

Nr. 150 Begriff „Zugmaschine“

Bonn, den 6. Juni 1962
— StV 7 — 4030 P/62 II —

Im Sinne des Verkehrsrechts sind Zugmaschinen Kraftfahrzeuge, 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 oder nur geringe Bedeutung hat.

Wann diese Voraussetzungen zutreffen, war bisher zweifelhaft. Die Praxis betrachtete ein vorwiegend zum Ziehen geeignetes Kraftfahrzeug in der Regel als Zugmaschine, wenn die Ladefläche 3 m² und die zulässige Nutzlast 1,5 t nicht überschritten.

Diese Festlegung ist technisch und rechtlich unbefriedigend. Ladeflächengröße und Nutzlast müssen jeweils der Größe der Zugmaschine angepaßt sein. Ich empfehle daher, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

Zugmaschinen sind ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Anhängern gebaute Kraftfahrzeuge. Eine Hilfsladefläche ist zulässig. Die auf ihr zu befördernde Nutzlast darf nicht mehr als das 0,4 fache des zulässigen Gesamtgewichts, die Länge der Hilfs-ladefläche

1. bei zweiachsigen Fahrzeugen nicht mehr als das 1,4fache der Spurweite der Vorderachse, bei dreirädrigen Fahrzeugen der mehrspurigen Achse,
2. bei Fahrzeugen mit mehr als 2 Achsen nicht mehr als das 2fache der Spurweite der Vorderachse und nicht mehr als die Hälfte der Fahrzeuglänge

betragen. Bei veränderlicher Spurweite gilt der größere Wert. Doppelachsen gelten als zwei Achsen.

Dieser Begriffsbestimmung nicht voll entsprechende Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. August 1962 als Zugmaschinen zum Verkehr zugelassen worden sind, sind weiter als Zugmaschinen zu behandeln.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkJl 1962 S. 309)

Nr. 115 Begriff „Zugmaschine“

Bonn, den 8. April 1980
StV 11/36.24.01

Nach Abstimmung mit den obersten Landesbehörden gebe ich folgendes bekannt:

Bei nicht zugmaschinentypischen Kraftfahrzeugen, die als Zugmaschinen eingestuft werden sollen, sind auch bei Anwendung der Definition des Begriffes „Zugmaschine“ (VkJl 1962 S. 309) Schwierigkeiten hinsichtlich ihrer Einstufung als Zugmaschine aufgetreten.

Liegt ein solcher Fall vor, bitte ich wie folgt zu verfahren:

Das Kraftfahrzeug muß, wenn es als Zugmaschine anerkannt werden soll, folgende **weitere** Bedingungen erfüllen:

1. Zugkraft an der Anhängerkupplung gleich oder größer dem 0,3fachen Wert des zulässigen Gesamtgewichtes der Zugmaschine.

$$Z_{\text{erf}} \geq 0,3 \times G_{\text{zul}}$$

bei einer Geschwindigkeit (Bezugsgeschwindigkeit) ≥ 5 km/h.

2. Das Kraftfahrzeug muß mindestens für eine Anhängelast vom 1,4fachen des zul. Gesamtgewichtes technisch geeignet sein.

Die erforderliche Motorleistung der Zugmaschine bei der Bezugsgeschwindigkeit kann aus folgender Beziehung ermittelt werden:

$$N_{\text{erf}} \geq \frac{G_{\text{zul}} \cdot V}{583} \text{ [PS]}; \quad N_{\text{erf}} \geq \frac{G_{\text{zul}} \cdot V}{788} \text{ [kW]}$$

bei einem vorausgesetzten Wirkungsgrad von $\eta = 0,65$.

Erläuterungen:

Z_{erf} = erforderliche Zugkraft

N_{erf} = erforderliche Mindestmotorleistung

V = Bezugsgeschwindigkeit in km/h bei Nenndrehzahl des Motors

G_{zul} = zul. Gesamtgewicht der Zgm in kg

Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Mai 1980 als Zugmaschinen zum Verkehr zugelassen worden sind, ohne die vorgenannten weiteren Bedingungen zu erfüllen, sind weiter als Zugmaschinen zu behandeln.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Freier

(VkJl 1980 S. 386)