

P r o t o k o l l z u r

Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder betreffend land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge

1.) Diese Besprechungen am 15. Mai 2003 und 3. Juli 2003 wurden auf Anregung der Länder bei der letzten Tagung der Kraftfahrreferenten im Herbst 2002 in Bad Ischl abgehalten. Ziel ist es, Unklarheiten zu den derzeit gültigen gesetzlichen Bestimmungen zum Thema Iof - Fahrzeuge zu beseitigen, zu einer einheitlichen Auslegung zu gelangen sowie eventuell notwendige Gesetzesänderungsvorschläge zu erarbeiten.

Da das Kraftfahrrecht nicht immer konform mit den derzeit gültigen EU-Bestimmungen geht, soll auch versucht werden eine Anpassung zu erreichen.

2.) Begriffsbestimmungen:

2.1.) Problemstellung: Die Abgrenzung „Anhänger“, „Anhängerarbeitsmaschine“ oder „gezogenes Gerät“ ist oftmals problematisch.

Ergebnis: Man spricht immer dann von „Anhänger“, wenn damit auf der Straße eine Ladung transportiert wird (z.B. Fahrzeuge mit aufgebautem Güllefass, Miststreuer oder Ladewagen) Eine „Anhängerarbeitsmaschine“ ist für Arbeitsvorgänge bestimmt, nicht zur Beförderung von Gütern (z.B. Heuballenpresse)

2.1.1.) „Gezogenes Gerät“: *Problemstellung:* Gilt dies als Anhänger bzw. Anhängerarbeitsmaschinen oder gelten für diese Fahrzeuge die Bestimmungen in § 52 Abs. 5 KDV 1967.

Ergebnis: Entsprechend den deutschen Bestimmungen soll es keinen Unterschied geben, ob das Gerät am Fahrzeug angebaut oder nachgezogen wird. Diese Interpretation sowie die entsprechenden deutschen Bestimmungen dazu sollten übernommen werden.

Eventuell mit entsprechender Verbindung zum Zugfahrzeug, wenn ein Moment auf das Gerät übertragen wird.

Landwirtschaftliche Geräte (z.B. auch Anbaugeräte) können auch auf Rädern nachgezogen, bzw. mit Rädern auf der Strasse entsprechend abgestützt gezogen werden. Die KDV soll entsprechend geändert werden. Eine Geschwindigkeit von 25 km/h darf nicht überschritten werden, sofern in der Genehmigung nichts anderes festgelegt wurde. Weiters wird festgelegt, dass nachgezogene Geräte mit einer Summe der Achslasten über 3,5 Tonnen auch mit einer Bremse ausgerüstet sein müssen, welche über die Betriebsbremse des Zugfahrzeuges betätigt wird (z.B. Druckluftbremse oder hydraulische Bremse). Lässt es sich nicht vermeiden, dass durch das gezogene Gerät vorgeschriebene Leuchten und Rückstrahler des Zugfahrzeuges verdeckt werden, so ist bei schlechter Sicht oder

Dunkelheit dafür Sorge zu tragen, dass eine entsprechend wirksame Ersatzbeleuchtung angebracht wird (iS. § 99 Abs. 2 KFG 1967). Es wird auch angeregt, ein „gezogenes Gerät“ in die Definitionen des KFG aufzunehmen sowie Beleuchtungseinrichtungen wie für Anhänger vorzuschreiben (KDV-Novelle).

2.1.2.) Problemstellung: § 54 Abs. 4 KDV 1967 legt fest, dass wenn von einem Mähdrescher das abgebaute **Schneidwerk** (Mähwerk) auf einer mit dem Fahrzeug genehmigten Fahrzeugkonstruktion nachgezogen wird, dies nicht gilt als das Ziehen eines nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängers, sodass auch Geschwindigkeiten bis 25 km/h gefahren werden dürfen. In der Praxis wurden solche gezogenen Geräte noch niemals mit dem Mähdrescher mitgenehmigt. Abgesehen davon wäre auch nicht erkennbar, ob dieses Gerät nun mitgenehmigt worden ist oder nicht.

Ergebnis: Eine Mitgenehmigung erscheint nicht sinnvoll zu sein, da dies mit erhöhtem Aufwand verbunden ist, wobei auch eine eindeutige Identifikation und Zuordnung zum Zugfahrzeug notwendig wäre. Dies kann jedoch auf der Straße infolge der fehlenden Verpflichtung zur Mitnahme der Fahrzeugpapiere nicht nachvollzogen werden. Es wird deshalb vorgeschlagen § 54 Abs. 4 KDV 1967 zu streichen. § 58 Abs 1 KDV 1967 soll folgendermaßen ergänzt werden: *„Transporte von abgebauten Schneidwerken durch Mähdrescher mit vom Fahrzeughersteller für den Transport dieses Schneidwerkes vorgesehenen gezogenen Geräten25km/h“*

2.2.) Problemstellung: Abgrenzung „lof-Zugmaschine“, „landwirtschaftliche Zugmaschine“ und „Zugmaschine“

Ergebnis: „lof-Zugmaschine“ nur dann, wenn das Fahrzeug mit der Verwendungsbestimmung 10 „zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt“ genehmigt und entsprechend zugelassen wird. Nur in diesem Fall können auch alle Ausnahmen für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge angewendet werden.

Generell als „land und forstwirtschaftliche Zugmaschine (Klasse lof)“, wenn das Fahrzeug eine EU-Betriebserlaubnis nach 74/150/EWG hat (Diese Betriebserlaubnis kann nur für Fahrzeuge bis 40 km/h erteilt werden).

Ansonsten grundsätzlich als „Zugmaschine“, wenn keine Ausnahmen in Anspruch genommen werden. Wenn Ausnahmen beansprucht werden, dann als „Zugmaschine/landwirtschaftliches Fahrzeug“ gem. § 2 Abs. 1 Z. 37b KFG 1967 mit den entsprechenden Auflagen.

Ein „Unimog“ ist demnach eine Zugmaschine (bei Ausnahmen „Zugmaschine/landwirtschaftliches Fahrzeug“).

2.3.) Genehmigung als lof-Fahrzeug

Problemstellung: Fahrzeuge werden oftmals mit der Auflage „darf nur im Rahmen eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes verwendet werden“ genehmigt, jedoch nachträglich auch bei Kommunen, Straßenverwaltung etc. eingesetzt. Diese Auflage muss dann nachträglich gestrichen werden.

Ergebnis: Diese Auflage soll nur vorgeschrieben werden, wenn das Fahrzeug bei der Genehmigung eine der Ausnahmebestimmungen des Kraftfahrrechtes für lof-Fahrzeuge in Anspruch nehmen muss (siehe dazu auch Pkt. 2.2.).

2.4.) Problemstellung: Definition des landwirtschaftlichen Anhängers > 25 km/h

Diese haben eine Reihe von Erleichterungen (z.B. bei Begutachtungsfristen, bei Beleuchtung, Bremsen etc.), weshalb eindeutig hervorgehen muss, dass diese nur im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes verwendet werden dürfen.

Ergebnis: Bei der Genehmigung ist für solche Fahrzeuge festzulegen: „Art des Fahrzeuges/Klasse: landwirtschaftlicher Anhänger/O*“ (* O1, O2, O3 oder O4 in Abhängigkeit vom höchstzulässigen Gesamtgewicht). Eine zusätzliche Auflage ist nicht notwendig. Die entsprechende Verwendungsbestimmung Nr. 10 muss von der Zulassungsstelle in die Zulassungsbescheinigung mit aufgenommen werden.

Eine Genehmigung als landwirtschaftlicher Anhänger soll jedoch nur dann erfolgen, wenn die entsprechenden Erleichterungen und Ausnahmen in Anspruch genommen werden. Erfüllt das Fahrzeug alle erforderlichen Anforderungen des Kraftfahrrechtes, ist das Fahrzeug als „ Art des Fahrzeuges/Klasse: O*“ zu genehmigen.

3.) Unimog mit Bauartgeschwindigkeit bis 80 km/h:

Problemstellung: Hierbei handelt es sich um eine reine Zugmaschine (siehe dazu auch Pkt. 2.2.) Durch erhöhte Fahrzeugbreite von 3m infolge Breitreifen wird jedoch oftmals eine Ausnahmegenehmigung notwendig.

Ergebnis: Das Fahrzeug kann nur als „lof-Zugmaschine“ ausnahmegenehmigt werden wobei diese nur dann zu erteilen ist, wenn das Fahrzeug zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt ist (siehe dazu auch Pkt.2.2.). Die Verwendungsbestimmung 10 ist vorzuschreiben. Eine Geschwindigkeit von 25 km/h darf jedoch nicht überschritten werden. Gemäß § 52 Abs. 5a KDV 1967 ist hinten am Fahrzeug die Aufschrift „25 km/h“ anzubringen.

4.) Ladefläche gem. § 52 Abs. 4 KDV 1967:

Problemstellung: Gelten sogenannte Kippladen als Ladefläche i.S. § 52 Abs. 4 KDV 1967?

Entsprechend dürfte dann die Breite des Fahrzeuges damit nicht überschritten werden. Diese könnten eventuell auch als Anbaugerät gesehen werden, wodurch eine maximale Breite von 3m möglich wäre, was der Realität mehr entspricht.

Es stellt sich auch die Frage, ob die in § 52 Abs. 4 KDV 1967 genannten Bestimmungen zur Ladefläche nicht gestrichen werden sollten, da gem. § 52 Abs. 10 Ladepritsche den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 74/152/EWG, ABI. Nr. L84 vom 28. März 1974 entsprechen müssen.

Ergebnis: Im § 52 Abs. 4 KDV 1967 werden die Bestimmungen zu den Ladeflächen gestrichen, weil gem. § 52 Abs. 10 KDV 1967 die zitierte Richtlinie zur Anwendung kommt. Kippladen sind keine „Ladeflächen“ i.S. von Abs.4 sondern Anbaugeräte, wodurch die Bestimmungen in Abs. 5 gültig sind.

5.) Erhöhung der Breite von landwirtschaftlichen Zugmaschinen über 2,55m:

Problemstellung: § 52 Abs. 5a KDV 1967 legt fest, dass solche Zugmaschinen nur in einem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb und nur innerhalb des eigenen und angrenzenden Verwaltungsbezirkes betrieben werden dürfen, wobei eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf.

Ergebnis: Für Fahrzeuge bis 25 km/h ist entsprechend § 52 Abs. 5a KDV 1967 vorzugehen, für Fahrzeuge über 25 km/h mit einer Breite über 2,55m ist jedoch eine Genehmigung nach § 34 KFG bei entsprechenden Auflagen möglich.

6.) § 52 Abs. 5 KDV 1967-Transportbreite:

6.1.) *Problemstellung:* § 52 Abs. 5 KDV 1967 legt fest, dass mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen Geräte, zusätzliche Aufbauten etc nur verbunden sein dürfen, wenn diese Gegenstände zusammen mit dem Fahrzeug eine Breite von 3 m und eine Länge von 12 m nicht überschreiten, wobei bei Anbaugeräten mit einer Arbeitsbreite von ca. 3 m die Transportbreite auch bis zu 3,30 m betragen darf.

Hier stellt sich nun die Frage, ob mit Geräten, welche die größte Breite nicht überschreiten, auch nur 25km/h gefahren werden darf.

Ergebnis: Dies ist nur dann der Fall, wenn das Gerät die Breite des Zugfahrzeuges überschreitet. Wenn die größte Breite der Zugmaschine seitlich um mehr als 20 cm überschritten wird, oder das Gerät breiter als 2,55m ist, dann darf eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden. § 52 Abs. 5 KDV 1967 soll entsprechend ergänzt werden.

Die maximale Transportbreite von 3m bzw. 3,30m gilt nicht nur für das Anbaugerät allein, sondern es ist immer die Kombination mit dem Zugfahrzeug zu sehen, d.h. diese gilt somit

für das gesamte Fahrzeug, entsprechend dem Text in der KDV 1967 „....wenn diese Gegenstände zusammen mit dem Fahrzeug...“

6.2.) Eine ähnliche Problematik ergibt sich bei der **Länge**. Stets ist jedoch der Lenker für Fahrzeug und Ladung verantwortlich. Geschwindigkeitseinschränkungen sollten deshalb nur dann gemacht werden, wenn es durch solche Geräte etc. auch zu Sichtbehinderungen für den Lenker kommt.

Ergebnis: Für die Länge sollte es keine weiteren Einschränkungen geben. Diese soll aus § 52 Abs 5 KDV 1967 herausgenommen werden.

7.) § 52 Abs. 5a KDV 1967- Anwendung auf selbstfahrende Arbeitsmaschinen:

Problemstellung: Es stellt sich die Frage ob die Bestimmung in § 52 Abs. 5a KDV 1967 zur größten Breite auch Anwendung findet auf selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Anhängerarbeitsmaschinen und nicht zugelassene Anhängerarbeitsmaschinen.

Ergebnis: Dies ist grundsätzlich möglich, sofern eine Genehmigung als land- und forstwirtschaftliches Fahrzeug mit der Verwendungsbestimmung Nr. 10 erteilt wird. In diesem Fall muss auch eine Aufschrift gem. § 52 Abs. 5a lit. d KDV 1967 („25km/h“) angebracht sein, wenn die Bauartgeschwindigkeit 25 km/h überschreitet.

8.) Güllefassaufbauten- Überschreitung der Breiten:

Problemstellung: Es gibt Fahrzeuge, welche zur Ausbringung seitlich am Aufbau entsprechende Schläuche und Haltevorrichtungen aufweisen, wodurch die Breite von 2,55m überschritten wird. Hier sollte eine Ausnahme, wie bei den Breitreifen (siehe ZL. 191.121/4-II/ST4/03 Pkt. 1.2.12.3) möglich sein.

Ergebnis: Eine Erhöhung der Breite wird abgelehnt. Schläuche etc. zählen somit zum Aufbau. Begründet wird dies mit der zusätzlichen Gefährdung auf öffentlichen Straßen durch die seitlichen Anbauten. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass die Schläuche nicht seitlich über die 2,55m hinausragen. Ansonsten ist eine Routengenehmigung zu beantragen.

9.) § 52 Abs. 5 lit a. KDV 1967 - Arbeitsbreite von ca. 3m:

Problemstellung: Es gibt Anbaugeräte mit Arbeitsbreiten bis 8m, welche entsprechend zusammenklappbar ausgeführt sind. Auch für diese sollen die genannten Bestimmungen Anwendung finden.

Ergebnis: § 52 Abs. 5 lit a. wird entsprechend geändert „.....wobei bei Anbaugeräten mit einer Arbeitsbreite ab 3 m die Transportbreite auch bis zu 3,30 m betragen darf.....“

10.) § 62 Abs. 4 KDV 1967-Ziehen von zwei nicht zugelassenen Anhängern bis 25 km/h:

Problemstellung: § 62 Abs. 4 KDV 1967 legt fest, dass nicht zugelassene Anhänger mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 18.000 kg bis 25 km/h im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes unter gewissen Bedingungen gezogen werden dürfen. Es stellt sich die Frage der Interpretation bei zwei gezogenen Anhängern.

Ergebnis: Das Gesamtgewicht von 18.000kg gilt für jedes einzelne Fahrzeug, sodass in diesem Fall in Anwendung von § 62 Abs. 4 KDV 1967 maximal 2 x 18.000 kg gezogen werden dürfen.

11.) Mitführen von Anhängern hinter Anbaugeräten:

Problemstellung: Im Gesetz gibt es keine eindeutige Bestimmungen dazu. Der Gerätehersteller müsste jedoch festlegen, welche Anhänge- bzw. Stützlasten am Gerät zulässig sind. Außerdem müsste eine geeignete Zugvorrichtung am Anbaugerät angebracht sein. Eine Beurteilung der Auswirkung und der Belastungen auch auf das Zugfahrzeug sind ebenfalls nur schwer möglich. In der Praxis wird das Mitführen eines Anhängers hinter einem Anbaugerät jedoch bereits vielfach praktiziert.

Ergebnis: Trotz einiger Bedenken ist man der Auffassung, dass solch ein Transport auch rechtlich möglich sein soll. Dies jedoch nur bis zu einem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Anhängers von 1500 kg und bei entsprechend geeigneten Zugvorrichtungen am Anbaugerät. Zusätzlich wird unbeschadet der Bestimmungen über das Ziehen von Anhängern vorgeschlagen, dass Anhänger hinter Anbaugeräten nur gezogen werden dürfen, wenn:

- Der Schwerpunkt des Anbaugerätes darf nicht weiter als 600mm von den Enden der unteren Lenker oder von der Ackerschiene entfernt sein.
- Das Mitführen von Anhängern hinter einer mit einer hinten angebrachten Behelfsladefläche (z.B. Kippladen) versehenen Zugmaschine ist nicht zulässig.
- Das Leergewicht eines Heckanbaugerätes mit Anhängerkupplung darf max. 400 kg betragen.
- Am Anbaugerät muss ein Typschild des Anbaugerätehersteller mit folgenden Aufschriften angebracht sein:
 - „zul. Geschwindigkeit:.....km/h
 - zul. Anhängelast:.....kg
 - zul. Stützlast:.....kg“
- Der Anhänger muss eine Auflaufbremse, oder eine Bremse haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges betätigt wird.

- In der Transportstellung muss die Anhängerkupplung in der Mittellinie der Fahrzeugspur so hoch über der Fahrbahn angeordnet sein, dass die Zugöse des Anhängers etwa parallel zur Fahrbahn liegt.
- Die Höhen- und Seitenbeweglichkeit der Anhängerkupplung des Anbaugerätes darf in Transportstellung nicht mehr als 10 mm in jeder Richtung betragen.
- Die zulässige Geschwindigkeit liegt bei maximal 25 km/h.

Ziehen eines „**Starrdeichselanhängers**“:

Das Ziehen eines Starrdeichselanhänger ist nur zulässig, wenn das Gesamtgewicht des Anhängers, das Gesamtgewicht des ziehenden Fahrzeuges nicht übersteigt, höchstens jedoch 5000 kg, und die Stützlast des Anhängers vom Anbaugerät mit einem oder mehreren Stützrädern so auf die Fahrbahn übertragen wird, dass sich das Zugfahrzeug leicht lenken und sicher bremsen lässt.

Ziehen eines **Gelenkdeichselanhängers**:

Ein Gelenkdeichselanhänger darf gezogen werden, wenn das tatsächliche Gesamtgewicht des Anhängers nicht mehr als das 1,25-fache des zul. Gesamtgewichtes des Zugfahrzeuges, jedoch höchstens 5000 kg beträgt.

12.) § 52 Abs. 5 KDV 1967 - Gerätetransport mit Zugmaschinen-gewerbliche Verwendung:

Problemstellung: § 52 Abs. 5 KDV 1967 legt fest, dass mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen Beförderungen mit einer Reihe von Ausnahmen durchgeführt werden dürfen. Es stellt sich nun die Frage, inwieweit es z.B. durch Zusammenschlüsse von Betrieben zu Konkurrenz mit gewerblichen Güterbeförderern kommt.

Ergebnis: Ein konkurrierender Betrieb zu gewerbetreibenden Güterbeförderern muss vermieden werden. Die Bestimmung in der KDV muss dahingehend geändert werden, dass § 52 Abs. 5 nicht gilt bei gewerblicher Tätigkeit mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Geräten.

Ein Gerätetransport gem. § 52 Abs. 5 KDV 1967 beschränkt sich nur auf Fahrten mit lof-Zugmaschinen. Eine entsprechende Beförderung mit Fahrzeugen der Klasse N ist nicht möglich. Ebenso wenig kann ein Lastkraftwagen als Zugmaschine genehmigt werden.

Ergänzend wird vorgeschlagen, den Passus „auf Fahrten innerhalb des Verwaltungsbezirkes, in dem der eigene land- und forstwirtschaftliche Betrieb liegt, sowie auf Fahrten innerhalb der an diesen Verwaltungsbezirk angrenzenden Verwaltungsbezirk“ im 1. Absatz von § 52 Abs. 5 mit der nächsten KDV-Novelle zu streichen.

13.) „Starrdeichselanhänger“ mit erhöhter Stützlast:

Problemstellung: Es gibt Anhänger mit starrer Deichsel und zentralen bzw. nach hinten versetzten Achsen, welche dadurch eine erhöhte Stützlast aufweisen. Diese können jedoch nicht als Zentralachsanhänger genehmigt werden, da solche gem. § 2 Abs. 1 Ziff. 26b KFG 1967 eine Stützlast von maximal 1000 kg aufweisen. Aus diesem Grund wurden „Starrdeichselanhänger“ unterschiedlich gehandhabt und meist als Anhängewagen oder Sattelanhänger gem. § 34 KFG 1967 ausnahmegenehmigt.

Ergebnis: Bei reinen Zentralachsanhängern ist gem. Zl. 191.121/4-II/ST4/03 Pkt. 1.2.12.2. vorzugehen. Zusätzlich sollen sog. „Starrdeichselanhänger“ mit erhöhter Stützlast im KFG definiert werden. Diese Stützlast wird nicht begrenzt. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass damit die höchstzulässigen Achslasten nicht überschritten werden und die zusätzliche Last vom Zugfahrzeug aufgenommen und auch gebremst wird.

Bis dahin sind solche Anhänger nach § 34 KFG 1967 als „Anhänger */landwirtschaftliches Fahrzeug“ (*...O3, O4) zu genehmigen, jedoch ohne Vorschreibung einer Route. Bei Berechnung der höchstzulässigen Anhängelasten ist entsprechend § 2 Abs. 1 Ziff. 33b KFG 1967 sinngemäß zum Sattelanhänger vorzugehen.

13.1.) Berechnung der Bremsverzögerung bei Anhängern mit großer Stützlast („Starrdeichselanhänger“):

Ergebnis: Bei Starrdeichselanhängern ist die Berechnung der Bremsverzögerung entsprechend den Sattelanhängern durchzuführen.

Bei der Berechnung der Verzögerung der Betriebsbremse ist auf die höchstzulässige Achslast Bezug zu nehmen, bei Berechnung der Verzögerung der Feststellbremse auf das höchstzulässige Gesamtgewicht.

14.) Bremsanlage gem. § 6 Abs. 11 KFG 1967- Sibrazugbremse:

Problemstellung: § 6 Abs. 11 KFG 1967 legt fest, dass landwirtschaftliche Anhänger bis 25 km/h auch bei einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg als einzige Bremsanlage eine Auflaufbremsanlage oder eine Bremsanlage haben dürfen, die unabhängig von der Betriebsbremsanlage zu betätigen ist. Damit sind auch sog. Sibrazugbremsen möglich, welche jedoch von Seiten der Betriebssicherheit abzulehnen sind. Auch in Deutschland sind Sibrazugbremsen bereits verboten. Eine Streichung dieses Passus im KFG wird eher abgelehnt, da damit auch hydraulische Bremsen, betätigt über Hydrauliksteuergerät nicht mehr zulässig wären.

Ergebnis: Zumindest für landwirtschaftliche Fahrzeuge bis 10 km/h soll eine sog. Sibrazugbremse zulässig bleiben, nicht jedoch für Fahrzeuge > 10 km/h.

Dementsprechend soll § 6 Abs. 11 KFG 1967 letzter Satz wie folgt ergänzt werden: „...und deren Betätigungskraft nicht ausschließlich durch Muskelkraft aufgebracht wird“.

15.) Auflagenvorschlag bei hydraulischer Bremse und wahlweiser Betätigung über Betriebsbremse oder Hydrauliksteuergerät:

Problemstellung: In diesem Fall soll eine Verwechslung der Anschlüsse ausgeschlossen werden, weshalb entsprechende Auflagen für die Genehmigung vorgeschlagen werden.

Ergebnis: Da in der Praxis die Anschlüsse zumeist farblich oder mit Ziffern gekennzeichnet sind, sollte damit einer Verwechslung eigentlich vorgebeugt sein, weshalb von solchen zusätzlichen Auflagen bei der Genehmigung Abstand genommen wird.

16.) ALB-Regler - für welche Anhänger:

Problemstellung: Welcher Anhänger (Einachs-, Tandem- oder Tridemanhänger) benötigt eine ALB-Regelung?

Ergebnis: Anlage 1f (Anhang 10) zur KDV 1967 gilt nicht für Anhänger ohne Druckluftbremsanlage und nicht für ein- und zweiachsige Anhänger mit Achsabstand bis 2m. Somit brauchen diese keine ALB.

Dreiaxsanhänger mit Druckluftbremsanlage brauchen eine ALB-Regelung.

17.) Genehmigung von landwirtschaftlichen Anhängern:

17.1.) Bremsanlagen:

Ergebnis: Für Anhänger mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h müssen diese den Bestimmungen der Richtlinie 71/320/EWG bzw. der ECE-Regelung 13.09 entsprechen.

Bei Fahrzeugen bis 25 km/h ist auch eine Einleitungs-Druckluft-Anhängerbremseanlage möglich.

17.1.1.) § 6 Abs. 7a KFG 1967 - Ausrüstung mit ABV:

Problemstellung: Es stellt sich die Frage, ab welcher Geschwindigkeit lof-Anhänger mit einer ABV ausgerüstet sein müssen.

Diskussion: Es wird darauf hingewiesen, dass für die Erteilung einer Typengenehmigung Anhänger ab 40 km/h Bauartgeschwindigkeit mit einer ABV ausgerüstet sein müssen.

Entsprechend der Richtlinie 71/320/EWG müssen alle Anhänger der Klassen O3 und O4 mit mehr als 25 km/h, die mit einem Fahrzeug der Klasse M2, M3, N2 oder N3 gezogen werden, eine ABV aufweisen. Ein lof-Anhänger fällt jedoch nicht unter die Richtlinie 71/320/EWG.

Derzeit wird auch die Bremsenrichtlinie für Iof-Zugmaschinen (76/432/EWG) überarbeitet. Demnach müssen in Zukunft auch Iof-Zugmaschinen > 40 km/h mit einer ABV ausgerüstet werden.

Ergebnis: Für Iof-Anhänger mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h: nicht erforderlich
 > 25 km/h bis 40 km/h: Ausnahmegenehmigung möglich (wenn das Fahrzeug ausschließlich nach Pkt 2.3. genehmigt wird)
 > 40 km/h: Anhänger müssen mit ABV ausgerüstet sein.

17.1.2.) Ausrüstung mit ALB:

Ergebnis: Bei Fahrzeugen > 25 km/h mit gefederten Achsen erforderlich

17.1.3.) Ausrüstung mit automatischem Gestängesteller:

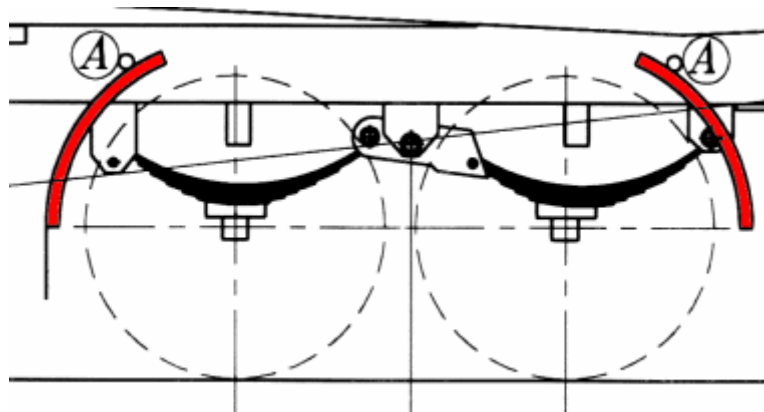
Ergebnis: Für Iof-Anhänger mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h: nicht erforderlich
 > 25 km/h bis 40 km/h: Ausnahmegenehmigung möglich (wenn das Fahrzeug ausschließlich nach Pkt 2.3. genehmigt wird)
 > 40 km/h: Anhänger müssen mit ABV ausgerüstet sein.

17.2.) Radabdeckungen:

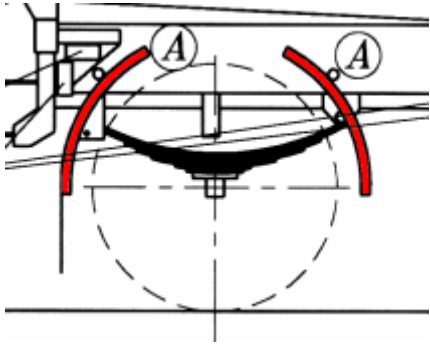
Ergebnis: Für Iof-Anhänger mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h: nicht erforderlich

17.2.1.) > 25 km/h bis 40 km/h: Radabdeckungen sind erforderlich. Diese müssen grundsätzlich den Bestimmungen der EG-Richtlinie 91/226/EWG entsprechen. Aufgrund des besonderen Verwendungszwecks der landwirtschaftlichen Anhänger werden jedoch folgende Erleichterungen für landwirtschaftliche Anhänger bis 40 km/h festgelegt:
 - **17.2.1.1.)** an der Hinterachse: Die Radabdeckung an der/den Hinterachse/n wird als ausreichend angesehen, wenn vor und nach den Hinterrädern eine teilweise Radabdeckung angebracht ist. Die Abstände zumindest der Richtlinie 78/549/EWG sind einzuhalten.

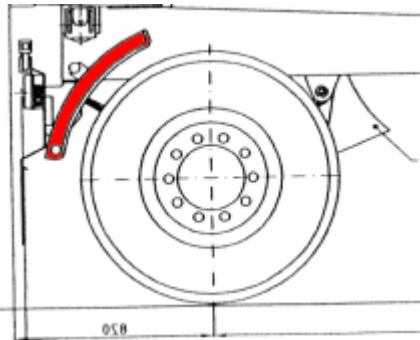
z.B. - bei Zentralachsanhängern („Starrdeichselanhängern“)



- bei Anhängewagen mit Drehschemellenkung:

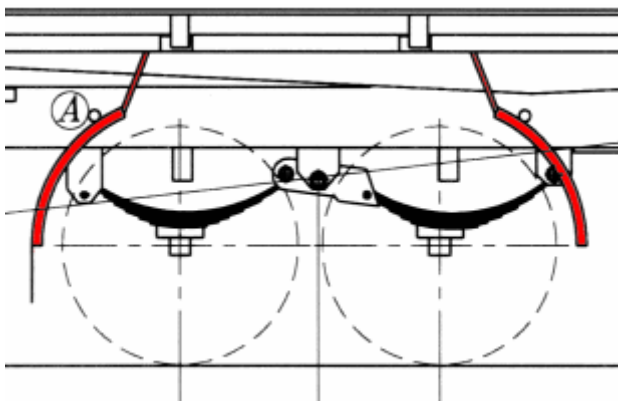


- **17.2.1.2.)** an der **Vorderachse**: Die Radabdeckung an den Vorderrädern eines Deichselanhängers (mit Drehschemellenkung) wird dann als ausreichend angesehen, wenn an der Hinterseite des Vorderrades eine teilweise Radabdeckung angebracht wird. Zumindest die Abstände der Richtlinie 78/549/EWG sind einzuhalten.

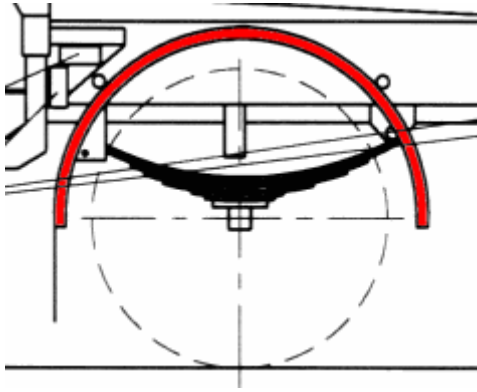


17.2.2.) > 40 km/h: Radabdeckungen sind erforderlich. Diese müssen grundsätzlich den Bestimmungen der EG-Richtlinie 91/226/EWG entsprechen. Bei Anhängern bei denen Radabdeckungen in dieser Ausführung nicht mit dem Verwendungszweck vereinbar sind (z.B. Kipper), kann von den Vorschriften der Richtlinie 91/226/EWG abgewichen werden soweit dies erforderlich ist. Es ist jedoch jedenfalls eine Radabdeckung erforderlich, die von den Abständen zum Rad der Richtlinie 78/549/EWG entspricht.

z.B. - bei Zentralachsanhängern („Starrdeichselanhänger“)



- bei Anhängewagen mit Drehschemellenkung an der Hinter- und Vorderachse



17.3.) Seitlicher Unterfahrschutz:

Ergebnis: Für Iof-Anhänger mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h: nicht erforderlich
bis 40 km/h:

- bei Dreiseitenkipper: Seitlicher Unterfahrschutz nicht erforderlich
- bei Ein- oder Zweiseitenkipper: Seitlicher Unterfahrschutz erforderlich auf jener Seite, auf die nicht gekippt werden kann.

17.4.) Spritzschutzvorrichtungen:

Ergebnis: Für Iof-Anhänger mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h: nicht erforderlich
> 25 km/h: Ausnahmegenehmigung möglich (wenn das Fahrzeug ausschließlich nach Pkt. 2.3. genehmigt wird)

18.) Genehmigung von ungefederten Anhängern- maximale Geschwindigkeit:

Problemstellung: Genehmigung von Anhängern mit ungefederten Achsen grundsätzlich nur bis 25 km/h möglich. Gefahr des Kippens des Fahrzeuges. In der Praxis wird entsprechend der Geschwindigkeit der Zugmaschine gefahren. Oftmals auch keine ALB möglich.

Ergebnis: Ungefederte Anhänger können bis 40 km/h genehmigt werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Fahrzeug hat Pendelachse oder Niederdruckreifen
- Bis 2m Achsabstand ist zumindest manueller Bremskraftregler erforderlich.

19.) § 16 Abs. 1 KFG 1967 - Rückfahrscheinwerfer und Nebelschlussleuchten für Iof-Anhänger:

Problemstellung: Es stellt sich die Frage, ob Iof-Anhänger mit Rückfahrscheinwerfer und Nebelschlussleuchte ausgestattet sein müssen.

Ergebnis: Entsprechend § 16 Abs. 1 KFG 1967 gelten für Anhänger die Bestimmungen für die hinteren Leuchten und Rückstrahler des § 14 KFG 1967. In § 14 Abs. 2 und Abs. 4a KFG 1967 wird festgelegt, dass Kraftwagen der Klassen M und N mit Rückfahrscheinwerfer und Nebelschlussleuchte ausgerüstet sein müssen

Somit brauchen auch Anhänger zumindest Nebelschlussleuchten, jedoch keine Rückfahrscheinwerfer, da diese gem. der Definition keine Leuchten sind. Auch die ECE-Regelung Nr. 48 über den Anbau von Beleuchtungseinrichtungen, welche national verpflichtend ist, schreibt Rückfahrscheinwerfer nur für Fahrzeuge der Klasse M und N verpflichtend vor, an Fahrzeugen der Klasse O können diese freiwillig angebracht sein. Nebelschlussleuchten sind jedoch für alle Fahrzeugklassen M, N und O verpflichtend.

Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass auch Iof-Anhänger keinen Rückfahrscheinwerfer brauchen, eine Nebelschlussleuchte ist jedoch zwingend anzubringen. Begründet wird dies auch damit, dass solche Fahrzeuge langsam unterwegs sind und vor allem bei schlechter Sicht erst zu spät erkannt werden. Bezüglich einer besseren Sichtbarkeit für nachkommende Fahrzeuge bietet deshalb eine zusätzlich angebrachte Nebelschlussleuchte sicherlich Vorteile.

20.) § 99 Abs. 6 KFG 1967 - Gelbrote Warnleuchten für Iof- Kraftfahrzeuge:

Problemstellung: Derzeit ist im KFG nicht vorgesehen, dass auch Iof-Kraftfahrzeuge gelbrote Warnleuchten verwenden dürfen. In vielen Fällen, v.a. bei größeren Transportbreiten wäre dies jedoch durchaus sinnvoll, sodass dies in manchen Fällen auch per Bescheid vorgeschrieben wird.

Ergebnis: Sollte trotzdem nicht generell freigegeben werden, nur in bestimmten Fällen. Die Möglichkeit muss geschaffen werden, dass zumindest für Transportbreiten > 3m diese verwendet werden dürfen. § 99 Abs. 6 KFG 1967 soll entsprechend ergänzt werden.

21.) § 49 Abs 6 KFG 1967 - Reflektierende Warntafel vorne:

Problemstellung: § 49 Abs.6 legt fest, dass Zugmaschinen, Motorkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit nur einer Kennzeichentafel vorne durch weißes rückstrahlendes Material annähernd von der Größe einer Kennzeichentafel kenntlich zu machen sind.

Erlass Zl. 179.478/2-I/7/93 vom 8.3.1993 lässt alternativ dazu auch zwei weiße Rückstrahler, wie sie an Anhängern angebracht sind, zu.

Ergebnis: Weiße Rückstrahler, welche an Anhängern angebracht werden, müssen der ECE-Regelung Nr. 3 entsprechen. Da diese von der Rückstrahlwirkung zumindest gleichwertig sind, können auch alternativ zum weißen, rückstrahlenden Material zwei solcher Rückstrahler gem. ECE-Regelung Nr. 3 angebracht werden.

22.) Anbringung einer „Langgutfuhrtafel“:

Problemstellung: Oftmals werden Geräte etc. entsprechend hoch transportiert, dass ein Anbringen der sog. „Langgutfuhrtafel“ nach § 59 Abs. 1 KDV 1967 entsprechend den Bestimmungen, d.h. z.B. maximal 90 cm über der Fahrbahn, schwer möglich ist.

Im Zuge der Diskussion stellte sich jedoch vielmehr die Frage, ob nicht der Transport solcher Geräte genauer geregelt werden sollte, da in der Praxis diese oftmals hochgehoben transportiert werden, was unter Umständen schwerwiegendere Folgen bei Auffahrunfällen nach sich zieht.

Ergebnis: Die Möglichkeit der Anbringung solcher Tafeln auch über 90cm oberhalb der Fahrbahn wird abgelehnt, da eine entsprechende Sichtbarkeit, besonders bei Dunkelheit und schlechter Sicht nicht mehr gegeben ist. Eine Anbringung gem. § 59 Abs. 1 KDV 1967 kann auch durch entsprechende Halterungen, Gurten etc. erfolgen.

23.) Gelbrote 25 km/h-Tafel gem. § 52 Abs. 5a lit. d KDV 1967:

Problemstellung: Landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h dürfen die größte Breite gem § 4 Abs. 6 Ziff. 2 KFG 1967 überschreiten, wenn hinten am Fahrzeug die Aufschrift 25 km/h auf einer gelbroten, ovalen Tafel angebracht ist. Die Sinnhaftigkeit dieser Bestimmung ist nicht mehr nachvollziehbar, außerdem wird dies in der Praxis auch gar nicht mehr gehandhabt.

Ergebnis: § 52 Abs. 5a lit d KDV 1967 soll gestrichen werden.

24.) Erlässe 179.311/3-I/7/89 und 83.694/1-IV/6-78 - Toleranz bei der Bauartgeschwindigkeit für die Genehmigung und wiederkehrenden Begutachtung:

Problemstellung: Die Sinnhaftigkeit der in den genannten Erlässen beschriebenen Toleranzen der Bauartgeschwindigkeit bei Zugmaschinen (+ 10% Regelung) wird in Frage gestellt. Auch wird diese unterschiedlich interpretiert.

Ergebnis: Die in den ggst. Erlässen beschriebene Vorgangsweise (d.h. die + 10 % Regelung) ist für Genehmigungen und Zulassungen nach dem 31.12.2003 nicht mehr anzuwenden.

Es gilt daher: Ab 1.1.2004 ist für die Fahrzeuggenehmigung die zulässige Toleranz von +10% bei gemessener Bauartgeschwindigkeit nicht mehr anzuwenden. Weiters entfällt bei Fahrzeugen mit erstmaliger Zulassung ab 1.1.2004 die zulässige Toleranz von +10% für die wiederkehrende Begutachtung und es ist bei einem eingetragenen Wert der Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h (gerechnet oder gemessen) § 57a KFG (wiederkehrende Begutachtung) anzuwenden.

25.) Begutachtung von landwirtschaftlichen Anhängern bis 40 km/h:

Von Seiten der Landwirtschaftskammer wird vorgeschlagen, landwirtschaftliche Anhänger bis 40 km/h Bauartgeschwindigkeit von der wiederkehrenden Begutachtung auszunehmen.

Dies wird jedoch einheitlich abgelehnt.

