

§ 42

Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen und Leergewicht

(1) Die gezogene Anhängelast darf bei

1. **Personenkraftwagen, ausgenommen solcher nach Nummer 2, und Lastkraftwagen, ausgenommen solcher nach Nummer 3, weder das zulässige Gesamtgewicht,**
2. **Personenkraftwagen, die gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG Geländefahrzeuge sind, weder das 1,5fache des zulässigen Gesamtgewichts,**
3. **Lastkraftwagen in Zügen mit durchgehender Bremsanlage weder das 1,5fache des zulässigen Gesamtgewichts**

des ziehenden Fahrzeugs noch den etwa vom Hersteller des ziehenden Fahrzeugs angegebenen oder amtlich als zulässig erklärten Wert übersteigen. Bei Personenkraftwagen nach Nummer 1 oder 2 darf das tatsächliche Gesamtgewicht des Anhängers (Achslast zuzüglich Stützlast) jedoch in keinem Fall mehr als 3 500 kg betragen. Die Anhängelast bei Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 darf nur 50 % der Leermasse des Kraftfahrzeugs betragen.

(2) **Hinter Krafträdern und Personenkraftwagen dürfen Anhänger ohne ausreichende eigene Bremse nur mitgeführt werden, wenn das ziehende Fahrzeug Allradbremse und der Anhänger nur eine Achse hat; Krafträder gelten trotz getrennter Bedienungseinrichtungen für die Vorder- und Hinterradbremse als Fahrzeuge mit Allradbremse, Krafträder mit Beiwagen jedoch nur dann, wenn auch das Beiwagenrad eine Bremse hat. Werden einachsige Anhänger ohne ausreichende eigene Bremse mitgeführt, so darf die Anhängelast höchstens die Hälfte des um 75 kg erhöhten Leergewichts des ziehenden Fahrzeugs, aber nicht mehr als 750 kg betragen.**

(2a) **Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für das Abschleppen von betriebsunfähigen Fahrzeugen.**

(3) **Das Leergewicht ist das Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs ohne austauschbare Ladungsträger (Behälter, die dazu bestimmt und geeignet sind, Ladungen aufzunehmen und auf oder an verschiedenen Trägerfahrzeugen verwendet zu werden, wie Container, Wechselbehälter), aber mit zu 90 % gefüllten eingebauten Kraftstoffbehältern und zu 100 % gefüllten Systemen für andere Flüssigkeiten (ausgenommen Systeme für gebrauchtes Wasser) einschließlich des Gewichts aller im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile (z. B. Ersatzräder und -bereifung, Ersatzteile, Werkzeug, Wagenheber, Feuerlöscher, Aufsteckwände, Planengestell mit Planenbügeln und Planenlatten oder Planenstangen, Plane, Gleit- schutzeinrichtungen, Belastungsgewichte), bei anderen Kraftfahrzeugen als Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 zuzüglich 75 kg als Fahrergewicht. Austauschbare Ladungsträger, die Fahrzeuge miteinander verbinden oder Zugkräfte übertragen, sind Fahrzeugteile.**

- „1.9 **„Durchgehende Bremsung“** die Bremsung von FzKombinationen mit einer Einrichtung, die folgende Merkmale aufweist:
- 1.9.1 eine einzige Betätigungseinrichtung, die vom Fahrersitz aus mit einer einzigen Bewegung abstufbar betätigt wird;
- 1.9.2 die zur Bremsung der Fz erforderliche Energie wird von ein und derselben Energiequelle geliefert (die die Muskelkraft des Fahrers sein kann);
- 1.9.3 die Bremsanlage bewirkt die gleichzeitige oder richtig abgestimmte Bremsung der einzelnen miteinander verbundenen Fz, unabhängig von ihrer gegenseitigen Lage.“

noch
2

Zul Anhängelast. Welche Anhängelast bei den einzelnen Fz zul ist, ergibt sich aus Nr 28 des FzBriefs. Die in den FzBriefen genannte Anhängelast berechnet sich aus dem tatsächlichen Gesamtgewicht des Anh abzüglich der Stützlast, weil diese dem ziehenden Fz „angelastet“ wird. Unter der Annahme, daß die zul Stützlast des ZugFz 50 kg beträgt, darf bei einer zul Anhängelast von 1 000 kg das tatsächliche Gesamtgewicht des Anh 1 050 kg betragen. (573)

3

Anhängelast muß amtlich genehmigt sein. OLG Hamm, Beschluß vom 18. 10. 1974, 5 Ss OWi 827/74, VRS 48,470: Weder die Angaben des Herstellerwerks über das Maximalgewicht der gezogenen Anhängelast noch die tatsächliche Eignung der AnhKupplung reichen aus, um das ZugFz mit einer solchen Anhängelast im öffentlichen Straßenverkehr führen zu dürfen. Dazu bedarf es vielmehr einer amtlichen Genehmigung durch Eintragung der entsprechenden Werte in den FzSchein. (614)

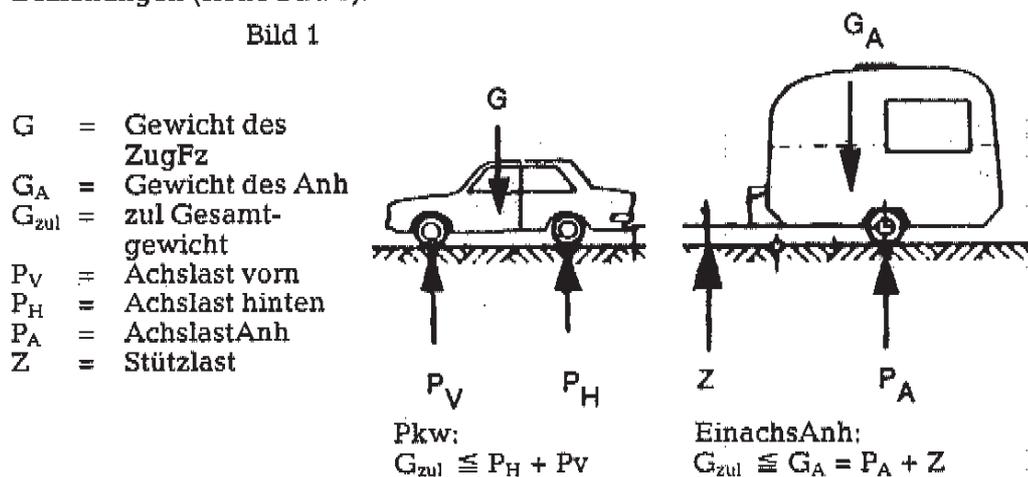
4

Zul Gesamtgewicht einachsiger Anh.

5

- 1 Werden Pkw u Anh zunächst für sich allein betrachtet, so ergeben sich folgende Beziehungen (siehe Bild 1):

Bild 1



Hierbei ist zu beachten, daß beim Pkw u beim Anh weder das zul Gesamtgewicht noch die zul Achslasten überschritten werden dürfen. – Die Formeln lassen erkennen, daß das zul Gesamtgewicht des Anh nur im abgekuppelten Zustand überprüft werden kann.

§ 42

Bau- und Betriebsvorschriften

- noch
5 2 Werden nun Pkw u Anh
zu einem Zug vereinigt,
so ergibt sich folgendes
Ersatzmodell (siehe Bild 2):

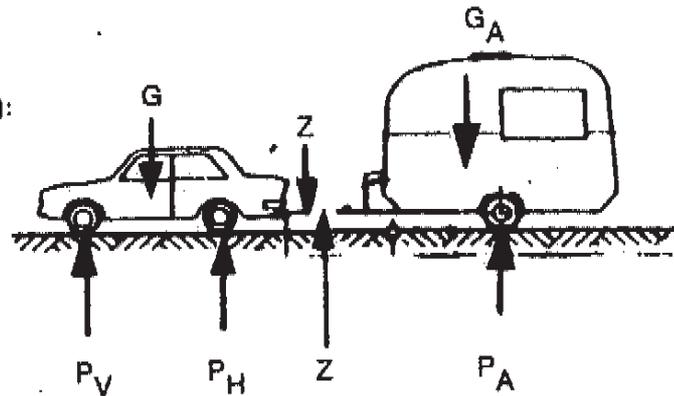


Bild 2

Es ergibt sich folgende Beziehung:

$$\text{Pkw: } G_{\text{zul}} \cong G + Z = P_H + P_V$$

Da der Anh in angekuppeltem Zustand den Pkw belastet, muß die Stützlast beim zul Gesamtgewicht berücksichtigt werden; hat nun der Pkw für sich (also ohne angekuppelten Anh) bereits das zul Gesamtgewicht erreicht u soll noch ein Anh mitgeführt werden, so muß die Beladung des ZugFz um den Betrag der Stützlast vermindert werden. – Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich auch, daß das zul Gesamtgewicht des ZugFz am zweckmäßigsten mit angekuppeltem Anh gemessen wird, wobei die Stützlast auf das ZugFz drückt u es somit belastet.

– Das zul Gesamtgewicht ist das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung, der zul Achslasten u der in § 34 Abs 5 festgelegten Höchstlasten sowie der sonstigen in § 34 Abs 2 genannten Bestimmungen nicht überschritten werden darf. Das vom Hersteller festgelegte zul Gesamtgewicht für ZugFz bzw Anh auf Grund der Werkstoffbeanspruchung, Bremsfähigkeit uä darf keinesfalls überschritten werden. – Die oben gemachten Darlegungen zu 1 und 2 lassen auch erkennen, daß die Stützlast sowohl beim ziehenden Fz (nämlich im angekuppelten Zustand) als auch beim Anh (im abgekuppelten Zustand) zu berücksichtigen ist, da jeweils der ungünstigste Fall zu berücksichtigen ist.

- 3 Von dem zul Gesamtgewicht ist die Anhängelast zu unterscheiden. Letztere ergibt sich aus dem tatsächlichen Gewicht des Anh abzüglich der Stützlast. Die Stützlast belastet ja das ZugFz u muß daher bei der Berechnung der Anhängelast abgezogen werden. – Das folgende Beispiel soll das verdeutlichen, wobei von einem gebremsten Anh ausgegangen wird:

Zul Gesamtgewicht des ZugFz	2 000 kg
Zul Anhängelast lt FzSchein	1 500 kg
tatsächliche Stützlast	75 kg
tatsächliches Gesamtgewicht des Anh	1 575 kg
Aus diesen Werten ergibt sich die Anhängelast:	
tatsächliches Gesamtgewicht des Anh	1 575 kg
abzüglich Stützlast	- 75 kg
Anhängelast	1 500 kg

Das tatsächliche Gesamtgewicht des Anh darf damit 1 575 kg betragen, wobei die zul Anhängelast von 1 500 kg lt FzSchein nicht überschritten wird.

- 6 Wiegen von ZugFz mit angekuppeltem Anh s Erl 26 zu § 34.

§ 34

Bau- und Betriebsvorschriften

- 21 Veränderung des Sattelvormaßes.** Bei Sattelkupplungen mit veränderlichem Sattelvormaß ist das größte zulässige Gesamtgewicht der Zgm im FzBrief einzutragen. Bei der Prüfung umgebauter Zgm ist das eventuell veränderte Brems- u Fahrverhalten besonders zu berücksichtigen. Vom FzHersteller festgelegte Bereiche des Sattelvormaßes dürfen auf keinen Fall überschritten werden. (1973)

- 22 Toleranzen bei Gewichtsüberschreitungen.** Aus BMV/StV 7 – 11/721/52 vom 15. 2. 1952, VkB1 S 66; Die frühere Vorschrift des § 34 Abs 3 Satz 3 sowie die Bestimmungen des Erlasses 10 Nr 4592 st/48 vom 31. 7. 1948 (VkB1 S 68), wonach Gewichtsüberschreitungen innerhalb bestimmter Grenzen idR unbeanstandet bleiben sollten, ist in der Neufassung vom 25. 11. 1951 (BGBl I S 908) nicht mehr enthalten, weil es sich hierbei um Verwaltungsvorschriften handelt.

Dazu:

Obwohl nach der genannten VkB1-Verlautbarung eigentlich nur unter bestimmten Voraussetzungen (Verschmutzung der Fz, Eindringen von Nässe in die Ladung) eine Überschreitung der zulässigen Achslasten u Gesamtgewichte nach § 34 vorkommen dürfte, wurden Überschreitungen der Grenzwerte bis zu 5 % generell nicht beanstandet.

Bei der Beratung der 13. VO zur Änderung der StVZO hat der Bundesrat folgenden Beschluss gefasst (Bundesrats-Drucksache 264/86): „Der Bundesrat ist darüber hinaus der Auffassung, dass die bisher im Vollzug des § 34 akzeptierte Überschreitungstoleranz von 5 % künftig entfällt.“

Diesem Beschluss trägt die „VO über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr“ (Bußgeldkatalog-VO – BKatV) vom 13. 11. 2001, BGBl I S 3033, VkB1 S 539, Rechnung. Die VO ist am 1. 1. 2002 in Kraft getreten. Verstöße wegen Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte werden danach wie folgt geahndet, wobei Verwarnungsgelder bis zu einer Höhe von 35,- Euro und darüber Bußgelder erhoben werden (§ 2 Abs. 3 BKatV):

Anhang
(zu Nrn 198 und 199 der Anlage zu § 1 Abs. 1)

Tabelle 3

Überschreiten der zulässigen Achslast oder des zulässigen Gesamtgewichts von Kraftfahrzeugen, Anhängern, Fahrzeugkombinationen sowie der Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen

- a) bei Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t sowie Kraftfahrzeugen mit Anhängern, deren zulässiges Gesamtgewicht 2 t übersteigt.

Lfd. Nr.	Überschreitung in v. H.	Regelsatz in Euro
198.1	für Inbetriebnahme	
198.1.1	2 bis 5	30
198.1.2	mehr als 5	50
198.1.3	mehr als 10	50
198.1.4	mehr als 15	75
198.1.5	mehr als 20	100
198.1.6	mehr als 25	150
198.1.7	mehr als 30	200

Achslast und Gesamtgewicht

§ 34

Lfd. Nr.	Überschreitung in v. H.	Regelsatz in Euro
199.1	für Anordnen oder Zulassen der Inbetriebnahme	
199.1.1	2 bis 5	35
199.1.2	mehr als 5	75
199.1.3	mehr als 10	125
199.1.4	mehr als 15	150
199.1.5	mehr als 20	200
199.1.6	mehr als 25	225

noch
22

- b) bei anderen Kraftfahrzeugen bis 7,5 t für Inbetriebnahme, Anordnen oder Zulassen der Inbetriebnahme

Lfd. Nr.	Überschreitung in v. H.	Regelsatz in Euro
198.2.1 oder 199.2.1	mehr als 5 bis 10	10
198.2.2 oder 199.2.2	mehr als 10 bis 15	30
198.2.3 oder 199.2.3	mehr als 15 bis 20	35
198.2.4 oder 199.2.4	mehr als 20	50
198.2.5 oder 199.2.5	mehr als 25	75
198.2.6 oder 199.2.6	mehr als 30	125

Grundsätzlich geht die Vorschrift des § 34 von einem punktgenauen höchstzul Gesamtgewicht aus. Sie fordert damit eine strikte Beachtung u folglich – bei Feststellungsschwierigkeiten – eine besondere Vorsicht des Betroffenen, die uU eine Sicherheitsmarge in Gestalt einer gewissen Minderauslastung nötig macht. Das Zugeständnis von Toleranzen ist Ausdruck des Opportunitätsgrundsatzes bei der Überwachung; einen Besitzstand gibt es insoweit nicht.

Eine allgemeine Toleranz birgt generell die Gefahr in sich, dass sich die Betroffenen auf die Toleranzobergrenze einrichten. Dies hat zur Folge, dass die gesetzlichen Höchstgrenzen mehr u mehr auf dem Papier stehen u sich in der Praxis faktisch höhere Gewichte neben dem Gesetz bilden. Dieser Tendenz galt es, bei angemessener Beachtung der Belange der Betroffenen, entgegenzuwirken.

Der Besonderheit beim Transport gewisser Güter kann in verschiedener Weise Rechnung getragen werden. Zum einen kann der Betroffene die Ausschöpfung der gesetzlichen Möglichkeiten bis zur Grenze betreiben mit der Forderung, dass eine wahrscheinliche Überschreitung entschuldbar sein müsse. Dieser Ansatz entspricht nicht der strengen Fassung der Vorschrift. Andererseits ist aber auch eine besondere Sorgfalt des Betroffenen denkbar mit der Tendenz zu einer gewissen Minderauslastung, um der Gefahr der Überschreitung wirksam begegnen zu können. Es besteht kein Zweifel daran, dass die letzte Lösung die dem Gesetz gemäßere ist. Die 2 %-Toleranz stellt hier einen vertretbaren Kompromiss dar.

Bei der Diskussion sollte nicht aus den Augen verloren werden, dass sich das Problem hinreichend genauer Abschätzung, auf jeden Fall stellt, einerlei, ob es sich um die tatsächliche Beachtung von 100 %, 102 % oder von 105 % des zul Gesamtgewichts handelt. Der Hinweis auf die Unwirtschaftlichkeit der Transporte wegen dauernder Minderauslastung dürfte unter diesem Aspekt etwas relativiert werden. Sollte im Übrigen diese Gefahr ernsthaft bestehen, so wäre die Verwendung techn Hilfsmittel zur Feststellung der Gewichte am Fz selbst oder am Ladegerät eine Möglichkeit, die nicht von vornherein ausgeschlossen werden darf. Der Einwand der dauernden Minderauslastung ist insofern überprüfungsbedürftig. Schließlich eröffnet das Opportunitätsprinzip für Unbilligkeiten, die in Einzelfällen nie ganz ausgeschlossen werden können, eine Korrekturmöglichkeit.