

# „Achslastausreißer“ bei Verwiegungen: Österreich schafft Abhilfe



Wenn bei Kontrollen Fahrzeuge mit hydraulischem Achsdruckausgleich verwogen werden, führt dies immer wieder zu ungenauen Ergebnissen, die fatale Folgen haben können und oft genug viel Ärger nach sich ziehen.

Österreich hat nun auf das Problem mit einer internen Dienstanweisung des BMI reagiert, weil man erkannt hat, dass Fahrzeugkombinationen, die mit einem hydraulischen Achsdruckausgleich-System ausgestattet sind, eventuell nicht korrekt verwogen werden können. Denn das Ausgleichsystem funktioniert aufgrund physikalischer Grundsätze während der Fahrt, aber nicht beim Stillstand des Fahrzeugs.

Wie es von offizieller Seite hierzu heißt, haben Einzelachs-

verwiegungen zu unterschiedlichen Werten und in der Folge zu entsprechenden Bestrafungen geführt. Um diesem technischen Problem gerecht zu werden, hat die Wirtschaftskammer Österreich gemeinsam mit BMI, BMVIT, ASFINAG und Branchenvertretern eine entsprechende positive Änderung in der Dienstanweisung zur Verwiegung von Fahrzeugen erreicht, mit der nun auch Achsgruppen akzeptiert werden.

Den Kontrollbehelf „SonderTRANSPORT-WIEGE-KON-

TROLLEN“ gibt es seit November 2017. Für die österreichische Wirtschaftskammer und einige österreichische Mandanten hat auch Dr. Rudolf Saller an dem Behelf mitgewirkt und dabei auch Erfahrungen aus unzähligen Verfallsbescheiden in Deutschland eingebracht. Zum neuen Kontrollbehelf vermerkt er: „Der österreichische Kontrollbehelf bestätigt nun in Nr. 8.1, dass es bei hydraulisch gefederten Fahrzeugen immer wieder zu sogenannten „Achslastausreißern“ kommt, weil diese

Fahrzeuge im Stand mit mobilen Radlastmessern aus technischen Gründen nicht korrekt verwogen werden können.

Das liegt daran, dass die Hydraulikzylinder im Stand nicht oder nur ungleich öffnen, weil der Vorspanndruck nicht überall im System derselbe ist. Außerdem bringen Verzwängungen und Verschränkungen im Fahrzeug (je länger umso mehr!) zusätzliche Querkräfte auf das Wiegesystem, die zum Teil mitgewogen werden. Das bestätigt auch der Regelfestlegungsausschuss der ARGE Mess- und Eichwesen für die Wägung von Großraum- und Schwertransporten im das Wägemagazin der BTE 01/16, dort S. 18, Nr. 1.4. Auch liegen Sachverständigen-gutachten vor, wonach es aus physikalischen Gründen in den beweglichen Teilen der Federung des Fahrzeugs bis zu 4 % Wirkungsgradverluste gibt.

Österreich hat sich daher richtigerweise dazu entscheiden, die daraus resultierenden „Achs-



Den Kontrollbehelf „SonderTRANSPORT-WIEGE-KONTROLLEN“ gibt es seit November 2017.



lastausreißer“ durch die Berücksichtigung der Achsgruppen des Hydrauliksystem zu egalisieren.

In Deutschland bleibt derzeit nichts anders übrig, als jedes Messergebnis anzufechten, den Wiegeplatz und die Vorgehensweise bei der Wägung nach dem Wiegeerlass NRW aus 2010 zu überprüfen und auf die Verkehrsfehler hinzuweisen, auch auf die Verschränkungen und Verzwängungen im Fahrzeug selbst und auf die Wirkungsgradverluste, die jedes technische Fahrzeuggutachten bestätigen wird.

Schließlich und endlich besteht das Problem der sogenannten „Achslastausreißer“, weil nicht jeder Vorspannzylinder in der Federung sekundengenau gleich öffnet, schon gar nicht im Stand. Man kann sich die ganze Verwiererei ersparen, weil die Ergebnisse einer mobilen Radlastwaage in den meisten Fällen nicht verwertbar sind.

Außerdem müssen Großraum- und Schwertransport-Fahrzeuge seit 01.01.2016 laut Empfehlungen zu § 70 StVZO Vorbem. Nr. 4.1. Öldruckmanometer oder Ähnliches führen, aus denen sich der Raddruck in bar ablesen lässt. Zusammen mit den Achslastschema der Hersteller kann dann der Druck in Gewicht umgerechnet und jederzeit festgestellt werden, ob das Fahrzeug mit korrekten Achslasten unterwegs ist (= Glaubhaftmachung). Wenn das der Fall ist, darf nach § 31 c StVZO gar nicht mehr verwogen werden, weil der Anfangsverdacht fehlt.

Man kann also nur jedem Großraum- und Schwertransport-Unternehmer raten, die Öldruck-Manometer nachzurüsten, falls nicht vorhanden, und das Achslastschema aus der Transportprozessplanung im Fahrzeug mitzuführen und den Polizeibeamten vor Ort bei der Unterwegskontrolle auszuhändigen“.

Der Kontrollbehelf kann unter [www.kmverlag.de](http://www.kmverlag.de) heruntergeladen werden.

STM



Sondertransportverlegung

https://www.asfinag.at/verkehr/lkw-bus/sondertransportverwegung/

ASFINAG

Routeplaner Meine Webcams Deutsch

Lkw & Bus

Baustellen Info

Digitaler Tachograph

Lkw Fahrverbote

Lkw Stellplätze

Sondertransporte



Sondertransportver...

Technische Unterweg...

### Sondertransportverwegungen

In Zusammenarbeit mit der Polizei führt die ASFINAG Sondertransportverwegungen am höherrangigen Straßennetz durch.

Der Fokus bei diesen Verwegungen liegt bei Fahrzeugen über 100 Tonnen Gesamtgewicht, da diese Fahrzeuge die größten Schäden an unseren Bauwerken verursachen können. Wie bei den technischen Unterwegskontrollen erfolgt die Sanktionierung, sollten bei den Verwegungen der ASFINAG Bescheidüberschreitungen festgestellt werden, durch die Polizei. Die Strafen werden im Regelfall durch die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde verhängt.

### Wieg in Motion: Wiegen im Fließverkehr

Mit dem Einsatz sogenannter Weigh-in-Motion-Anlagen setzte die ASFINAG 2016 einen weiteren Schritt in Richtung mehr Verkehrssicherheit. Die Sensoren dieser Wiegeeinrichtungen sind in die rechte Fahrspur eingebaut und messen das Gesamt- und Achsgewicht. Neu dabei ist, dass die Ermittlung des Gewichts automatisch im Fließverkehr durchgeführt wird und nicht wie bisher auf Wiegeteppiche zurückgegriffen werden muss. Etwaige Gewichtsüberschreitungen werden einerseits über eine Anzeige direkt den Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkern signalisiert und andererseits über das ASFINAG Enforcement der Polizei gemeldet.

Drei Weigh-in-Motion-Systeme sind derzeit am ASFINAG Netz eingesetzt (A 1 West Autobahn, A 2 Süd Autobahn, A 9 Pyhrn Autobahn), ein weiteres ist für 2017 auf der A 2 Süd Autobahn im Bereich des Kontrollplatzes Itztl geplant. Diese Anlagen sind eine effiziente Ergänzung der schon bisher durchgeführten Sondertransport-Gewichtskontrollen der ASFINAG Mautaufsichtorgane. Sie dienen auch dem Schutz der Bauwerke vor Beschädigungen und damit der Sicherheit auf den Straßen.