

PROTOKOLL

zur Tagung der Kraftfahrreferenten Oktober 2001
Techniker

KFG:

§ 6 Protokoll Gödersdorf-Herabsetzung der Geschwindigkeit bei Anhängern:

Die Festlegung, dass Anhängewagen auf 25 km/h herabgesetzt werden können (siehe Zl.:170.303/2-II/B/7/01) wird geändert, da damit eine Reihe von Bestimmungen umgangen werden können. In der Praxis wird mit diesen Anhängewagen die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten, wobei diese oftmals zusätzlich erheblich überladen sind wodurch die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben ist. Zusätzlich ist auch keine § 57a Begutachtung notwendig. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 25 km/h ist deshalb nicht möglich.

§ 29 Bauartgeschwindigkeit von Iof Zugmaschinen:

Es gibt angeblich eine Reihe von Typen von Iof-Zugmaschinen, die mit 40 km/h genehmigt werden, die aber in der Praxis wesentlich höhere Geschwindigkeiten erreichen können. Es werden auch Fälle genannt, wo mit einfachsten Mittel manipuliert wird (über Geschwindigkeitswählknopf). Selbst in den Betriebshandbüchern wird darauf hingewiesen. Andererseits gibt es Aussagen, wonach eine Erhöhung der Geschwindigkeit nur von Werkstechnikern auf elektronischem Weg erfolgen kann.

Um den Manipulationen nun von Seiten des BMVIT nachgehen zu können, sind jedoch konkrete Anlassfälle notwendig. Es wird angemerkt, dass die Kontrolle der Geschwindigkeit auch verstärkt auf der Strasse durchgeführt werden müsste, wobei das Hauptaugenmerk auf jene Gebiete gelegt werden sollte, wo solche manipulierten Fahrzeuge mit Sicherheit zum Einsatz kommen.

§ 33 Bodenfreiheit-Erlass 190.500/8-II/B/5/00:

Es wird die Auffassung vertreten, dass der ggst. Erlass, vor allem im Bezug auf das Mindestmaß von 110mm, nicht einheitlich gehandhabt wird. Hinzu kommt, dass die Genehmigungsgrundlage unterschiedlich ist.

Wenn es sich hierbei um eine wesentliche technische Änderung handelt (Klarstellung zum Begriff „wesentlich“ über Änderungserlass), so ist gemäß § 33 KFG 1967 vorzugehen. Hinsichtlich der nicht geänderten Bauteile ist der Typenschein als Bestandteil des Bescheides zu zitieren.

Das Maß von zumindest 110mm ist jedenfalls einzuhalten, bei der Messung ist das Fahrzeug mit einer Person zu besetzen. Der Restfederweg ist zu prüfen, dies kann z.B. durch das einseitige Befahren einer ca 25cm hohen Rampe festgestellt werden. Das Kontrollmaß ist in das Kontrollblatt einzutragen.

Bei Fahrwerksänderungen ist es nicht notwendig, dass zumindest mit einer genehmigten Rad/Reifendimension eine Montage von Schneeketten möglich sein muss. Als Auflage wäre vorzuschreiben: „Die Verwendung von Schneeketten ist bei den Bereifungsdimensionen unzulässig“

§ 33 Forderung nach zusätzlichen Nachweisen:

Es wird vorgeschlagen, dass im Zuge von technischen Änderungen sinngemäß zu § 22 Abs 4 KDV 1967 vorzugehen ist, d.h. dass bei einer Aufforderung durch den Landeshauptmann zusätzliche Nachweise und Befunde vorzulegen sind. Wird eine Fahrzeugänderung angezeigt, ist die Vorladung dahingehend zu ergänzen, dass man als Genehmigungsbehörde von einer Konformität mit dem KFG durch die Änderung ausgeht. Kommt der Antragsteller der Vorladung wiederholt nicht nach, ist eine Überprüfung nach § 56 KFG durchzuführen. Ein entsprechender Vorschlag wird von Seiten Wiens vorgelegt.

§ 33 Leistungsreduzierung bei vierrädrigen KFZ bzw. Motorrädern:

Oftmals werden vom Hersteller Maßnahmen zur Leistungsreduzierung gesetzt, welche nachträglich sehr leicht manipuliert werden können. Eine Kontrolle über § 57a Begutachtung ist jedoch nur sehr schwer möglich, eine nachträgliche Manipulation kann meist nur über die Kontrolle auf der Straße festgestellt werden. Dazu müssen jedoch die entsprechenden Informationen vorliegen. Deshalb ist im Zulassungsschein bzw. in dem beigefügten Kontrollblatt eine genaue Beschreibung aufzunehmen, wie die Leistungsreduzierung erfolgt ist.

§ 34 Historische Kraftfahrzeuge:

Vom Sachverständigen ist die Originalität, der Erhaltungszustand und die Erhaltungswürdigkeit zu bewerten. Diese Bewertung kann auch anhand vorgelegter Gutachten erfolgen, wobei jedoch bemerkt wird, dass die Qualität dieser Gutachten nicht immer wie gewünscht gegeben ist. Solche Gutachten können sehr wohl zurückgewiesen werden.

Zur Geräuschmessung von Historischen Kraftfahrzeugen (siehe Erlass 190500/12-II/B/5/01 Pkt 4) wird ergänzt, dass die Grenze des Nahfeldpegels bei Verwendung von Originalauspuffanlagen grundsätzlich bei 100 dB(A) liegt. In das Genehmigungsdokument ist zum Geräusch nur der Nahfeldpegel einzutragen. Bei Fahrzeugen mit Baujahr 1955 und davor kann dieser jedoch auch darüber liegen. Bei allen anderen ist bei Überschreitung des Grenzwertes von 100 dB(A) ein Fahrgeräuschgrenzwert von nicht mehr als 89 dB(A) nachzuweisen.

§ 56 Motorfahräder der Fa. Enmoto mit Geschwindigkeiten über der Bauartgeschwindigkeit:

Es gibt eine Reihe von Fällen, in denen mit Motorfahrrädern v.a. des genannten Importeurs weit überhöhte Geschwindigkeiten erzielt werden. Mit den Firmenvertretern wurden deshalb Gespräche geführt und die ersten Maßnahmen sind auch bereits gesetzt. Die in Frage kommenden Fahrzeuge werden zurückgerufen und in den ordnungsgemäßen Zustand rückgeführt. Besitzer, welche der Aufforderung nicht Folge leisten, sollen in weiterer Folge eine Vorladung zu einer § 56 Überprüfung erhalten. Zusätzlich sollen die Manipulationen der Geschwindigkeit vermehrt auf der Straße geprüft werden.

KDV 1967

§ 1a Genehmigung von Rammschutzeinrichtungen:

Zur Genehmigung solcher Bauteilen herrscht nach wie vor Uneinigkeit von Seiten der Sachverständigen. Bedenken gibt es vor allem deshalb, da durch den Anbau solcher Rammschutzeinrichtungen (sog. „Bullbars“) unter Umständen das Verhalten des Fahrzeuges im Frontbereich im Falle einer Kollision negativ beeinflusst wird, wodurch es zu höheren Verletzungsrisiken bei schwächeren Kollisionsteilnehmern kommt. Dies ist bei der Genehmigung zu berücksichtigen, weshalb zumindest die Bestimmungen der Richtlinie 74/483/EWG zu den Außenkanten einzuhalten sind.

Grundsätzlich stellt sich die Frage zur Notwendigkeit solcher Anbauten, weshalb auch ein generelles Verbot zu prüfen ist. In diesem Zusammenhang wird auch auf die geplante freiwillige Vereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Europäischen Automobilindustrie hingewiesen, die auch ein solches Verbot an Neufahrzeugen vorsieht. Der Nachrüstmarkt bleibt jedoch vorerst unberücksichtigt. Dänemark beabsichtigt ein generelles Verbot solcher „Bullbars“, wobei der entsprechende Vorschlag den Ländern

übermittelt wurde. Dieser könnte als Basis für zukünftige nationale Regelungen dienen. Für an der Front angebaute Teile wie z.B. Seilwinden ist zumindest eine Abdeckung vorzuschreiben, mit einer entsprechenden Übergangsfrist. Eine weitere Diskussion zu diesem Thema wird jedenfalls notwendig sein.

§ 11 Abs. 1 Anbringung von Fernlichtscheinwerfern:

Es stellt sich die Frage, ob es zulässig ist, an Kraftfahrzeugen mehr als vier Fernlichtscheinwerfer zu montieren, auch wenn z.B. durch eine Schaltung sichergestellt ist, dass immer nur vier davon gleichzeitig Licht abstrahlen, wie dies die Regelung ECE R48 vorsieht. Grundsätzlich muss davon ausgegangen werden, dass alle angebrachten Scheinwerfer auch gleichzeitig leuchten könnten, weshalb nochmals klargestellt wird, dass maximal auch nur vier Fernlichtscheinwerfer angebracht sein dürfen. Ein Abdecken eventuell vorhandener zusätzlicher Fernlichtscheinwerfer z.B. mittels Kunststoffkappen ist nicht zulässig. Die Summe der Kennzahlen darf 100 (ab 26.3.1997 Genehmigungsdatum 75) nicht überschreiten. Zusätzlich dürfen maximal zwei Nebelscheinwerfer angebracht sein (§ 20 Abs.2 KFG 1967).

§ 22 Abs 5: Probefahrt-Bremsenprüfung auf Bremsprüfständen mit Anhängern:

Mit der 47. Novelle zur KDV wurde festgelegt, dass von einer Probefahrt Abstand genommen werden kann, wenn alle erforderlichen Nachweise erbracht werden und keine Bedenken bestehen. Der Sachverständige hat dies jedoch in seinem Gutachten zu begründen.

Bei der Typengenehmigung dieser Fahrzeuge sind die EU-Richtlinie und eine Wirkungsprüfung nachzuweisen. Bei der Einzelgenehmigung ist nur der Nachweis, dass typenmäßige Teile verwendet werden zu wenig. Im Bedarfsfall ist auch eine Bremsenprüfung am Prüfstand durchzuführen. Die Entscheidung darüber liegt im Ermessen des Sachverständigen. Dies bedeutet auch, dass ein entsprechender Prüfstand in unmittelbarer Nähe zur Verfügung stehen muss. Weiters müssen die erforderlichen Voraussetzungen zur ordnungsgemäßen Benützung des Prüfstandes (z.B. geeignetes Zugfahrzeug, Ballastgewichte u. dgl.) verfügbar sein.

§ 22a Änderung der Räder/Reifen:

Eine Eintragung von anderen Rädern und/oder Reifen ist nicht notwendig, wenn nachgewiesen wird, dass diese für ein Fahrzeug gleicher Type bereits einmal als geeignet erklärt wurden (z.B. über einen Feststellungsbescheid). Dieser Nachweis ist mitzuführen, damit auch eventuell vorgeschriebene Auflagen für Kontrollen ersichtlich sind. Dies gilt jedoch nicht, wenn bereits vom Fahrzeugimporteur eine Eintragung ins Typendatenblatt vorgenommen wurde. Eine entsprechende Änderung in der KDV ist notwendig.

§ 22b Erstellung eines Kataloges für die Erweiterung:

Eine entsprechende Liste wird vom BMVIT erstellt und gemeinsam mit den Ländern abgestimmt.

PBSTV

Anlage 6: HC-Messung

Es wird nochmals klargestellt, dass der nach 8.2.1. festgelegte Grenzwert von 600 ppm für die HC-Emissionen auch auf Fahrzeuge der Klasse L anzuwenden ist. Eine entsprechende Prüfung ist jedenfalls durchzuführen, v.a. um Motorschäden frühzeitig zu erkennen. Liegt der gemessene Wert über 600ppm, ist dies grundsätzlich als schwerer Mangel zu werten.

Von Seiten der Hersteller wird jedoch immer wieder angemerkt, dass es auch Fahrzeugtypen gibt, die bereits bei der Genehmigung einen über 600ppm hinausgehenden Wert haben. Von Seiten des BMVIT wird man deshalb an die Fahrzeugimporteure herantreten, diese mitzuteilen, da nur in solchen Fällen von der 600ppm-Grenze Abstand genommen werden kann.

Anlage 6 Feuerwehrfahrzeuge-Kranprüfung:

Die Vorlage eines Prüfnachweises gemäß Prüfnummer 7.16 ist auch für solche Feuerwehrfahrzeuge erforderlich, da auch diese im gesamten Umfang verkehrs- und betriebssicher sein müssen. Unabhängig vom Verwendungszweck ist jedenfalls eine Prüfung entsprechend den in Anlage 6 ausgewiesenen Punkten durchzuführen.