



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder,

rechtzeitig vor unserer Mitgliederversammlung erhalten Sie mit diesem TRAILER REPORT wieder gebündelte Informationen und Serviceangebote zu aktuellen Entwicklungen in Technik, Recht, Politik und anderen Bereichen. Überregulierung schafft Unsicherheiten und kostet uns alle Umsatz, aber gemeinsam sind wir stark – in diesem Sinne bitten wir Sie, sich tatkräftig im Verband einzubringen.

Sollten Sie also selbst Anregungen oder Themen haben, die für die Mitglieder interessant sind, lassen Sie uns diese bitte per E-Mail an kontakt@tiv-ev.eu zukommen.

Viel Spaß und Erkenntnisgewinn beim Lesen wünscht

Michael Jursch
Vorsitzender des Vorstands

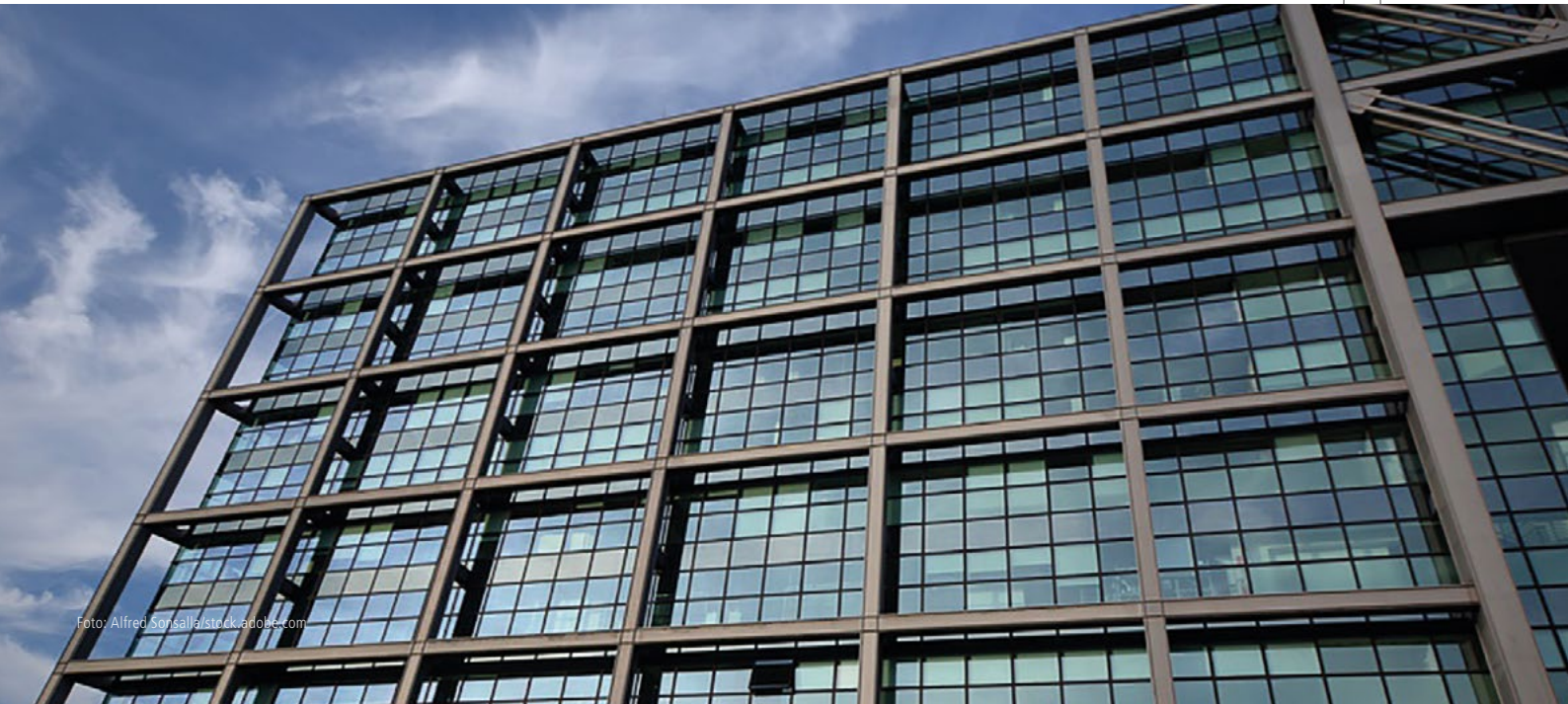
Aus dem Vorstand

Mitgliederversammlung



Herzlich willkommen!

Am 14./15.6. findet unsere Mitgliederversammlung in Berlin statt. Die Liste der Zusagen ist lang und verspricht ein interessantes Branchentreffen, unter anderem mit einer aussichtsreichen Abendveranstaltung auf dem Fernsehturm! Kurzentschlossene sind noch willkommen. Um Anmeldung wird gebeten.



Aus Berlin

Fahrerlaubnis und Anhänger

2. Treffen mit Bundestagsabgeordneten



Am 18. Mai trafen wir gemeinsam mit unserem Vertreter in Brüssel, Herrn Thomas Philipp Reiter, zum zweiten Mal **Bundestagsabgeordnete im Rahmen eines Parlamentarischen Frühstücks** in Berlin. Wie schon 2017 beleuchtete Vorstand Dr. Uwe Meyer das komplizierte europäische Führerscheinrecht aus der Perspektive der Anhängerbranche, insbesondere die Widersprüche der Fahrerlaubnisklasse B, und wiederholte den konkreten Reformvorschlag des TIV: Ideal wäre natürlich eine Rückkehr zum alten Führerschein der Klasse 3 bei Erweiterung auf Züge mit vier Achsen. Als Mindestziel propagiert der TIV eine Ausweitung der Führerscheinklasse B, so dass diese automatisch und ohne zusätzliche Kosten die jetzige Führerscheinklasse B96 umfasst, z. B. indem die Fahrausbildung künftig in Theorie und Praxis ein obligatorisches Anhängermodul enthält.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluiert derzeit das Führerscheinrecht – und das will der Vorstand möglichst eng und mit einer Vielzahl an Mitstreitern begleiten.

3.500 kg maximale Gesamtmasse
des Gespanns

Abbildung:
wm meyer Fahrzeugbau AG

Im Rahmen des Treffens sprachen wir länger auch mit dem MdB und 1. Vorsitzenden der Bundesvereinigung Liberaler Mittelstand Thomas L. Kemmerich (FDP) aus dem Wahlkreis Erfurt, der im Wirtschaftsausschuss des Bundestages tätig ist und uns tatkräftige Unterstützung zusagte. Unter anderem ist geplant, die Interessen des TIV mit denen beispielsweise von Campern, Reitern und Handwerkern zu bündeln.

Gemeinsam stark

Führerscheinreform



Der TIV bereitet auf der Basis der Präsentation von Dr. Meyer ein Informationspaket vor, mit dem wir unseren „konkreten Vorschlag in Zeiten dringenden Reformbedarfs“ wiederholen: **Die Ausweitung der Führerscheinklasse B um die Klasse B96 oder Rückkehr zur Rechtslage des FS Klasse 3.** Wir bitten Sie schon heute: Sprechen Sie die politischen Vertreter in Ihrer Region an.

Kupplung I

Unterschiedliche Kupplungshöhen



192. Sitzung des FKT in Dresden

Auf Einladung des TIV tagte am 24. und 25. April der Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Dresden. Der TIV war im Vorjahr als neues Mitglied in den FKT aufgenommen worden und konnte so als Industrieverband auf der Tagung erfolgreich das Thema „unterschiedliche Kupplungshöhen“ gemäß ECE-R55 platzieren. Die Abweichung der Kupplungshöhen zwischen Trailer und KFZ kann nach der aktuellen Rechtslage im negativsten Fall bis zu 115 mm betragen, was gravierende Auswirkungen auf die Sicherheit von Gespannen haben kann.

Es ist dem Vorstand gelungen, die Forderung nach einer Harmonisierung der Kupplungshöhen in den Sonderausschuss „Besondere Fahrzeugfragen“ unter Leitung von Herrn Manfred Schwab, DEKRA Klettwitz, einzubringen. Vorschlag des TIV ist die Änderung der ECE-R55-Regelung auf eine Toleranz für KFZ und Trailer von 415 +/- 35 mm.



Abbildung: STEMA Metallleichtbau GmbH

Gefahr durch Differenz der Kupplungshöhe

Technik



Wichtige Hinweise zur Fahrzeugtechnik

Treffen der Arbeitsgruppe Fahrwerk am 15. März

LKW-Reifen ab Lastindex >121 **Made in China** werden vom 1. Februar an rückwirkend mit zum Teil beträchtlichen Zöllen belegt. Interessant dabei: Das Thema könnte 2019 auch für **PKW-Reifen** kommen.

Bei der Mitgliederversammlung des TIV soll angesichts der unterschiedlichen Meinungen im Verband per Abstimmung erhoben werden, welche Meinung die Mitglieder zum Thema „**Selbstnachstellende Bremse**“ vertreten – ja oder nein.

Kupplung II

Empfehlungen der Arbeitsgruppen



Die Rechtslage ist unklar: Während ECE-R55 das in den Punkten 1.5 („Die Hersteller von Halterungen müssen Befestigungspunkte für Hilfskupplungen oder Vorrichtungen vorstehen, die für ein selbsttätiges Anhalten des Anhängers erforderlich sind, falls sich die Hauptkupplung löst. [...]“) und 1.5.1 klar regelt, enthält VO 94/20/EGA keinen Hinweis darauf. Es ist festzustellen, dass nicht alle Anhängerkupplungen den lt. ECE-R55 1.5 geforderten Befestigungspunkt aufweisen. Zum lassomäßigen Überwerfen von Fangseil bei ungebremstem oder Abreißseil bei gebremstem Anhänger über den Kugelhalbs bestehen unterschiedliche nationale Regelungen.

D: lassomäßiges Überwerfen reicht nicht aus

NL: lassomäßiges Überwerfen reicht nicht aus

A: lassomäßiges Überwerfen erlaubt

CH: über 741.11 Verkehrsregelverordnung, Art. 70, nicht eindeutig geklärt, unterschiedliche Interpretationen durch Verkehrspolizisten, daher Empfehlung: PKW mit Befestigungspunkt an der Halterung nutzen.

Die Arbeitsgruppe empfiehlt den Herstellern von PKW, ECE-R55 1.5 und 1.5.1 einzuhalten, indem sie, sofern noch nicht geschehen, den geforderten Befestigungspunkt an den Halterungen vorsehen.

ECE-R55 1.5.1: „Die Befestigungspunkte für eine Hilfskupplung und/oder ein Abreißseil müssen so angeordnet sein, dass die Hilfskupplung oder das Abreißseil die normale Beweglichkeit der Kupplung nicht einschränken oder die normale Funktion des Auflaufbremssystems nicht beeinträchtigen. Ein einzelner Befestigungspunkt ist innerhalb von 100 mm auf einer senkrechten, durch den Bewegungsmittelpunkt der Kupplung verlaufenden Ebene anzuordnen. Ist dies nicht möglich, sind beiderseits der senkrechten Achse und in gleichem Abstand dazu (max. 250 mm) jeweils ein Befestigungspunkt vorzusehen. Diese(r) Befestigungspunkt(e) ist/sind möglichst weit hinten und oben anzuordnen.“

Redaktionsschluss: 6. Juni 2018



TIV - Trailer Industrie Verband e.V.
Europaplatz 2
10557 Berlin

Tel. +49 30 408 192 322
Fax. +49 30 408 192 450
info@tiv-ev.eu
www.tiv-ev.eu

