


# Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

## Arbeitsanleitung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

StVZO § 47

VII/6a	Az: VII/6a-7320a70/592/1	Blatt <b>B47-14</b>
<b>§ 47 Abs. 6a StVZO: Abgasverhalten von Lkw der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes über 3,5 t</b> <b>Allgemeine Ausnahmegenehmigung für 2-achsige-Lkw</b> <b>Einzelgenehmigungsverfahren für 3- und mehrachsige Lkw</b>		vom 16.07.2013
<p>Die unmittelbar geltende EU-Verordnung 595/2009/EG fordert ab 01.01.2014 für erstmals zugelassenen Lkw die Erfüllung der Euro VI-Abgasnorm. Gegenüber der Euro V-Abgasnorm werden Partikel- und NO<sub>x</sub>-Emissionen nochmals deutlich reduziert. Die erforderlichen Abgasreinigungssysteme erhöhen die Fahrzeugmasse um über 200 kg und beanspruchen deutlich mehr Platz für den Abgasstrang („Chemiefabrik“ zur Abgasnachbehandlung) unter dem Kofferaufbau. Höhere Leermassen und weniger Stauraum durch die EURO VI-Abgasnorm führen somit zu Problemen bei Lkw, die für die Feuerwehren und den Katastrophenschutz aufgebaut werden.</p> <p>Im Einvernehmen mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern ist daher für Lkw der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes über 3,5 t zulässiger Gesamtmasse (zGM) vorliegende Regelung angezeigt.</p>		Problem
<p>Gemäß Artikel 2 der EU-Verordnung 595/2009/EG gilt ihr Anwendungsbereich zwar für alle Kfz der Klassen M3 (Omnibusse) und N3 (Lkw über 12 t) im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG. Aber gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b) der Richtlinie 2007/46/EG ist ihr Geltungsbereich für die Typ- oder Einzelgenehmigung für Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die Ordnungskräfte konstruiert und gebaut sind fakultativ möglich. Damit sind die genannten Fahrzeuge zwar nicht generell von der Rili ausgenommen, aber ihre Genehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG und damit nach der o.g. EU-Verordnung ist nicht zwingend erforderlich. (Gleiches gilt für Fahrzeuge die z.B. für Einsätze in Häfen und Flughäfen gebaut sind.)</p>		EU-Regelung lässt Ausnahme zu
<p>Auch die deutsche EG-Fahrzeuggenehmigungs-Verordnung (EG-FGV) enthält die o.g. fakultative Anwendung. § 3 Abs.3 Nr.2 EG-FGV lautet sinngemäß: Die Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG <u>kann</u> u.a. für Fahrzeuge erteilt werden, die für den Einsatz durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die Ordnungskräfte konstruiert und gebaut sind. Alternativ dürfen die genannten Fahrzeuge nach anderen Verfahren (§ 13 EG-FGV oder § 21 StVZO) zugelassen werden.</p>		Nationales Recht lässt Ausnahme zu
<p>Gemäß § 70 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 70 Abs. 4 StVZO wird für die bestimmten Einzelfälle zweiachsiger Lkw der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes über 3,5 t zGM die Ausnahmegenehmigung von § 47 Abs. 6a StVZO erteilt. (Absatz 6a betrifft die jeweils aktuelle Fassung der Rili 2005/55/EG für Lkw ab 3,5 t zGM. Gemäß Artikel 17 der EU-Verordnung 595/2009 wird die Rili 2005/55/EG mit Wirkung vom 31.12.2013 aufgehoben. Bezugnahmen auf die Rili 2005/55/EG gelten als Bezugnahmen auf die EU-Verordnung 595/2009. Diese ist nicht im Anhang zu § 47 StVZO erwähnt.) Damit können diese Lkw abweichend von der EURO VI Abgasnorm auch nach dem 01.01.2014 erstmals zugelassen werden, wenn die Anforderungen an die EURO V-Abgasnorm erfüllt sind.</p>		Regelung für Lkw mit 2 Achsen
		mit Begründung

<p><u>Begründung:</u> Die genannten Fahrzeuge haben in der Regel kein Problem mit der Einhaltung der 18 t Grenze für Lkw. Da aber Feuerwehr-Lkw nach Normen (z.B. DIN/DIN-EN) gebaut sind und bauaufsichtlich eingeführte Technische Baubestimmungen beachtet werden müssen, um z.B. Betondecken von Tiefgaragen oder unterkellerte Innenhöfe mit beschränkter Traglast für Einsatzzwecke in dicht bebauten Wohngebieten befahren zu können, stellen strenge Grenzen nach DIN von z.B. 16,0 t und Achslasten von 10 t harte Kriterien für den Einsatz dar. Ebenso müssen Fahrerlaubnisklassen beachtet werden (z.B. 7,5 t). Über 200 kg höhere Fahrzeugmassen durch die EURO VI-Abgasnorm sind daher kritisch und können nicht ohne weiteres durch Leichtbau kompensiert werden.</p> <p>Darüber hinaus ist an 2-achsigen Lkw der Stauraum für Aggregate (z.B. tragbare Stromerzeuger, Tragkraftspritze) unter dem Kofferaufbau stets knapp bemessen. Der mit EURO VI verlängerte bzw. vergrößerte Abgasstrang führt zum Wegfall von mindestens einem Gerätefach, was nach hiesiger Kenntnis einsatztaktisch immer problematisch ist.</p>	
<p>Gemäß § 70 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 70 Abs. 4 StVZO entscheiden die nach § 13 Abs.1 Nr. 2a ZustVVerk zuständigen Bezirksregierungen nach Einzelfallprüfung, ob drei- und vierachsige Lkw der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes über 3,5 t zGM eine Ausnahmegenehmigung von § 47 Abs.6a StVZO erhalten können, um nach Fertigstellung des Fahrzeugs noch mit dem Abgasstandard EURO V (gemäß Richtlinie 2005/55/EG, Stufe B2 - 2008 oder Stufe C – EEV) zugelassen zu werden. Dazu ist im Vorfeld des Fahrzeugaufbaus z.B. das Lastenheft mit den technischen Anforderungen an das Fahrzeug vorzulegen. Daneben haben Fahrzeug- bzw. Aufbauhersteller zu erklären, ob mit Erfüllung der EURO VI-Abgasnorm noch genügend Stauraum zur Einhaltung des Lastenheftes des jeweiligen Lkw zur Verfügung steht. In Zweifelsfällen können die Regierungen das Gutachten eines aaS zur Vorbereitung der Entscheidung über eine Ausnahmegenehmigung einholen.</p> <p><u>Begründung:</u> 3- und 4-achsige Lkw können im Gegensatz zu 2-achsigen Lkw viele Zufahrten mit beschränkter Tragfähigkeit nicht befahren, so dass die nach § 34 StVZO zulässigen Gesamtmassen von 26 oder 32 t voll genutzt werden können. Von daher sind für schwere Feuerwehr- und Katastrophenschutzfahrzeuge (z.B. Wechselladerfahrzeuge und sonstige Sonderfahrzeuge) höhere Massen von 200 bis 300 kg aufgrund der EURO VI-Abgasnorm eher selten kritisch. Auch ob der Wegfall eines Gerätefaches bei diesen größeren Lkw hier kritisch ist, muss im jeweiligen Einzelfall geprüft werden. Dies entspricht der vom Bundesverkehrsminister mit Schreiben vom 1. März 2013 vorgesehenen Einzelfallprüfung vor Ort, um die Notwendigkeit einer Befreiung von EURO VI mit der Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge sachlich zu begründen.</p>	<p>Regelung für Lkw mit 3 und mehr Achsen</p> <p>mit Begründung</p>
<p>An die Prüfungen, ob in Einzelfällen Ausnahmen erteilt werden können, sind keine erhöhten Anforderungen zu stellen. Folgende Argumente sprechen dafür:</p> <p>1. Weniger als 0,5 % aller Lkw über 3,5 t wurden 2011 in Deutschland als Feuerwehrfahrzeuge zugelassen. Setzt man ihre geringe jährliche Fahrleistung (z.T. noch deutlich unter 4.000 km) in Relation zu den hohen Fahrleistungen von Fernverkehrs-Lkw (über 200.000 km/a), entfallen auf Feuerwehr-Lkw weniger als 0,01 % der Lkw-Fahrleistungen.</p>	<p>Hinweise</p>

<p>2. Das Fahrprofil von Feuerwehrfahrzeugen ist von eher kurzen Fahrstrecken geprägt. Hier erreichen in der Regel die Motoren und Abgasstränge nicht die Betriebszustände, die er für eine effektive Funktion der Abgasnachbehandlung der Euro VI-Abgasnorm erforderlich wären. Würden längere Fahrten nur durchgeführt werden, um die Regeneration der Abgasnachbehandlung zu aktivieren, würde dies zu vermeidbaren Abgasemissionen führen.</p> <p>3. Im Ergebnis ist damit in der Praxis kein relevanter Umweltnachteil zu befürchten, wenn neue Feuerwehr-Lkw weiterhin mit Motoren der Euro V-Abgasnorm zugelassen werden. Im Gegenteil: Mit der für Euro VI schwereren Abgastechnik müssten Feuerwehr-Lkw z.B. auf 200 Liter Löschwasser oder 200 kg Schaum verzichten (Gewichtsgrenze). Damit wären Brände weniger effektiv zu bekämpfen bzw. es wären entsprechend mehr Löschfahrzeuge einzusetzen - soweit dies logistisch überhaupt sinnvoll bzw. möglich ist.</p> <p>Die Ausnahme erlischt bei einem Halterwechsel, der nicht Träger des Brand- oder Katastrophenschutzes ist. Damit soll verhindert werden, dass die Lkw später z.B. in Wohnmobile umgebaut und privat mit wesentlich höheren jährlichen Laufleistungen genutzt werden.</p>	
<p>Die Regelung gilt zunächst bis zum 31.12 2016. Bis zu diesem Datum können auch Ausnahmegenehmigungen für drei- und mehrachsige Lkw erteilt werden. Eine Zulassung dieser Lkw ist bis zu 18 Monaten nach Erteilung der Ausnahmen durch die Bezirksregierung möglich.</p>	Geltungsdauer
<p>Geltungsbereich ist der Freistaat Bayern. Mit Zustimmung der zuständigen Behörden in anderen Bundesländern ist eine Übertragung der Ausnahmegenehmigung für spätere Ummeldungen bzw. Zulassungen außerhalb des Freistaates möglich.</p>	Geltungsbereich
<p>- In Fällen 2-achsiger Lkw: Die Zulassungsbehörde ergänzt die Fzg-Papiere unter Feld 22. (Eintrag z.B.: Ausn. gem. § 70 Abs. 1 Nr. 2 StVZO von § 47 StVZO vom EURO VI-Abgasverhalten gemäß StMWIVT-Arbeitsanleitung B 47-14 erteilt).</p> <p>- In Fällen 3- und 4-achsiger Lkw: Die Zulassungsbehörde ergänzt die Fzg-Papiere unter Feld 22. (Eintrag z.B.: Abweichung von § 47 StVZO, Ausnahmegenehmigung vom EURO-VI Abgasverhalten der Regierung von Oberbayern vom ... erteilt).</p> <p>Die Eintragung in die Fzg-Papiere und evtl. Ausnahmegenehmigungen erfolgen für Fahrzeuge der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes ohne Gebühren.</p>	<p>Dokumentation</p> <p>ohne Gebühren</p>
<p>München, den 16.07.2013 Steinhauser BD  LB-47-14 Stand: 16.07.2013</p>	