

Spritzschutzsysteme nach § 4 Abs. 2;

Anwendung, ZI. 190.500/8-II/A/5/99

1.) Mit der 46. Novelle zur KDV 1967 wurde die Richtlinie 91/226/EWG umgesetzt. "Fahrzeuge der Klassen N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen und der Klassen N3, O3 und O4 müssen entweder so gebaut sein, daß sie den Anforderungen des Anhangs III der Richtlinie 91/226/EWG entsprechen oder mit Spritzschutzsystemen ausgerüstet sein, die die Anforderungen der Anhänge zur Richtlinie 91/226/EWG erfüllen."

An Fahrzeugen ohne Aufbau, Geländefahrzeugen, Fahrzeugen, die nur aus Fahrgestell und Führerhaus bestehen sowie an solchen, bei denen das Vorhandensein solcher Einrichtungen mit ihrem Verwendungszweck unvereinbar ist, müssen keine Spritzschutzvorrichtungen angebracht sein.

§ 4 Abs 2 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung (8. September 1999) bereits genehmigt worden sind.

2.) Da in der Praxis eine Fertigstellung von Nutzfahrzeugen längere Zeit in Anspruch nimmt, und eine Beauftragung an den Hersteller oftmals schon vor dem 8. September 1999 erfolgte, ist es notwendig, folgendes vorzusehen:

2.1.) Bis zum 31.12.1999 wird generell davon ausgegangen, daß diese Fahrzeuge bereits vor dem 8. September 1999 in Auftrag gegeben wurden bzw. sich noch in der Herstellung befinden. Solche Fahrzeuge müssen nicht mit Spritzschutzsystemen ausgestattet werden.

2.2.) Nach dem 31.12.1999 können Genehmigungen für Fahrzeuge ohne Spritzschutzsysteme nur noch in besonderen Fällen erteilt werden. Voraussetzung dafür ist, daß dem BMWV bis zu diesem Datum eine Liste der in Frage kommenden Fahrzeuge mit den betreffenden Fahrgestellnummern übermittelt wird.

Seitens des BMWV wird diese Liste noch vor dem 31.12.1999 an die Landeshauptmänner ergehen. Danach können nur noch solche Fahrzeuge ohne Spritzschutzsysteme genehmigt werden, wenn deren Fahrgestellnummern auch den Behörden mitgeteilt wurden.

A) Spritzschutzsysteme nach § 4a Abs.2

KDV 1967- (Ergänzung zu ZI. 190.500/8-II/A/5/99)

B) Radabdeckungen

C) Erstzulassungen im EWR-Raum,

ZI.190.500/3-II/B/5/00

A. Spritzschutzsysteme nach § 4a Abs.2 KDV 1967

A.1.) In Punkt 1.) des Erlasses 190.500/8-II/A/5/99 vom 12.11.1999 wird festgelegt, dass " an Fahrzeugen ohne Aufbau, Geländefahrzeugen, Fahrzeugen, die nur aus Fahrgestell und Führerhaus bestehen sowie an solchen, bei denen das Vorhandensein solcher Einrichtungen mit ihrem Verwendungszweck unvereinbar ist, keine Spritzschutzvorrichtungen angebracht sein müssen".

A.2.) Dieser Passus führte mehrfach zu Missinterpretationen, besonders der Begriff " mit Verwendungszweck unvereinbar" wurde unterschiedlich ausgelegt. Da es sich hier um eine Formulierung entsprechend der EU-Richtlinie 91/226/EWG über Spritzschutzsysteme handelt, wurden die anderen Mitgliedsstaaten sowie die Europäische Kommission um Klarstellung ersucht. Korrekte Interpretationen konnten jedoch nicht gefunden werden, sodass nun nach Rücksprache mit einigen

Ländervertretern (siehe dazu auch Protokollerlass zur Tagung der Kraffahrreferenten -GZ. 170.303/18-II/B/7/99, Seite 20) Folgendes festgelegt wird:

A.2.1.) Im Sinn dieses Erlasses gilt ein Fahrzeug als "geländegängig", wenn es den Bestimmungen der RL 70/156/EWG Anh. II, Punkt 4.2. bzw. 4.3. entspricht:

"4.2. Fahrzeuge der Klasse N1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 Tonnen sowie Fahrzeuge der Klassen N2 und M2 und der Klasse M3 mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 12 Tonnen gelten als Geländefahrzeuge, wenn alle Räder gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann oder wenn die drei folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- Mindestens eine Vorderachse und mindestens eine Hinterachse sind so ausgelegt, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann,
- es muss mindestens eine Differentialsperre oder mindestens eine Einrichtung vorhanden sein, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet,
- als Einzelfahrzeug müssen sie eine Steigung von 25 % überwinden können, nachgewiesen durch Rechnung.

4.3. Fahrzeuge der Klasse M3 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse N3 gelten als Geländefahrzeuge, wenn alle Räder gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann, oder wenn die folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- Mindestens 50 % der Räder sind angetrieben;
- es ist mindestens eine Differentialsperre oder mindestens eine Einrichtung vorhanden, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet;
- als Einzelfahrzeug muss das Fahrzeug eine Steigung von 25 % überwinden können, nachgewiesen durch Rechnung;
- ausserdem müssen mindestens vier der folgenden sechs Anforderungen erfüllt sein:
 - Der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen,
 - der hintere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen,
 - der Rampenwinkel muss mindestens 25 Grad betragen,
 - die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 250 mm betragen,
 - die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 300 mm betragen,
 - die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 250 mm betragen.

(Text entsprechend der Richtlinie 70/156/EWG)

A.2.2.) Die Bestimmung " Verwendungszweck unvereinbar" gilt für Fahrzeuge, die A.2.1.) nicht entsprechen und entweder einen Betonmischer- oder Dreiseitenkipperaufbau haben. Bei diesen Fahrzeugen kann davon ausgegangen werden, dass diese überwiegend im Baustellenbetrieb eingesetzt werden und hier die Gefahr durch zusätzliche Verschmutzung der Fahrbahnen infolge Ablagerungen am Spritzschutzsystem besteht.

A.3.) Ergänzend wird nochmals klargestellt, dass alle im Fernverkehr (d.h. auf Autobahnen) betriebenen Fahrzeuge sehr wohl mit einem Spritzschutzsystem auszurüsten sind. Da mit steigender Geschwindigkeit die Menge des aufgewirbelten

Sprühwassers stark zunimmt, soll dadurch gewährleistet sein, dass es zu keiner übermäßigen Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch Sichtbeeinträchtigung kommt.

A.4.) Entsprechend Erlass 190.500/1-II/B/5/00 sind von diesen Bestimmungen Fahrzeuge ausgenommen, deren Fahrgestellnummern dem BMWV mitgeteilt wurden. Diese sind bereits den Ämtern der Landesregierungen übermittelt worden. Nach dem zitierten Erlass kann in diesen Fällen eine Ausnahme erteilt werden.

A.5.) Bei Kraftfahrzeugen nach A.2.1., die von einer verpflichtenden Anbringung von Spritzschutzsystemen ausgenommen sind, ist in die Genehmigungspapiere und in den Zulassungsschein folgende Auflage aufzunehmen:

"Bei Anhängerbetrieb ist Spritzschutz notwendig"

B.) Radabdeckungen:

B.1.) Entsprechend § 7 Abs. 1 KFG 1967 "müssen Räder von Kraftfahrzeugen und Anhängern, mit denen 25 km/h überschritten werden darf, mit ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügeln und dergleichen versehen sein". Nach § 4a Abs 1 KDV 1967 "müssen Radabdeckungen von Fahrzeugen der Klasse M1 den Anforderungen der Richtlinie 78/549/EWG i.d.F. 94/78/EG entsprechen". Diese Radabdeckungen können ganz oder teilweise fester Bestandteil der Karosserie oder anderer Teile des Fahrzeuges sein bzw. müssen fest an diese angebracht sein.

B.2.) Die Richtlinie legt in Anhang I Abs. 1 fest, dass Radabdeckungen so konstruiert sein müssen, "...dass sie andere Verkehrsteilnehmer möglichst vor aufgewirbelten Steinen, Schmutz, Eis, Schnee und Wasser schützen sowie die Gefahren vermindern, die sich für Verkehrsteilnehmer durch Kontakt mit den sich drehenden Rädern ergeben". Eine weitere Bestimmung in Abs. 2.1.1. besagt, "...dass Radabdeckungen mindestens ausreichen müssen, um die Gesamtbreite des Reifens unter Berücksichtigung der extremen Bedingungen der Kombination Reifen/Rad abzudecken".

B.2.1.) Zur Bestimmung der Breite dieser Abdeckung gibt es immer wieder Auffassungsunterschiede. Auch tritt bei der Änderung von Rädern und Reifen von Fahrzeugen häufig der Fall auf, dass die ursprünglich vorhandenen Radabdeckungen nicht ausreichen. Oftmals wird nur die Breite des Reifens

herangezogen, ein Überstehen z.B. der Felge über die Radabdeckung wäre dadurch zulässig. Es fällt auch auf, dass ausländische technische Dienste in Anwendung dieser Bestimmungen z.T. die Auffassung vertreten, dass die Lauffläche des Reifens als maßgebliche Breite für diese Beurteilung herangezogen werden soll.

B.2.2.) Nach Auffassung des BMWV ergibt sich dies jedoch keinesfalls aus der o.g. Richtlinie. Diese hat zum Ziel, die Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer, die sich durch drehende Räder ergeben, zu vermindern. Man darf also nicht nur die Laufflächenbreite berücksichtigen, sondern es ist die Rad/Reifen-Kombination für solch eine Beurteilung heranzuziehen.

Seit einiger Zeit kommen auch verstärkt Rad/Reifen-Kombinationen zur Anwendung, bei denen nicht der Reifen sondern das Felgenhorn des Rades den breitesten Teil dieser Einheit bildet. Auch dieser Teil muss in Interpretation der Richtlinie durch die Radabdeckung geschützt sein.

B.3.) Es wird Folgendes festgelegt: Eine Radabdeckung muss auch die am weitesten nach außen stehenden Teile sämtlicher genehmigten Rad/Reifen-Kombinationen (z.B. Radmuttern, Felgenhörner, unter Berücksichtigung anderer spurverbreitender Teile, etc.) abdecken. Zur Bestimmung der erforderlichen Breite der Radabdeckung ist bei Geradeausstellung der Räder eine gedachte Vertikalebene an die Radabdeckung zu legen. Es darf kein Teil der Rad/Reifen-Kombination über diese Ebene hinausstehen. Die durch die Radlast entstehende Verbreiterung des Reifens im Flankenbereich bleibt dabei unberücksichtigt.

Diese Bestimmung ist einfach handhabbar und kann somit auch bei Straßenkontrollen zum Einsatz kommen.

C.) Erstzulassungen im EWR-Raum:

Für die Anwendung sämtlicher EU-Richtlinien wird in Erinnerung gebracht, dass alle Erstzulassungen innerhalb des EWR-Raumes ab dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union einer österreichischen Zulassung gleichzusetzen und daher die zu diesem Zeitpunkt gültigen Bestimmungen dem Genehmigungsvorgang zugrunde zu legen sind.

