



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postfach 3000
Stubenring 1, 1011 Wien
DVR 0000175
email : st4@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Infrastruktur

GZ. BMVIT-179.319/0001-II/ST4/2006

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte e-mail-Adresse richten.

An
alle Landeshauptmänner

lt. Verteiler

Wien, am 17. Jänner 2006

Betreff: Anfragebeantwortung betr. Zulässigkeit der Streckbremse

Eine Anfrage der Firma Scania Österreich GmbH, ob die sogenannte Streckbremse in Österreich zulässig sei, hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wie folgt beantwortet:

Als Streckbremse wird üblicherweise die Betätigung der Betriebsbremse eines Anhängers, unabhängig von der Bremsanlage des Zugfahrzeuges, mit einer eigenen Betätigungseinrichtung und meist mit einem reduzierten Druck, verstanden, um einen Kraftwagenzug z.B. auf Gefällestrecken gestreckt zu halten.

Die Gefahr bei der Anwendung einer solchen Bremsfunktion besteht darin, dass es, entsprechend der Dauer der Anwendung, zu einem unterschiedlichen Temperaturniveau zwischen den Bremsen des Zugfahrzeuges (kalt) und denen des Anhängers (heiß) kommt, und bei einer Bremsung des gesamten Zuges mit der Betriebsbremsanlage die konstruktionsbedingte Abstimmung nicht mehr passt, d.h. der Anhänger aufschiebt und der Zug abknickt.

Aus diesem Grund wurde bereits im Protokoll der Ländertagung 1989 (GZ. 170.303/26-I/7/89) in diesem Zusammenhang festgestellt:

„ zu § 6 - Streckbremse:

Nur zulässig, wenn hierdurch die Wirkung der vorgeschriebenen durchgehenden Bremsanlage nicht beeinträchtigt werden kann; eine solche Beeinträchtigung kann insbesondere nicht ausgeschlossen werden, wenn bei falscher Anwendung der Streckbremse Wärme-Fading in der durchgehenden Bremsanlage eintritt.“

info@bmvit.gv.at

www.bmvit.gv.at

Dynamik mit Verantwortung

Unabhängig davon wird in der Richtlinie 71/320/EWG bei den Bestimmungen über die Eigenschaften der Bremsanlagen für Fahrzeuge der Klassen M und N im Anhang 1, Abs. 2.2.1.24 festgelegt:

„bei einem Kraftfahrzeug, das für das Ziehen eines Anhängers der Klassen O3 oder O4 zugelassen ist, darf die Betriebsbremsanlage des Anhängers nur zusammen mit der Betriebsbremsanlage, der Hilfsbremsanlage oder der Feststellbremsanlage des Zugfahrzeuges betätigt werden können.“

Dieser Passus schließt die Möglichkeit der Betätigung der Betriebsbremsanlage des Anhängers durch eine eigene Betätigungsvorrichtung, wie das bei der Streckbremse vorgesehen ist, aus.

In der ECE-Regelung 13.09 findet sich in Abs. 5.2.1.21 der gleiche Passus, wobei am Ende der folgende Zusatz aufscheint:

„Die Anhängerbremsen dürfen jedoch allein betätigt werden, wobei die Wirkung der Anhängerbremsen automatisch durch das ziehende Fahrzeug eingeleitet wird, aber nur zur Stabilisierung des Fahrzeuges.“

Dadurch soll eine elektronische Stabilitätsregelung ermöglicht werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die oben angeführten Bestimmungen klargestellt ist, dass die Streckbremse in herkömmlicher Bauform nicht zulässig ist.

Es soll jedoch die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung gem. §34 KFG nicht ausgeschlossen werden, wenn der Antragsteller einen wohlbegründeten Bedarf glaubhaft machen kann. In diesem Fall ist jedoch durch entsprechende Auflagen und Bedingungen sicherzustellen, dass die Verwendung dieser Bremsfunktion auf den jeweiligen Bedarfsfall beschränkt bleibt.

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

ADir. Ing. Paul Kocian

Tel.: +43 (1) 711 62-1706, Fax-DW: 1898

paul.kocian@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt