

Die zulässige Gesamtmasse von Kraftfahrzeugen

Die Berechnung der zulässigen Gesamtmasse (zGM) insbesondere eines Sattelkraftfahrzeuges ist wesentlich vielschichtiger, als der Verordnungstext es Glauben macht. Die zulässige Gesamtmasse eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination hat jedoch auch Zulassungs- und insbesondere Fahrerlaubnisrechtliche Auswirkungen. Letzteres gilt sowohl für Inhaber neuer Fahrerlaubnisklassen als auch für Inhaber alter Fahrerlaubnisklassen einschließlich der Besitzstandswahrung im Rahmen der Umstellung dieser Fahrerlaubnisklassen. Auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit, das Sonntagsfahrverbot und die Lkw-Maut richten sich nach der zulässigen Gesamtmasse. *Von Bernd Huppertz*

1 Zulässige Gesamtmasse

1.1 Definition

Während die StVZO an dem Begriff des zulässigen Gesamtgewichts (zGG) festhält, verwenden einschlägige EU-Richtlinien sowie die FZV und die FeV den Begriff der zulässigen Gesamtmasse (zGM). Maßeinheiten sind Vergleichsgrößen zur Bestimmung des Zahlenwertes einer physikalischen Größe gleicher Art durch Messung. Im amtlichen und geschäftlichen Verkehr sind die Basiseinheiten des Internationalen Einheitensystems verbindlich. Im täglichen Sprachgebrauch wird zumeist nicht zwischen Masse und Gewicht unterschieden. Darüber hinaus ist den meisten Menschen die Einheit Kilogramm für Masse geläufiger als die Einheit Newton für Gewicht.

Die zulässige Gesamtmasse setzt sich aus dem Leergewicht und der möglichen Nutzlast (Zuladung) des Fahrzeugs zusammen.

Der Begriff der zGM deckt sich mit dem im Zulassungsverfahren festgestellten Gesamtgewicht, wie es in der Zulassungsbescheinigung eingetragen ist¹. Es handelt sich insofern um die amtlich zulässige Gesamtmasse. Darunter ver-

steht man das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Bestimmungen über die technisch zulässige Gesamtmasse (wobei diese die amtlich zulässige Gesamtmasse durchaus übersteigen kann) und der Bestimmungen des § 34 StVZO nicht überschritten werden darf.²

Die in § 34 StVZO aufgeführten Höchstgrenzen der zGM stellen also lediglich eine rechtstheoretische Größe für die jeweils dargestellte Fahrzeugart in Abhängigkeit zur Anzahl der Achsen dar.

Die Angaben zur zulässigen Gesamtmasse eines konkret zu bewertenden Fahrzeugs sind der zugehörigen Zulassungsbescheinigung in Feld F2 zu entnehmen.

Die zGM ist zunächst ausschließlich anhand der in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Höchstwerte zu berechnen. Die in Feld F2 der Zulassungsbescheinigung ausgewiesene zGM ist die von der Zulassungsbehörde für dieses konkrete Fahrzeug anerkannte zGM. Dieser eingetragene Höchstwert muss dabei nicht mit den in § 34 StVZO festgelegten Höchstwerten übereinstimmen. Nachträgliche Auf- oder Ablastungen sind ebenfalls in der Zulassungsbescheinigung vermerkt.

1) BayOblGSt 97, 104 (= NZV 1997, 530); OLG Karlsruhe VRS 73, 216; OLG Düsseldorf VRS 82, 233.

2) Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, Rn. 5/6 zu § 34 StVZO; Verfasser VD 1993, 108.

So richtet sich auch eine etwaige Überladung zunächst ausschließlich nach der in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Höchstgrenze der zGM.

Nur wenn die anhand der Zulassungsbescheinigung errechnete zGM höher liegt als die amtlich zulässige Gesamtmasse der in § 34 StVZO jeweils dargestellten Fahrzeugart, gilt für die Berechnung einer etwaigen Überladung dieser letztere Wert (vgl. Beispiel unten).

1.2 Zulässige Gesamtmasse einer Fahrzeugkombination

Bei Fahrzeugkombinationen errechnet sich die zGM aus der Summe der zulässigen Gesamtmassen des ziehenden Fahrzeugs und des Anhängers (§ 34 VII Nr. 1 StVZO). Das real existierende Gewicht des Zuges verändert sich nicht durch die Stützlast, sondern die Stützlast führt lediglich zu einer Lastverteilung eines Teils des Gewichts des Anhängers auf das Zugfahrzeug. Die zGM ist das Gewicht, das der komplette Zug auf einer Waage anzeigt; die Stützlast wird also nicht abgezogen.

Exkurs: Stützlast

Das Gewicht, welches über die Anhängerkupplung des Anhängers auf die Kupplung des ziehenden Kfz drückt, wird Stützlast genannt (§ 44 StVZO). Die Stützlast muss positiv, d. h. nach unten gerichtet sein. Nur dann drückt sie auf die Kupplung des ziehenden Fahrzeugs. Daher darf die Mindeststützlast nicht weniger als 4% des tatsächlichen Gesamtgewichts des Anhängers, mindestens jedoch 25 kg (bzw. 500 kg bei Anhängern mit einer zGM von mehr als 3,5 t) betragen und ist bei größeren Anhängelasten zu erhöhen.³

Die notwendigen Angaben können dem COC – Papier (Feld 19.1)⁴ oder der entsprechenden Eintragung in der Zulassungsbescheinigung (Feld 13) entnommen werden. Der früher übliche Hinweis auf die Stützlast sowohl am ziehenden Kfz wie auch dem Anhänger durch ein entsprechendes Klebeschild sieht § 44 StVZO nicht mehr

vor.⁵ Er ist nur noch auf dem Typschild der Anhängerkupplung zu finden. Je nach angebaute Anhängerkupplung weist jedoch das Typschild eine höhere Stützlast auf, als das COC – Papier für das in Rede stehende Kfz genehmigt.

1.3 Fahrzeugkombination mit Einachsanhänger

Bei Fahrzeugkombinationen mit einem Einachsanhänger belastet die Stützlast in angekuppeltem Zustand das ziehende Fahrzeug. Deshalb muss hier die Stützlast bei der zGM des ziehenden Fahrzeugs berücksichtigt werden.

1.4 Starrdeichselanhänger und Sattelkraftfahrzeuge

Eine weitere Besonderheit ergibt sich allerdings bei Zügen mit Starrdeichselanhängern und Sattelkraftfahrzeugen.

Der Starrdeichselanhänger ist ein gezogenes Fahrzeug mit einer Zugeinrichtung, die nicht frei beweglich mit dem Fahrgestell verbunden ist und deshalb Vertikalmomente übertragen kann und nach seiner Bauart ein Teil seiner Gesamtmasse von dem ziehenden Fahrzeug getragen wird (sog. Stützlast).⁶ Der in diesem Zusammenhang immer wieder erwähnte Zentralachsanhänger ist dabei ein Unterfall des Starrdeichselanhängers.

Aufgrund der beschriebenen technischen Besonderheit ist auch eine besondere Berechnung der zGM angezeigt (§ 34 VII Nr. 2 StVZO): die zGM errechnet sich aus der Summe der zGM des ziehenden Fahrzeugs und des Anhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert der zulässigen Stützlast des ziehenden Fahrzeugs oder der zulässigen Stützlast des Starrdeichselanhängers, bei gleichen Werten um diesen Wert. Die einschlägigen technischen Parameter lassen sich der Zulassungsbescheinigung Feld 13 entnehmen.

Das Sattelkraftfahrzeug besteht in einer Kombination aus einer Sattelzugmaschine und einem Sattelanhänger. Letztere werden gemäß § 2 Nr. 19 FZV als Anhänger definiert, die mit dem Kfz so verbunden sind, dass sie teilweise auf diesem auf-

3) Anhang 1, Nr. 4.3.3.1 der Rili 92/21/EWG des Rates vom 31.03.1992 (ABL. EG L 129 vom 14.05.1992).

4) Entspricht der Rili 70/156/EWG und Rili 92/21/EWG.

5) Hentschel/König/Dauer, a. a. O. (Fn. 2), Rn. 2 zu § 44 StVZO.

6) Braun/Konitzer/Kretschmann, StVZO, Losebl. (Stand: 2006), Rn. 6 zu § 34 StVZO.

Zulässige Gesamtmasse

liegen und ein wesentlicher Teil ihres Gewichts oder ihrer Ladung von diesem getragen wird. Auch hier erfolgt eine besondere Berechnung (§ 34 VII Nr. 3 StVZO): die zGM des Zuges wird um den jeweils höheren Wert der zulässigen Sattelast

der Sattelzugmaschine oder der zulässigen Aufliegebelastung des Sattelanhängers vermindert, bei gleichen Werten um diesen Wert. Die einschlägigen technischen Parameter lassen sich auch hier der Zulassungsbescheinigung Feld 13 entnehmen.

Beispiel:

zGM Zugmaschine	Feld F2	18000 kg
zGM Sattelanhängers	Feld F2	+ 35000 kg
höherer Wert der Stützlast	Feld 13	- 11000 kg
zGM Sattelzug		42000 kg
tatsächliche Gesamtmasse gemäß Wägung		48500 kg
Erlaubt nach § 34 VI Nr. 5 StVZO Zug > 4 Achsen (vgl. Zulassungsbescheinigungen)		40000 kg
Überladung		8500 kg

Die Wägung eines Sattelzuges ergibt ein tatsächliches Gesamtgewicht von 48500 kg. Bei der Überladung geht § 34 StVZO als Sondervorschrift dem § 23 I Satz 2 StVO vor.⁷

Exkurs:

Zulassungsbescheinigung (Fahrzeugschein)

Auf Grund der EG — Typgenehmigung, nationalen Typgenehmigung [(Allgemeinen) Betriebserlaubnis] oder Einzelgenehmigung [(Einzel-) Betriebserlaubnis] und nach Zuteilung des Kennzeichens wird die Zulassungsbescheinigung Teil 1 [= Fahrzeugschein (§ 11 Anlage 5 FZV)] und Teil 2 [= Fahrzeugbrief (§ 12 Anlage 7 FZV)] ausgefertigt und ausgehändigt.

Die genannten Muster wurden im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 1999/37/EG⁸ eingeführt.⁹ Die neuen Zulassungsbescheinigungen werden seit 01.10.2005 verwendet. Mit der Umsetzung der Richtlinie werden diese neuen in Aufmachung und Inhalt harmonisierten Zulassungsdokumente eingeführt, die zusätzlich mit

fälschungser schwerenden Sicherheitsmerkmalen ausgestattet sind.¹⁰ Die Zulassungsbescheinigung (Fahrzeugschein) enthält die im Anhang zu der o.g. Richtlinie aufgeführten einheitlichen obligatorischen Codes, einen Teil der fakultativen Codes sowie weitere nach der Richtlinie zulässige einzelstaatliche Codes.

Als technische Datenbasis der harmonisierten Zulassungsdokumente dient die Übereinstimmungserklärung [Certificate of Conformity (COC)], die jedem neuen Fahrzeug beizulegen ist.

Im Zusammenhang mit Fahrzeuggewichten wurde auf die Eintragung der bisher im Fahrzeugschein enthaltenen Angabe der Nutz-/Aufliegebelastung (Ziffer 9-alt) verzichtet.¹¹ Die Aufliegebelastung entspricht nun der Stützlast der neuen Ziffer 13.

Die in der Zulassungsbescheinigung Feld F2 eingetragene zGM legt die im Zulassungsmitgliedstaat für dieses konkrete Fahrzeug höchstzulässige Gesamtmasse fest. Dagegen wird in Feld F1 die technisch zGM ausgewiesen.

7) OLG Karlsruhe VRS 46, 196 (= Justiz 1979, 342); KG, Urteil vom 08.01.1997, JURIS; OLG Celle VM 1976, 61.

8) Richtlinie 1999/37/EG vom 29.04.1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. EG Nr. L 138, S. 57) geändert durch Richtlinie 2003/127/EG vom 23.12.2003 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. EU Nr. L 10, S. 29).

9) 38. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24.09.2004 (BGBl. I, 2374).

10) Amtl. Begr. zur Rili 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 (ABl. EU Nr. L 10/29).

11) Amtl. Begr. zu den Mustern.

Entscheidend für die Berechnung einer etwaigen Überladung und die Einhaltung der Gewichtsgrenzen im Zulassungs- und Fahrerlaubnisrecht ist jedoch der in Feld F2 eingetragene Wert.

2 Fahrerlaubnisrecht

Auch im Fahrerlaubnisrecht wird auf die zGM abgestellt. Das gilt insbesondere bei der Berechnung von Fahrzeugkombinationen. Unerheblich für die fahrerlaubnisrechtliche Beurteilung dagegen ist das tatsächliche Gesamtgewicht oder gar eine ordnungswidrige Überladung.

2.1 EU-/EWR-Fahrerlaubnis

Gemäß Artikel 3 II der Rili 91/439/EWG des Rates über den Führerschein¹² umfasst z. B. die Unterklasse C1E Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zGM der Kombination 12000 kg und die zGM des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeuges nicht übersteigt. Dem entspricht die Definition der Fahrerlaubnisklasse C1E in § 6 I FeV.

Bei der Berechnung der zGM von Fahrzeugkombinationen werden die zGM der Einzelfahrzeuge gemäß § 34 VII Nr. 1 StVZO addiert.

Für die Berechnung des zGM von Zügen mit Starrdeichselanhängern und Sattelkraftfahrzeugen (Sattelzüge) gelten die Vorschriften des § 34 VII Nr. 2 und 3 StVZO. Danach errechnet sich die zGM durch Addition beider zGM unter Abzug des höheren Wertes der zulässigen Stützlast (in der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen in Feld 13).

Diese Vorgehensweise und hier insbesondere

die Subtraktion der sog. höheren Aufliege last bei der Ermittlung der zGM im Fahrerlaubnisrecht entspricht jedoch nicht (mehr) den Vorgaben der EU-Kommission.

Auch der Verfasser¹³ folgte hinsichtlich der Berechnung der zGM der Berechnungsformel des § 34 VII Nr. 3 StVZO auch im Fahrerlaubnisrecht. Schurig et al.¹⁴ sowie weitere Fachautoren¹⁵ haben ebenfalls solche Beispiele zustimmend in ihre Veröffentlichungen aufgenommen. Am deutlichsten weist Kirchner¹⁶ darauf hin, dass die Berechnung der zGM nach den Vorschriften des § 34 StVZO erfolgt.

Die EU – Kommission¹⁷ teilte diesbezüglich auf eine entsprechende Anfrage folgendes mit: *„Die zGM einer Fahrzeugkombination ist so zu berechnen, dass die zulässigen Gesamtmassen des Zugfahrzeugs und des Anhängers zu addieren sind, egal ob es sich um einen Anhänger oder einen Sattelanhänger handelt“, und weiter¹⁸: „Zu berücksichtigen ist, dass die 2. EG-Führerscheinrichtlinie nicht zwischen Anhänger und Sattelanhänger unterscheidet, das Sattelkraftfahrzeug daher nicht kennt. Daraus folgt, dass sich die zGM einer Fahrzeugkombination, z. B. der Fahrerlaubnisklasse C1E, aus der Summe der zGM von Zugfahrzeug (Sattelzugmaschine) und Anhänger (Sattelanhänger) ergibt; mit der Folge, dass im Gegensatz zu § 34 VII StVZO Stütz-, Sattel- und Aufliege last nicht in Abzug gebracht werden dürfen. Folglich kann ein Sattelkraftfahrzeug unter Beachtung der Beschränkungen aus § 6 I FeV (...) geführt werden.“*

Die Berechnungsformel steht daher nur für den Anwendungsbereich der StVZO, also z. B. zur Ermittlung einer etwaigen Überladung zur Verfügung. Bei der FeV handelt es sich also um eine bereichsspezifische Regelung, die den Rück-

12) Vom 29.07.1991 (ABl. EG Nr. L 237, 1).

13) Verfasser, Fahrerlaubnisrecht, 1. Aufl. 2004, S. 181; ders. PVT 3/2006, 105; vgl. jedoch ders. PVT 4/2006, 123 unter Aufgabe der bisherigen Position.

14) Schurig/Glowalla/Brauckmann, Fahrerlaubnisrecht, 1. Auflage, S. 109 Fn. 40.

15) Wiederhold PVT 2/2005, 68; Schmidt, Hessische Polizeirundschau 12/2004, S. 5.

16) Die neue Fahrerlaubnisverordnung, 1. Aufl. 2002, Rn. 11 und 13 zu § 6 FeV (S. 57).

17) Brief vom 26.08.2005, Az.: TREN.E3/JV/cl/L0436/D (2005) 1888295 an das BMV.

18) Brief vom 13.12.2005, Az.: TREN.E3/AVC/cl/L0610/D(2005) 127375 an das BMV.

griff auf wie hier zulassungsrechtliche Normen verbietet.

Auch Mindorf¹⁹ argumentiert unter Aufgabe seiner bisherigen Position nunmehr in diese Richtung.

Die errechnete zGM hat insbesondere Auswirkung hinsichtlich des Straftatbestandes des § 21 StVG (Fahren ohne Fahrerlaubnis). Dies gilt bei den in jüngster Zeit vermehrt auf den Markt drängenden Minisattelzügen umso mehr: Die Speditionen arbeiten nämlich immer eng an der 12 t – Grenze.

In der 3. EG-Führerscheinrichtlinie umfasst die Klasse C1E Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger oder Sattelanhänger mit einer zGM von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zGM der Fahrzeugkombination 12000 kg nicht übersteigt.²⁰ Auch das ist ein deutlicher Hinweis auf die Neuorientierung im Fahrerlaubnisrecht.

2.2 Altes Fahrerlaubnisrecht

Etwas anderes gilt jedoch bei den alten Fahrerlaubnisklassen („grauer Lappen“, rosa Führerschein): Fahrerlaubnisse der Klassen 1–5 alten Rechts werden nach wie vor auf der Grundlage der Berechnungsformel nach § 34 StVZO bewertet.

Bei der Umschreibung der alten Fahrerlaubnisklassen etwa im Zuge des Führerscheintauschs wird aufgrund der unterschiedlichen Zuschnitte der alten und neuen Fahrerlaubnisklassen z. B. bei Fahrerlaubnisklasse 3 neben den neuen Klassen C1 und C1E die Klasse CE nur eingeschränkt erteilt.

Dies wird durch die Eintragung der Schlüsselzahl CE79 (C1E > 12000 kg, L ≤ 3) bewirkt. Dadurch wird diesen Fahrerlaubnisinhaber weiterhin die Möglichkeit erhalten, dreiachsige Züge

mit einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und mehr als 12000 kg Gesamtmasse (...) zu führen. Allerdings gilt die vorgenannte Berechtigung nicht für Sattelzüge mit einer zGM von mehr als 7,5 t.

3 Sonntagsfahrverbot

An Sonntagen und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr gemäß § 30 III StVO Lkw mit einer zGM über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lkw nicht verkehren.

Das Sonntagsfahrverbot betrifft neben Lkw²¹ (auch: Leerfahrzeuge) auch Sattelfahrzeuge zur Güterbeförderung, Züge und alle Anhänger ohne Rücksicht auf das Gewicht des ziehenden Lkw. Für die Auslegung des Begriffs Lkw i. S. d. § 30 III StVO ist die dazu ergangene Allgemeine Verwaltungsvorschrift heranzuziehen: „Vom Sonntagsfahrverbot sind nicht betroffen Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zu ziehen (...)“²². Bei letzteren handelt es sich um Kfz, deren wirtschaftlicher Wert im Wesentlichen in der Zugleistung besteht und bei denen schon die äußere Gestaltung erkennen lässt, dass der etwa vorhandene Laderaum in seiner wirtschaftlichen Bedeutung hinter der Zugleistung weit zurücksteht.²³ Das gilt auch für Sattelzugmaschinen ohne Sattelanhänger.²³

Sind hiernach Sattelzugmaschinen vom Sonntagsfahrverbot ausgenommen, so bleibt doch die Frage nach einem Einsatz des Anhängers offen. Sattelzüge werden in der StVO als Lkw behandelt²⁴; es liegt somit keine Zugbildung i. S. d. StVO vor.

Die zGM dieses „Lkw“ errechnet sich nach der Formel des § 34 VII Nr. 3 StVZO. Beträgt danach die zGM etwa eines sog. Minisattelzuges jedoch nur 7,5 t, fällt der Sattelzug nicht unter das Sonntagsfahrverbot.

19) Hinweis für die Bezieher des Loseblattwerkes „Verkehrsrecht“; Mindorf, Verkehrskontrollen, I/E-8 f.

20) Artikel 1 Nr. 1e) Rili 2006/126/EG.

21) Hentschel/König/Dauer, a. a. O. (Fn. 2), Rn. 10 zu § 30 StVO.

22) Braun/Konitzer/Kretschmann, a. a. O., (Fn. 6), Rn. 6 zu § 18 StVZO; OLG Düsseldorf NZV 1991, 483.

23) BayObLG DAR 1993, 369.

24) VwV zu § 3 StVO.

Unerheblich ist auch hier das tatsächliche Gesamtgewicht oder gar eine ordnungswidrige Überladung.

4 Lkw – Maut

Aufgrund des Autobahnmautgesetzes²⁵ und der Lkw - MautVO²⁶ besteht Mautpflicht für Kfz oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zGM einschließlich Anhänger mindestens 12 t beträgt.²⁷

5 Ausländische Fahrzeuge

Ausländische Kfz und deren Anhänger müssen gemäß § 31d StVZO in Gewicht § 34 StVZO entsprechen.

Bei Fahrzeugen aus Staaten, deren zulässige Gewichte unter denen der StVZO liegen, ist der Eintrag im Fahrzeugschein entscheidend. Ohne Ausnahmegenehmigung deutscher Behörden dürfen diese eingetragenen Werte nicht überschritten werden, selbst wenn sie noch im zulässigen Bereich von § 34 StVZO liegen.²⁸

Bei Fahrzeugen aus Staaten, deren zulässige Gewichte über denen der StVZO liegen, bildet dennoch § 34 StVZO die Obergrenze.

Für das Funktionieren des europäischen Binnenmarktes ist die vollständige Harmonisierung der technischen Anforderungen an Kfz erforderlich. Die technischen Anforderungen, denen bestimmte Fahrzeugklassen nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen u. a. ihre Maße und Gewichte. Diese Anforderungen sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden.

Die Richtlinie 2003/19/EG über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kfz²⁹ gibt die technisch zulässigen Maße und

Gewichte vor, denen bestimmte Fahrzeuge zu entsprechen haben. Die entsprechende Eintragung in der Zulassungsbescheinigung findet sich im Feld F1. Unabhängig davon aber unterliegen alle Fahrzeuge (also auch die im Ausland zugelassenen) den nationalen Vorschriften über die Einhaltung der zulässigen Maße und Gewichte. Das ergibt sich nach der Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr nunmehr aus § 31d StVZO. Danach müssen ausländische Kfz und ihre Anhänger in Gewicht und Abmessung den §§ 32 und 34 StVZO entsprechen.

Fazit

In diesem Bereich gibt es eine Fülle von gesetzlichen Vorschriften und Richtlinien, die nur noch von Spezialisten auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung beherrscht werden. So verwundert es nicht, dass bei der Überprüfung von Kfz und ihren Anhängern auf mögliche Überladung immer wieder Zweifel an der Durchführbarkeit einer Wägung auftreten. Personalkapazitive Engpässe bei den Überwachungsorganen verhindern zudem die erforderliche Kontrolldichte und tragen nicht gerade dazu bei, das subjektive Entdeckungsrisiko zu erhöhen.

Die Folgen kann man alltäglich in den Medien bestaunen, die spektakuläre Einzelfälle darbieten.

Daher gehört die Nichteinhaltung der festgesetzten Gewichtsgrenzen (Überladung) wegen der großen Gefahr, die die Führung überladener Fahrzeuge für die Sicherheit des Straßenverkehrs mit sich bringt, zu den größten Verstößen. ■

Der Autor: Bernd Huppertz, Polizeihauptkommissar, Köln

25) Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen i. d. F. vom 02.12.2004 (BGBl. I, 3122).

26) vom 24.06.2003 (BGBl. I, 1003).

27) Entspricht Artikel 2 lit. d) der Rili 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.06.1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG L 187/42).

28) Jagow, FeV/StVZO (Losebl.), Rn. 6 zu § 34 StVZO.

29) Richtlinie der Kommission vom 21.03.2003 (ABl. EU Nr. L 79, 6).