

## Informationssystem Typgenehmigungsverfahren

### Richtlinie 70/156/EWG und 92/21/EWG

#### Dieses Schreiben ersetzt die Ausgabe Nr. 17-01

#### Frage- oder Problemstellung:

Bei der Festlegung der zul. Anhängelast/Anhängemasse eines Fahrzeugs in Verbindung mit der zul. Beladung des Zugfahrzeugs wurden bisher unter den Typgenehmigungsbehörden unterschiedliche Auffassungen vertreten. Die Kommission hat die Grundlagen für ein einheitliches Vorgehen festgelegt. Bei einem Treffen der Typgenehmigungsbehörden (TAAM) wurde Folgendes vereinbart.

#### Ergebnis:

Das Krafftahrt-Bundesamt war bisher davon ausgegangen, dass bei der Bemessung der zul. Anhängemasse nach der Richtlinie 92/21/EWG neben den oberen Grenzwerten aus der Vorschrift die konstruktiven Gegebenheiten und das Anfahr- und Haltevermögen in Bezug auf die zul. Gesamtmasse der Fahrzeugkombination die entscheidenden Kriterien darstellen. Somit konnte folgendes Beispiel genehmigt werden:

zul. Gesamtmasse des Zugfahrzeugs	2000 kg
zul. Anhängemasse	2000 kg
zul. Gesamtmasse der Fahrzeugkombination	3500 kg

Hierbei hatte der Fahrer des Zuges zu beachten, dass die zul. Gesamtmasse der Fahrzeugkombination im Betrieb nicht überschritten wird. Diese Form ist nicht mehr zulässig!

#### Neue Vereinbarung:

Die derzeitigen Vereinbarungen gehen davon aus, dass bei der Festlegung der zul. Anhängemasse stets mindestens die „konventionelle“ Belastung des Zugfahrzeugs einbezogen werden muss. Gemeint ist hier, dass die Besetzung eines Fahrzeugs nicht davon abhängig gemacht werden darf, ob das Fahrzeug einen Anhänger zieht oder nicht. Allerdings darf die bei einem Fahrzeug vorhandene Masse der Überlast der zul. Anhängemasse zugeschlagen werden. Hierfür ergeben sich folgende Rechenbeispiele:

## Informationssystem Typgenehmigungsverfahren

ohne Nutzung der Masse der Überlast:

zul. Gesamtmasse des Zugfahrzeugs	2000 kg
zul. Anhängemasse	1500 kg
zul. Gesamtmasse der Fahrzeugkombination	3500 kg

mit Nutzung der Masse der Überlast:

Leermasse des Fahrzeugs:	1300 kg
Besetzung: 5 Sitze (a 68 kg + 7 kg)	375 kg
Stützlast	<u>75 kg</u>
Masse Fz mit konventioneller Belastung	1750 kg
zul. Gesamtmasse des Zugfahrzeugs	<u>2000 kg</u>
Überlast	250 kg

daraus resultieren folgende Daten:

zul. Gesamtmasse des Zugfahrzeugs	2000 kg
zul. Anhängemasse (1500 kg + Überlast 250 kg)	1750 kg
zul. Gesamtmasse des Fahrzeugkombination	3500 kg

Auch hier hat der Fahrer des Zuges zu beachten, dass die zul. Gesamtmasse der Fahrzeugkombination (hier 3500 kg) nicht überschritten wird.

Damit dieses Verfahren bei der Festlegung der max. zul. Anhängemasse in den Beschreibungsbögen der Richtlinie 70/156/EWG und 92/21EWG deutlich wird, sind hier entsprechende Angaben über die Inanspruchnahme einer Überlast vorzusehen.

Unabhängig hiervon können die nach Anh. II, Ziff. 3.2.3.1 der Richtlinie 92/21/EWG zul. Überschreitungen der zul. Achslast und der zul. Gesamtmasse in Anspruch genommen werden. Auch dann sind die Randbedingungen zu beschreiben.

Das Krafftahrt-Bundesamt wird diese Vorgabe bei der Neuerteilung von Systemgenehmigungen nach der Richtlinie 92/21/EWG ab dem 01.06.2003 und bei der Neuerteilung von Fahrzeugtypgenehmigungen ab dem 01.09.2003 anwenden. Bestehende Genehmigungen werden nach den derzeitigen Erwägungen hiervon nicht berührt.

Flensburg, 23.01.2003  
412-689  
Reimer Speck