von 45 Fuß Länge im Rahmen eines intermodalen Beförderungsvorgangs befördern. Der vordere Überhangradius des Sattelanhängers darf in diesem Fall 2,04 m nicht überschreiten.“

Bezüglich der Umsetzung des Abs. 2 hinsichtlich alternativer Antriebskonzepte gelten die eingeräumten Vorteile ausschließlich für das Einzelfahrzeug. Ein weitaus größerer Teil der in Deutschland eingesetzten Nutzfahrzeuge sind Fahrzeugkombinationen, welche entsprechend §34 Abs. 6 Nr.5 StVZO ein zul. Gesamtgewichtes von 40t aufweisen dürfen. In Verbindung mit §34 Abs.7 hat dies zur Folge, dass diese vom Einsatz von alternativen Antrieben nicht profitieren können.

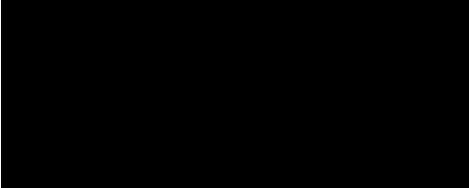
Beispiel:

Beim Zusammenstellen eines Sattelkraftfahrzeuges bestehend aus einer Sattelzugmaschine mit 18t zGG und 11t Sattellast und einem Sattelanhänger mit einem zGG von 34t und einer Sattellast von 12t ergibt sich ein zul. Zuggesamtgewicht von 40t.

Würde nun eine Sattelzugmaschine mit alternativen Antrieb eingesetzt, ergäbe sich ein theoretisches Zuggesamtgewicht von 41t ergeben. Somit verliert die Kombination mit alternativem Antrieb eine Tonne Nutzlast.

Es wäre empfehlenswert, um die Akzeptanz alternativer Antriebe zu erhöhen, das zulässig Gesamtgewicht von Kombinationen mit Zugfahrzeugen, die über eine alternative Antriebsform verfügen, auch entsprechend §34 Abs. 6 Nr. 2, 4 und 5 um bis zu einer Tonne zu erhöhen.

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.



stv. Leiter der Technischen Prüfstelle
Leiter Grundlagen und Prozesse