



Petition 69969

Zulassung zum Straßenverkehr - Aktualisierung der Zulassungsvoraussetzungen für maximale Anhängelasten bei PKW (§ 42 StVZO)

Text der Petition	Mit der Petition wird gefordert, die Zulassungsvoraussetzungen für maximale Anhängelasten bei PKW (§ 42 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) im Sinne des technischen Fortschrittes und des Klimaschutzes zu aktualisieren.
Begründung	<p>Hiermit stelle ich den Antrag auf eine zeitgemäße Anpassung der erlaubten Anhängelast bei PKW.</p> <p>Es sollten die technischen Innovationen zur Unfallverhütung, die gezielte Fahrausbildung von Kraftfahrzeugführern und die Belange des Klimaschutzes berücksichtigt werden.</p> <p>Ich beantrage die maximale Anhängelast für PKW/leichte Nutzfahrzeuge und Geländewagen von der Fahrzeugklasse „Geländewagen“ abzukoppeln und an technische Voraussetzungen zu binden.</p> <p>Ein Fahrzeug sollte eine erhöhte Anhängelast bis zum 1,5-fachen seines Leergewichtes erhalten, wenn es über technische Voraussetzungen zur aktiven Spannstablisierung verfügt. Dies kann im Zugfahrzeug oder im Anhänger verbaut sein.</p> <p>Bedarf:</p> <p>Da es aber eine Vielzahl von Bürgern und Firmen gibt, die schwere Anhänger ziehen müssen oder wollen (Handwerker, Dienstleister, Reiter, Caravaner usw), sind diese aufgrund eingeschränkter Anhängelasten quasi genötigt, einen schweren Geländewagen statt eines effizienteren PKW/Kombi zu fahren.</p> <p>Klimaschutz:</p> <p>Diese Fahrzeuge erzeugen aber im „Nicht-Anhängerbetrieb“ unnötige Emissionen, nur um im Bedarfsfall die benötigte Transportaufgabe bewältigen zu können.</p> <p>Begründung:</p> <p>Der Paragraf erlaubt normalen PKW eine maximale Anhängelast von 100 % des Leergewichtes des Zugfahrzeugs.</p> <p>Geländewagen werden mit einer zulässigen Anhängelast i.H.v. 150 % begünstigt.</p> <p>Aus Klimaschutzgründen ist es förderungswürdig leichtere PKW zu begünstigen, da diese potentiell weniger Kraftstoff verbrauchen und Schadstoffe produzieren.</p> <p>Viele PKW verfügen heutzutage serienmäßig oder optional über elektronische Bremssysteme, die in der Lage sind, aktiv ein aufschaukelndes Gespann einzubremsen.</p>

Somit sind sie sicherheitstechnisch allen Geländewagen überlegen, die zwar ein hohes Grundgewicht haben, aber nicht über ein aktives Sicherheitssystem verfügen.

Zudem basieren fast alle aktuellen „Geländewagen“ in Modulbauweise auf gleichen Komponenten, wie leichtere PKW/Kombimodelle des selben Herstellers.

Die anachronistische Begünstigung des Fahrzeugtyps „Geländewagen“ ist daher nicht mehr zeitgemäß.

Letztlich gibt es zusätzlich seit Jahren eine elektronische Gespannstabilisierung für PKW-Anhänger im Nachrüstmarkt.

Es ist also nicht nachvollziehbar, warum ein SUV das 1,5-fache seines Leergewichtes ziehen darf, während ein technisch baugleicher Kombi nur sein (geringeres) Leergewicht zugelassen bekommt.

Sicherheitsaspekte bezüglich der Eignung des Fahrers können nicht angeführt werden.

Die alten Führerscheinberechtigungen (Klasse 3) erlauben ohnehin Gesamtzuggewichte bis zu 12 Tonnen, die neuen Fahrerlaubnisklassen erfordern eine gesonderte Fahrausbildung (Klassen B96 und BE).