

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Friedrich Bullinger und Dr. Ulrich Goll FDP/DVP

und

Antwort

des Innenministeriums

Zulässiges Gesamtgewicht von Feuerwehrfahrzeugen

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Trifft es zu, dass für Gemeinden ein Problem bei der Anschaffung von Feuerwehrfahrzeugen des Typs „HFL 10“ bestehen kann, das daraus resultiert, dass die vorgegebene Gewichtsbeschränkung von 12 Tonnen aufgrund vermehrter Anforderungen an Ausstattung etc. nicht ohne Weiteres zu halten ist?
2. Wie beabsichtigt sie, diesem Problem zu begegnen bzw. sieht sie Möglichkeiten, das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugstyps auf 13 Tonnen zu erhöhen?
3. Ist ihr bekannt, welche Regelungen dazu in den anderen Bundesländern bestehen?
4. Hält sie eine bundeseinheitliche Regelung für möglich bzw. sinnvoll?

03. 12. 2012

Dr. Bullinger, Dr. Goll FDP/DVP

Begründung

Aus Kreisen von betroffenen Gemeinden gibt es bei der Beschaffung von Feuerwehrfahrzeugen des Typs „HFL 10“ Probleme, da diese ein zulässiges Gesamtgewicht von 12 Tonnen haben. Dieses sei bei der heutigen, notwendigen Ausstattung und Beladung gerade bei Allradfahrzeugen aber kaum zu halten, die Anschaffung des nächstgrößeren Typs allerdings nicht nur deutlich teurer, sondern für Gemeinden gewisser Größen auch unwirtschaftlich. In anderen Bundesländern besteht daher offenbar die Möglichkeit, für den Fahrzeugtyp „HFL 10“ ein zulässiges Gesamtgewicht von 13 Tonnen einzuräumen. Diese Erhöhung ist auch für Baden-Württemberg erstrebenswert.

Antwort

Mit Schreiben vom 2. Januar 2013 Nr. 4-1531.1/22 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Trifft es zu, dass für Gemeinden ein Problem bei der Anschaffung von Feuerwehrfahrzeugen des Typs „HFL 10“ bestehen kann, das daraus resultiert, dass die vorgegebene Gewichtsbeschränkung von 12 Tonnen aufgrund vermehrter Anforderungen an Ausstattung etc. nicht ohne Weiteres zu halten ist?*

Zu 1.:

Die Anforderungen an Feuerwehrfahrzeuge sind bundesweit einheitlich in DIN-Normen festgelegt. Für die Hilfeleistungs-Löschgruppenfahrzeuge HLF 10 gilt die Norm DIN 14530-26. Diese Norm wurde erst im November 2011 geändert. Dabei wurde insbesondere die bis dato geltende zulässige Gesamtmasse von 11.000 kg auf 12.000 kg erhöht. Gleiches gilt für die Löschgruppenfahrzeuge LF 10 und die zugehörige Norm DIN 14530-5. Die Mitglieder im Normenausschuss, in dem Anwender und Hersteller vertreten sind, waren sich dabei einig, dass diese neu festgelegten Gewichtsgrenzen für alle Fahrzeugvarianten eingehalten werden können. Dies trifft grundsätzlich auch zu.

Eine normative Festlegung der zulässigen Gesamtmasse soll verhindern, dass Feuerwehrfahrzeuge unnötig schwer werden und die Kosten steigen sowie sicherstellen, dass die Fahrsicherheit sowie der taktische Einsatzwert gewahrt bleiben.

Durch Entwicklungen bei einzelnen Fahrgestellherstellern werden zwischenzeitlich für die HLF 10 und LF 10 Fahrgestelle mit einer zulässigen Gesamtmasse von 14.000 kg angeboten. Das Eigengewicht dieser größeren Fahrgestelle ist deutlich höher als bei Fahrgestellen mit einer geringeren zulässigen Gesamtmasse, wodurch sich bei der normativ festgelegten Gesamtmasse von 12.000 kg die mögliche Zuladung verringert. Problematisch wird dies dann, wenn eine Gemeinde ein LF 10 oder HLF 10 darüber hinaus nicht mit Straßenantrieb, sondern mit dem schwereren Allradantrieb ausstatten und gleichzeitig noch ein Automatikgetriebe verwenden möchte. In diesem Fall kann praktisch nur noch die Standardbeladung nach Norm aufgenommen werden. Für weitere Zusatzbeladung verbleibt kaum Gewichtsreserve. Das Problem entsteht somit nicht aufgrund vermehrter Anforderungen an die Ausstattung. Die Gemeinden sind in diesen Fällen gefordert, Beschaffungsprioritäten zu setzen. Dies wird unter Umständen als einschränkend empfunden.

Für die genannte Gewichtsklasse bis 12.000 kg ermöglichen geeignete Fahrgestelle und eine an den Einsatzzweck dieser Fahrzeuge angepasste Zusatzbeladung in Verbindung mit einem Standard-Löschwasserbehälter derzeit das Einhalten der Gewichtsgrenzen.

2. Wie beabsichtigt sie, diesem Problem zu begegnen bzw. sieht sie Möglichkeiten, das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugstyps auf 13 Tonnen zu erhöhen?

Zu 2.:

Die Gemeinden beziehungsweise die Feuerwehren sind gefordert, ihre Fahrzeugkonzeptionen den Normforderungen anzupassen und sich an den geltenden technischen und auch taktischen Festlegungen im Feuerwehrwesen zu orientieren.

Im Hinblick auf die Kosten der Fahrzeuge ist zudem darauf zu achten, dass keine übergroßen Fahrgestelle ausgewählt werden und sich die Beschaffung an den tatsächlichen einsatztaktischen Notwendigkeiten orientiert.

So führt beispielsweise der Verzicht auf Allradantrieb zu einer Gewichtseinsparnis von rund 800 kg, zu deutlich geringeren Kosten, zu niedrigeren Entnahmehöhen der feuerwehrtechnischen Beladung und wegen einer geringeren Schwerpunktöhe zu einem deutlich verbesserten Fahrverhalten. Diese Aspekte werden erfahrungsgemäß zu wenig berücksichtigt.

Die Landesregierung unterstützt immer dann, wenn die Möglichkeiten der Gemeinden ausgeschöpft und wenn spezielle Regelungen und Ausnahmen sachdienlich sowie erforderlich sind.

So hätte die Einführung des EURO-VI-Standards bei den Abgasvorschriften die Gewichtsthematik zusätzlich verschärft; die Zulademöglichkeit wäre nochmals eingeschränkt worden. Daher hat das zuständige Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bereits mit Schreiben vom 2. November 2012 die Möglichkeit der Ausnahmegenehmigung bis zum 31. Dezember 2016 geschaffen. Dies entlastet die Gemeinden und ist auch aus umweltschutzrelevanten Aspekten vertretbar, da die emissionsmindernde Wirkung von EURO VI erst bei längerer Fahrtstrecke besonders ins Gewicht fällt.

Die zuständige Fachabteilung des Innenministeriums beobachtet unabhängig vom vorliegenden Fall bei jeder neuen Norm, wie sich diese in der Praxis bewährt beziehungsweise umsetzen lässt. Hierbei besteht enger Kontakt mit der für die Abnahme von Feuerwehrfahrzeugen beauftragten Prüfstelle für Feuerwehrgeräte beim TÜV-Süd.

Solange Feuerwehrfahrzeuge nach den geltenden DIN-Normen gebaut werden können, ist eine generelle Abweichung oder eine Ausnahme von den Normvorgaben mit großer Zurückhaltung zu bewerten. Jede Ausnahme oder Abweichung führt letztendlich zu größeren und teureren Fahrzeugen. Dies gilt unabhängig von dem in Frage 1 angesprochenen Fahrzeugtyp.

Die Schaffung einer Ausnahme ist auch unter wettbewerbsrechtlichen Aspekten zu betrachten. Würde man immer dann, wenn einzelne Firmen ihre Angebotspalette verändern, mit Ausnahmeregelungen reagieren, wäre dies gleichbedeutend mit einer Benachteiligung derjenigen Firmen, die die Produkte nach wie vor liefern können.

Sollte sich die in Frage 1 geschilderte Problematik tatsächlich ausweiten, müsste eine bundesweite Lösung gefunden werden. Neben der Erhöhung der zulässigen Gesamtmasse auf 13.000 kg wären auch andere Lösungen wie beispielsweise die Überarbeitung der Beladepläne in Erwägung zu ziehen.

3. Ist ihr bekannt, welche Regelungen dazu in den anderen Bundesländern bestehen?

Zu 3.:

Das Bayerische Staatsministerium des Innern hat mit Erlass vom 10. Mai 2012 eine Ausnahmeregelung für LF 10 und HLF 10 mit Allradfahrgestell zur Erhöhung der Gesamtmasse auf 13.000 kg getroffen. In dem entsprechenden Erlass wird allerdings darauf hingewiesen, dass zur Vermeidung von extrem hecklastigen Fahrzeugen die in diesen Normen vorgegebene Löschwasserkapazität gleichzeitig auch die Höchstmenge darstellt. Ferner wird ausgeführt, dass die Hecklastigkeit, insbesondere in Verbindung mit einem hohen Schwerpunkt wie bei

Feuerwehrfahrzeugen gegeben, einen erheblich negativen Einfluss auf die Fahrdynamik und damit auf die Fahrsicherheit des Fahrzeuges hat. Dies zeigt, dass eine solche Erhöhung auch eine Einschränkung im Sicherheitsniveau mit sich bringen kann.

4. Hält sie eine bundeseinheitliche Regelung für möglich bzw. sinnvoll?

Zu 4.:

Sollte sich zeigen, dass die Löschfahrzeuge LF 10 und HLF 10 mit Allradantrieb von allen Herstellern nicht realisiert werden können, halten wir eine bundesweite Regelung für erforderlich und würden diese im zuständigen Normenausschuss anstoßen. Notwendig wäre in diesem Fall eine Änderung der jeweiligen Normen. Eine landesweite Ausnahmeregelung kann immer nur eine zeitlich befristete Zwischenlösung sein.

Gall

Innenminister