



Dienststelle MD-Büro des Magistratsdirektors

Adresse 1082 Wien, Rathaus

Telefonnummer 40 00-82126

MD-1042-2/94

Entwurf eines Bundesgesetzes,  
 mit dem das Kraftfahrgesetz  
 1967 geändert wird (16. KFG-  
 Novelle);  
 Begutachtung;  
 Stellungnahme

zu Zl. 170.018/2-I/7/94

Wien, 28. April 1994

An das  
 Bundesministerium für  
 öffentliche Wirtschaft  
 und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 23. März 1994 beeht sich das Amt  
 der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten Ge-  
 setzentwurf nachstehende Stellungnahme bekanntzugeben:

**Zu Z 1:**

Der erste Satz des § 1 Abs. 2 lit. e) sollte richtig lauten:  
 "... mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr  
 als 400 Watt ....".

Im dritten Satz wäre das Wort "aber" zu streichen.

**Zu Z 2:**

§ 2 Z 3 lit a) und b) stellt nur einen Auszug der Richtlinie  
 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige  
 Kraftfahrzeuge dar und führt zu Widersprüchen. Es sollte  
 daher die gesamte Richtlinie übernommen werden.

- 2 -

Der in lit. a) verwendete Ausdruck "Kleinkraftrad" führt zu Unstimmigkeiten mit § 3 Abs. 1 Z 1, weil der Oberbegriff gemäß dieser Bestimmung "Krafträder" lautet.

Weiters wird angeregt, anstelle der Gewichte die Massen nach der Richtlinie 93/93 EWG zu übernehmen. Wie sich beim Amt der Wiener Landesregierung, Landesfahrzeugprüfstelle, gezeigt hat, gibt es Hersteller von Elektrofahrzeugen (z.B. Renault-Matra), die nach der Richtlinie 93/93 EWG fertigen, wobei es beim Import solcher Fahrzeuge zu Problemen kommt.

**Zu Z 3:**

Die Neudeinition des Motorfahrrades als Kraftrad mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h erfordert eine Änderung des § 46 Abs. 1 erster Satz StVO 1960.

**Zu Z 8:**

Zur Erreichung einer einheitlichen Formulierung sollte § 4 Abs. 9 lit. b) letzter Satzteil wie folgt lauten:

".... darf nicht weniger als 3 m betragen."

Überdies handelt es sich hiebei um eine Verhaltensvorschrift, die im § 104 aufgenommen werden sollte.

**Zu Z 9:**

§ 20 Abs. 1 lit. g) sollte folgendermaßen gefaßt werden:

"Bei Hubladebühnen (Ladebordwänden) können diese Ladewarnleuchten bei stillstehendem Fahrzeug und geöffneter Ladeeinrichtung abwechselnd blinken."

Durch eine derartige blinkende Einrichtung wird eine geöffnete Ladebordwand noch deutlicher erkennbar. Bei abwechselndem Blinken wäre zusätzlich ein Unterschied zu den Warnblinkleuchten gegeben.

- 3 -

**Zu Z 10:**

Das Land Wien spricht sich gegen die Erweiterung jenes Personenkreises aus, der für eine Bewilligung nach § 20 Abs. 5 in Betracht kommt, weil dadurch eine Inflation der Bewilligungen für Scheinwerfer oder Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht zu erwarten ist. Die Bedeutung und Erhaltung der Wirksamkeit dieser Warnvorrichtungen im Straßenverkehr wäre damit nicht mehr gewährleistet. Darüberhinaus erscheint die Erweiterung des Personenkreises auch im Hinblick auf die praktischen Erfahrungen der Bundespolizeidirektion Wien-Verkehrsamt im Zusammenhang mit der Verwendung der Tafel "Arzt im Dienst" nicht zweckmäßig.

Sollte dennoch eine Erweiterung des Personenkreises erwogen werden, wird vorgeschlagen, für "echte" Einsatzfahrzeuge, wie Gendarmerie, Polizei, Rettung und Feuerwehr, eine andere Lichtfarbe (z.B. rot) vorzusehen.

**Zu Z 12:**

Der derzeitige § 28 Abs. 3a wurde eingeführt, um die Genehmigung von LKW und Anhängern mit nicht mehr wirtschaftlich sinnvollen Nutzlasten zu verhindern. Mit dem Herabsetzen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes gegenüber dem technischen Höchstgewicht können steuerliche Bestimmungen und Führerscheinbedingungen umgangen werden. Bei der vorgeschlagenen Formulierung können beispielsweise LKW der 6-Tonnen-Klasse gewichtsmäßig so herabgesetzt werden, daß sie mit einem Führerschein der Gruppe B gelenkt werden dürfen. Es handelt sich dabei um LKW mit einer Druckluftbremse und - bei Herabsetzen auf 60 % der Höchstlast - einer Nutzlast, die der eines PKW-Kofferraumes nahekommt.

Im Zuge der Angleichung an das EG-Recht wäre demgegenüber die Definition des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes dem technisch möglichen Höchstgewicht anzupassen. Das Land Wien spricht sich daher gegen eine Änderung des § 28 Abs. 3a aus.

**Zu Z 13 und 14:**

Der ergänzte Klammerausdruck im § 34 Abs. 1 erscheint nur sinnvoll, wenn der Ausdruck "historische Fahrzeuge" durch Verordnung näher definiert und dabei auch die Art der Verwendung festgelegt wird. Da die Erteilung einer Ausnahmebewilligung für die Verwendung derartiger "historischer Fahrzeuge", eingeschränkt auf eine bestimmte Anzahl von Tagen pro Jahr, derzeit im KFG 1967 nicht vorgesehen ist, sollten die Voraussetzungen hiezu geschaffen werden.

**Zu Z 15:**

Das Land Wien spricht sich gegen eine Abänderung des § 64 Abs. 6 in der vorgesehenen Form aus.

Wenngleich durch den Wegfall des Erfordernisses der glaubhaft zu machenden Fahrpraxis eine Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens eintritt, darf nicht übersehen werden, daß mit dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen eine Flut von Anträgen zu erwarten ist (Schätzungen zufolge ist allein im Bereich der Bundespolizeidirektion Wien mit rund fünfzigtausend Anträgen zu rechnen). Außerdem wäre noch festzulegen, daß nur jene Anträge von der Neuregelung erfaßt sind, die nach ihrem Inkrafttreten eingegangen werden.

Demgegenüber wird vorgeschlagen, in Angleichung zur deutschen Regelung und im Hinblick auf einen möglichen Beitritt Österreichs zur Europäischen Union, bei der Erteilung einer österreichischen Lenkerberechtigung gemäß § 64 Abs. 6 folgende Vorgangsweise zu wählen:

Gemäß §§ 64 Abs. 5 und 79 Abs. 1a ist nach Ablauf der Jahresfrist für das Lenken eines Kraftfahrzeuges im Inland eine österreichische Lenkerberechtigung erforderlich. Die österreichische Lenkerberechtigung sollte ohne Nachweis einer Fahrpraxis sowie ohne Ablegung einer theoretischen Prüfung

- 5 -

erteilt werden, wenn der Antragsteller Inhaber einer Lenkerberechtigung aus einem Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraumes oder aus einem diesen Staaten gleichgestellten Land ist.

Die Liste der in Betracht kommenden Staaten ist nicht abschließend und kann jederzeit ergänzt werden, wenn ein Staat die erforderlichen Nachweise für seine Aufnahme erbringt. Hierbei ist insbesondere darauf abzustellen, daß zwischen der ausländischen und der österreichischen Lenkerberechtigung Gleichwertigkeit besteht. Das jeweilige Niveau der Ausbildung und Prüfung sowie der Verkehrsverhältnisse in beiden Staaten muß vergleichbar sein. Darüber hinaus muß mit dem betreffenden Staat auch Gegenseitigkeit bestehen.

Außerdem dürfen seit der Begründung des ordentlichen Wohnsitzes im Bundesgebiet bis zum Tag der Antragstellung nicht mehr als drei Jahre verstrichen sein.

Schließlich sollte die Ausfolgung des österreichischen Führerscheines von der Abgabe des ausländischen Dokumentes abhängig gemacht werden. Die zuständige Verwaltungsbehörde sendet den Führerschein im Falle eines diesbezüglichen Abkommens an die Ausstellungsbehörde zurück, in allen übrigen Fällen wird das Dokument nach Eintragung des Vermerkes über die Erteilung einer österreichischen Lenkerberechtigung dem Antragsteller wieder ausgefolgt.

Dem Inhaber einer ausländischen Lenkerberechtigung, die weder in einem Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraumes, noch in einem diesen Staaten gleichgestellten Land erteilt wurde, sollte eine österreichische Lenkerberechtigung nur nach Ablegung einer kompletten theoretischen und praktischen Lenkerprüfung erteilt werden. Der Nachweis gemäß § 70 Abs. 2 a entfällt.

Die Antragstellung ist wie bisher frühestens sechs Monate

- 6 -

nach Begründung des ordentlichen Wohnsitzes in Österreich möglich.

Zusammenfassend wird folgende Neufassung vorgeschlagen:

§ 64 Abs. 6 lautet:

- "a) Besitzern einer in einem Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraumes erteilten Lenkerberechtigung ist auf Antrag ohne Ermittlungsverfahren (Abs. 2) eine Lenkerberechtigung mit dem gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen, wenn der Antragsteller seit mindestens sechs Monaten und nicht länger als drei Jahren seinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich hat.
- b) Besitzern einer in einem Staat erteilten Lenkerberechtigung, der den unter lit. a) angeführten Staaten gleichgestellt ist, ist auf Antrag insoweit ohne Ermittlungsverfahren (Abs. 2) eine Lenkerberechtigung mit dem gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen, als auf Grund der Vorschriften des Staates, in dem die ausländische Lenkerberechtigung erteilt wurde, bei der Erteilung einer Lenkerberechtigung auf Grund einer österreichischen Lenkerberechtigung von der Feststellung der im Abs. 2 angeführten Voraussetzungen abzusehen ist. Dem Antrag darf nur stattgegeben werden, wenn die ausländische Lenkerberechtigung einer österreichischen Lenkerberechtigung hinsichtlich der Lenkerausbildung, Lenkerprüfung und Verkehrsverhältnisse in dem jeweiligen Land gleichwertig ist und der Antragsteller seit mindestens sechs Monaten und nicht länger als drei Jahren seinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich hat."

Weiters sollte im § 86 Abs. 1a zusätzlich normiert werden, daß während der Zeit des aufrechten Entzuges einer österreichischen Lenkerberechtigung von einer ausländischen Lenkerberechtigung in Österreich kein Gebrauch gemacht werden darf.

- 7 -

**Zu Z 18:**

Zu § 66 Abs. 2 lit i) wird auf folgenden Wertungswiderspruch hingewiesen, der bei einer gemäß § 43 Abs. 1 StVO 1960 verordneten erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auftreten würde:

Während im Falle einer Überschreitung der im Ortsgebiet gesetzlich normierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 101 km/h eine Entziehung der Lenkerberechtigung zulässig ist, wäre bei einer im Ortsgebiet verordneten erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h der Entziehungstatbestand erst bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 120 km/h gegeben. Es erscheint daher zweckmäßig, für § 66 Abs. 2 lit i) folgende Formulierung zu wählen:

"i) im Ortsgebiet eine gemäß § 52 Z 10a StVO 1960 verordnete und kundgemachte Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h um das Doppelte oder um mehr als 30 km/h überschritten hat."

In diesem Zusammenhang wird auch eine Ergänzung des § 73 Abs. 3 KFG 1967 angeregt, um bereits im Falle der erstmaligen Begehung einer Übertretung im Sinne des § 66 Abs. 2 lit i) die Zeit der Entziehung der Lenkerberechtigung mit vier Wochen festzusetzen, sofern die Übertretung nicht unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit begangen worden ist.

**Zu Z 20:**

Diese Bestimmung erscheint im Hinblick auf die "Breite des Motorrades" zu unbestimmt, da nicht definiert wird, von welchen Punkten aus (Lenkgabel, Motorblock, Verkleidung und dgl.) die Breite des Motorrades zu messen ist.

Weiters werden aus Anlaß des gegenständlichen Begutachtungsverfahrens noch folgende Änderungsvorschläge erstattet:

- 1) Bei der Bestimmung des § 4 Abs. 9 lit. a) handelt es sich um eine Beladungsvorschrift, die im § 101 Aufnahme finden sollte.
- 2) Bei der Bestimmung des § 4 Abs. 9 lit. d) wäre die Formulierung ".... der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt ...." zu wählen.
- 3) Die §§ 49 Abs. 5 und 57a Abs. 7 sollten dahingehend geändert werden, daß die vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festgesetzten Bedingungen für die Verleihung der Herstellungsbefugnis von Kennzeichentafeln und Begutachtungsplaketten bestimmter und einschränkender als in der derzeitigen Form gefaßt werden.

Die Bundespolizeidirektion Wien hat als größte Zulassungsbehörde Österreichs bei einer durchschnittlichen Menge von jeweils 1200 ausgegebenen Kennzeichentafeln und Begutachtungsplaketten pro Tag ein berechtigtes Interesse daran, daß die zur Herstellung von Kennzeichentafeln und Begutachtungsplaketten befugten Personen ihren Lieferverpflichtungen rechtzeitig nachkommen. Ebenso werden an die Hersteller höchste Anforderungen hinsichtlich der technischen Qualität der sehr aufwendig gestalteten Kennzeichentafeln sowie der entsprechenden Ausrüstung zur Herstellung der insgesamt 33 verschiedenen Typen von Kennzeichentafeln gestellt.

- 9 -

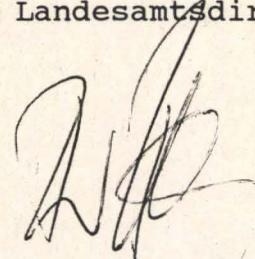
Die derzeit berechtigten Personen haben diese Verpflichtungen und Anforderungen trotz starker Saisonschwankungen bisher stets erfüllt.

Um diese hohe Qualität in technischer und administrativer Hinsicht auch weiterhin zu gewährleisten, sollte die Verleihung der Berechtigung unter anderem auch vom Vorliegen einer Gewerbeberechtigung abhängig gemacht werden. In diesem Falle würden die diesbezüglichen Bestimmungen der Gewerbeordnung zur Anwendung kommen. Bei allfälligen Verstößen wäre zu prüfen, ob diese eine Entziehung der Berechtigung nach dem KFG 1967 erfordern. Die Berechtigung sollte jedenfalls entzogen werden können, wenn die Gewerbeberechtigung erloschen oder entzogen worden ist.

Darüber hinaus sollten die in den §§ 49 Abs. 5 und 57a Abs. 7 verwendeten Begriffe "Vertrauenswürdigkeit" und "Verlässlichkeit" genau definiert werden.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Pillmeier  
Obersenatsrat