

# Verkehrssicherheit: Die Gefahr überhöhter Stützlasten

Den Stützlasten wird in der Landwirtschaft immer noch viel zu wenig Beachtung geschenkt. Zudem ist oft ein legaler Zustand gar nicht möglich, wie zum Beispiel beim Mistzetter, der von seiner Konstruktion her die Achse weit hinten angeordnet hat, um seine Funktion zu erfüllen oder bei Arbeitsanhängern. Gerade deshalb ist es besonders wichtig, dass sowohl die Ladung wie die Geschwindigkeit der gegebenen Situation angepasst werden. Oft ist das aber nicht der Fall, erst nach einem Unfall findet eine Reaktion statt. Glücklicherweise enden die meisten Unfälle nur mit einem Materialschaden, welcher allerdings auch hoch ausfallen kann.

Wenn die vom Hersteller vorgegebenen Gewichte und vor allem die Geschwindigkeit von landwirtschaftlichen Fahrzeugen überschritten werden, sind Unfälle, wie sie die Bilder zeigen, zwangsläufig nicht zu vermeiden.

Zu sehen gibt es vielerlei Haarsträubendes: zum Beispiel zwei aneinander gekuppelte Zentralachsanhänger, ausgelegt auf 30 km/h und selbst für diese Geschwindigkeit mit unterdimensionierten Anhängerkupplungen und Verankerungen ausgerüstet, sind keine Seltenheit. Aus einer solchen Komposition resultiert zwangsläufig eine übermässige Treibachsentlastung, welche sich bei einem Bremsmanöver sehr negativ auswirkt. Zum Glück stürzte der zweite Anhänger nicht auf die Bahngeleise und es kamen keine Personen zu Schaden.

## Was sagt das Gesetz?

Bei Fahrzeugen bis 45 km/h muss die Verbindungseinrichtung nicht gekennzeichnet sein. In der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) Art. 118, h. und Art. 209, 5 wird auf Art. 91, 4 verwiesen, da sonst vor allem in der Landwirtschaft das Koppeln der vielfältigen Fahrzeuge nicht mehr möglich wäre. Das heisst aber nur, dass kein internationales Genehmigungszeichen (e oder E), die Vergleichskraft für die Deichsel (D-Wert) und eben die Stützlast nicht dauerhaft auf der Verbindungseinrichtung vorhanden sein muss. Die anderen Anforderungen von VTS Art. 91 wie Stand der Technik, Befestigung, Sicherungen, Beweglichkeit und das Einhalten der

Herstellerangaben, welche unter anderem auch die Stützlast enthalten, müssen jedoch eingehalten werden.

Hier ist unsere Branche gefordert, da ein grosser Nachholbedarf besteht. Das bestätigt sich an den Ausstellungen immer wieder in eindrücklicher Art und Weise.

## Falsches Signal

Ein kürzlich erschienener Zeitungsartikel «Zu Unrecht gebüsst», gemäss welchem ein Landwirt wegen Überschreiten der zulässigen Stützlast gebüsst werden sollte und in zweiter Instanz frei gesprochen wurde, setzt in dieser Angelegenheit ein falsches Zeichen. Es ist zwar richtig, dass die angewendete Messmethode nicht korrekt war, da die Entlastung der Lenkachse dabei nicht berücksichtigt wurde. Trotzdem sind Herstellerangaben und wahrscheinlich auch die Gewichtsgarantien und Tragfähigkeit der Reifen des Traktors überschritten worden.

Und wie immer in solchen Fällen stellt sich auch hier wieder die Frage der Vernunft: Wie war der Anhängerzug beladen? Und vor allem, wie hoch war die Geschwindigkeit bei der Kontrolle?

Unkonforme Fahrzeuge verursachen Unfälle, welche jeden Strassenverkehrsteilnehmer treffen können, deshalb muss die Polizei wohl oder übel kontrollieren. ■

Stefan Marti  
Sekretär der Technischen Kommission  
und Ausbilder am Bildungszentrum  
der SMU in Aarberg





◀ *Glück im Unglück: Der zweite Anhänger ist nicht auf die Bahngleise gestürzt und es kamen keine Personen zu Schaden.*

## Art. 91 Verbindungseinrichtungen

<sup>1</sup> «Verbindungseinrichtungen» sind Anhängerkupplungen an Zugfahrzeugen, Anhängervorrichtungen an Anhängern und Sattelkupplungen.

<sup>2</sup> Verbindungseinrichtungen müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, wie er insbesondere in der Richtlinie Nr. 94/20 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 1994 über mechanische Verbindungseinrichtungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie ihre Anbringung an diesen Fahrzeugen, im ECE-Reglement Nr. 55 oder im Kapitel 10 der Richtlinie Nr. 97/24 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen festgelegt ist. <sup>222</sup>

<sup>3</sup> Es müssen mindestens die folgenden Bestimmungen eingehalten sein:

- a. Der Kupplungsteil am Zugwagen muss an genügend starken Teilen befestigt sein und eine Sicherung gegen unbeabsichtigtes Öffnen aufweisen.
- b. Die am Zugfahrzeug angekuppelte Zugöse muss in der Höhe und nach der Seite genügend geschwenkt und um die Längsachse ausreichend verdreht werden können.

<sup>4</sup> Verbindungseinrichtungen müssen auch in eingebautem Zustand dauerhaft und deutlich lesbar folgende Angaben tragen:

- a. ein internationales Genehmigungszeichen (wie «e») oder «E» gefolgt von einer Zahl) mit einer Genehmigungsnummer oder den Namen des Herstellers oder den Namen der Herstellerin oder die Fabrikmarke;
- b. die höchstzulässige Stützlast;
- c. die theoretische Vergleichskraft für die Deichselkraft zwischen Zugfahrzeug und Anhänger (D-Wert) oder die höchstzulässige Anhängelast.

<sup>5</sup> Ausgenommen von Absatz 4 Buchstaben b und c sind genormte und entsprechend gekennzeichnete Verbindungseinrichtungen.

<sup>6</sup> Die Anbringungsstelle der Verbindungseinrichtung und die zulässige Stützlast werden vom Fahrzeughersteller oder von der -herstellerin festgelegt. Die vom Hersteller oder von der Herstellerin der Verbindungseinrichtung festgelegte Stützlast darf jedoch nicht überschritten werden.

<sup>222</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 2. Sept. 1998 (AS 1998 2352).