



Gruppe Strasse

Abteilung ST 4 - Rechtsbereich Kraftfahrzeugwesen und Fahrzeugtechnik

Stubenring 1, 1011 Wien

Telefon: +43 (1) 711 00-5870

Telefax: +43 (1) 711 00-15072

GZ. 179316/8-II/ST4/03 DVR 0000175

Adressen lt. Liste

Wien, am 30. September 2003

**Betrifft: Neufassung der Bestimmungen des Allgemeinen Durchführungserlasses
zu § 2 Abs. 1 Z.8 KFG 1967 (Anforderungen für Lastkraftwagen)**

Allgemeines: Mit der 22.KFG Novelle (BGBl. Teil I Nr. 60/2003) vom 12. August 2003 wurden zu §101 Abs.1, lit. e Bestimmungen zur Ladungssicherung konkretisiert. Da die bisher geltenden Bestimmungen über die Beladung und Sicherung der Ladung zu allgemein waren. Dadurch wird nunmehr ein behördliches Einschreiten bei fraglicher Ladungssicherung ermöglicht.

„e) die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls z. B. durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist.“

Damit ergeben sich Erfordernisse zur Neufassung der bisherigen Festlegungen zu den Trennwänden von Lastkraftwagen, da mit den neu geschaffenen Bestimmungen im KFG die eindeutige Zuweisung der Verantwortung für die Ladungssicherung klar geregelt wird.

Um bei der Ausgestaltung der Trennwand den individuellen Beförderungsbedürfnissen besser gerecht zu werden, wird eine detaillierte Festlegung über die genaue konstruktive Gestaltung nicht mehr für notwendig erachtet. So kann z.B. auch die Bestimmung zur Maschenweite entfallen. Mit dem vorliegenden Erlass werden nun die verschiedenen Bestimmungen betreffend der Trennwand in Lastkraftwagen im ADE zu § 2 Abs. 1 Z 8 KFG 1967 neu gefasst.

Der Erlass ZI. 440.550/1-I/8-89 sowie Punkt 1 des Erlasses ZI. 170.303/21-II/ST4/02 (Ergebnisse der Tagung der Kraftfahrreferenten vom Oktober 2002 - Technikerrunde) werden damit **aufgehoben**.

Neufassung des ADE zu § 2 Abs. 1 Ziffer 8 KFG 1967:

Lastkraftwagen müssen, insbesondere wenn es sich dabei um einen Umbau aus einem Personenkraftwagen handelt, **den folgenden Anforderungen entsprechen:**

1.) Die höchste mögliche **Nutzlast** muss die Hälfte der Differenz zwischen höchstzulässigem Gesamtgewicht und Masse des fahrbereiten Fahrzeuges sowie die Masse der zu befördernden Personen übersteigen. Dabei ergibt sich die höchste mögliche Nutzlast aus der Differenz von höchster zulässiger Nutzlast und Masse der zu befördernden Personen. Die höchste zulässige Nutzlast ist der höchste Wert der Nutzlast, die ohne Überschreitung der höchstzulässigen Achslasten ohne Personenbeförderung möglich ist. Bei der Bemessung der zu befördernden Personen wird der Lenker nicht miteingerechnet. Entsprechend den Richtlinien 92/21/EWG Anhang II Anlage Pkt. 1.2. sowie 97/27/EG Anhang I Pkt. 7.4. ist für jeden weiteren Sitzplatz eine Masse von 75 kg zu veranschlagen. Für Fahrzeuge der Klasse N₁ darf die Anzahl der beförderten Personen ausgenommen dem Lenker sechs, bei Fahrzeugen der Klasse N₂ jedoch acht nicht überschreiten (entsprechend Anhang II C der Richtlinie 70/156/EWG).

Somit gilt für Lkw:

$$(hzGG - M)/2 < (NL + SL) > (n_{max} \times 75) \times 2$$

hzGG.....höchstzulässiges Gesamtgewicht (kg)

M.....Masse des fahrbereiten Fahrzeuges (= Eigengewicht +75 kg) (kg)

n_{max}.....Anzahl der beförderten Personen, ausgenommen dem Lenker

NL.....höchste zulässige Nutzlast (kg)

SL.....Stützlast (bei Anhängerbetrieb) (kg)

Eine allfällig vorhandene Stützlast ist als Teil der Nutzlast anzusehen. Die höchste zulässige Nutzlast ist durch eine Achslastberechnung bei der Genehmigung nachzuweisen.

2.) Ein der höchsten zulässigen Nutzlast entsprechender geschlossener oder offener **Laderaum** für die Aufnahme der Ladung muss vorhanden sein.

Der Laderaum muss

2.1.) ausreichend widerstandsfähige und mit dem übrigen Aufbau dauernd fest verbundene Einrichtungen für die Bildung einer zur sicheren Aufnahme von Gütern geeigneten **Ladefläche** aufweisen. Dies kann auch mittelbar etwa durch Einschweißen einer Trennwand erreicht werden, wenn durch diese die Beibehaltung der Lage der Ladefläche gewährleistet ist; eine Beseitigung der die Ladefläche bildenden Fahrzeugteile darf nur mit Einrichtungen oder unter Aufwendung von Fertigkeiten möglich sein, die einem Fahrzeuglenker üblicherweise nicht zur Verfügung stehen.

2.2.) gut **zugänglich** sein. Es müssen ausreichend viele und entsprechend große, sicher verschließbare Ladeklappen oder Türen vorhanden sein (Kofferraumdeckel reichen nicht aus).

2.3.) bei geschlossener Ausführung **abschließbar** sein. Allfällig vorhandene Fenster des Laderaumes (ausgenommen Ausstellfenster) dürfen nicht geöffnet werden können.

2.4.) die Sicherheit der Teile des Aufbaus gewährleisten. Im Laderaum vorhandene **Verglasungen** seitlich, hinten und in der Trennwand sind als Verglasungen im Sinne des § 7 Abs. 1 und 2 KDV 1967 auszuführen. Somit müssen diese den Anforderungen der ECE-Regelung Nr. 43 oder der EU-Richtlinie 92/22/EWG idF. 2001/92/EG entsprechen. Diese Bestimmung ist eingehalten, wenn die Verglasung mit einem in den zitierten Vorschriften geforderten Genehmigungszeichen versehen ist.

Ein zusätzlicher Schutz dieser Verglasung seitlich oder in der Trennwand z.B. mittels angeschraubtem Gitter ist erforderlich. Wenn sichergestellt ist, dass die Verglasung den Festigkeitsanforderungen des sie umgebenden Aufbaus hinsichtlich Schlagbeanspruchung entspricht, kann dieser zusätzliche Schutz entfallen.

2.5.) durch eine dauerhaft angebrachte und „ausreichend“ feste **Trennwand** gegen den Lenkerplatz und gegen Plätze für beförderte Personen abgeschlossen sein.

2.5.1.) Eine „ausreichende“ Festigkeit der Trennwand und ihrer Befestigungen am Fahrzeugaufbau ist dann gegeben, wenn sie zur Aufnahme einer statischen Belastung von mind. 80% der höchsten zulässigen Nutzlast, die in dem betreffenden Laderaum untergebracht werden darf, geeignet ist. Dabei muss die Trennwand dieser Belastung über ihre gesamte Fläche standhalten, wobei von der ungünstigsten plausiblen Lastannahme auszugehen ist.

2.5.2.) Die technische Ausgestaltung der Trennwand richtet sich nach den Erfordernissen der zu befördernden Ladung und deren Sicherung. Diese kann z.B. als Blech- oder Kunststoffwand, mit oder ohne Fenster, durch eine gitterartige Konstruktion oder auch durch eine Kombination dieser Arten ausgeführt sein.

Bei Kunststoffkonstruktionen ist jedenfalls nachzuweisen, dass z.B. bei Bruch oder Rissen keine scharfen Kanten oder Spitzen entstehen.

2.5.3.) Die Trennwand muss über die gesamte Querschnittsfläche des Fahrzeuginnenraumes reichen. Dies schließt jedoch nicht aus, dass Bereiche und Fugen in den Randzonen, bedingt z.B. durch die Art der Befestigung, soweit als erforderlich auch frei bleiben können. Dies kann auch dann notwendig sein, wenn Ausnehmungen im Bereich von Sicherheitseinrichtungen zum Schutz der Fahrzeuginsassen (z.B. Airbags), welche für die ordnungsgemäße Funktion notwendig sind, frei bleiben müssen.

Diese „offenen“ Bereiche in den Randzonen dürfen nicht größer sein, als technisch unbedingt erforderlich. Außerdem sind diese bei der Art der zu befördernden Ladung und deren Sicherung zu berücksichtigen.

2.5.4.) Besteht die Trennwand aus einer gitterartigen Konstruktion (auch teilweise) oder ist sie mit Ausnehmungen entsprechend Punkt 2.5.3. versehen, ist in deren unmittelbarer Nä-

he, für den Belader deutlich sichtbar, ein dauernd gut lesbarer Aufkleber mit folgendem Warnhinweis anzubringen:

„Achtung! Keine ungesicherte Ladung transportieren. Das Fahrzeug ist so zu beladen, dass ein Eindringen von Ladung in den Fahrgastraum verhindert wird.“

- 3.) Für Fahrzeuge mit **offener Ladefläche** (z.B. Pritsche) gelten die unter Punkt 2. genannten Bestimmungen sinngemäß. Falls nicht eine eigene Trennwand Bestandteil der Ladefläche ist, muss die Rückwand der Fahrerkabine die oben genannten Erfordernisse für die Trennwand erfüllen.
- 4.) Die Verstellbarkeit des **Lenkersitzes** muss gewährleistet sein.
- 5.) Das Fahrzeug muss an jeder Längsseite einen **Rückblickspiegel** haben.
- 6.) Das Fahrzeug muss an der rechten Außenseite die **Aufschriften** nach § 27 Abs. 2 KFG 1967 aufweisen.

Sie werden ersucht, betroffene Stellen hievon in Kenntnis zu setzen.

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr Sachbearbeiter:

Dipl.-Ing. Bernhard Sittlinger

Tel.: +43 (1) 711 00-5870, Fax-DW: 15072

Bernhard.Sittlinger@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Kusolitsch



Gruppe Straße

Abteilung ST 4 - Rechtsbereich Kraftfahrzeugwesen und Fahrzeugtechnik

Stubenring 1, 1011 Wien

Telefon: +43 (1) 711 00-5870

Telefax: +43 (1) 711 00-15072

GZ. 179316/11-II/ST4/03 DVR 0000175

An alle
Landeshauptmänner

Wien, am 22. Dezember 2003

**Betrifft: Klarstellung zum Erlass GZ. 179316/8-II/ST4/03 -
Anforderungen für Lastkraftwagen**

Mit dem Erlass Zl.: 179316/8-II/ST4/03 vom 30. September 2003 wurde der ADE zu § 2 Abs. 1 Ziffer 8 KFG 1967 über die Anforderungen von Lastkraftwagen neu gefasst.

Punkt 1 des genannten Erlasses behandelt die Kriterien, welche im Bezug auf die Nutzlast einzuhalten sind. Hierzu hat es vermehrt Anfragen gegeben, weshalb ergänzend Folgendes zu erläutern ist: Bei der Überprüfung der Einhaltung der Bedingungen im ersten Satz ist vom ungünstigsten Fall auszugehen. Daraus ergibt sich beim linken Teil der in diesem Absatz genannten Formel, dass nicht die höchstzulässige Nutzlast einzusetzen ist, sondern der Wert, der sich ergibt, wenn das Gewicht der Personen, die höchstens befördert werden, abgezogen wird.

Aus Gründen der leichteren Nachvollziehbarkeit werden nunmehr die Bedingungen in zwei getrennten Formeln übersichtlicher formuliert.

Absatz 1 des ggst. Erlasses wird deshalb **ersetzt** durch den folgenden Absatz:

„1.) Die höchste mögliche **Nutzlast** muss die Hälfte der Differenz zwischen höchstzulässigem Gesamtgewicht und Masse des fahrbereiten Fahrzeuges sowie die Masse der zu befördernden Personen übersteigen. Dabei ergibt sich die höchste mögliche Nutzlast aus der Differenz von höchster zulässiger Nutzlast und Masse der zu befördernden Personen bzw. kann diese auch durch eine Achslastberechnung für den jeweiligen Beladungszustand unter Berücksichtigung der zu befördernden Personen festgestellt werden.

Die höchste zulässige Nutzlast ist der höchste Wert der Nutzlast, die ohne Überschreitung der höchstzulässigen Achslasten ohne Personenbeförderung möglich ist. Bei der Bemessung der zu befördernden Personen wird der Lenker nicht miteingerechnet. Entsprechend den Richtlinien 92/21/EWG Anhang II Anlage Pkt. 1.2. sowie 97/27/EG Anhang I Pkt. 7.4. ist für jeden weiteren Sitzplatz eine Masse von 75 kg zu veranschlagen. Für Fahrzeuge der Klasse N₁ darf die Anzahl der beförderten Personen ausgenommen dem Lenker sechs, bei Fahrzeugen der Klasse N₂ jedoch acht nicht überschreiten (entsprechend Anhang II C der Richtlinie 70/156/EWG).

Somit gilt für Lkw:

$$1.) \quad (hzGG-M)/2 < (NL + SL) - n_{max} \times 75$$

$$\text{und } 2.) \quad (n_{max} \times 75) \times 2 < (NL + SL)$$

hzGG.....höchstzulässiges Gesamtgewicht (kg)

M.....Masse des fahrbereiten Fahrzeuges (= Eigengewicht +75 kg) (kg)

n_{max}.....Anzahl der beförderten Personen, ausgenommen dem Lenker

NL.....höchste zulässige Nutzlast (kg)

SL.....Stützlast (bei Anhängerbetrieb) (kg)

Eine allfällig vorhandene Stützlast ist als Teil der Nutzlast anzusehen. Die höchste zulässige Nutzlast ist durch eine Achslastberechnung bei der Genehmigung nachzuweisen.“

Sie werden ersucht, betroffene Stellen hievon in Kenntnis zu setzen.

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr Sachbearbeiter:

Dipl.-Ing. Bernhard Sittlinger

Tel.: +43 (1) 711 00-5870, Fax-DW: 15072

bernhard.sittlinger@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit

der Ausfertigung:

Wagner