

Die Verwendung von Fahrradheckträgern aus zulassungsrechtlicher Sicht

1. Problembeschreibung

Die zunehmende Nutzung des Fahrrades im Sport- und Freizeitbereich führt dazu, daß dieses Verkehrsmittel vermehrt mit dem Pkw oder Wohnmobil mitgeführt wird.



Bild 1

Während bisher vor allem Dachträgersysteme (Bild 1) benutzt wurden, drängen nun Heckträgersysteme auf den Markt. Dabei gibt es unterschiedliche Anbringungsformen. Während bei Wohnmobilen oder ähnlich großen Pkw die Anbringung zumeist an der Karosserie (Heckklappe) (Bild 2 oder 3) oder am Chassis (Bild 4) erfolgt, kommen auch immer mehr Halterungen zum Einsatz, die auf der Anhängerkupplung des Fahrzeugs (Bild 5) befestigt werden.

Letztere haben zumal gegenüber den Dachlastträger den Vorteil, daß sie die Fahreigenschaften beim Transport von Fahrrädern weitaus weniger beeinflussen.¹ Dennoch ist ihre Anbringung nur mit neu erteilter Betriebserlaubnis (BE) zulässig²

Erlöschen der Betriebserlaubnis

Fraglich ist, ob durch das widerrechtliche Anbringen eines Fahrradheckträgers die BE erlischt.

Dazu müßten Fahrzeugteile verändert werden, deren Beschaffenheit vorgeschrieben ist oder deren Betrieb eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verursachen kann (§ 19 II S. 1 StVZO).

Fahrzeugteile sind alle Teile, die mit dem Fahrzeug selbst fest verbunden sind, ohne Zubehörteile zu sein.

Fest ist der Einbau dann, wenn das jeweilige Fahrzeugteil durch Bohren von Löschern oder mittels Verwendung von Schrauben und/ oder Haltestücken in Verbindung mit der Karosserie oder anderer Fahrzeugteile gebracht³ wird und nicht ohne weiteres sofort wieder gelöst werden kann.⁴

Davon abzugrenzen sind Zubehörteile.

Diese können dann nicht als Fahrzeugteile iSd vorliegenden Vorschriften angesehen werden, wenn zwar das Fahrzeug damit ausgerüstet sein darf, aber nicht ausgerüstet sein muß, es sei denn diese Teile sind in § 22a StVZO aufgeführt. Dies ist bzgl. der Fahrradheckträger jedoch ersichtlich nicht der Fall.

Wie schwierig aber die Abgrenzung zu den Fahrzeugteilen ist, zeigt, daß Ditsch/Konitzer/Wehrmeister⁵ Reserveräder und Reserverkanister zusammen mit Unterlegkeilen (vorgeschrieben nach § 41 XIV StVZO) als Zubehörteile deklarieren. Mindorf⁶ führt als Zubehörteil u.a. den Gepäckträger auf.

Verändern bedeutet aktives, bewußtes und gewolltes Anders- oder Umgestalten des Fahrzeugs⁷. Dies kann ausser durch Umgestaltung auch durch Austausch gegen andere technisch nicht gleichwertige Teile erfolgen. Hinzufügen von Teilen stellt nur dann eine Veränderung dar, soweit dadurch bereits vorhandene Teile selbst verändert werden⁸. Auch durch Entfernen ist ein Verändern möglich; allerdings ist dies in der Rechtsprechung umstritten⁹.

Es kommt nach dem Gesetzestext des § 19 II S. 1 StVZO nicht darauf an, welches Teil (hier: der Fahrradheckträger) die Veränderung auslöst, sondern welches Fahrzeugteil (hier: durch Hinzufügen) verändert wurde. Danach ist zu klären, ob die Beschaffenheit dieses (veränderten) Fahrzeugteils vorgeschrieben ist. Daß ist der Fall, wenn die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO in den §§ 30 I Nr. 2, 32-67 an dessen Bau-



Bild 2

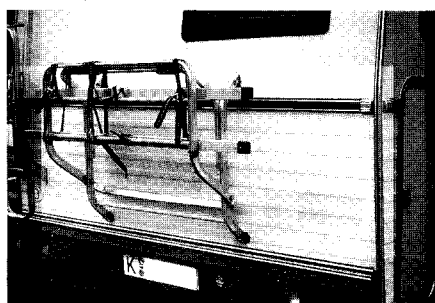


Bild 3

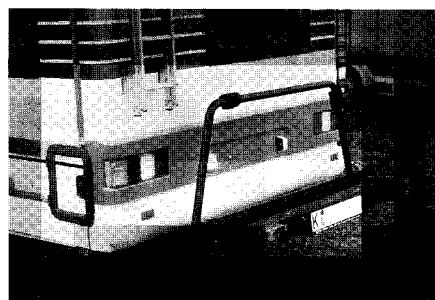


Bild 4

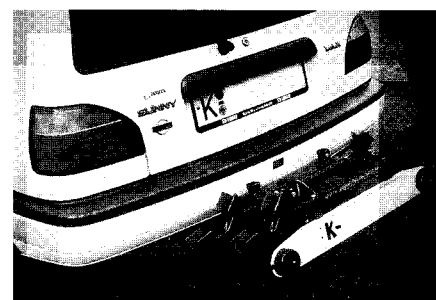


Bild 5

weise konkrete Anforderungen stellen. Bezüglich zusätzlich montierter Fahrradträger fragt es sich, welches Fahrzeugteil durch das Hinzufügen verändert wurde. Hier kommen verschiedene Möglichkeiten in Betracht:

a) die Karosserie,

Hier gibt die StVZO jedoch keine Beschaffenheitsnorm vor mit der Folge, daß nur die Möglichkeit einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer iSd § 19 II S.1 Alt. 2 StVZO in Betracht gezogen werden kann.

b) das amtliche Kennzeichen,

Hier liegt eine Beschaffenheitsnorm vor (§ 60 StVZO). Jedoch hängt die BE nicht vom Vorhandensein eines amtl. Kennzeichens ab: Aus § 18 I und § 23 I StVZO folgt, daß die Zulassung eines Fahrzeugs eine erteilte BE und zugeteiltes amtl. Kennzeichen voraussetzt und idR ein amtl. Kennzeichen erst dann ausgegeben wird, wenn die BE erteilt worden ist¹⁰.

c) die Anhängerkupplung

Hier liegt eine Beschaffenheitsnorm vor (§ 43 StVZO).

d) die lichttechnischen Einrichtungen

Hier muß allerdings einschränkend gesagt werden, daß es das Fahrzeugteil "lichttechn. Einrichtung" als Gesamtheit aller Beleuchtungseinrichtungen nicht gibt¹¹. Es muß zwischen den einzelnen Beleuchtungseinrichtungen nach ihrer jeweiligen Normzuweisung unterschieden werden.

zu a) Karosserie

Die Anbringung eines Dachträgers führt nicht zum Erlöschen der BE, da seine Anbringung nicht dauerhaft ist. Das wäre sie nur dann, wenn sichergestellt ist, daß der Umbau ohne langwierige Arbeit nicht beseitigt werden kann¹².

Der Anbau eines Heckträgers mit Befestigung an der Karosserie (zumeist an der Heckklappe) führt nur dann zum Erlöschen der BE, wenn durch diese Veränderung (hier: Hinzufügen) die Karosserie so verändert wird, daß deren Betrieb eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verursachen kann (§ 19 II S.1 Alt. 2 StVZO). Das aber ist idR zumindest bei sachgerechter Anbringung nicht der Fall¹³.

Die Anbringung eines Heckträgers mit Befestigung am Chassis des Fahrzeugs führt idR zum Erlöschen der BE, da ein solcher Anbau eine Verlegung der lichttechnischen Einrichtungen und des amtlichen Kennzeichens notwendig macht. Auch wird die Fahrzeuglänge nicht mehr nur unwesentlich verändert.

Die Anbringung eines Heckträgers mit Befestigung an der Anhängerkupplung hat keine Auswirkungen auf die Karosserie, da diese dabei überhaupt nicht verändert wird.

zu b) Auswirkungen auf die Anhängerkupplung

Bei der Anhängerkupplung handelt es sich um ein nach § 22a I Nr. 6 StVZO bauartgenehmigungspflichtiges Fahrzeugteil. Durch den Anbau eines Fahrradheckträgers kann sie nicht mehr ihrem Zweck entsprechend genutzt werden. Diese (iSd o.g. Definition) dauerhafte Umgestaltung führt zum Erlöschen der BE des Fahrzeugs.

Beim Betrieb eines solchen Heckträgers ist zudem die Stützlast zu beachten. Stützlast ist die Last des Anhängers, die über die Anhängerkupplung auf die Kupplung des ziehenden Fahrzeugs drückt¹⁴.

Da der Fahrradheckträger an der am Fahrzeug vorhandenen Anhängerkupplung befestigt ist, muß sich die Ladung (bestehend aus Ladungsträger [= Fahrradheckträger] und Fahrrädern) nach der zulässigen Stützlast der Anhängerkupplung richten¹⁵. Auf diese ist durch ein am Fahrzeug anzubringendes Schild hinzuweisen (§ 44 III S. 3 StVZO).

zu c) Auswirkungen auf das amtliche Kennzeichen

Gemäß § 60 I S. 4 StVZO dürfen Kennzeichen nicht verdeckt sein. Desweiteren müssen sie stets auf ausreichende Entfernung lesbar sein (§ 60 II S. 9 StVZO). Diese Forderung stellt zugleich eine Verhaltensnorm dar. Damit überschneidet sich diese Vorschrift mit § 23 I S. 3 StVZO ("der Fahrzeugführer muß auch dafür sorgen, daß die vorgeschriebenen Kennzeichen stets gut lesbar sind")¹⁶. Durch die Anbringungsweise des Fahrradheckträgers können diese Forderungen nicht eingehalten werden.

Die dadurch notwendig gewordene Verlegung des amtl. Kennzeichens könnte jedoch zum Erlöschen der BE führen (s. jedoch Fn. 10).

zu d) Auswirkungen auf die lichttechn. Einrichtungen

Lichttechn. Einrichtungen müssen vorschriftsmäßig angebracht sein (§ 49a I S. 3 StVZO). Dazu gehören die gesetzlich vorgeschriebenen (§§ 50-51c; 52a-54b; 60 StVZO) und die für zulässig erklärten (§§ 50-53; 53d StVZO) Beleuchtungseinrichtungen. Sie sind nur dann auch vorschriftsmäßig angebracht, wenn die in den jeweiligen Spezialvorschriften geforderten Voraussetzungen bzgl. der Anbringung (Höhe, Abstand, Schaltung, Einstellung) erfüllt sind¹⁷. Desweiteren müssen sie bauartgenehmigt iSd § 22a StVZO sein, deren Wirksamkeit von der Abnahme des Einbaus abhängig gemacht wird.

Gemäß § 17 I S. 2 StVZO dürfen dabei die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen nicht verdeckt sein. Genau dies aber ist durch die Anbringungsweise des Fahrradheckträgers beim Transport von Fahrrädern nicht ausgeschlossen.

Aber weder die Anbringung des Fahrradheckträgers noch die Tatsache, daß dadurch lichttechn. Einrichtungen verdeckt werden, sondern lediglich die dadurch erforderliche Verlegung zumindest von Teilen der Beleuchtungseinrichtungen führt zum Erlöschen der BE. Bei den jeweiligen Beleuchtungseinrichtungen handelt es sich um Fahrzeugteile, deren Beschaffenheit vorgeschrieben ist:

- Rückfahrscheinwerfer § 52a StVZO
- Schlußleuchten § 53 StVZO
- Bremsleuchten § 53 StVZO
- Fahrtrichtungsanzeiger § 54 StVZO
- Kennzeichenbeleuchtung § 60 StVZO

Diese wurden iSd § 19 II S.1 StVZO durch die Verlegung dauerhaft umgestaltet¹⁸ (vgl. Bild 4 u. 5).

Auswirkungen auf die Fahrzeugmaße

Geringfügige (bis 250 mm) Überschreitungen der Längenmaße führen weder zu einem Erlöschen der BE noch ist eine Änderung der Eintragungen in den Fahrzeugpapieren (§ 27 StVZO) angezeigt¹⁹. In allen anderen Fällen wird dies zu berechtigen sein (§ 27 I S. 1 StVZO). Dies trifft insbesondere für die Befestigung von Heckträgern am Chassis zu.

Insbesondere bei der Verwendung von Heckträgern mit Befestigung an der Anhängerkupplung von Pkw kann der Transport von Fahrrädern dazu führen, daß diese seitlich hinausragen. Seitlich mehr als 40cm hinausragende Ladung ist bei eingeschränkter Sicht durch Leuchten gemäß § 22 V StVZO zu sichern²⁰. Dies hat allerdings keinerlei Auswirkung auf die BE..

Rückwärtige Sicht

Gemäß § 23 I S. 1 StVZO ist der Fahrzeugführer dafür verantwortlich, daß seine Sicht nicht durch die Ladung beeinträchtigt wird. Dies ist jedoch bei der Verwendung von Fahrradheckträgern zumeist der Fall. Gemäß VwV zu § 23 I StVZO ist bei Kraftwagen, die neben dem Innenspiegel nur einen Außenspiegel haben gegen sichtbehinderndes Verstellen der Rückfenster mit Gegenständen einzuschreiten. Da die Beeinträchtigung der rückwärtigen Sicht voraussehbar ist, müssen diese Fahrzeuge nach § 56 II Nr. 3 StVZO mit zwei Außenspiegeln versehen sein. Sein Anbau hat jedoch keine Auswirkung auf die BE.

¹⁾ vgl. die Ausführungen bzgl. Dachlastträgern bei Niklitsch, Zulässige Dachlasten bei Pkw, in: PVT 1986, 71.
²⁾ Zu diesem Ergebnis kam sowohl der Bund-Länder-Fachausschuß "Technisches Kraftfahrwesen" als auch der Fachausschuß "Kraftfahrzeugtechnik" des BMV.
³⁾ Verfasser, Zulassung von Fahrzeugen, 1. Aufl. 1993, Rz. 73.
⁴⁾ vgl. Roos/Krause, Das 6 km/h-Fahrzeug, in: DAR 1989, 97; BayObLG VM 1981, 28 (= DAR 1980, 376).
⁵⁾ StVZO, Losebl., Stand 1992, Rz. 26 zu § 30 StVZO.
⁶⁾ Verkehrsrecht, 1. Aufl. 1985, S. 145; so auch Niklitsch, a.a.O., unter Hinweis auf Anhang A des Gerätesicherheitsgesetzes (GSG).
⁷⁾ VkBli. 1973, 662.
⁸⁾ OLG Köln VRS 70, 303; OLG Stuttgart VRS 67, 380 (= StVE Nr. 32); OLG Düsseldorf VRS 68, 385; OLG Zweibrücken DAR 1991, 228.
⁹⁾ BGHSt 32, 16 (= NJW 1983, 2951, StVE Nr. 20, NPA 937, 8); OLG Düsseldorf VRS 59, 392 (= StVE Nr. 9, NPA 937, 6).
¹⁰⁾ AG Köln NZV 1993, 205.
¹¹⁾ OLG Zweibrücken, DAR 1991, 228.
¹²⁾ vgl. Roos/Krause, a.a.O.
¹³⁾ Es sei denn, die Anbringung hat Auswirkungen auf die Anbringung des amtl. Kennzeichens und/oder der lichttechn. Einrichtungen (siehe unten).
¹⁴⁾ Verfasser, Zulässige Gewichte von Kfz und Zügen, in: VD 1993, 108 (111).
¹⁵⁾ Berr, Wohnmobile und Wohnanhänger, 1. Aufl. 1985, Rz. 526.
¹⁶⁾ Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 32. Aufl. 1993, Rz. 9 zu § 60 StVZO.
¹⁷⁾ Verfasser, a.a.O., Rz. 256.
¹⁸⁾ Jagow, StVZO, Losebl., Stand 1992, Rz. 2 zu § 19 StVZO.
¹⁹⁾ Jagow, a.a.O., Rz. 3 zu § 32 StVZO; Berr, a.a.O., Rz. 525; Ditsch/Konitzer/Wehrmeister, a.a.O., Rz. 34 zu § 32 StVZO.
²⁰⁾ Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 24 zu § 22 StVZO; Berr, a.a.O., Rz. 521.
 Siehe hierzu Merkblatt über die Verwendung von Hecktragesystemen unter „Amtliches“ Seite 371 dieser Ausgabe.

PVT – die Informationsquelle für Polizei, Behörden und Verwaltung