Anhängelasten

Die Anhängelast Land- oder Forstwirtschaftlicher (Lof-) Zugmaschinen wird durch folgende Bedingungen festgelegt:

Anhängelast:
-generell werden bei der Anhängelast die tatsächlichen Massen der Anhänger und nicht die zulässigen Massen berücksichtigt.
Die Anhängelasten richten sich wie folgt nach der Bremsanlage der Anhänger

Ungebremste Anhänger
Ungebremste Anhänger dürfen das halbe Leergewicht des Zugfahrzeugs nicht überschreiten, wobei eine Obergrenze von *3000 kg* einzuhalten ist.

Auflaufgebremste Anhänger
-Landwirtschaftliche Anhänger mit Auflaufbremse, dürfen eine maximale Gesamtmasse von *8000 kg* besitzen

- bis **25** km/h bbH:
- Es genügt eine gebremste Achse;
- Es dürfen zwei auflaufgebremste Anhänger gefahren werden, so dass sich eine Anhängelast von *16000 kg* ergibt. Es genügt jeweils eine gebremste Achse.

- *bis* **40** km/h bbH:
max. *8000 kg*. Es müssen alle Räder gebremst werden

- *über* **40** km/h bbH:
Auflaufbremsen sind nur bis zu einer Gesamtmasse des Anhängers von *3500 kg* möglich

Anhänger mit durchgehender Bremsanlage

Bei druckmittelgebremsten Anhängern wird die Anhängelast durch die zulässige Gesamtzugmasse von 40000 kg beschränkt

Oben aufgeführte Aussagen gelten nur wenn vom Hersteller in der Typgenehmigung des Fahrzeugs keine Einschränkungen gegeben ist

Kennwerte von Kupplungen für lof Zgm u ihre Behandlung in den FzPapieren.

Nach der bisherigen Verfahrensweise werden für lof Zgm idR keine Angaben zur zul. Anhängelast gemacht, entsprechende Festlegungen in den Fz-Papieren erfolgen nicht. Damit ist in diesen Fällen grundsätzlich davon auszugehen, dass sich im normalen Straßenverkehr die zul Anhängelast aus dem nach § 34 maximal zul. Gesamtgewicht eines Zuges abzüglich des Gesamtgewichts der behandelten Zgm. errechnet. Nur wenn auf Grund zB konstruktiver Gegebenheiten ein niedrigeres Zuggewicht als das nach § 34 maximal zul vorgesehen werden muss, sind entsprechende Einschränkungen der zul Anhängelast erforderlich.
In den bisher durchgeführten Verfahren zur Erteilung von ABE für die Zgm-seitigen Verbindungseinrichtungen wurde diesem Umstand idR dadurch Rechnung getragen, dass für die Bestimmung der Prüfwerte das zul Gesamtgewicht der Zgm. und das nach § 34 maximal zul Zuggewicht herangezogen wurden. Im Verwendungsbereich der Verbindungseinrichtung braucht dann nur noch das zul Gesamtgewicht der lof Zgm. angegeben zu werden (u ggf. Stützlast),ohne auf eine zul Anhängelast einzugehen, da die Einrichtung den nach der StVZO zul Bereich mindestens abdeckt.

Zunehmend werden für die Verbindungseinrichtungen von lof Zgm. EWG-BG nach der Rili89/173/EWG,Anhang IV, erteilt. Die so erteilten BG sind auch dann wirksam, wenn die so genehmigten Verbindungseinrichtungen an lof Zgm zum Einsatz kommen, für die BE nach nationalem Recht erteilt werden sollen bzw. erteilt wurden.
EWG-BG können auf der Grundlage statischer (Kennzeichnungsbuchstaben ST) oder dynamischer Prüfungen (Kennzeichnungsbuchstabe D) erteilt werden. Kennwerte für die Verbindungseinrichtung bei statischer Prüfung sind die Anhängelast u die Stützlast; Kennwerte für die Verbindungseinrichtung bei dynamischer Prüfung sind der D-Wert und die Stützlast. Die für die Einrichtungen genehmigten Kennwerte sind an den Einrichtungen anzubringen. In beiden Fällen beziehen sich die Kennwerte jedoch nicht auf ein nach den Vorschriften vorgegebenes maximal zul. Gesamtgewicht eines Zuges aus Zgm. u Anh. Daraus folgt, dass die im Fall einer statischen Prüfung genehmigte Anhängelast die für die Zgm. ansonsten techn. mögliche Anhängelast auf einen niedrigeren Wert begrenzen kann bzw. der im Fall einer dynamischen Prüfung genehmigte D-Wert zur Errechnung einer Anhängelast führen kann, die zusammen mit dem Zgm. Gewicht einen niedrigeren Wert ergibt, als er einem Zuggewicht von 40 t entsprechen würde.
Zumindest im Fall von EWG-BG, denen dynamische Prüfungen zu Grunde liegen, ist grundsätzlich aus den Kennwerten der Verbindungseinrichtung u dem zul. Gesamtgewicht der Zgm, an der sie verwendet wird, die zul Anhängelast zu errechnen u in den Fz-Papieren zu vermerken, da sie sonst für den Fz-Führer nicht ersichtlich ist. (1998)

Quelle: StVZO / Ordner 2 / § 41 / Erläuterung 21