

Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen sind bauartgenehmigungspflichtig

Anhängekupplungen, Anhängböcke sowie Zugösen und Zugkugelkupplungen (Kalotten) sind bauartgenehmigungspflichtige, sicherheitsrelevante Bauteile für Fahrzeuge (§ 22a Abs.6 StVZO / § 43 StVZO bzw. 2009/144/EG oder 89/173/EWG). Diese Bauteile unterliegen aus Gründen der Verkehrssicherheit seit jeher strengen Vorschriften.

Jede Veränderung eines homologierten Bauteiles führt zum Erlöschen der Bauartgenehmigung (ABG / EG) und damit zum Erlöschen der Allgemeinen Betriebserlaubnis des Fahrzeuges. Ein Fahrzeug ohne gültige Allgemeine Betriebserlaubnis darf im Geltungsbereich der StVZO nicht betrieben werden. Zuwiderhandlungen stellen einen unzulässigen Eingriff in die StVO dar und werden strafrechtlich verfolgt.

Zur Erlangung einer Bauartgenehmigung ist eine Reihe von gesetzlichen und technischen Voraussetzungen zu erfüllen. So müssen im Vorfeld u. a. Bauteilberechnungen und Materialanalysen durchgeführt werden. Fertigungstechnologien sind zu definieren und ein umfangreiches QS/QM-System sorgt dafür, dass sie genau eingehalten werden.

Des Weiteren unterliegen Schweißverbindungen an Fahrzeugverbindungseinrichtungen einer besonderen Beachtung. Der Hersteller muss hierzu die erforderlichen Voraussetzungen nachweisen (Schweißfachbetrieb, geprüfte Schweißer nach EN 287-1, Schweißaufsichtsperson, Schweißtechnologie usw.).

Im Rahmen des Bauartgenehmigungsverfahrens muss die Verbindungseinrichtung eine Festigkeitsprüfung, z. B. eine dynamische Prüfung mit 2 Mio. Lastwechseln, bei einer vom Kraftfahrt Bundesamt legitimierten Typprüfstelle (TÜV, DEKRA z. B.) erfolgreich absolvieren. Erst dann kann der Hersteller beim Kraftfahrt Bundesamt die Bauartgenehmigung beantragen. Gemäß der in der Bauartgenehmigung getroffenen Festlegung hat dann die Fertigung zu erfolgen.

Veränderungen durch den Hersteller bedürfen eines Nachtrags beim Kraftfahrt Bundesamt. Bei Veränderungen durch Dritte erlischt die ABG und der Verändernde wird zum Hersteller und unterliegt der Produkthaftung. Das bedeutet, dass das vorhandene Typenschild entfernt werden muss und eine Freigabe (Einzelabnahme Bauartgenehmigung im Einzelfall) durch eine legitimierte Typprüfstelle (TÜV, DEKRA etc.) erfolgen muss. Der bisherige Hersteller ist von der Garantieverpflichtung und von der Haftung entbunden.

Im Falle eines Unfalls haftet derjenige, der den Umbau vorgenommen und die Verbindungseinheit in den Umlauf gebracht hat in vollem Umfang. Auch die Versicherung des Fahrzeuges ist vom Versicherungsschutz entbunden, wenn das geänderte Produkt keine Freigabe hat. Dies kann nicht nur sehr teuer werden, sondern auch strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen und steht in keinem Verhältnis zur Einsparung durch eine eigengefertigte Verbindungseinrichtung.