

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 07.06.2018 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### Begründung

Mit der Petition wird gefordert, die Zulassungsvoraussetzungen für maximale Anhängelasten bei Personenkraftwagen (§ 42 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) im Sinne des technischen Fortschrittes und des Klimaschutzes zu aktualisieren.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 33 Mitzeichnungen und 10 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass es viele Bürgerinnen und Bürger sowie Firmen gebe, die schwere Anhänger ziehen müssten oder wollten. Sie seien durch eingeschränkte Anhängelasten genötigt, einen schweren Geländewagen statt eines effizienteren Personenkraftwagens (Pkw) zu fahren. Diese Fahrzeuge erzeugten unnötige Emissionen, wenn sie ohne Anhänger gefahren würden, nur um im Bedarfsfall die Transportlast ziehen zu können. Deshalb solle nach leichteren Pkw und Geländewagen differenziert werden. Es sollten höhere Anhängelasten bei normalen Pkw erlaubt werden, damit vermehrt diese gefahren und so weniger Schadstoffe produziert würden. Zudem seien viele Pkw den Geländewagen sicherheitstechnisch überlegen, da sie serienmäßig oder optional über elektronische Bremssysteme verfügten. Aus diesen Gründen sei nicht nachvollziehbar, warum ein Sport Utility Vehicle (SUV) das 1,5-fache seines Leergewichtes ziehen dürfe, während ein ebenso in Modulbauweise hergestellter und damit technisch baugleicher Kombi nur sein geringeres Leergewicht ziehen dürfe.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich

unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass entgegen der Darstellung des Petenten das Leergewicht des Zugfahrzeugs im dargestellten Fall weder im deutschen noch im europäischen Genehmigungsrecht ein Kriterium für die maximale Anhängelast darstellt.

Gemäß § 42 Absatz 1 Nummer 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) darf die gezogene Anhängelast bei Pkw, ausgenommen solcher nach Nummer 2 (Geländefahrzeuge gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger), weder das zulässige Gesamtgewicht des ziehenden Fahrzeugs noch den etwa vom Hersteller des ziehenden Fahrzeugs angegebenen oder amtlich als zulässig erklärten Wert übersteigen. Bei Pkw nach Nummer 1 oder 2 darf das tatsächliche Gesamtgewicht des Anhängers (Achslast zuzüglich Stützlast) jedoch in keinem Fall mehr als 3500 kg betragen.

Nach der europarechtlichen Regelung sind Pkw in der Regel Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich des Fahrzeugführenden) geeignet und bestimmt sind und im harmonisierten Recht der Europäischen Union (EU) Pkw der Klasse M1 gemäß Anhang II Buchstabe A Nummer 1 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge entsprechen.

Gemäß Anhang I Teil A Nummer 3 der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission vom 12. Dezember 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern bezüglich ihrer Massen und Abmessungen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates muss bei Fahrzeugen der Klasse M1 und Anhängern mit Betriebsbremsanlage die technisch zulässige Anhängelast des Fahrzeugs dem niedrigsten der folgenden Werte entsprechen:

- a) der technisch zulässigen Anhängelast, die auf der Bauart und den Leistungen des Fahrzeugs und der Festigkeit der Verbindungseinrichtung beruht;
- b) der technisch zulässigen Gesamtmasse des Zugfahrzeugs;
- c) bei Geländefahrzeugen gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG dem 1,5-fachen der technisch zulässigen Gesamtmasse des Zugfahrzeugs.

Die technisch zulässige Anhängelast darf jedoch in keinem Fall 3500 kg überschreiten.

Das nationale und das mit allen Mitgliedstaaten harmonisierte EU-Recht haben bezüglich der Anhängelast in diesem Fall die gleichen Vorgaben.

In den Erwägungsgründen der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 wird unter Nummer 2 aufgeführt, dass die Anforderungen an die Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern von aufgehobenen Richtlinien in die vorliegende Verordnung übernommen und erforderlichenfalls geändert werden, um sie an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt anzupassen. Diese Anforderungen sind mit allen Mitgliedstaaten der EU abgestimmt worden. Dem Petitionsausschuss sind derzeit keine geplanten Anpassungen der Anforderungen durch das verantwortliche Gremium bekannt.

Hinsichtlich der Einlassungen des Petenten in Bezug auf den Klimaschutz durch CO<sub>2</sub>-Einsparungen aufgrund der von ihm antizipierten vermehrten Anschaffung von Pkw als Zugfahrzeuge, die im Solo-Betrieb ohne Anhänger im Allgemeinen weniger Kraftstoff verbrauchen als Geländefahrzeuge, weist der Ausschuss auf Folgendes hin: Effiziente Technik und kraftstoffeffiziente Motoren und die Hybridisierung des Antriebstrangs, wie sie vorzugsweise bei leistungsstarken Pkw-Fahrzeugen anzutreffen sind, finden auch bei Geländefahrzeugen Anwendung. Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, dass Kunden ihre Kaufentscheidung für ein Geländefahrzeug ausschließlich daran festmachen, dass es zeitweilig als Zugfahrzeug für den Anhängerbetrieb verwendet wird.

Vor diesem Hintergrund sieht der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.