

98 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates X. GP.

3. 5. 1963

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom 1963 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1963).

Der Nationalrat hat beschlossen:

I. ABSCHNITT.

Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen.

§ 1. Anwendungsbereich.

(1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sind, sofern in Abs. 2 nichts anderes festgesetzt ist, auf Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 der StVO. 1960, BGBl. Nr. 159) verwendet werden, und auf den Verkehr mit diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen anzuwenden.

(2) Von der Anwendung der Bestimmungen des II. bis XI. Abschnittes dieses Bundesgesetzes sind ausgenommen:

- a) Kraftfahrzeuge, bei denen nach ihrer Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß mit ihnen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den Bestimmungen des § 96;
- b) Transportkarren (§ 2 Z. 19), selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 2 Z. 20) und Anhänger-Arbeitsmaschinen (§ 2 Z. 21), mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken befahren werden, und mit solchen Transportkarren oder Arbeitsmaschinen gezogene Anhänger;
- c) Kraftfahrzeuge, die bei einer kraftfahr-sportlichen Veranstaltung auf einer für den übrigen Verkehr gesperrten Straße verwendet werden, für die Dauer einer solchen Veranstaltung;
- d) Kraftfahrzeuge und Anhänger des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden und die durch Bewaffnung, Panzerung oder sonstige Vorrichtungen für den unmittelbaren Kampfeinsatz besonders gebaut und

ausgerüstet und diesem Zweck gewidmet sind; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den Bestimmungen des § 97.

(3) Auf Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Z. 22) sind die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, soweit nichts anderes festgesetzt ist, nur sinngemäß anzuwenden.

(4) Ist die Entscheidung einer Verwaltungsbehörde oder eines Gerichtes von der Vorfrage abhängig, ob ein Fahrzeug als Kraftfahrzeug oder als Anhänger im Sinne dieses Bundesgesetzes zu gelten hat, so ist das Verfahren zu unterbrechen und die Entscheidung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau hierüber einzuholen. Dies gilt jedoch nicht für den Verfassungsgerichtshof und für den Verwaltungsgerichtshof.

§ 2. Begriffsbestimmungen.

Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

1. Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch erzeugte Energie angetrieben wird und nicht an Geleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen zu entnehmen ist;

2. Anhänger ein Fahrzeug, das nicht durch technisch erzeugte Energie angetrieben wird und das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, mit Kraftfahrzeugen auf Straßen gezogen zu werden oder von einem Kraftfahrzeug auf Straßen gezogen wird; als leichter Anhänger gilt ein Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 750 kg;

3. Kraftwagen ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern oder mit drei Rädern und einem Eigengewicht von mehr als 400 kg; zwei Räder mit einer gemeinsamen Nabe, Zwillingräder, sind als ein Rad zu zählen;

4. Kraftrad ein Kraftfahrzeug mit nicht mehr als drei Rädern und einem Eigengewicht von nicht mehr als 400 kg;

5. Personenkraftwagen ein Kraftwagen (Z. 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist;

6. Kombinationskraftwagen ein Kraftwagen (Z. 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise vorwiegend zur Beförderung von Personen oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern verwendet zu werden und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist;

7. Omnibus ein Kraftwagen (Z. 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze aufweist;

8. Lastkraftwagen ein Kraftwagen (Z. 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern bestimmt ist;

9. Zugmaschine ein Kraftwagen (Z. 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zum Ziehen von Anhängern oder Geräten oder zur Verwendung als Geräteträger bestimmt ist, auch wenn er eine beschränkte Ladefläche aufweist;

10. Sattelkraftfahrzeug ein zweiteiliger Kraftwagen (Z. 3) zur Beförderung von Personen oder Gütern, der aus einem Sattelzugfahrzeug (Z. 11) und einem so auf diesem aufliegenden Sattelanhänger (Z. 12) besteht, daß ein wesentlicher Teil seines Eigengewichtes vom Sattelzugfahrzeug getragen wird;

11. Sattelzugfahrzeug ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, einen Sattelanhänger (Z. 12) so zu ziehen, daß ihn dieser mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes belastet;

12. Sattelanhänger ein Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, so mit einem Sattelzugfahrzeug (Z. 11) gezogen zu werden, daß er dieses mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes belastet;

13. Gelenkkraftfahrzeug ein mehrteiliger Kraftwagen (Z. 3) zur Beförderung von Personen oder Gütern, dessen Teile für sich kein selbständiges Fahrzeug bilden und miteinander dauernd gelenkig verbunden sind;

14. Motorfahrrad ein Kraftrad (Z. 4), dessen Antriebsmotor einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat und bei dem nach seiner Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß mit ihm auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille mit einer Belastung von 75 kg eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann;

15. Motorrad ein nicht unter Z. 14 fallendes einspuriges Kraftrad (Z. 4);

16. Motorrad mit Beiwagen ein Motorrad, das mit einem zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmten, seitlich angeordneten Beiwagen verbunden ist und dessen Eigengewicht samt dem Beiwagen nicht größer ist als 400 kg;

17. Motordreirad ein nicht unter Z. 14 und 16 fallendes Kraftrad (Z. 4) mit drei Rädern;

18. Invalidenkraftfahrzeug ein Kraftfahrzeug mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 300 kg, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, von Körperbehinderten gelenkt zu werden, und bei dem dauernd gewährleistet ist, daß mit ihm auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille mit einer Belastung von 75 kg eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann (Krankenfahrräder und dergleichen);

19. Transportkarren ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern sowie in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt ist;

20. Selbstfahrende Arbeitsmaschine ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist;

21. Anhänger-Arbeitsmaschine eine als Anhänger ausgebildete Arbeitsmaschine, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist;

22. Sonderkraftfahrzeug ein Kraftfahrzeug, das nicht ausschließlich auf Rädern läuft oder das unter keine der Z. 5 bis 21 fällt, wie Einachszugmaschinen;

23. Ausgleichkraftfahrzeug ein Kraftfahrzeug, das durch angebrachte besondere Teile oder Vorrichtungen geeignet ist, die Körperbehinderung seines Lenkers beim Lenken des Fahrzeuges auszugleichen;

24. Anhängewagen ein nicht unter Z. 12 fallender Anhänger mit mehr als einer Achse;

25. Einachsanhänger ein nicht unter Z. 12 fallender Anhänger mit einer Achse;

26. Anhängeschlitten ein Anhänger, der auf Kufen gleitet;

27. Kraftwagenzug ein Kraftwagen mit einem Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg oder mit mehr als einem Anhänger;

28. Eigengewicht das Gewicht eines vollständig ausgestatteten, betriebsbereiten Fahrzeuges ohne Ladung, bei Kraftfahrzeugen einschließlich des vollgefüllten Kraftstoffbehälters oder der als Kraftquelle bestimmten Akkumulatorenbatterie;

29. Gesamtgewicht das Eigengewicht eines Fahrzeuges, vermehrt um das jeweilige Gewicht der Ladung und der beförderten Personen;

30. höchstes zulässiges Gesamtgewicht das höchste Gesamtgewicht, das ein bestimmtes Fahrzeug erreichen darf;

31. Achslast die Summe aller auf eine waagrechte ebene Fahrbahn wirkenden Radlasten einer Achse oder zweier Achsen mit einem Achsabstand bis zu einem Meter;

32. höchste zulässige Achslast die höchste Achslast, die auf eine waagrechte ebene Fahrbahn übertragen werden darf;

33. höchste zulässige Belastung das höchste zulässige Gesamtgewicht, vermindert um das Eigengewicht;

34. höchste zulässige Nutzlast das höchste Gewicht, das die Ladung eines bestimmten Fahrzeuges erreichen darf.

§ 3. Einteilung der Kraftfahrzeuge und Anhänger.

(1) Die Kraftfahrzeuge und Anhänger werden in nachstehende Ober- und Untergruppen eingeteilt:

1. Krafträder, das sind
 - a) Motorfahrräder,
 - b) Motorräder,
 - c) Motorräder mit Beiwagen,
 - d) Motordreiräder.
2. Kraftwagen, das sind
 - a) Personenkraftwagen,
 - b) Kombinationskraftwagen,
 - c) Omnibusse,
 - d) Lastkraftwagen,
 - e) Zugmaschinen,
 - f) Kraftwagen, die nicht unter lit. a bis e fallen.
3. Sonderkraftfahrzeuge.
4. Anhänger, das sind
 - a) Anhängewagen,
 - b) Einachsanhänger,
 - c) Sattelanhänger,
 - d) Anhängeschlitten.

(2) Sattelkraftfahrzeuge, Sattelzugfahrzeuge, Gelenkkraftfahrzeuge, Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Anhänger-Arbeitsmaschinen, Invalidenkraftfahrzeuge, Ausgleichskraftfahrzeuge sowie Einachszugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, fallen jeweils in die ihrer Bauart und Verwendungsbestimmung entsprechende, in Abs. 1 angeführte Ober- und Untergruppe.

II. ABSCHNITT.

Bauart und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger.

§ 4. Allgemeines.

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet sein. Die Sicht vom Lenkerplatz aus muß für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreichen. Die Vorrichtungen zum Betrieb eines

Kraftfahrzeuges müssen so angeordnet sein, daß der Lenker diese, ohne das Augenmerk von der Fahrbahn abzuwenden, leicht und ohne Gefahr einer Verwechslung betätigen und das Fahrzeug sicher lenken kann. Die Wirksamkeit und Brauchbarkeit der für das verkehrs- und betriebssichere Lenken dieser Fahrzeuge maßgebenden Teile muß bei sachgemäßer Wartung und Handhabung zu erwarten sein.

(2) Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß mit ihrem sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für die mit ihnen beförderten Personen oder für andere Straßenbenützer, noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen, noch übermäßiger Lärm, Rauch, übler Geruch oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge verbunden sind. Sie dürfen innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile oder Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen.

(3) Die elektrischen Anlagen der Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen den jeweils geltenden Vorschriften über solche Anlagen entsprechen und so funkentstört ein, daß der Betrieb von Funkempfangsanlagen außerhalb des Fahrzeuges durch sie nicht beeinträchtigt werden kann (Fernentstörung).

(4) Kraftfahrzeuge müssen mit einer Vorrichtung ausgestattet sein, durch die vermieden werden kann, daß das Fahrzeug von Unbefugten in Betrieb genommen wird.

(5) Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen müssen für jeden der vorderen Sitzplätze mit Sicherheitsgurten oder mit Vorrichtungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten ausgerüstet sein; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden.

(6) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, festzusetzen:

- a) die größte Länge, Breite und Höhe (Abmessungen), die bei Typen von Kraftfahrzeugen und Anhängern (§ 29) oder bei einzelnen Fahrzeugen (§ 31) genehmigt werden dürfen, und die höchsten Gewichte, die bei dieser Genehmigung als höchste zulässige Gesamtgewichte und höchste zulässige Achslasten (§ 2 Z. 30 und 32) festgesetzt werden dürfen (§ 28 Abs. 3); hiebei ist jeweils auch auf den Ausbau der Straßen und Brücken und auf den Abstand der einzelnen Achsen voneinander Bedacht zu nehmen;

b) die näheren Bestimmungen über die vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen an Kraftfahrzeugen und Anhängern;

c) die näheren Bestimmungen über die höchste zulässige Dichte des Rauches, der mit den einzelnen Arten von Kraftfahrzeugen verursacht werden darf.

(7) Durch Verordnung kann nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die Motorleistung vorgeschrieben werden, die bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf ihr höchstes zulässiges Gesamtgewicht erreichen müssen.

§ 5. Teile und Ausrüstungsgegenstände.

Durch Verordnung ist nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, festzusetzen, welche Teile und Ausrüstungsgegenstände von für den Verkehr in Österreich bestimmten Kraftfahrzeugen oder Anhängern, deren Wirksamkeit unabhängig vom Fahrzeug beurteilt werden kann, nur dann feilgeboten und verwendet werden dürfen, wenn sie den jeweils für sie geltenden Bestimmungen entsprechen und gemäß § 35 typengenehmigt und mit der ihnen zugewiesenen Prüfnummer gekennzeichnet sind oder wenn für sie eine auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen in Österreich anerkannte ausländische Typengenehmigung und Kennzeichnung vorliegt. Das gleiche gilt für das Feilbieten von Sturzhelmen für Kraftfahrer.

§ 6. Bremsen.

(1) Kraftfahrzeuge, außer den in Abs. 2 angeführten, müssen mindestens zwei voneinander unabhängig wirkende Bremsanlagen aufweisen, von denen jede aus einer Betätigungsverrichtung, einer Übertragungsverrichtung und den unmittelbar oder mittelbar auf die Räder wirkenden Bremsvorrichtungen besteht; diese Bremsanlagen dürfen jedoch auch gemeinsame Bremsvorrichtungen haben. Jede dieser beiden Bremsanlagen muß vom Lenkerplatz aus zu betätigen sein und auch dann wirken können, wenn die andere versagt.

(2) Zugmaschinen der Klassen I und II (§ 90) und Invalidenkraftfahrzeuge (§ 94) sowie Transportkarren (§ 91) und selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 93), die auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht zu überschreiten vermögen, müssen nur eine Bremsanlage mit einer Betätigungsverrichtung haben; diese muß feststellbar sein (Abs. 5).

(3) Mit jeder der in Abs. 1 angeführten Bremsanlagen muß es dem Lenker möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern die Fahrgeschwindigkeit zu verringern, sicher, schnell und auf einen möglichst kurzen Weg anzuhalten und das unbeabsichtigte Abrollen des Kraftfahrzeuges auszuschließen.

(4) Die Bremsanlage (Abs. 1), die vorwiegend dazu bestimmt ist, die Fahrgeschwindigkeit der jeweiligen Verkehrslage entsprechend zu verringern, gilt als Betriebsbremse, die andere als Hilfsbremse. Die Betriebsbremse muß bei jeder Fahrgeschwindigkeit die volle in Abs. 3 angeführte Wirksamkeit gewährleisten. Sie muß außer bei Invaliden- und Ausgleichskraftfahrzeugen (Abs. 9) und Zugmaschinen vom Lenker auch betätigt werden können, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Die Hilfsbremse darf auch so zu betätigen sein, daß der Lenker die Lenkvorrichtung hiezu mit einer Hand loslassen muß.

(5) Bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen muß eine ausschließlich mechanisch wirkende Bremsanlage so feststellbar sein, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers dauernd verhindert werden kann.

(6) Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg und Omnibusse müssen außer den in Abs. 1 angeführten Bremsanlagen eine Motorbremse oder eine in ihrer Wirkung gleichartige Bremse aufweisen.

(7) Bei Omnibussen, Lastkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als neun Personen eingerichtet sind, Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12.000 kg und Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) muß die Betriebsbremse eine Zweikreisbremse sein. Die Zweikreisbremse ist eine Bremse mit zwei Übertragungseinrichtungen, von denen jede auch dann auf mindestens zwei symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegende Räder wirkt, wenn die andere versagt.

(8) Zweisitzige Beiwagen von Motorrädern und solche mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von mehr als 150 kg müssen mit einer auf das Beiwagenrad wirkenden, vom Lenker zu betätigenden Bremse versehen sein.

(9) Bei Invaliden- und Ausgleichskraftfahrzeugen darf die Betriebsbremse, sofern keine andere Möglichkeit besteht, auch so zu betätigen sein, daß der Lenker die Lenkvorrichtung hiezu mit einer Hand loslassen muß.

(10) Anhänger müssen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 11, mindestens eine Bremse haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremse des

ziehenden Fahrzeuges betätigt wird, und deren Wirksamkeit dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend geregelt werden kann. Eine Bremse des Anhängers muß feststellbar sein und auch dann dauernd wirken können, wenn der Anhänger nicht mit dem ziehenden Fahrzeug verbunden ist. Bei Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9000 kg, Omnibusanhängern und Anhängern zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) muß eine Bremse wirken, wenn die Motorbremse oder eine in ihrer Wirkung gleichartige Vorrichtung des ziehenden Fahrzeuges betätigt wird.

(11) Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, außer solchen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92), dürfen auch als einzige Bremse eine Auflaufbremse haben. Die Auflaufbremse ist eine Bremse, die nur wirkt, wenn sich der Anhänger dem ziehenden Fahrzeug nähert. Anhänger, die im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes verwendet werden und unter der Auflage einer höchsten zulässigen Geschwindigkeit genehmigt wurden, dürfen auch bei einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg nur eine Auflaufbremse haben oder nur eine Bremse, die unabhängig von der Betriebsbremse des ziehenden Fahrzeuges zu betätigen ist. Leichte Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht die Hälfte des Eigengewichtes des ziehenden Fahrzeuges nicht übersteigt, müssen keine Bremsen haben.

(12) Anhänger mit Bremsen, die nur vom ziehenden Fahrzeug aus zu betätigen sind, müssen eine Vorrichtung aufweisen, durch die sie selbsttätig zum Stehen gebracht werden, wenn sie sich während der Fahrt vom ziehenden Fahrzeug lösen; dies gilt jedoch nicht für Einachsanhänger, die mit dem ziehenden Fahrzeug außer durch die Anhängerdeichsel auch durch eine Sicherungsverbindung (§ 13 Abs. 4 und 5) verbunden sind.

(13) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen festzusetzen, denen Bremsen, insbesondere hinsichtlich der Wirkungsweise und der Bremsverzögerungswerte, zu entsprechen haben.

§ 7. Reifen, Radabdeckungen, Gleisketten, Gleitschutz und Unterlegkeile.

(1) Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger außer Anhängerschleppen müssen mit Reifen oder Gleisketten versehen sein, die nach ihrer Bauart, ihren Abmessungen und ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und der höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit verkehrs- und betriebssicher sind und durch die die Straße nicht beschädigt

werden kann. Räder von Kraftfahrzeugen, mit denen eine Geschwindigkeit von 20 km/h überschritten werden kann, und von Anhängern müssen mit ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügel, Radeinbauten und dergleichen versehen sein.

(2) Gleitschutzvorrichtungen müssen so beschaffen sein, daß bei ihrer Verwendung Straßen nicht beschädigt und andere Straßenbenutzer nicht gefährdet werden können. Schneeketten und dergleichen müssen so zu befestigen sein, daß eine Schlagwirkung auf die Fahrbahnoberfläche vermieden wird.

(3) Kraftfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg und Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg müssen mit mindestens zwei Unterlegkeilen ausgerüstet sein.

(4) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen festzusetzen, denen Reifen, insbesondere hinsichtlich des Reifenprofils, Gleisketten und Gleitschutzvorrichtungen zu entsprechen haben.

§ 8. Lenkvorrichtung.

(1) Kraftfahrzeuge und unabhängig vom ziehenden Fahrzeug zu lenkende Anhänger müssen eine verläßlich wirkende Lenkvorrichtung aufweisen, mit der das Fahrzeug leicht, schnell und sicher gelenkt werden kann.

(2) Kraftfahrzeuge, die insbesondere wegen der Radlast der gelenkten Räder nicht leicht gelenkt werden können, müssen mit einer Lenkhilfe versehen sein. Die Lenkvorrichtung muß, auch wenn die Lenkhilfe ausfällt, verläßlich wirken und das sichere Lenken ermöglichen.

(3) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über den größten zulässigen Durchmesser des Wendekreises, die größte zulässige Breite des beim Beschreiben des Wendekreises mit dem äußersten und innersten Punkt des Fahrzeuges beschriebenen Kreises und das Erfordernis einer Lenkhilfe (Abs. 2) festzusetzen. Der Wendekreis ist der Kreis, den der äußerste Punkt eines mit größtem Einschlag der Lenkvorrichtung fahrenden Fahrzeuges beschreibt.

§ 9. Vorrichtung zum Anlassen und zum Rückwärtsfahren.

(1) Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren müssen mit einer durch Maschinenkraft zu betätigenden Vorrichtung zum Anlassen versehen sein; dies gilt jedoch nicht für Zugmaschinen der Klasse I (§ 90), Transportkarren (§ 91), mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h

nicht überschritten werden kann, und ebensolche selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 93). Wenn der Motor mit einer Handkurbel angelassen werden kann, muß eine Vorrichtung vorhanden sein, durch die ein Antreiben der Kurbel durch den Motor, das Abschleudern der Kurbel und andere Ursachen von Verletzungen vermieden werden.

(2) Kraftwagen müssen mit einer vom Lenkerplatz aus zu betätigenden Vorrichtung zum Rückwärtsfahren versehen sein.

§ 10. Windschutzscheiben und Verglasungen.

(1) Windschutzscheiben und Klarsichtscheiben von Kraftfahrzeugen müssen aus einem unveränderlichen, vollkommen durchsichtigen Stoff bestehen, der Gegenstände nicht verzerrt erscheinen läßt und auch bei Bruch so weit Sicht läßt, daß das Fahrzeug bis zum Anhalten sicher gelenkt werden kann.

(2) Windschutzscheiben, Klarsichtscheiben, Seiten- und Heckfenster und Innenverglasungen von Kraftfahrzeugen und Außenfenster und Innenverglasungen von Anhängern müssen aus einem Stoff bestehen, der bei Bruch nicht in Stücke zerfällt, die schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen; dies gilt jedoch nicht für Heckfenster, deren Abstand von den Plätzen für Personen so groß ist, daß bei Bruch keine schweren körperlichen Verletzungen von beförderten Personen zu erwarten sind, und für Räume von Anhängern, Ausstellungswagen, Leichenwagen und dergleichen, die nicht zur Beförderung von Personen bestimmt sind.

(3) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen festzusetzen, denen der in Abs. 1 und 2 angeführte Stoff entsprechen muß.

§ 11. Kraftstoffbehälter, Kraftstoffleitungen und Gasgeneratoren.

(1) Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen müssen betriebssicher und so angebracht sein, daß sie gegen Beschädigungen von außen möglichst geschützt sind und daß der Kraftstoff leicht und ohne Gefahr eingefüllt werden kann. Kraftstoffleitungen zu Vergasern müssen mit einer vom Lenkerplatz aus leicht zu betätigenden Absperrvorrichtung versehen sein; diese ist jedoch nicht erforderlich, wenn die Kraftstoffförderung bei stillstehendem Motor aussetzt.

(2) Anlagen zur Erzeugung oder Speicherung von Kraftgas müssen betriebssicher und so angebracht sein, daß sie gegen Beschädigung von außen möglichst geschützt sind. Apparate, Rohrleitungen und sonstige Einrichtungen dieser Anlagen, die Gas enthalten oder leiten, müssen

dicht sein und dauernd dicht erhalten werden können. Teile, die hohe Temperaturen annehmen können, müssen von brennbaren Teilen des Fahrzeuges entsprechend isoliert sein. Absperr- und Regulier Vorrichtungen in Gasleitungen, wie Hähne, Ventile, Schieber und dergleichen, müssen so beschaffen sein, daß gut zu erkennen ist, ob sie offen oder geschlossen sind, und so angebracht sein, daß auch, wenn sie undicht werden, beförderte Personen dadurch nicht gefährdet werden können.

§ 12. Vorrichtungen zur Lärmverhütung und Auspuffanlagen.

(1) Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren müssen zur Vermeidung von übermäßigem Lärm mit in ihrer Wirkung gleichbleibenden, nicht ausschaltbaren Vorrichtungen zur Dämpfung des Auspuffgeräusches versehen sein. Wird durch das Ansauggeräusch übermäßiger Lärm verursacht, so muß das Fahrzeug mit einer in ihrer Wirkung gleichbleibenden, nicht ausschaltbaren Vorrichtung zur Dämpfung dieses Geräusches versehen sein. Fahrzeugmotoren mit starkem Motorgeräusch müssen möglichst lärmdicht abgeschirmt sein.

(2) Mündungen von Auspuffrohren dürfen nicht gegen die Fahrbahn und nicht nach rechts gerichtet sein. Sie dürfen bei Lastkraftwagen, bei denen sie das Dach des Führerhauses überragen, auch nach oben und bei Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter nur nach links gerichtet sein.

(3) Die näheren Bestimmungen über die Vorrichtungen zur Vermeidung von übermäßigem Lärm und die höchste zulässige Stärke des Betriebsgeräusches von Kraftfahrzeugen und Anhängern sind nach dem jeweiligen Stand der Technik durch Verordnung festzusetzen.

§ 13. Vorrichtungen zum Ziehen und zum Stützen von Anhängern.

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, müssen eine sichere Anhängervorrichtung aufweisen, die es ermöglicht, einen Anhänger so zu ziehen, daß dessen Radspur von der des ziehenden Fahrzeuges nur geringfügig abweichen kann (§ 104 Abs. 2 lit. b). Sie müssen Vorrichtungen zum Anschließen der elektrischen Leitungen für vorgeschriebene Leuchten und der Übertragungsvorrichtungen für vorgeschriebene Bremsen des Anhängers aufweisen.

(2) Sind Fahrzeuge zum Ziehen von Anhängern bestimmt, die beim unbeabsichtigten Loslösen vom ziehenden Fahrzeug nicht selbsttätig zum Stehen gebracht werden, so müssen sie eine Vorrichtung aufweisen, an die die Sicherungsverbindung des Anhängers (Abs. 5) angeschlossen werden kann; diese Sicherungsverbindung muß

so anzuschließen sein, daß auch bei unbeabsichtigtem Loslösen des Anhängers von der Anhängervorrichtung dessen Radspur von der des ziehenden Fahrzeuges nur geringfügig abweichen und die Anhängerdeichsel nur geringfügig abfallen kann.

(3) Fahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, müssen mit einer selbsttätig schließenden Anhängervorrichtung ausgerüstet sein; Omnibusse, die zum Ziehen von Omnibusanhängern (§ 87 Abs. 3) bestimmt sind, dürfen jedoch auch nur mit einer Anhängervorrichtung ausgerüstet sein, die mit dem Ende der Deichsel des Omnibusanhängers spielfrei und doppelt gesichert verbunden werden kann.

(4) Anhänger außer Nachläufern und Sattelanhängern müssen mit einer Anhängerdeichsel ausgerüstet sein, die das sichere Anhängen an das ziehende Fahrzeug ermöglicht.

(5) Anhänger, die bei unbeabsichtigtem Loslösen vom ziehenden Fahrzeug nicht selbsttätig zum Stehen gebracht werden, müssen außer der Anhängerdeichsel (Abs. 4) eine Sicherungsverbindung aufweisen, mit der sie auch nach dem Loslösen von der Anhängervorrichtung (Abs. 1) so gezogen werden können, daß ihre Radspur von der des ziehenden Fahrzeuges nur geringfügig abweicht und die Anhängerdeichsel nur geringfügig abfallen kann.

(6) Anhänger außer Einachsanhängern und Sattelanhängern müssen eine Anhängerdeichsel aufweisen, die bleibend auf die Höhe der Anhängervorrichtung (Abs. 1) eingestellt werden kann und so am Fahrzeug angebracht ist, daß sie bei unbeabsichtigtem Loslösen auch bei Unebenheiten der Fahrbahn diese nicht berührt.

(7) Einachsanhänger und Sattelanhänger müssen mit Vorrichtungen versehen sein, durch die das unbeabsichtigte Kippen verhindert werden kann (Anhängerstützen); dies gilt jedoch nicht bei Einachsanhängern, deren Achse vom Ende der Deichsel so weit entfernt ist, daß diese auch bei höchster zulässiger Belastung von einer Person aufgehoben werden kann und die Ladung nicht abgleitet, wenn die Deichsel den Boden berührt.

§ 14. Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler für Kraftwagen.

(1) Kraftwagen müssen vorne mit mindestens zwei Scheinwerfern ausgerüstet sein, mit denen paarweise weißes oder gelbes Fernlicht und Abblendlicht ausgestrahlt werden kann; bei Kraftwagen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann, ist jedoch kein Fernlicht erforderlich. Scheinwerfer, mit denen auch nur der rechte Teil der Straße mit Fernlicht beleuchtet werden kann (Teilfern-

licht), sind zulässig. Die Scheinwerfer jedes Paares müssen in gleicher Höhe und symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein. Das Fernlicht muß eine gerade, in der Richtung parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verlaufende Straße bei Dunkelheit und klarem Wetter auf mindestens 100 m, das Abblendlicht, ohne andere Straßenbenützer zu blenden, auf mindestens 30 m ausreichend beleuchten können. Die Scheinwerfer dürfen nur gleichzeitig und mit der gleichen Wirkung abblenden sein. Fällt das Scheinwerferlicht ganz oder teilweise aus, so müssen Leuchten wirksam sein, mit denen anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann.

(2) Kraftwagen, bei denen die äußersten Punkte der Lichtaustrittsfläche der der Längsmittlebene des Fahrzeuges am nächsten liegenden Scheinwerfer mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind, müssen vorne mit zwei Begrenzungsleuchten ausgerüstet sein, mit denen nach vorne weißes oder gelbes Licht ausstrahlt und anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann. Die Begrenzungsleuchten müssen in gleicher Höhe und in gleichem Abstand von der Längsmittlebene des Fahrzeuges und höchstens 40 cm von dessen äußerstem Rand entfernt angebracht sein. Als Begrenzungsleuchten gelten Scheinwerfer, mit denen Abblendlicht oder Stadtlicht ausgestrahlt werden kann, wenn die äußersten Punkte ihrer Lichtaustrittsflächen nicht mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind.

(3) Kraftwagen müssen vorne mit zwei Stadtleuchten ausgerüstet sein, mit denen weißes oder gelbes Licht ausgestrahlt und anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann (Stadtlicht). Stadtleuchten müssen in gleicher Höhe und in gleichem Abstand von der Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein. Als Stadtleuchten gelten auch die Begrenzungsleuchten (Abs. 2) oder Scheinwerfer, mit denen Stadtlicht ausgestrahlt werden kann.

(4) Kraftwagen müssen hinten mit zwei Schlußleuchten ausgerüstet sein, mit denen nach hinten rotes Licht ausgestrahlt und anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann (Schlußlicht). Die Schlußleuchten müssen in gleicher Höhe und so angebracht sein, daß die innersten Punkte ihrer Leuchtflächen gleich weit und mindestens 30 cm von der Längsmittlebene des Fahrzeuges entfernt und die äußersten Punkte ihrer Leuchtflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind.

(5) Kraftwagen müssen hinten mit zwei roten Rückstrahlern ausgerüstet sein, die nicht die Form eines gleichseitigen Dreieckes haben; Gelenkkraftfahrzeuge müssen jedoch mit Rückstrahlern ausgerüstet sein, die die Form eines gleichseitigen Dreieckes haben und so angebracht sind, daß eine Spitze des Dreieckes nach oben gerichtet ist. Die Rückstrahler müssen in gleicher Höhe und so angebracht sein, daß die innersten Punkte ihrer Lichteintrittsflächen gleich weit und mindestens 30 cm von der Längsmittlebene des Fahrzeuges und die äußersten Punkte ihrer Lichteintrittsflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind.

(6) Kraftwagen müssen mit Kennzeichenleuchten ausgerüstet sein, mit denen die hintere oder die gemäß § 49 Abs. 6 seitlich angebrachten Kennzeichentafeln mit weißem, nicht nach hinten ausgestrahltem Licht beleuchtet werden können. Die Kennzeichenleuchten müssen bei Dunkelheit und klarem Wetter das Ablesen des Kennzeichens auf mindestens 20 m gewährleisten und dürfen nur gleichzeitig mit der übrigen Beleuchtung, mit Ausnahme von Parkleuchten (§ 20 Abs. 3), ausschaltbar sein; sie müssen das Kennzeichen auch dann beleuchten, wenn am Fahrzeug eine Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnungszeichen betätigt wird.

(7) Kraftwagen, bei denen die größte Breite die durch Verordnung allgemein festgesetzte Höchstgrenze überschreitet (§ 4 Abs. 6 lit. a, § 34 Abs. 1), müssen außer mit den in Abs. 2 und 4 angeführten Begrenzungs- und Schlußleuchten auf beiden Seiten vorne mit je einer weiteren Begrenzungsleuchte und hinten mit je einer weiteren Schlußleuchte ausgerüstet sein, die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht sind, daß dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann.

(8) Die in den Abs. 1 bis 4, 6 und 7 angeführten Scheinwerfer und Leuchten der Kraftwagen müssen auch bei stillstehendem Motor wirksam sein; Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler, die symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sind, dürfen paarweise nur gleichstarkes Licht ausstrahlen. Begrenzungsleuchten (Abs. 2), Stadtleuchten (Abs. 3), Schlußleuchten (Abs. 4), Rückstrahler im Lichte eines Scheinwerfers (Abs. 5), Bremsleuchten (§ 18) und Fahrtrichtungsanzeiger (§ 19) dürfen nicht blenden und müssen ein auf eine hinreichende Entfernung sichtbares Licht ausstrahlen können. Die vorderen Scheinwerfer und Leuchten sowie die hinteren Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler der Kraftwagen dürfen auf jeder Seite jeweils auch gemeinsame Lichteintrittsflächen haben.

(9) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen festzusetzen, denen

die in den Abs. 1 bis 7 vorgeschriebenen Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler, insbesondere hinsichtlich ihrer Bauart und Anbringung am Fahrzeug und ihrer Wirkung, zu entsprechen haben.

§ 15. Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler für Krafträder.

(1) Für einspurige Krafträder gelten die Bestimmungen des § 14 mit folgender Einschränkung:

- a) einspurige Krafträder müssen nur mit je einem der vorgeschriebenen Scheinwerfer ausgerüstet sein; das gleiche gilt für die Leuchten und Rückstrahler;
- b) wenn der Motor stillsteht, müssen bei Motorrädern mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 100 kg und bei Motorfahrrädern die Scheinwerfer und Leuchten nicht wirksam sein, bei allen übrigen Motorrädern müssen nur die Stadt- und Schlußleuchten wirksam sein;
- c) Motorfahrräder müssen nicht mit Scheinwerfern ausgerüstet sein, mit denen Fernlicht ausgestrahlt werden kann; sie dürfen nur dann mit solchen Scheinwerfern ausgerüstet sein, wenn mit diesen nur Fernlicht ausgestrahlt werden kann und wenn diese von den übrigen Scheinwerfern und Leuchten des Fahrzeuges getrennt sind;
- d) Motorfahrräder müssen nicht mit Leuchten ausgerüstet sein, die anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar machen, wenn das Scheinwerferlicht ganz oder teilweise ausfällt.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten auch für mehrspurige Krafträder, jedoch sind die für Kraftwagen geltenden Bestimmungen über Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten und Rückstrahler, bei Motordreirädern auch über Scheinwerfer, sinngemäß anzuwenden.

§ 16. Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler für Anhänger.

(1) Für Anhänger gelten die Bestimmungen des § 14 über die hinteren Leuchten und Rückstrahler; die Rückstrahler müssen jedoch die Form eines gleichseitigen Dreieckes haben und so angebracht sein, daß eine Spitze des Dreieckes nach oben gerichtet ist.

(2) Unabhängig vom ziehenden Fahrzeug zu lenkende Anhänger müssen vorne mit Scheinwerfern ausgerüstet sein, mit denen nur Abblendlicht ausgestrahlt werden kann. Für diese gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 1 und 2 sinngemäß.

(3) Anhänger, die breiter sind als das ziehende Fahrzeug, müssen mit Begrenzungsleuchten (§ 14 Abs. 2) ausgerüstet sein. Anhänger, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, müssen

98 der Beilagen

9

schaftlichen Betriebes bestimmt sind und mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, dürfen jedoch an Stelle der Begrenzungsleuchten (§ 14 Abs. 2) mit zwei weißen Rückstrahlern ausgerüstet sein.

§ 17. Scheinwerfer und Leuchten für Fahrzeuge des Straßendienstes.

(1) Kraftfahrzeuge des Straßendienstes (§ 27 der StVO. 1960), die mit Streu- oder Schneeräumgeräten, wie Schneepflügen und dergleichen, besonders ausgerüstet sind, Schneeschleudern und Schneefräsen müssen, sofern sie nicht nur zur Verwendung auf beleuchteten Straßen bestimmt sind, aufweisen:

- a) oben am Fahrzeug eine von allen Seiten sichtbare Leuchte, mit der gelbrotes Drehlicht ausgestrahlt werden kann;
- b) bei Schneeräumfahrzeugen außer den in § 14 Abs. 1 angeführten Scheinwerfern auf jeder Seite einen weiteren Scheinwerfer, mit dem auch bei vorgebautem Schneeräumgerät auf die zu räumende Fahrbahn hinreichend Licht ausgestrahlt werden kann;
- c) sofern das Streu- oder Schneeräumgerät die Breite des Fahrzeuges überragt, auf beiden Seiten des Fahrzeuges vorne je eine Begrenzungsleuchte und hinten je eine Schlußleuchte, die am äußersten Rand einer nicht am Gerät befestigten Vorrichtung zum Erkennbarmachen der größten Breite des Gerätes angebracht sind. An Stelle dieser Begrenzungs- und Schlußleuchten darf auch auf jeder Seite des Fahrzeuges nur eine Leuchte angebracht sein, mit der nach vorne weißes und nach hinten rotes Licht ausgestrahlt werden kann;
- d) sofern die äußersten Punkte des Streu- oder Schneeräumgerätes durch Flaggen erkennbar gemacht werden, je einen quer zur Fahrtrichtung wirkenden Scheinwerfer, mit dem zur Beleuchtung dieser Flaggen weißes Licht ausgestrahlt werden kann.

(2) Für die in Abs. 1 angeführten Scheinwerfer und Leuchten gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 8 und 9 sinngemäß.

§ 18. Bremsleuchten.

(1) Mehrspurige Kraftfahrzeuge außer Motorrädern mit Beiwagen sowie Anhänger müssen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2, hinten mit zwei Bremsleuchten ausgestattet sein, das sind Leuchten, mit denen beim Betätigen der Betriebsbremse (§ 6 Abs. 4), bei Anhängern der Betriebsbremse des ziehenden Fahrzeuges, rotes oder gelbrotes Licht ausgestrahlt wird (Bremslicht). Dieses Licht muß sich vom Schlußlicht (§ 14 Abs. 4) durch gelbrote Farbe oder

größere Lichtstärke deutlich unterscheiden. Kann das Bremslicht und das Blinklicht (§ 19 Abs. 2) von derselben Leuchte ausgestrahlt werden, so muß beim gleichzeitigen Betätigen der Betriebsbremse und des Fahrtrichtungsanzeigers nur die Leuchte auf der Seite des Fahrzeuges Bremslicht ausstrahlen, auf der nicht geblinkt wird.

(2) Motorräder müssen nur mit einer Bremsleuchte (Abs. 1) ausgerüstet sein. Bremsleuchten sind nicht erforderlich bei

- a) Motorfahrrädern,
- b) Einachs zugmaschinen,
- c) selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht zu überschreiten vermögen,
- d) Anhängern, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf,
- e) Anhängern, deren Abmessungen so gering sind, daß eine Bremsleuchte des ziehenden Fahrzeuges für Lenker nachfolgender Fahrzeuge sichtbar bleibt.

(3) Die Bremsleuchten müssen bei mehrspurigen Fahrzeugen in gleicher Höhe und so angebracht sein, daß sie gleich weit und mindestens 30 cm von der Längsmittlebene des Fahrzeuges entfernt sind und daß die äußersten Punkte ihrer Leuchtflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind.

(4) Für die in den Abs. 1 bis 3 angeführten Bremsleuchten gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 9 sinngemäß.

§ 19. Fahrtrichtungsanzeiger.

(1) Mehrspurige Kraftfahrzeuge außer Motorrädern mit Beiwagen müssen mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein, die von vorne, von hinten und von der Seite, nach der die Fahrtrichtung abgeändert werden soll, sichtbar sind. Der Lenker muß von seinem Platz aus erkennen können, daß die Fahrtrichtungsanzeiger wirksam sind.

(2) Fahrtrichtungsanzeiger dürfen nur unbewegliche Leuchten mit Blinklicht aufweisen, die nach vorne gelbrotes oder weißes und nach hinten gelbrotes oder rotes Licht ausstrahlen können. Sie müssen an den Längsseiten des Fahrzeuges oder vorne und hinten oder an den Längsseiten und vorne und hinten so angebracht sein, daß die äußersten Punkte ihrer Leuchtflächen nicht mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 gelten auch für Anhänger, doch müssen sie nur hinten mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein; durch Verordnung kann, sofern es die Erfordernisse der Verkehrssicherheit zulassen, bestimmt

werden, daß Einachsanhänger mit wesentlich geringerer Breite als das ziehende Fahrzeug nicht mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein müssen.

(4) Die Bestimmungen des Abs. 2 sind sinngemäß auch dann auf Fahrtrichtungsanzeiger an Kraftfahrzeugen und Anhängern anzuwenden, wenn sie für diese Fahrzeuge nicht vorgeschrieben sind.

(5) Für die in Abs. 1 bis 4 angeführten Fahrtrichtungsanzeiger gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 9 sinngemäß.

§ 20. Scheinwerfer, Leuchten, Rückstrahler und Lichtfarben für besondere Zwecke.

(1) Außer den gemäß § 14 Abs. 1 bis 7 und gemäß §§ 17 bis 19 vorgeschriebenen Scheinwerfern, Leuchten und Rückstrahlern dürfen an Kraftfahrzeugen nur angebracht werden

- a) Leuchten für die Beleuchtung des Wageninnern, der dem Betrieb dienenden Kontrollgeräte, der Zeichen für Platzkraftwagen (Taxi-Fahrzeuge), der Fahrpreisanzeiger;
- b) Freizeichen, Linienzeichen, Zielschilder und dergleichen sowie Parkleuchten;
- c) Nebelscheinwerfer, Breitstrahler, Suchscheinwerfer, Rückfahrscheinwerfer und Teilfernlichtscheinwerfer.

(2) Nebelscheinwerfer und Breitstrahler müssen außer bei Motorrädern und Motorrädern mit Beiwagen paarweise, tiefer als die in § 14 Abs. 1 angeführten Scheinwerfer, gleich weit, mindestens 30 cm von der Längsmittlebene des Fahrzeuges und so angebracht sein, daß die äußersten Punkte ihrer Lichtaustrittsflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind. Rückfahrscheinwerfer müssen so beschaffen sein, daß mit ihnen andere Straßenbenützer nicht geblendet werden können und nur Licht ausgestrahlt werden kann, wenn die Vorrichtung zum Rückwärtsfahren eingeschaltet ist.

(3) Mit Parkleuchten dürfen nur Personenkraftwagen sowie Fahrzeuge, die nicht länger als 6 m und nicht breiter als 2 m sind, ausgerüstet sein. Sie müssen so beschaffen und angebracht sein, daß mit ihnen während des Parkens bei Dunkelheit und klarem Wetter nach vorne und nach hinten anderen Straßenbenützern das Fahrzeug auf mindestens 50 m erkennbar gemacht werden kann. Mit Parkleuchten darf nur gelbrotes oder nach vorne weißes oder gelbes und nach hinten rotes Licht ausgestrahlt werden können.

(4) Andere als die gemäß § 14 Abs. 1 bis 7 und gemäß §§ 17 bis 19 vorgeschriebenen oder in Abs. 1 angeführten Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler oder andere Lichtfarben bedürfen der Bewilligung des Landeshauptmannes. Diese

ist nach Maßgabe der Bestimmungen der Abs. 5 und 6 zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird.

(5) Scheinwerfer und Leuchten mit blauem Licht dürfen nur für Fahrzeuge, die für Feuerwehren, für den öffentlichen Sicherheits- oder Hilfsdienst oder für den Rettungsdienst (§ 107) bestimmt sind, bewilligt werden.

(6) Leuchten mit gelbrotem Drehlicht dürfen nur für Kraftfahrzeuge zum Abschleppen von teilweise hochgehobenen Kraftfahrzeugen (§ 105 Abs. 1) und für Kraftfahrzeuge, deren größte Breite die durch Verordnung allgemein festgesetzte Höchstgrenze wesentlich überschreitet, bewilligt werden.

(7) Die in den Abs. 1 bis 6 angeführten Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler dürfen die Erkennbarkeit der vorgeschriebenen Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler nicht beeinträchtigen. Nach vorne darf nie rotes Licht, nach hinten, mit Ausnahme der Rückfahrscheinwerfer und der Zeichen für Platzkraftwagen (Taxi-Fahrzeuge), nie weißes oder gelbes Licht ausgestrahlt werden können. Leuchten mit Blinklicht sind ausschließlich bei Fahrtrichtungsanzeigern (§ 19), Leuchten mit Drehlicht, unbeschadet der Bestimmungen des § 17 Abs. 1 lit. a über Fahrzeuge des Straßendienstes, ausschließlich bei blauem und gelbrotem Licht (Abs. 5 und 6) zulässig.

§ 21. Vorrichtungen zum Freihalten des Blickfeldes für den Lenker.

(1) Mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Windschutzscheiben müssen mit Scheibenwischern oder ähnlichen Vorrichtungen ausgerüstet sein, die dem Lenker auf der Windschutzscheibe ein ausreichendes Blickfeld freihalten, ohne von ihm dauernd betätigt zu werden. Sie müssen mit Scheibenwaschvorrichtungen und Vorrichtungen gegen das Beschlagen und Vereisen ausgerüstet sein; dies gilt jedoch nicht für Zugmaschinen.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten nicht für Fahrzeuge mit Windschutzscheiben, deren oberer Rand tiefer liegt als die Augen des Lenkers.

§ 22. Warnvorrichtungen.

(1) Kraftfahrzeuge und unabhängig vom ziehenden Fahrzeug zu lenkende Anhänger müssen mit mindestens einer Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen ausgerüstet sein, die vom Lenker mit der Hand auch betätigt werden kann, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Die akustische Warnvorrichtung muß außer bei Kraftfahrzeugen mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 100 kg auch bei stillstehendem Motor wirksam betätigt werden können und einen gut wahrnehmbaren, nicht auf- und abschwellegenden, nicht schrillen Klang haben. Sie darf nicht durch das Einschalten

der Vorrichtung zur Abgabe von optischen Warnzeichen unwirksam werden. Glocken, Gongs und Ratschen dürfen an Kraftfahrzeugen und Anhängern nicht als Vorrichtung zum Abgeben von Warnzeichen angebracht sein. Glocken sind jedoch bei Motorfahrrädern zulässig.

(2) Kraftfahrzeuge außer Motorfahrrädern müssen mit mindestens einer Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen ausgerüstet sein, die vom Lenker mit der Hand auch betätigt werden kann, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Mit der optischen Warnvorrichtung müssen gut wahrnehmbare, kurze Blinkzeichen abgegeben werden können; sie muß nur bei laufendem Motor wirksam betätigt werden können.

(3) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die erforderliche und höchste zulässige Lautstärke der akustischen und die Art und Beschaffenheit der optischen Warnvorrichtungen festzusetzen.

(4) Vorrichtungen zum Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden, verschieden hohen Tönen dürfen, außer in den in Abs. 5 angeführten Fällen, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes angebracht werden. Die Bewilligung darf nur für Fahrzeuge erteilt werden, die von Feuerwehren, im öffentlichen Sicherheits- oder Hilfsdienst oder im Rettungsdienst (§ 107) verwendet werden und nur, wenn diese Vorrichtungen sonst den Bestimmungen des Abs. 1 entsprechen.

(5) An Omnibussen des Bundes, die im Bereich der österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung verwendet werden, dürfen Vorrichtungen zum Abgeben von Warnzeichen mit der Tonfolge des Posthornes (a-fis-a-d) angebracht sein.

§ 23. Rückblickspiegel.

(1) Mehrspurige Kraftfahrzeuge müssen mit geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln ausgerüstet sein, die so angebracht sind, daß der Lenker von seinem Platz aus die Straße neben und hinter dem Fahrzeug ausreichend überblicken kann, auch wenn dieses voll besetzt oder beladen ist.

(2) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen über die Anzahl, Anbringung und Beschaffenheit der Rückblickspiegel festgesetzt werden.

§ 24. Geschwindigkeitsmesser, Geschwindigkeitsschreiber und Wegstreckenmesser.

(1) Kraftfahrzeuge müssen mit einem geeigneten, im Blickfeld des Lenkers liegenden Ge-

schwindigkeitsmesser ausgerüstet sein; dies gilt jedoch nicht für Zugmaschinen der Klassen I und II (§ 90) sowie Transportkarren (§ 91) und selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 93), mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann.

(2) Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg und Omnibusse müssen mit geeigneten Geschwindigkeitsschreibern und Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können; hievon sind jedoch ausgenommen:

- a) Lastkraftwagen des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heersverwaltung verwendet werden,
- b) Fahrzeuge des Bundes, die im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache und des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung als Mannschaftstransportwagen verwendet werden, und
- c) Fahrzeuge von Feuerwehren, die als Mannschaftstransportwagen verwendet werden.

(3) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen über die Art und Beschaffenheit und die Anbringung der Geschwindigkeitsmesser, Geschwindigkeitsschreiber und Wegstreckenmesser festgesetzt werden.

§ 25. Heizvorrichtungen.

Heizvorrichtungen, bei denen die Wärme der Verbrennungsgase des Motors nutzbar gemacht wird, müssen so beschaffen sein, daß durch ihren Betrieb die beförderten Personen auch bei Undichtwerden des Motors oder der Auspuffleitungen nicht gefährdet werden können. Dies gilt sinngemäß auch für Heizvorrichtungen, bei denen die Wärme anderer Verbrennungsprodukte nutzbar gemacht wird.

§ 26. Sitze von Kraftfahrzeugen und Anhängern.

(1) Der Lenkersitz eines Kraftfahrzeuges muß so beschaffen sein, daß der Lenker das Fahrzeug sicher lenken kann.

(2) Die Sitze in Lastkraftwagen und Kombinationskraftwagen müssen so geschützt sein, daß durch die Ladung weder die Sicherheit des Lenkers oder anderer Personen gefährdet noch die Bewegungsfreiheit des Lenkers beeinträchtigt werden kann; dies gilt sinngemäß auch für Anhänger.

(3) Auf Zugmaschinen ohne Führerhaus und auf offenen Anhängern müssen bei den Sitzen für Mitfahrer sichere Haltegriffe, Fußrasten und Lehnen vorhanden sein.

(4) Auf Krafträdern müssen bei Sitzen für den Lenker und für Mitfahrer (Soziussitz) Fußrasten oder Trittbretter vorhanden sein; bei Motorfahrrädern können jedoch an Stelle der Fußrasten oder Trittbretter Tretkurbeln angebracht sein. Bei getrennt angebrachten Sitzen für Mitfahrer muß ein hinreichend fester Haltegriff, bei Sitzbänken ein nicht dehnbarer, knapp an diese anliegender Haltegurt angebracht sein.

(5) Sitze für Kinder unter 8 Jahren auf Motorfahrrädern (Kindersitze) müssen mit dem Fahrzeug fest und sicher verbunden sein. Sie müssen so angebracht und beschaffen sein, daß durch das Kind nicht die Sicht oder die Bewegungsfreiheit des Lenkers behindert, seine Aufmerksamkeit abgelenkt oder sonst die Sicherheit des Lenkers oder des Kindes selbst gefährdet werden kann.

(6) Beiwagen von Motorrädern dürfen nicht mehr als zwei Sitze aufweisen; diese müssen hintereinander angeordnet sein.

(7) Anhänger mit Bremsen, die vom Lenker des ziehenden Fahrzeuges nur unter Gefährdung der Verkehrssicherheit oder gar nicht betätigt werden können, müssen, sofern sie nicht mit einer Auflaufbremse versehen sind, einen Sitz für einen Bremser (§ 104 Abs. 3) aufweisen, der mit sicheren Haltegriffen, Fußrasten, einer Auffangstange und einer Lehne ausgerüstet ist.

(8) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen über die Beschaffenheit, die Abmessung und die Anbringung der Sitze festgesetzt werden.

§ 27. Fahrgestellnummer, Motornummer und Aufschriften.

(1) Am Fahrzeug muß die Fahrgestellnummer, am Fahrzeugmotor die Motornummer gut sichtbar und dauernd gut lesbar angebracht sein.

(2) An Omnibussen, Lastkraftwagen und Zugmaschinen und an Anhängern außer Wohnanhängern müssen an der rechten Außenseite gut lesbar und unverwischbar der Name und die Anschrift des Fahrzeugbesitzers, bei Unternehmungen der dauernde Standort des Fahrzeuges (§ 40 Abs. 1) sowie das Eigengewicht, das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten, bei Lastkraftwagen und Anhängern außerdem die höchste zulässige Nutzlast angeschrieben sein.

(3) Anstelle des Namens, der Anschrift des Fahrzeugbesitzers und des dauernden Standortes des Fahrzeuges darf jedoch an den im Abs. 2 angeführten Fahrzeugen des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen ein allgemein bekanntes Symbol für diese angebracht sein.

III. ABSCHNITT.

Typengenehmigung und Einzelgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Anhängern und ihrer Teile und Ausrüstungsgegenstände.

§ 28. Allgemeines.

(1) Typen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder von Fahrgestellen solcher Fahrzeuge und einzelne Kraftfahrzeuge oder Anhänger oder Fahrgestelle solcher Fahrzeuge sind auf Antrag behördlich zu genehmigen, wenn sie den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen.

(2) Die Genehmigung einer Type oder eines einzelnen Fahrzeuges oder Fahrgestelles gilt ohne Rücksicht darauf, wer der Erzeuger der Type oder, bei ausländischen Erzeugern, ihr Bevollmächtigter in Österreich oder wer der Besitzer des Fahrzeuges ist.

(3) Bei der Genehmigung sind, dem Bau des Fahrzeuges entsprechend, festzusetzen:

- a) das höchste zulässige Gesamtgewicht,
- b) die höchsten zulässigen Achslasten,
- c) die größte Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen, und
- d) Bedingungen oder Auflagen, sofern sie vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit aus erforderlich sind.

(4) Sattelzugfahrzeuge und Sattelanhänger dürfen nur gesondert genehmigt werden. Bei der Genehmigung der Sattelzugfahrzeuge ist vorzuschreiben, wie mit ihnen gezogene Sattelanhänger beschaffen sein müssen; bei der Genehmigung von Sattelanhängern ist vorzuschreiben, wie Sattelzugfahrzeuge, mit denen sie gezogen werden, beschaffen sein müssen. Die Bestimmungen dieses Absatzes sind auch auf Typen solcher Fahrzeuge anzuwenden.

(5) Einachszugmaschinen (§ 2 Z. 22) sind nur zu genehmigen, wenn sie dazu bestimmt sind, mit einem anderen Fahrzeug oder einem Gerät zu einem einzigen Fahrzeug verbunden zu werden.

(6) Bei der Genehmigung ist auf Antrag auch auszusprechen, welche Geräte, zusätzliche Aufbauten, Sitze und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern mit dem Fahrzeug auch so verbunden werden dürfen, daß sie die Fahreigenschaften des Fahrzeuges verändern und unter welchen Bedingungen und Auflagen ein solches Fahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden darf.

§ 29. Typengenehmigung.

(1) Ist bei Fahrzeugen einer bestimmten Type zu erwarten, daß sie in größerer Anzahl zum

Verkehr zugelassen werden, so darf unbeschadet der Bestimmungen des § 31 Abs. 1 lit. e nur die Type genehmigt werden; Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) dürfen jedoch nur einzeln genehmigt werden. Ist die Type genehmigt, so gelten alle Fahrzeuge, die dieser Type entsprechen und für die gemäß § 30 ein Typenschein ausgestellt wurde, als genehmigt. Die Bestimmungen dieses Absatzes sind sinngemäß auch auf Fahrgestelle anzuwenden.

(2) Über einen Antrag auf Genehmigung einer Type (§ 28 Abs. 1) hat das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu entscheiden. Der Antrag darf unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 6 nur vom Erzeuger gestellt werden; ein ausländischer Erzeuger darf jedoch den Antrag nur durch eine Person stellen, die als einzige von ihm bevollmächtigt ist, in Österreich selbst oder durch einen Vertreter (§ 10 des AVG. 1950) Anträge auf Typengenehmigung der von ihm hergestellten Fahrzeuge oder Fahrgestelle zu stellen. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann jedoch bei Untergruppen von Fahrzeugen und bei Fahrgestellen das Stellen von Anträgen auf Typengenehmigung durch einen besonderen Bevollmächtigten für jede einzelne Untergruppe gestatten, wenn glaubhaft gemacht wird, daß dies im Hinblick auf Instandsetzungs- oder Wartungsdienste, Handelsbräuche oder die Organisation der Unternehmung dringend erforderlich ist.

(3) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat vor der Entscheidung über den Antrag auf Typengenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer amtlicher (§ 52 Abs. 1 des AVG. 1950) und, wenn solche nicht zur Verfügung stehen, gemäß § 124 bestellter Sachverständiger darüber einzuholen, ob die Type den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht.

(4) Die Sachverständigen haben ihr Gutachten (Abs. 3) auf Grund einer Prüfung, der Typenprüfung abzugeben. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat den Sachverständigen die für die Vornahme der Typenprüfung erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Das Ergebnis der Typenprüfung ist in einem Prüfungsbefund festzuhalten, der eine technische Beschreibung der Type mit allen den Gegenstand der angestrebten Typengenehmigung bildenden Angaben zu enthalten hat.

(5) Wird die Type genehmigt, so hat sich der Spruch des Bescheides auf eine zeichnerische Darstellung der Type zu beziehen.

(6) Anträge auf Genehmigung einer noch nicht genehmigten Type von Fahrzeugen des Bundes, die für Zwecke des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt sind, dürfen auch vom Bundesministerium für Landesverteidigung gestellt werden.

(7) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die Typenprüfung (Abs. 4) und die Unterlagen, die bei der Typenprüfung vorzulegen sind, festzusetzen.

§ 30. Typenschein.

(1) Wurde eine Type genehmigt, so ist der jeweilige Erzeuger dieser Type, bei ausländischen Erzeugern der gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte in Österreich, verpflichtet, für jedes der von ihm in den Handel gebrachten Fahrzeuge dieser Type einen Typenschein auszustellen. Der Typenschein ist die Bestätigung, daß ein durch die Fahrgestellnummer, bei Kraftfahrzeugen auch durch die Motornummer, bestimmtes Fahrzeug der genehmigten Type entspricht.

(2) Der Typenschein muß nach einem vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau genehmigten Muster ausgestellt sein und eine vollständige wörtliche Wiedergabe des Typengenehmigungsbescheides samt seiner Zeichnung enthalten.

(3) Wer nicht mehr das Recht besitzt, die Fahrzeuge einer genehmigten Type zu erzeugen, oder nicht mehr von ihrem Erzeuger gemäß § 29 Abs. 2 bevollmächtigt ist, in Österreich Anträge auf Typengenehmigung einzubringen, darf für diese Fahrzeuge keine Typenscheine ausstellen. Er hat den Verlust dieses Rechtes oder den Verlust der Bevollmächtigung dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau unverzüglich anzuzeigen und den Typengenehmigungsbescheid für diese Type abzuliefern.

(4) Die zur Ausstellung von Typenscheinen Verpflichteten (Abs. 1) haben ein Verzeichnis über die ausgestellten Typenscheine zu führen. Dieses ist zehn Jahre, gerechnet vom Tage der Ausstellung des letzten darin angeführten Typenscheines, aufzubewahren und den mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaßten Behörden auf Verlangen vorzulegen.

(5) Wird der Verlust eines Typenscheines glaubhaft gemacht, so hat der zur Erzeugung der Type des Fahrzeuges Berechtigte, bei ausländischen Erzeugern der gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte in Österreich, ein Doppel auszustellen. Er darf das Doppel nur mit Zustimmung der Behörde ausstellen, die zuletzt einen Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn keine Bedenken dagegen bestehen, daß das Fahrzeug noch der genehmigten Type entspricht oder Änderungen am Fahrzeug gemäß § 33 Abs. 1 genehmigt wurden. Im Doppel müssen auch Genehmigungen von Änderungen am Fahrzeug wiedergegeben sein.

(6) Wird die in Abs. 1 angeführte Verpflichtung zur Ausstellung von Typenscheinen nicht

ordnungsgemäß erfüllt, so hat das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau die weitere Ausstellung von Typenscheinen zu verbieten. Dieses Verbot darf erst widerrufen werden, wenn die ordnungsgemäße Ausstellung der Typenscheine gewährleistet ist.

(7) Bei Fahrzeugen, die einer Type angehören, deren Genehmigung vom Bundesministerium für Landesverteidigung beantragt wurde, ist die Ausstellung eines Typenscheines nicht erforderlich, wenn die im Typenschein vorgesehenen Angaben in den Aufzeichnungen des Bundesministeriums für Landesverteidigung festgehalten werden. Ist ein solches Fahrzeug nicht mehr für Zwecke des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt, so bedarf es einer Einzelgenehmigung (§ 31 Abs. 1 lit. f).

§ 31. Einzelgenehmigung.

(1) Die Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrgestelles solcher Fahrzeuge darf nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug oder Fahrgestell

- a) keiner Type angehört,
- b) zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt ist (§ 92),
- c) einer Type von Fahrzeugen oder Fahrgestellen angehört, von denen nicht zu erwarten ist, daß sie in größerer Anzahl zum Verkehr zugelassen werden,
- d) einer genehmigten Type angehört und wesentliche technische Merkmale dieser Type am Fahrzeug verändert wurden (§ 33 Abs. 1),
- e) einer genehmigten Type angehört und der Nachweis erbracht wurde, daß für das Fahrzeug kein Typenschein oder kein Typenscheindoppel erlangt werden kann, oder
- f) einer Type angehört, deren Genehmigung vom Bundesministerium für Landesverteidigung beantragt wurde, und nicht mehr für Zwecke des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt ist (§ 30 Abs. 7).

(2) Über die Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrgestelles solcher Fahrzeuge hat unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 5 und des § 34 der Landeshauptmann zu entscheiden, in dessen örtlichem Wirkungskreis der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, bei Unternehmungen oder deren Zweigniederlassungen den Sitz hat. Der Landeshauptmann hat vor der Entscheidung über den Antrag auf Einzelgenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer amtlicher und, wenn solche nicht zur Verfügung stehen, gemäß § 125 bestellter Sachverständiger oder der Bundesversuchs- und Prüfanstalt für Kraftfahrzeuge (§ 131) darüber einzuholen, ob das Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht.

(3) Die Sachverständigen haben ihr Gutachten auf Grund einer Prüfung, der Einzelprüfung, abzugeben. Die Behörde hat den Sachverständigen die für die Vornahme der Einzelprüfung erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Das Ergebnis der Einzelprüfung ist in einem Prüfungsbefund festzuhalten, der eine technische Beschreibung des Fahrzeuges mit allen den Gegenstand der angestrebten Einzelgenehmigung bildenden Angaben zu enthalten hat.

(4) Der Spruch des Bescheides über die Einzelgenehmigung hat sich auf eine zeichnerische oder bildliche Darstellung des Fahrzeuges zu beziehen.

(5) Über einen Antrag auf Genehmigung eines einzelnen Fahrzeuges des Bundes, das im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet wird, hat das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu entscheiden. Hiebei kann das Gutachten gemäß Abs. 3 auch bei gemäß § 124 bestellten Sachverständigen eingeholt werden.

(6) Die Genehmigung eines Fahrzeuges gemäß Abs. 5 gilt nur, solange das Fahrzeug zur Verwendung für Zwecke des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt ist.

(7) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann den Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Sitz der militärischen Dienststelle liegt, der das Fahrzeug zugewiesen ist, mit der Durchführung des Verfahrens betrauen und ihn ermächtigen, in seinem Namen zu entscheiden, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung oder eine erhebliche Erleichterung des Verfahrens erzielt wird.

(8) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die Einzelprüfung (Abs. 3) und die Unterlagen, die bei der Einzelprüfung vorzulegen sind, festzusetzen.

§ 32. Änderungen an genehmigten Typen.

(1) Änderungen an einer genehmigten Type, die im Typengenehmigungsbescheid enthaltene Angaben betreffen, hat der jeweilige Erzeuger, bei ausländischen Erzeugern der gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte, unverzüglich dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau anzuzeigen.

(2) Betreffen die Änderungen (Abs. 1) wesentliche technische Merkmale der genehmigten Type, so bedarf die veränderte Type einer neuen Typengenehmigung (§ 29).

(3) Betreffen die Änderungen (Abs. 1) nicht wesentliche technische Merkmale der genehmigten Type, so sind sie im Sinne des § 28 Abs. 1 zu genehmigen und der Typengenehmigungsbescheid entsprechend abzuändern. Das Bundesministerium

für Handel und Wiederaufbau kann im Zweifelsfall unter Anwendung der Bestimmung des § 29 Abs. 3 und 4 ein Gutachten darüber einholen, ob durch die Änderung wesentliche technische Merkmale verändert wurden.

(4) In Typenscheinen für Fahrzeuge der geänderten Type muß die Genehmigung der Änderung wiedergegeben sein.

§ 33. Änderungen an einzelnen Fahrzeugen.

(1) Änderungen an einem einzelnen Fahrzeug einer genehmigten Type, die im Genehmigungsbescheid enthaltene Angaben betreffen, hat der Besitzer des Fahrzeuges unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat.

(2) Betreffen die Änderungen (Abs. 1) wesentliche technische Merkmale der Type, der das Fahrzeug angehört, so bedarf das geänderte Fahrzeug einer Einzelgenehmigung gemäß § 31. Mit dieser Einzelgenehmigung verliert der für das Fahrzeug ausgestellte Typenschein seine Gültigkeit und ist dem Landeshauptmann abzuliefern.

(3) Betrifft die Änderung (Abs. 1) nicht wesentliche technische Merkmale der Type, so ist die angezeigte Änderung im Sinne des § 28 Abs. 1 zu genehmigen und der Bescheid über die Einzelgenehmigung entsprechend abzuändern. Der Landeshauptmann hat die genehmigte Änderung in den Typenschein einzutragen.

(4) Der Landeshauptmann kann im Zweifelsfall unter Anwendung der Bestimmungen des § 31 Abs. 2 und 3 ein Gutachten darüber einholen, ob durch die Änderung wesentliche technische Merkmale verändert wurden.

(5) Für Änderungen an einem im § 31 Abs. 1 angeführten einzeln genehmigten Fahrzeug gelten die Bestimmungen des Abs. 1 bis 3 sinngemäß.

§ 34. Ausnahmegenehmigung.

(1) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann auf Antrag des Erzeugers, bei ausländischen Erzeugern ihres gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigten, Typen von Fahrzeugen oder von Fahrgestellen oder auf Antrag des Fahrzeugbesitzers, einzelne Fahrzeuge oder Fahrgestelle, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, zum Zwecke der Erprobung oder wegen der besonderen Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, genehmigen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen (Ausnahmegenehmigung).

(2) Vor der Erteilung der Ausnahmegenehmigung (Abs. 1) ist bei einer Type ein Gutachten

eines oder mehrerer amtlicher und, wenn solche nicht zur Verfügung stehen, gemäß § 124, bei einem einzelnen Fahrzeug oder Fahrgestell gemäß § 125 bestellter Sachverständiger oder ein Gutachten der Bundesversuchs- und Prüfanstalt für Kraftfahrzeuge darüber einzuholen, ob gegen die Erteilung vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit Bedenken bestehen. Die Ausnahmegenehmigung ist, sofern dies vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit aus oder im Hinblick auf den Ausbau der Straßen und Brücken geboten ist, unter den entsprechenden Bedingungen und Auflagen zu erteilen.

(3) Die Ausnahmegenehmigung ist aufzuheben, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie erteilt worden ist, nicht mehr gegeben sind. Sie kann aufgehoben werden, wenn die Auflagen, unter denen sie erteilt worden ist, nicht erfüllt wurden.

(4) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann, sofern es sich nicht um die Genehmigung einer Type handelt, den Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, bei Unternehmungen oder Zweigniederlassungen den Sitz hat, mit der Durchführung des im Abs. 1 angeführten Verfahrens betrauen und ihn ermächtigen, in seinem Namen zu entscheiden, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder eine erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wird.

§ 35. Typengenehmigung von Teilen und Ausrüstungsgegenständen, zusätzlichen Aufbauten und Geräten.

(1) Bei der Genehmigung einer Type der im § 5 angeführten Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder einer Type von Sturzhelmen für Kraftfahrer und bei der Genehmigung von Änderungen einer solchen Type sind die Bestimmungen der §§ 28 bis 34 sinngemäß anzuwenden. Die Type darf nur genehmigt werden, wenn der Teil oder Ausrüstungsgegenstand unabhängig vom Fahrzeug beurteilt werden kann und sofern keine auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen in Österreich anerkannte ausländische Typengenehmigung vorliegt.

(2) Bei der Genehmigung ist die Verpflichtung aufzuerlegen, die Type mit einer bestimmten Prüfnummer zu kennzeichnen. Wird die Type eines Teiles oder Ausrüstungsgegenstandes oder eines Sturzhelmes genehmigt, so ist der jeweilige Erzeuger oder, bei ausländischen Erzeugern, der jeweilige Bevollmächtigte in Österreich verpflichtet, alle nach dieser Type hergestellten Einzelgegenstände mit der im Genehmigungsbescheid zugewiesenen Prüfnummer zu kennzeichnen.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 sind sinngemäß auch auf Geräte, zusätzliche Aufbauten, Sitze und Vorrichtungen zur Beförderung

von Gütern anzuwenden, die mit einem Kraftfahrzeug oder einem Anhänger so verbunden werden sollen, daß sie die Fahreigenschaften des Fahrzeuges verändern.

IV. ABSCHNITT.

Zulassung zum Verkehr, Probe- und Überstellungsfahrten und Kennzeichen der Kraftfahrzeuge und Anhänger.

§ 36. Allgemeines.

Kraftfahrzeuge und Anhänger dürfen unbeschadet der Bestimmungen der §§ 82 und 83 auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden,

- a) wenn sie zum Verkehr zugelassen sind (§§ 37 bis 39) oder mit ihnen behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten (§§ 45 und 46) durchgeführt werden,
- b) wenn sie das behördliche Kennzeichen (§ 48) führen,
- c) wenn bei der Zulassung oder Bewilligung einer Probe- oder Überstellungsfahrt vorgeschriebene Bedingungen und Auflagen erfüllt werden, und
- d) wenn für sie die vorgeschriebene Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung (§§ 59 und 60) oder Haftung (§ 63) besteht.

§ 37. Zulassung.

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger sind auf Antrag unter Vorschreibung erforderlicher Bedingungen und Auflagen zum Verkehr zuzulassen, wenn die in Abs. 2 angeführten Nachweise erbracht sind. Bei der Zulassung ist auch auszusprechen, welches Kennzeichen gemäß § 48 das Fahrzeug zu führen hat.

(2) Kraftfahrzeuge und Anhänger dürfen nur zugelassen werden, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, daß er der rechtmäßige Besitzer des Fahrzeuges ist, wenn er eine rechtsverbindliche Erklärung über den beabsichtigten Verwendungszweck des Fahrzeuges abgibt und wenn er folgende Nachweise erbringt:

- a) den Typenschein, bei einzelgenehmigten Fahrzeugen den Bescheid über die Einzelgenehmigung (§ 31), bei Fahrzeugen, die unter aufschiebenden Bedingungen genehmigt wurden, eine Bescheinigung der Genehmigungsbehörde darüber, daß diese Bedingungen erfüllt sind;
- b) eine Versicherungsbestätigung für das Fahrzeug gemäß § 62 Abs. 1 in zweifacher Ausfertigung; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die gemäß § 59 Abs. 2 von der Versicherungspflicht ausgenommen sind;
- c) bei beabsichtigter Verwendung des Fahrzeuges zur gewerbsmäßigen Beförderung

eine Bestätigung der zuständigen gesetzlichen Interessenvertretung über das Vorliegen der Berechtigung zu dieser Verwendung;

- d) bei der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeuges ausländischer Herkunft eine Bestätigung eines Zollamtes, daß gegen die Zulassung vom Standpunkt der Zollvorschriften keine Bedenken bestehen. Diese Bestätigung ist jedoch nicht erforderlich, wenn das Fahrzeug im Zollgebiet aus Bestandteilen ausländischer Herkunft hergestellt wurde; sie ist bei Fahrzeugen, die ihren dauernden Standort in einem österreichischen Zollausschlußgebiet haben, der Behörde erst vorzulegen, wenn der dauernde Standort in das Zollgebiet verlegt wurde;
- e) den Nachweis der ordnungsgemäß entrichteten Kraftfahrzeugsteuer oder der Steuerbefreiung.

(3) Fahrzeuge, die unter der Bedingung genehmigt wurden, daß sie nur unter einer bestimmten Auflage zugelassen werden, dürfen nur unter dieser Auflage zugelassen werden. Fahrzeuge, die gemäß § 43 Abs. 4 lit. b wegen Verlegung des dauernden Standortes in den örtlichen Wirkungsbereich einer anderen Behörde abgemeldet wurden, dürfen erst zugelassen werden, wenn der bisherige Zulassungsschein und die bisherigen Kennzeichentafeln gemäß § 43 Abs. 1 abgeliefert wurden. Sattelfahrzeuge und Sattelanhänger dürfen nur gesondert zugelassen werden.

(4) Wird bei einem Antrag auf Zulassung kein Nachweis gemäß Abs. 2 lit. a beigebracht, so darf die Zulassung ein Jahr befristet ausgesprochen werden, wenn auf Grund einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 Abs. 1 festgestellt wurde, daß das Fahrzeug oder dessen Type den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht. Wird der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung der Behörde vor Ablauf dieses Jahres vorgelegt, so erlischt die Befristung. Die Behörde hat das Erlöschen der Befristung auf dem Zulassungsschein zu bestätigen.

§ 38. Vorläufige Zulassung.

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger sind auf Antrag für die Dauer von höchstens einem Jahr vorläufig zuzulassen, wenn ihr Besitzer seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Bundesgebiet hat, die im § 37 Abs. 2 angeführten Unterlagen und Nachweise ordnungsgemäß erbracht sind und keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges bestehen.

(2) Bei einem Antrag auf vorläufige Zulassung von Fahrzeugen ausländischer Herkunft gilt als Nachweis gemäß § 37 Abs. 2 lit. a auch ein Dokument, aus dem zu ersehen ist, daß das

Fahrzeug oder die Type, der das Fahrzeug angehört, im Ausland genehmigt ist oder die Feststellung auf Grund einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 Abs. 1, daß das Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht.

(3) Vorläufig zugelassene Fahrzeuge dürfen nicht zur gewerbsmäßigen Beförderung verwendet werden.

§ 39. Eingeschränkte Zulassung.

(1) Fahrzeuge, für die eine Ausnahmegenehmigung (§ 34) unter der Auflage erteilt wurde, daß sie nur auf bestimmten Arten von Straßen verwendet werden, dürfen nur für bestimmte Straßenzüge dieser Art (Routen) zugelassen werden; bei dieser Zulassung sind insbesondere im Hinblick auf örtliche Gegebenheiten erforderliche Bedingungen und Auflagen vorzuschreiben.

(2) Wird als Bedingung gemäß § 37 Abs. 1 die Begleitung durch Organe der Straßenaufsicht vorgeschrieben, so hat der Antragsteller die Kosten dieser Begleitung zu tragen.

(3) Bei Fahrzeugen, die nach Abs. 1 zugelassen sind, muß neben der vorderen und hinteren Kennzeichentafel je eine kreisrunde gelbe Tafel mit schwarzem Rand und dem Buchstaben „R“ in schwarzer Farbe vollständig sichtbar und gut lesbar angebracht sein.

§ 40. Verfahren bei der Zulassung.

(1) Über einen Antrag auf Zulassung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers zum Verkehr hat, abgesehen von den im Abs. 2 bis 5 angeführten Fällen, die Behörde zu entscheiden, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat. Als dauernder Standort eines Fahrzeuges gilt der ordentliche Wohnsitz des Besitzers des Fahrzeuges, bei Fahrzeugen von Unternehmungen der Ort, von dem aus der Besitzer über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt; bei Fahrzeugen des Bundes, die im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Österreichischen Bundesbahnen, der Post- und Telegraphenverwaltung und des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, gilt als dauernder Standort Wien.

(2) Über einen Antrag auf vorläufige Zulassung (§ 38) hat die Behörde zu entscheiden, in deren örtlichen Wirkungsbereich der Antragsteller seinen Aufenthalt hat.

(3) Über einen Antrag auf eingeschränkte Zulassung (§ 39) hat, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 5, der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug verwendet werden soll, nach Anhörung der

Straßenverwaltungen, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt, zu entscheiden.

(4) Über einen Antrag auf eingeschränkte Zulassung (§ 39) eines Fahrzeuges, das in den örtlichen Wirkungsbereichen von mehr als zwei Landeshauptmännern verwendet werden soll, hat, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 5, das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau nach Anhörung der Straßenverwaltungen, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt, zu entscheiden.

(5) Fahrzeuge des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, sind vom Bundesministerium für Landesverteidigung zuzulassen. Wurde für ein solches Fahrzeug eine Ausnahmegenehmigung (§ 34) unter der Auflage erteilt, daß es nur auf bestimmten Arten von Straßen verwendet werden darf, so sind vor der eingeschränkten Zulassung (§ 39 Abs. 1) die Straßenverwaltungen zu hören, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt.

§ 41. Zulassungsschein.

(1) Die Behörde hat, dem Zulassungsbesitzer über die Zulassung eine Bescheinigung, den Zulassungsschein, auszustellen; bei der eingeschränkten Zulassung durch den Landeshauptmann oder das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau (§ 39, § 40 Abs. 3 und 4) ist der Zulassungsschein jedoch von der Behörde auszustellen, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat.

(2) In den Zulassungsschein (Abs. 1) sind einzutragen:

- a) der Name und die Anschrift des Zulassungsbesitzers,
- b) das Kennzeichen (§ 48),
- c) die Untergruppe (§ 3), in die das Fahrzeug fällt,
- d) die Marke und Type des Fahrzeuges,
- e) die Fahrgestellnummer,
- f) die Motornummer,
- g) das Eigengewicht,
- h) das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Lastkraftwagen und Anhängern zur Güterbeförderung auch die höchste zulässige Nutzlast und die höchsten zulässigen Achslasten,
- i) die größte Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug, und die größte Anzahl der Personen, die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden darf,

- j) Bedingungen und Auflagen, die bei der Zulassung vorgeschrieben wurden (§ 37 Abs. 1),
 - k) eine befristete (§ 37 Abs. 4), vorläufige (§ 38) oder eingeschränkte (§ 39) Zulassung,
 - l) bei Zugmaschinen zusätzlich gemäß § 35 typengenehmigte Aufbauten, Sitze oder Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern, die auf Grund des Typenscheines oder des Bescheides über die Einzelgenehmigung angebracht werden dürfen.
- (3) Bei Anhängern ist dem Zulassungsbesitzer auf Antrag außer dem Zulassungsschein ein Doppel dieses Zulassungsscheines auszustellen. Das gleiche gilt auch für Besitzer einer Gewerbeberechtigung für das Vermieten von Kraftfahrzeugen (§ 1 a Abs. 1 lit. b Z. 30 der Gewerbeordnung). Dieses Doppel ist jedoch mit dem Vermerk „Nur für Mietwagen“ zu versehen und darf von Personen, denen der Zulassungsbesitzer das Fahrzeug gewerbsmäßig vermietet hat, an Stelle des Zulassungsscheines benützt werden. Die Bestimmungen über den Zulassungsschein finden sinngemäß auch auf das Doppel Anwendung.
- (4) Weist ein Zulassungsschein wesentliche Mängel auf, so hat der Zulassungsbesitzer bei der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, unverzüglich um Vornahme erforderlicher Ergänzungen oder um Ausstellung eines Doppels anzusuchen. Bestehen keine Bedenken, ob die Voraussetzungen für die Zulassung noch gegeben sind, so hat die Behörde die Ergänzungen vorzunehmen oder das Doppel auszustellen. Ein wesentlicher Mangel ist insbesondere dann gegeben, wenn erforderliche Eintragungen, Unterschriften oder Stempel fehlen oder unkenntlich geworden sind, oder wenn der Zulassungsschein Beschädigungen oder Merkmale aufweist, die seine Vollständigkeit, Einheit oder Echtheit in Frage stellen.
- (5) Die Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, hat die Zulassung des Fahrzeuges, den Namen des Zulassungsbesitzers und jeden Wechsel des Zulassungsbesitzers auf dem Typenschein oder auf dem Bescheid über die Einzelgenehmigung (§ 31) zu bestätigen.
- (6) Wird ein Fahrzeug vom Bundesministerium für Landesverteidigung zum Verkehr zugelassen, so hat dieses hierüber unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des Abs. 2 und 4 den Heereszulassungsschein auszustellen.
- (7) Bei der Zuweisung von Wechselkennzeichen (§ 48 Abs. 2) darf unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3 über die Ausstellung eines Doppels nur ein Zulassungsschein ausgestellt werden. In diesen sind beide Kraftfahrzeuge einzutragen.

§ 42. Änderungen für die Zulassung maßgebender Umstände.

(1) Der Zulassungsbesitzer hat der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, binnen einer Woche jede Änderung von Umständen anzuzeigen, durch die behördliche Eintragungen im Zulassungsschein berührt werden, wie insbesondere die Verlegung seines Wohnsitzes, bei Unternehmungen oder Zweigniederlassungen des Sitzes innerhalb des örtlichen Wirkungsbereiches derselben Behörde oder Änderungen des Typenscheines oder des Bescheides über die Einzelgenehmigung (§ 33).

(2) Wurde in ein Fahrzeug ein anderer Fahrzeugmotor derselben Type eingebaut, so hat der Zulassungsbesitzer dessen Motornummer der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, anzuzeigen. Die Behörde hat die neue Motornummer in den Zulassungsschein und in den Typenschein oder den Bescheid über die Einzelgenehmigung einzutragen. Bei der Anzeige der Motornummer eines anderen Fahrzeugmotors ausländischer Herkunft ist die Bestätigung eines Zollamtes vorzulegen, daß gegen das Einbauen des Motors in das Fahrzeug vom Standpunkt der Zollvorschriften keine Bedenken bestehen; dieser Nachweis ist jedoch bei Fahrzeugen, die ihren dauernden Standort in einem österreichischen Zollausschlußgebiet haben, der Behörde erst vorzulegen, wenn der dauernde Standort in das Zollgebiet verlegt wurde.

§ 43. Abmeldung.

(1) Wird ein Kraftfahrzeug oder ein Anhänger abgemeldet, so sind der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung und der Nachweis der ordnungsgemäß entrichteten Kraftfahrzeugsteuer oder der Steuerbefreiung der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, zur Einsichtnahme vorzulegen und der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln ohne Anspruch auf Entschädigung abzuliefern; der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln dürfen jedoch auch bei der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Zulassungsbesitzer seinen Aufenthalt hat, abgeliefert werden.

(2) Die Behörde hat die Abmeldung und den Tag der Abmeldung auf dem Typenschein oder dem Bescheid über die Einzelgenehmigung und auf dem Nachweis der ordnungsgemäß entrichteten Kraftfahrzeugsteuer oder der Steuerbefreiung zu bestätigen, wenn der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abgeliefert (Abs. 1) oder ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht wurden. Als Tag der Abmeldung gilt der Tag der Ablieferung des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln oder der Tag, an dem ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht wurde. Mit diesem Tag erlischt die Zulassung des Fahrzeuges zum Verkehr.

(3) Das Kennzeichen ist auf Antrag längstens drei Monate vom Tag der Abmeldung an freizuhalten und dem bisherigen Zulassungsbesitzer des abgemeldeten Fahrzeuges für ein ihm gehörendes, innerhalb dieser Frist zuzulassendes anderes Fahrzeug der selben Untergruppe (§ 3) zuzuweisen.

(4) Der Zulassungsbesitzer hat sein Fahrzeug abzumelden,

- a) wenn das Fahrzeug nicht mehr auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden kann,
- b) wenn er den dauernden Standort des Fahrzeuges in den örtlichen Wirkungsbereich einer anderen Behörde verlegt hat,
- c) wenn er nicht mehr Besitzer des Fahrzeuges ist; er hat in diesem Fall der Behörde den Namen und die Anschrift des neuen Besitzers bekanntzugeben, oder
- d) wenn die vorgeschriebene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug nicht besteht, beendet ist oder ihre Versicherungssummen die vorgeschriebenen Mindestsummen (§ 59 Abs. 3) nicht erreichen.

§ 44. Aufhebung der Zulassung.

(1) Die Zulassung ist von der Behörde aufzuheben, wenn

- a) sich das Fahrzeug nicht in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befindet (§ 57 Abs. 8),
- b) die vorgeschriebene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug nicht besteht, beendet ist oder ihre Versicherungssummen die vorgeschriebenen Mindestsummen (§ 59 Abs. 3) nicht erreichen,
- c) der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug nach dessen Änderung seine Gültigkeit gemäß § 33 Abs. 2 verloren hat, oder
- d) ihr das Finanzamt angezeigt hat, daß den Bestimmungen des Kraftfahrzeugsteuerrechtes nicht mehr Genüge geleistet ist.

(2) Die Zulassung kann aufgehoben werden, wenn

- a) der Aufforderung, ein Fahrzeug zur Überprüfung vorzuführen (§ 55 Abs. 2), wiederholt nicht entsprochen wurde,
- b) ein Fahrzeug, das nur für bestimmte Straßenzüge (Routen) zugelassen ist, wiederholt auf anderen Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet wurde,
- c) Auflagen, unter denen das Fahrzeug zugelassen worden ist, nicht eingehalten wurden,

d) ein vorläufig zugelassenes Fahrzeug zur gewerbsmäßigen Beförderung verwendet wurde (§ 38 Abs. 3), oder

e) das Fahrzeug ohne Berechtigung zur gewerbsmäßigen Beförderung verwendet wurde.

(3) Der Bescheid über die Aufhebung hat auch auszusprechen, daß der bisherige Zulassungsbesitzer den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln ohne Anspruch auf Entschädigung unverzüglich einer der in § 43 Abs. 1 angeführten Behörden abzuliefern hat.

(4) Eine Berufung gegen die Aufhebung der Zulassung hat keine aufschiebende Wirkung.

§ 45. Probefahrten.

(1) Die Behörde kann auf Antrag Gewerbetreibenden, die sich im Rahmen ihres gewerblichen Betriebes mit der Herstellung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befassen oder mit solchen Handel treiben, und Anstalten oder Besitzern von Betrieben, die sich im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung oder Überprüfung von Fahrzeugen befassen, die Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern erteilen. Probefahrten mit zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen sind nur zulässig, wenn ein Probefahrtenkennzeichen geführt wird oder wenn der Zulassungsbesitzer an der Probefahrt teilnimmt oder einen schriftlichen Auftrag zu dieser Fahrt erteilt hat.

(2) Probefahrten sind Fahrten zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit oder der Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen oder ihrer Teile oder Ausrüstungsgegenstände, oder Fahrten, um Fahrzeuge vorzuführen. Als Probefahrten gelten auch Fahrten zur Überführung eines Fahrzeuges an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes und Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung des Fahrzeuges nach dem III. und V. Abschnitt.

(3) Die Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten (Abs. 1) darf nur erteilt werden, wenn die Notwendigkeit der Durchführung solcher Fahrten glaubhaft gemacht wird und eine Versicherungsbestätigung gemäß § 62 Abs. 1 in zweifacher Ausfertigung beigebracht wurde. Bei der Erteilung der Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten ist auch auszusprechen, welche Kennzeichen bei diesen Fahrten zu führen sind. Diese Kennzeichen sind Probefahrtenkennzeichen (§ 48 Abs. 3) und dürfen nur bei Probefahrten (Abs. 2) geführt werden.

(4) Über die Erteilung der Bewilligung (Abs. 1) ist dem Antragsteller eine Bescheinigung, der Probefahrtschein, auszustellen.

(5) Über einen Antrag auf Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit Fahrzeugen, deren Abmessungen oder höchste zulässige Gesamtgewichte die durch Verordnung allgemein festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, entscheidet der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Probefahrten durchgeführt werden sollen. Die Bewilligung darf nur für bestimmte Straßenzüge erteilt werden. Vor der Erteilung der Bewilligung sind die Straßenverwaltungen zu hören, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt. Die Bestimmungen des § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden.

(6) Der Besitzer einer Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten hat über die Verwendung der mit dieser Bewilligung festgesetzten Probefahrtenkennzeichen einen Nachweis zu führen und darin vor jeder Fahrt den Namen des Lenkers und das Datum des Tages sowie die Marke, die Type und die Fahrgestellnummer des Fahrzeuges, sofern dieses zugelassen ist, jedoch nur sein Kennzeichen einzutragen. Der Nachweis ist zwei Jahre gerechnet vom Tag der letzten Eintragung aufzubewahren. Für Probefahrten auf Freilandstraßen und für Probefahrten an Sonn- und Feiertagen hat der Besitzer der Bewilligung für den Lenker eine Bescheinigung über das Ziel und den Zweck der Probefahrt auszustellen (§ 102 Abs. 5 lit. d). Bei Betrieben, die außerhalb des Ortsgebietes (§ 2 Z. 15 der StVO. 1960) liegen, muß diese Bescheinigung nur für Probefahrten an Sonn- und Feiertagen ausgestellt werden. Die Behörde kann die Bewilligung bei Mißbrauch oder wenn die Vorschriften dieses Absatzes nicht eingehalten wurden, aufheben.

(7) Erlischt die Berechtigung zur Durchführung von Probefahrten (Abs. 1), so sind die Kennzeichentafeln mit den Probefahrtenkennzeichen und der Probefahrtschein (Abs. 4) ohne Anspruch auf Entschädigung abzuliefern.

(8) Das Bundesministerium für Landesverteidigung kann die Durchführung von Probefahrten mit Kraftfahrzeugen und Anhängern des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, bewilligen, wenn solche Fahrten zur Erfüllung der dem Bundesheer oder der Heeresverwaltung obliegenden Aufgaben erforderlich sind. Hiebei sind die Bestimmungen der Abs. 1 und 6 sinngemäß anzuwenden.

§ 46. Überstellungsfahrten.

(1) Die Behörde kann Personen, die in ihrem örtlichen Wirkungsbereich ihren Aufenthalt haben, die Bewilligung erteilen, nicht zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger oder zugelassene, deren Kennzeichentafeln in Verlust geraten sind, vorübergehend auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verwenden, wenn glaubhaft gemacht

wird, daß dies für Fahrten zur Überstellung des Fahrzeuges an einen anderen Ort, zu Überstellungsfahrten, erforderlich ist, oder wenn der Verlust glaubhaft gemacht wird.

(2) Die Bewilligung (Abs. 1) darf nur erteilt werden, wenn eine Versicherungsbestätigung gemäß § 62 Abs. 1 in zweifacher Ausfertigung beigebracht wurde. Bei der Erteilung der Bewilligung ist auch auszusprechen, welches Kennzeichen das Fahrzeug bei diesen Fahrten zu führen hat. Diese Kennzeichen sind Überstellungskennzeichen (§ 48 Abs. 1) und dürfen nur bei Überstellungsfahrten (Abs. 1) geführt werden. Die Bewilligung erlischt nach einer Woche, wenn sie wegen des Verlustes von Kennzeichentafeln erteilt wurde, nach drei Wochen.

(3) Über einen Antrag auf Bewilligung zur Durchführung von Überstellungsfahrten (Abs. 1) mit Fahrzeugen, deren Abmessungen oder höchste zulässige Gesamtgewichte die durch Verordnung allgemein festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, entscheidet der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Überstellungsfahrten durchgeführt werden sollen. Die Bewilligung darf nur für bestimmte Straßenzüge erteilt werden. Vor der Erteilung der Bewilligung sind die Straßenverwaltungen zu hören, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt. Die Bestimmungen des § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden.

(4) Über die Erteilung der Bewilligung (Abs. 1) ist eine Bestätigung, der Überstellungsfahrtschein, auszustellen. Bei der Ausstellung sind die Bestimmungen des § 41 über den Zulassungsschein sinngemäß anzuwenden.

(5) Erlischt die Berechtigung zur Durchführung von Überstellungsfahrten (Abs. 1), so sind die Kennzeichentafeln mit den Überstellungskennzeichen und der Überstellungsfahrtschein (Abs. 4) ohne Anspruch auf Entschädigung abzuliefern.

(6) Das Bundesministerium für Landesverteidigung kann die Durchführung von Überstellungsfahrten mit Kraftfahrzeugen und Anhängern des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, bewilligen, wenn solche Fahrten zur Erfüllung der dem Bundesheer oder der Heeresverwaltung obliegenden Aufgaben erforderlich sind. Hiebei sind die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 sinngemäß anzuwenden.

§ 47. Zulassungskartei.

(1) Die Behörde hat eine Kartei über die zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge und Anhänger, für die sie einen Zulassungsschein ausgestellt hat, und über die erteilten Bewilligungen zur Durchführung von Probe- und Überstellungsfahrten (§§ 45, 46) zu führen.

(2) Die Behörde hat aus der in Abs. 1 angeführten Kartei außer den Organen des Bundes,

der Länder und der Gemeinden auch gesetzlichen Interessenvertretungen und, wenn ein rechtliches Interesse glaubhaft gemacht wird, auch Privatpersonen den Namen und die Anschrift des Zulassungsbesitzers eines bestimmten Fahrzeuges und den Versicherer, bei dem für dieses Fahrzeug eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (§ 59 Abs. 1) besteht, bekanntzugeben.

(3) Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat eine Kartei über alle von ihm gemäß § 40 Abs. 5 zugelassenen Fahrzeuge zu führen. Es hat außer den Organen des Bundes, der Länder und der Gemeinden auch gesetzlichen Interessenvertretungen, wenn ein rechtliches Interesse glaubhaft gemacht wird, auch Privatpersonen Auskunft über die Person des Lenkers eines solchen Fahrzeuges zu erteilen und wenn möglich den Versicherer bekanntzugeben, bei dem für das Fahrzeug eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht.

§ 48. Kennzeichen.

(1) Für jedes Kraftfahrzeug und jeden Anhänger ist, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 3, bei der Zulassung (§§ 37 bis 39) ein eigenes Kennzeichen, bei der Bewilligung von Überstellungsfahrten ein eigenes Überstellungskennzeichen (§ 46 Abs. 2) zuzuweisen. Das bei der Zulassung zugewiesene Kennzeichen ist in den Typenschein oder in den Bescheid über die Einzelgenehmigung (§ 31) einzutragen.

(2) Für zwei Kraftfahrzeuge derselben Untergruppe (§ 3) oder für einen Personenkraftwagen und einen Kombinationskraftwagen ist, wenn beide Fahrzeuge demselben Besitzer gehören, bei der Zulassung auf Antrag ein einziges Kennzeichen, ein Wechselkennzeichen, zuzuweisen. Dieses darf zur selben Zeit nur auf einem der beiden Fahrzeuge geführt werden.

(3) Mit der Erteilung der Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten sind auf Antrag ein oder mehrere Probefahrtenkennzeichen für Probefahrten mit Kraftwagen, mit Kraft-rädern, nur mit Motorfahrrädern, mit Anhängern oder mit allen Arten von Fahrzeugen zuzuweisen (§ 45 Abs. 3). Ein mit einer Bewilligung zugewiesenes Probefahrtenkennzeichen darf erst nach Erlöschen dieser Bewilligung mit einer anderen Bewilligung zugewiesen werden.

(4) Die Kennzeichen müssen aus lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern bestehen. Dem Kennzeichen muß der Bereich, in dem das Fahrzeug zugelassen wurde, und die Nummer, unter der es bei der Behörde vorgemerkt ist, zu entnehmen sein. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat die Buchstaben oder Ziffern für die einzelnen Bereiche festzusetzen. Der Landeshauptmann hat die Kennzeichenserien für die Behörden seines örtlichen Wirkungsbereiches festzusetzen. Für Kraftwa-

gen, für Krafträder außer Motorfahrrädern und für Motorfahrräder können die selben Kennzeichenserien festgesetzt werden. Für zugelassene Fahrzeuge, für vorläufig zugelassene Fahrzeuge, für Überstellungsfahrten und für Probefahrten dürfen nicht die selben Kennzeichenserien festgesetzt werden.

(5) Bei Personenkraftwagen einer Gebietskörperschaft muß das Kennzeichen mit dem Buchstaben „D“ beginnen; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge des Bundes, die im Bereiche des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Steuerfahndung, der Österreichischen Bundesbahnen, der Post- und Telegraphenverwaltung und des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, sowie für Fahrzeuge des Bundes, die von den in § 54 Abs. 1 letzter Satz angeführten Personen verwendet werden.

§ 49. Kennzeichentafeln.

(1) Die Behörde hat für ein von ihr zugewiesenes Kennzeichen, Überstellungskennzeichen oder Probefahrtenkennzeichen Kennzeichentafeln auszugeben. Diese sind öffentliche Urkunden. Kennzeichentafeln mit Kennzeichen oder mit Probefahrtenkennzeichen sind nur gegen Ersatz der Gestehungskosten auszugeben. Kennzeichentafeln mit Überstellungskennzeichen sind nur gegen Erlag einer kostendeckenden Benützungsgeld und einer angemessenen Sicherstellung auszugeben.

(2) Kennzeichentafeln für Kennzeichen, Probefahrtenkennzeichen oder Überstellungskennzeichen, die vom Landeshauptmann (§ 40 Abs. 3, § 45 Abs. 5 und § 46 Abs. 3) oder vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau (§ 40 Abs. 4, § 45 Abs. 5 und § 46 Abs. 3) zugewiesen wurden, sind von der Behörde auszugeben, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen Standort hat.

(3) Für Anhänger mit ausländischen Kennzeichen, die mit einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen (§ 83), hat die Behörde auf Antrag des Besitzers dieses Kraftfahrzeuges Kennzeichentafeln mit dessen Kennzeichen auszugeben, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, daß er im Rahmen seines gewerblichen Betriebes häufig Güterbeförderungen vom Ausland in das Inland durchzuführen hat. Die Ausgabe solcher Kennzeichentafeln ist im Zulassungsschein für das Kraftfahrzeug zu vermerken.

(4) Auf den Kennzeichentafeln muß das Kennzeichen in weißer Schrift eingepreßt sein. Der Grund der Kennzeichentafeln muß schwarz sein, jedoch bei Motorfahrrädern und bei Kennzeichentafeln gemäß Abs. 3 rot, bei Probefahrtenkennzeichen und bei vorläufig zugelassenen Fahrzeugen blau und bei Überstellungskennzeichen grün. Die Kennzeichentafeln müssen bei Mo-

torfahrrädern weiß, bei Anhängern rot umrandet sein. Auf Kennzeichentafeln für vorläufig zugelassene Fahrzeuge müssen auf einem roten Streifen am rechten Rand der Tafel in weißer Schrift die zwei letzten Ziffern der Jahreszahl des Kalenderjahres angegeben sein, in dem das Kennzeichen zugewiesen wurde. Kennzeichentafeln müssen dauerhaft und widerstandsfähig ausgeführt und mit einem Hochprägestempel versehen sein, der das Staatswappen mit der Umschrift „Republik Österreich“ und die dem Hersteller der Kennzeichentafeln (Abs. 5) vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zugewiesene Kontrollnummer zeigt.

(5) Die Kennzeichentafeln dürfen nur von Personen hergestellt werden, denen das Recht hiezu vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau verliehen wurde. Dieses Recht darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Es ist zu entziehen, wenn die Vertrauenswürdigkeit nicht mehr gegeben ist. Wurde dieses Recht entzogen, so ist der Prägestempel unverzüglich ohne Anspruch auf Entschädigung dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau abzuliefern.

(6) Die von der Behörde ausgegebenen Kennzeichentafeln müssen an Kraftfahrzeugen vorne und hinten, an Motorfahrrädern, Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen und an Anhängern jedoch nur hinten angebracht sein; bei Fahrzeugen des Bundes dürfen jedoch, sofern dies zur Erfüllung behördlicher Aufgaben dringend erforderlich ist, an Stelle dieser Kennzeichentafeln auch Tafeln mit einem anderen Kennzeichen angebracht und ein Zulassungsschein mit diesen Kennzeichen ausgestellt werden. Die Kennzeichentafeln müssen senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges, annähernd lotrecht und so am Fahrzeug angebracht sein, daß das Kennzeichen vollständig sichtbar und gut lesbar ist. Bei Anhängern und Motorfahrrädern muß auch die Umrandung vollständig sichtbar sein. Ist das Anbringen der Kennzeichentafeln hinten am Fahrzeug nicht möglich, wie bei Einachszugmaschinen, Theaterkulissenwagen und dergleichen, so ist je eine Kennzeichentafel an jeder Seite des Fahrzeuges parallel zu seiner Längsmittlebene anzubringen.

(7) Die Kennzeichentafeln müssen mit dem Fahrzeug dauernd fest verbunden sein; Kennzeichentafeln mit Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen und Kennzeichentafeln gemäß Abs. 3 dürfen jedoch, sofern sie in der in Abs. 6 angeführten Weise angebracht sind, auch behelfsmäßig mit dem Fahrzeug verbunden sein.

§ 50. Zustand der Kennzeichentafeln.

(1) Das Ändern der Kennzeichentafeln und das Anbringen von Vorrichtungen, mit denen

das Kennzeichen eines Fahrzeuges ganz oder teilweise verdeckt oder unlesbar gemacht werden kann, ist verboten.

(2) Ist das Kennzeichen auf einer Kennzeichentafel dauernd nicht mehr gut lesbar, so ist dem Zulassungsbesitzer auf Antrag eine neue Kennzeichentafel auszufolgen. Der Betrag für den Ersatz der Gestehungskosten der neuen Kennzeichentafel ist gleichzeitig mit dem Antrag zu erlegen. Die neue Kennzeichentafel ist nur gegen Ablieferung der alten Kennzeichentafel auszufolgen. Der Anspruch auf Ausfolgung der Tafel erlischt, wenn sie vom Antragsteller sechs Monate nach Einbringung des Antrages nicht abgeholt wurde.

§ 51. Verlust von Kennzeichentafeln.

(1) Der Lenker hat den Verlust von Kennzeichentafeln eines von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges oder eines mit diesem gezogenen Anhängers unverzüglich der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich er sich zur Zeit der Wahrnehmung des Verlustes aufhält, oder der nächsten Polizei- oder Gendarmeriedienststelle anzuzeigen.

(2) Die Anzeige (Abs. 1) ist dem Lenker zu bestätigen und an die Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, weiterzuleiten. Diese hat auf Antrag für das Fahrzeug ein anderes Kennzeichen zuzuweisen. Kennzeichentafeln für dieses Kennzeichen sind nur gegen Ablieferung der über die Anzeige des Verlustes ausgestellten Bestätigung (Abs. 1) auszufolgen. Vorhandene Kennzeichentafeln für das bisherige Kennzeichen sind der Behörde ohne Anspruch auf Entschädigung abzuliefern.

(3) Nach dem Verlust von Kennzeichentafeln darf das Fahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur auf Grund einer Bewilligung zur Durchführung von Überstellungsfahrten (§ 46) oder eine Woche vom Tage des Verlustes an mit einer behelfsmäßigen Ersatztafel, die in ihrer Form den von der Behörde ausgegebenen Kennzeichentafeln möglichst gleicht, weiter verwendet werden.

(4) Ein Kennzeichen, für das eine Kennzeichentafel in Verlust geraten ist, darf erst ein Jahr nach der Anzeige des Verlustes (Abs. 1) für ein anderes Fahrzeug zugewiesen werden.

§ 52. Hinterlegung des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln.

(1) Der Zulassungsbesitzer kann den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln für sein Fahrzeug für eine bestimmte, ein Jahr nicht überschreitende Zeit bei der Behörde, die

den Zulassungsschein ausgestellt hat, hinterlegen. Durch die Hinterlegung wird die Zulassung des Fahrzeuges zum Verkehr (§ 36) nicht berührt; sie erlischt jedoch, wenn der Zulassungsbesitzer nicht vor Ablauf eines Jahres nach der Hinterlegung den Antrag auf Ausfolgung der Kennzeichentafeln gestellt oder neuerlich ihre Hinterlegung verfügt hat.

(2) Hinterlegte Kennzeichentafeln (Abs. 1) dürfen erst wieder ausgefolgt werden, wenn eine Versicherungsbestätigung gemäß § 62 Abs. 1 in zweifacher Ausfertigung und ein Nachweis über die ordnungsgemäß entrichtete Kraftfahrzeugsteuer im Sinne des § 37 Abs. 2 lit. e vorgelegt wurden.

§ 53. Kennzeichnung der Kraftwagen des Bundespräsidenten.

Bei Fahrten des Bundespräsidenten sowie bei Fahrten der Kraftwagen des Bundespräsidenten bei feierlichen Anlässen dürfen die Kennzeichentafeln dieser Kraftwagen durch Tafeln mit dem Staatswappen, bei Besuchen ausländischer Staatsoberhäupter auch mit dem jeweiligen ausländischen Staatswappen überdeckt oder ersetzt werden. Die Kennzeichnung anderer Kraftfahrzeuge auf diese oder ähnliche Art ist verboten.

§ 54. Abzeichen an Kraftfahrzeugen und Anhängern.

(1) Bei Fahrten des Bundespräsidenten sowie bei Fahrten mit Kraftwagen des Bundespräsidenten bei feierlichen Anlässen darf vorne am Fahrzeug in der Mitte eine Flagge in den Bundesfarben angebracht werden, die beiderseits das Staatswappen zeigt. Das Anbringen von Abzeichen auf diese oder ähnliche Art an anderen Kraftfahrzeugen ist verboten. An anderen Stellen dürfen Wimpel und Flaggen mit dem Staatswappen nur an Kraftwagen angebracht sein, die der Bundespräsident, jeder Präsident des Nationalrates, der Vorsitzende des Bundesrates, die Mitglieder der Bundesregierung, die Staatssekretäre, die Landeshauptmänner, die Präsidenten des Rechnungshofes, des Verfassungsgerichtshofes, des Verwaltungsgerichtshofes und des Obersten Gerichtshofes sowie die Abgeordneten zum Nationalrat und die Mitglieder des Bundesrates benützen.

(2) Das ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungsbehörden und ihrem Personal auf Grund von Staatsverträgen oder allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts zustehende Recht, ihre Hoheitszeichen zu führen, bleibt unberührt.

(3) Das Zeichen „CD“ (corps diplomatique) darf nur an Kraftfahrzeugen angebracht sein, die ständig von Mitgliedern diplomatischer Vertretungsbehörden oder von ihnen gleichgestell-

ten Personen verwendet werden. Als Mitglieder diplomatischer Vertretungsbehörden im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten Missionschefs, Minister, Legationsräte, Legationssekretäre und Attachés. Das Zeichen „CC“ (corps consulaire) darf nur an Kraftfahrzeugen angebracht sein, die ständig von Berufskonsuln auswärtiger Staaten verwendet werden. Als Berufskonsuln im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten Generalkonsuln, Konsuln und Vizekonsuln auswärtiger Staaten. Die Zeichen „CD“ und „CC“ müssen in der bei Kennzeichen üblichen Art am Fahrzeug angebracht sein.

(4) Das Anbringen anderer als der in den Abs. 1 und 3 angeführten Zeichen, bildlichen Darstellung, Aufschriften und Fahnen an Fahrzeugen kann aus sicherheitspolizeilichen Gründen oder zum Schutze der öffentlichen Ordnung und Sicherheit von der Behörde untersagt oder beschränkt werden.

V. ABSCHNITT.

Überprüfung der Kraftfahrzeuge und Anhänger.

§ 55. Wiederkehrende Überprüfung.

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger sind von der Behörde, in deren örtlichen Wirkungsbereich sie ihren dauernden Standort haben, wiederkehrend zu überprüfen, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen. Von der wiederkehrenden Überprüfung sind jedoch ausgenommen:

- Fahrzeuge des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen;
- Zugmaschinen der Klasse I (§ 90);
- Transportkarren (§ 91), die auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 20 km/h nicht zu überschreiten vermögen;
- selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 93), die auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 20 km/h nicht zu überschreiten vermögen;
- Invalidenkraftfahrzeuge (§ 94) und
- Motorfahrräder.

(2) Die wiederkehrende Überprüfung ist drei Jahre, bei Kraftwagen und Anhängern zur entgeltlichen Personenbeförderung und zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) ein Jahr nach ihrer ersten Zulassung sowie einmal in jedem darauffolgenden Kalenderjahr vorzunehmen; bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen mit einem höchsten

zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg ist jedoch die zweite wiederkehrende Überprüfung erst zwei Jahre nach der ersten vorzunehmen. Wurde der Nachweis über den Zeitpunkt der ersten Zulassung nicht erbracht, so hat die Behörde den Zeitpunkt der ersten Überprüfung festzusetzen. Wenn ein Fahrzeug länger als vier Monate dauernd abgemeldet oder die Kennzeichentafeln und der Zulassungsschein hinterlegt waren, so kann die Behörde auf Antrag einen späteren Zeitpunkt für die nächste Überprüfung festsetzen.

§ 56. Besondere Überprüfung.

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen Bedenken bestehen, ob sie sich in verkehrs- oder betriebssicherem Zustand befinden, oder mit denen mehr Lärm, Rauch oder übler Geruch verursacht wird, als bei ordnungsmäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist, sind von der Behörde noch vor Ablauf der in § 55 Abs. 2 festgesetzten Fristen zu überprüfen.

(2) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann jederzeit Fahrzeuge einer bestimmten Art gemäß Abs. 1 überprüfen lassen, wenn diese Fahrzeuge Fehler oder Mängel aufweisen, durch die die Verkehrs- und Betriebssicherheit beeinträchtigt wird, oder wenn mit diesen Fahrzeugen mehr Lärm, Rauch oder übler Geruch verursacht werden kann, als bei ordnungsmäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist.

(3) Die besondere Überprüfung von Fahrzeugen einer bestimmten Type (Abs. 2) kann auch durch Verordnung angeordnet werden.

§ 57. Verfahren bei der Überprüfung.

(1) Bei der wiederkehrenden Überprüfung (§ 55) und bei der besonderen Überprüfung (§ 56) ist ein Gutachten darüber einzuholen, ob das Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht. Dieses Gutachten ist auf Grund einer Prüfung des Fahrzeuges abzugeben.

(2) Das Gutachten (Abs. 1) ist bei einem amtlichen und, wenn ein solcher nicht zur Verfügung steht, bei einem nach § 125 bestellten Sachverständigen, bei der Bundesversuchs- und Prüfanstalt für Kraftfahrzeuge oder bei einem vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau gemäß Abs. 4 zur Abgabe von solchen Gutachten ermächtigten Verein einzuholen.

(3) Wird das Gutachten (Abs. 1) bei einem gemäß § 125 bestellten Sachverständigen eingeholt, so hat der Landeshauptmann dem Sach-

verständigen die für die Prüfung des Fahrzeuges erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

(4) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann Vereine, die über das hiezu geeignete Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Abgabe von Gutachten für die wiederkehrende Überprüfung ermächtigen, wenn die zur Verfügung stehenden amtlichen oder gemäß § 125 bestellten Sachverständigen, die erforderlichen, vom Landeshauptmann zur Verfügung gestellten Einrichtungen und die Bundesversuchs- und Prüfanstalt für Kraftfahrzeuge nicht ausreichen, um alle Gutachten gemäß Abs. 1 rechtzeitig zu erstatten.

(5) Der Zulassungsbesitzer hat sein Fahrzeug zur Überprüfung (Abs. 1) in gereinigtem Zustand vorzuführen und den Typenschein oder den Bescheid über die Einzelgenehmigung vorzulegen.

(6) Ergibt die Überprüfung, daß das Fahrzeug den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht, so hat die Behörde dies auf dem Typenschein oder dem Bescheid über die Einzelgenehmigung und auf dem Zulassungsschein zu bestätigen.

(7) Entspricht das Fahrzeug nicht den Vorschriften (Abs. 6), so hat die Behörde auszusprechen, welche Mängel zu beheben sind und wann das Fahrzeug zur neuerlichen Überprüfung vorzuführen ist.

(8) Wird die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet, so hat die Behörde die Zulassung gemäß § 44 Abs. 1 lit. a aufzuheben. Bei Gefahr im Verzug sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich an Ort und Stelle abzunehmen und einzuziehen.

§ 58. Prüfung an Ort und Stelle.

(1) Die Wirksamkeit der Teile und Ausrüstungsgegenstände eines Fahrzeuges, die bei seinem Betrieb betätigt werden und für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Bedeutung sind, und der Zustand seiner Reifen kann jederzeit von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, an Ort und Stelle geprüft werden. Wird die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet, so ist die Zulassung des Fahrzeuges gemäß § 44 Abs. 1 lit. a und 3 aufzuheben. Bei Gefahr im Verzug sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich an Ort und Stelle abzunehmen und einzuziehen.

(2) Die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich ein Fahrzeug befindet, kann

jederzeit prüfen, ob mit diesem mehr Lärm, Rauch oder übler Geruch verursacht wird, als bei ordnungsmäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist.

VI. ABSCHNITT.

Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge und Anhänger.

§ 59. Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit inländischem Kennzeichen.

(1) Eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu den vorgeschriebenen Mindestversicherungssummen (Abs. 3) und Versicherungsbedingungen (§ 60) muß bei einem für diesen Versicherungszweig in Österreich zugelassenen Versicherer bestehen

a) für Kraftfahrzeuge und Anhänger, die gemäß §§ 36 und 38 zum Verkehr zugelassen sind,

b) für Probefahrten (§ 45),

c) für Überstellungsfahrten (§ 46).

(2) Fahrzeuge des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern und der von diesen unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen sind von der in Abs. 1 angeführten Versicherungspflicht ausgenommen.

(3) Die Mindestversicherungssummen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sind unter Bedachtnahme auf die schutzwürdigen Interessen der geschädigten Dritten, die Bedürfnisse des Kraftfahrverkehrs, die Interessen der Versicherungsnehmer und die Eigenart der Fahrzeuge durch Verordnung festzusetzen.

§ 60. Versicherungsbedingungen und Tarif.

(1) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (§ 59 Abs. 1) muß nach allgemein verbindlichen Versicherungsbedingungen und einem festgesetzten Tarif (Abs. 2) abgeschlossen sein. Auf Vereinbarungen, die von diesen Versicherungsbedingungen zum Nachteil geschädigter Dritter abweichen, kann sich der Versicherer nicht berufen.

(2) Die Versicherungsbedingungen und der Tarif (Abs. 1) sind unter Bedachtnahme auf die schutzwürdigen Interessen geschädigter Dritter, die Bedürfnisse des Kraftfahrverkehrs, die Interessen der Versicherten und die Interessen und Betriebsgrundlagen der Versicherer durch Verordnung festzusetzen. Änderungen der Versicherungsbedingungen oder des Tarifes gelten auch für bestehende Versicherungsverhältnisse.

(3) Die Höhe des Entgeltes für die Vermittlung von Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen und die Einhebung von Prämien kann un-

ter Bedachtnahme auf die schutzwürdigen Interessen der Versicherungsnehmer, der Versicherer und der Versicherungsvermittler durch Verordnung festgesetzt werden. Änderungen dieser Bestimmungen über die Vermittlung oder Prämieinhebung gelten auch für bestehende Vereinbarungen über die Vermittlung oder Prämieinhebung.

§ 61. Ansprüche geschädigter Dritter gegen den Versicherer.

(1) Der geschädigte Dritte kann die ihm gegen einen Versicherten zustehenden Haftpflichtansprüche unmittelbar gegen den Versicherer geltend machen, und zwar im Rahmen der auf Grund des Versicherungsvertrages bestehenden Ansprüche, unbeschadet der Bestimmungen des § 158 c Abs. 1 bis 4 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958. Dem Versicherer stehen dem geschädigten Dritten gegenüber nur die Einwendungen zu, die der Versicherte diesem gegenüber zu machen berechtigt ist.

(2) Auf Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen haben die Bestimmungen der §§ 158 d und 158 e des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 über die Anzeige- und Auskunftspflicht des geschädigten Dritten keine Anwendung zu finden.

§ 62. Überwachung der Versicherung.

(1) Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf Verlangen binnen fünf Tagen nach der Übernahme der Verpflichtungen aus einer vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (§ 59 und § 60) eine Bestätigung über die Übernahme dieser Verpflichtungen, die Versicherungsbestätigung, kostenlos in zweifacher Ausfertigung auszustellen.

(2) Die Behörde hat nach der Ausstellung des Zulassungsscheines das zugewiesene Kennzeichen in eine der Ausfertigungen der Versicherungsbestätigung (Abs. 1) einzutragen und diese dem Versicherer zu übersenden. Sie hat den Versicherer von jeder Zuweisung eines anderen Kennzeichens für das versicherte Fahrzeug zu verständigen. Sie hat den Versicherer auch von der Abmeldung oder Aufhebung der Zulassung zu verständigen, sofern nicht eine Anzeige gemäß Abs. 3 über das Nichtbestehen oder die Beendigung der vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung erstattet wurde. Die Verständigung des Versicherers durch die Behörde ersetzt die Anzeige des Versicherers hinsichtlich ihrer Wirkung auf den Beginn der in § 158 c Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 angeführten Frist von einem Monat.

(3) Der Versicherer hat jeden Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der für ein Fahrzeug vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zur Folge hat, unter

Angabe des Kennzeichens der Behörde, die den Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat, in doppelter Ausfertigung anzuzeigen. Das gleiche gilt, wenn die Versicherungssummen die vorgeschriebenen Mindestsummen nicht erreichen. Die Behörde hat nach Einlangen dieser Anzeige die Zulassung gemäß § 44 Abs. 1 lit. b aufzuheben. Bei Gefahr im Verzug sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen und einzuziehen.

(4) Die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 gelten bei der Zuweisung von Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen sinngemäß.

§ 63. Haftung für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit ausländischem Kennzeichen.

(1) Für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit ausländischem Kennzeichen muß, wenn sie im Inland auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, die Haftung eines zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in Österreich zugelassenen Versicherers oder eines Verbandes solcher Versicherer im Umfang der §§ 59 und 60 vorliegen. Dies gilt für Motorfahräder auch dann, wenn sie im Heimatstaat nicht als Kraftfahrzeuge gelten oder keine Kennzeichen führen müssen.

(2) Der Nachweis der im Abs. 1 angeführten Haftung ist beim Eintritt in das Bundesgebiet dem Zollamt und sonst im Bundesgebiet auf Verlangen den Organen der Straßenaufsicht zu erbringen. Wird dieser Nachweis beim Zollamt nicht erbracht und keine Schadenbehandlungsversicherung gemäß Abs. 3 abgeschlossen, so hat dieses die Einbringung des Fahrzeuges in das Bundesgebiet zu verhindern.

(3) Die Haftung für die in Abs. 1 angeführten Fahrzeuge kann auch durch eine Versicherung gewährleistet werden, die keine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist (Schadenbehandlungsversicherung). Beiträge für diese Versicherungen sind beim Zollamt zu leisten. Dieses hat die Beiträge in Empfang zu nehmen und den Versicherungsschein auszufolgen. Der Versicherungsschein gilt als Quittung für die Leistung des Beitrages.

(4) Das Bundesministerium für Finanzen ist ermächtigt, für den Betrieb der Schadenbehandlungsversicherung (Abs. 3) die Ausfallhaftung der Republik Österreich für höchstens 90 v. H. des Verlustes unter der Voraussetzung zu übernehmen, daß die Republik Österreich mit mindestens 60 v. H. an einem Gewinn beteiligt wird. Verlust und Gewinn sind auf Grund der Geschäftspläne zu ermitteln.

(5) Für Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen und Schadenbehandlungsversicherungen (Abs. 3) können eigene Versicherungsbedingungen und ein eigener Tarif durch Verordnung festge-

setzt werden, wenn sich die Versicherungen ausschließlich auf Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen erstrecken, und wenn Besonderheiten im Ausländerverkehr es erfordern.

(6) Für Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen, die sich ausschließlich auf den Betrieb der im Abs. 1 angeführten Fahrzeuge erstrecken, können durch Verordnung, den Besonderheiten solcher Versicherungen entsprechend, auch andere als die auf Grund des § 59 Abs. 3 bestimmten Mindestversicherungssummen festgesetzt werden.

(7) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die einem ausländischen Staat oder bei Bundesstaaten einem ihrer Länder gehören, von der in Abs. 1 angeführten Verpflichtung befreien, wenn die Befriedigung von Ansprüchen geschädigter Dritter auf andere Weise gewährleistet ist.

(8) Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen sind bei Gegenseitigkeit von der in Abs. 1 angeführten Verpflichtung befreit, wenn sie einem ausländischen Staat, bei Bundesstaaten auch einem seiner Länder, gehören und hierüber eine Bescheinigung der Regierung ihres Staates, bei Bundesländern der Bundesregierung, mitgeführt wird, in der auch die Stelle angegeben ist, der es obliegt, nach dem Recht des durchfahrenen Staates Schadenersatz zu leisten, und gegen welche vor den nach diesem Recht zuständigen Gerichten Klage erhoben werden kann. Diese Bescheinigung ist beim Eintritt in das Bundesgebiet dem Zollamt und sonst im Bundesgebiet den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

VII. ABSCHNITT.

Erteilung und Entziehung der Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen.

§ 64. Allgemeines.

(1) Das Lenken eines Kraftfahrzeuges auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ist nur auf Grund einer von der Behörde erteilten Lenkerberechtigung für die Gruppe (§ 65 Abs. 1) zulässig, in die das Kraftfahrzeug fällt; das Lenken eines Motorfahrrades ist auf Grund einer Lenkerberechtigung für jede der im § 65 Abs. 1 angeführten Gruppen oder eines von der Behörde ausgestellten Lenkerausweises für Motorfahräder (§ 76) zulässig. Die Bestimmungen des § 77 über die Heereslenkerberechtigung sowie des Abs. 5 und des § 84 über ausländische Lenkerberechtigungen bleiben unberührt.

(2) Die Lenkerberechtigung darf, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 3 und 4, nur Personen erteilt werden, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, bei denen keine Ausschlussgründe gemäß § 66 vorliegen und die zum Len-

ken von Kraftfahrzeugen der entsprechenden Gruppe geistig und körperlich geeignet und fachlich befähigt sind.

(3) Eine Lenkerberechtigung für die Gruppe D und H darf nur Personen erteilt werden, die das 24. Lebensjahr vollendet haben. Berufskraftfahrern, die das 22. Lebensjahr vollendet haben, darf jedoch auch eine Lenkerberechtigung für die Gruppe D, bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres beschränkt auf den linienmäßigen Omnibusverkehr im Ortsgebiet (§ 2 Z. 15 der StVO. 1960) oder beschränkt auf Fahrzeuge von Feuerwehren, erteilt werden, wenn sie im Sinne des § 120 Abs. 5 als Omnibuslenker für den Stadtverkehr ausgebildet sind.

(4) Eine Lenkerberechtigung für die Gruppe F, beschränkt auf Zugmaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, für die Erleichterungen gemäß § 90 Abs. 4 oder § 93 festgesetzt sind und die im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes verwendet werden, darf bei dringender wirtschaftlicher Notwendigkeit unter Vorschreibung erforderlicher Auflagen auch Personen erteilt werden, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, wenn sie die zum Lenken solcher Fahrzeuge erforderliche geistige und körperliche Reife besitzen.

(5) Das Lenken eines Kraftfahrzeuges auf Grund einer im Ausland erteilten Lenkerberechtigung ist zulässig, wenn seit der Begründung des ordentlichen Wohnsitzes des Besitzers dieser Lenkerberechtigung in Österreich nicht mehr als ein Jahr verstrichen ist.

(6) Besitzern einer im Ausland erteilten Lenkerberechtigung, die seit länger als sechs Monaten ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich haben und glaubhaft machen, daß sie auf Grund dieser Lenkerberechtigung seit mindestens einem Jahr Kraftfahrzeuge der Gruppe gelenkt haben, für die die Lenkerberechtigung erteilt wurde, ist auf Antrag eine Lenkerberechtigung mit dem gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen, wenn bei ihnen keine Bedenken hinsichtlich des Vorliegens von Ausschließungsgründen (§ 66) hinsichtlich ihrer geistigen und körperlichen Eignung und hinsichtlich ihrer fachlichen Befähigung bestehen.

(7) Besitzern einer Heereslenkerberechtigung (§ 77) ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3 auf Antrag eine Lenkerberechtigung mit dem gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen. Dies gilt jedoch nicht für Anträge, die nach Ablauf eines Jahres, gerechnet vom Tage der Beendigung des Präsenzdienstes, gestellt werden.

§ 65. Umfang der Lenkerberechtigung.

(1) Die Lenkerberechtigung darf nur für folgende Gruppen von Kraftfahrzeugen erteilt werden:

I. Mit Gültigkeit für den Verkehr in Österreich und für den internationalen Verkehr in den Staaten, die dem Genfer Abkommen über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/1955, beigetreten sind, und in anderen Staaten, soweit die Lenkerberechtigung dort anerkannt wird:

Gruppe A: Motorräder, Motorräder mit Beiwagen, Invalidenkraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge mit drei Rädern und einem Eigengewicht von nicht mehr als 400 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird.

Gruppe B: Kraftwagen zur Personenbeförderung mit nicht mehr als acht Plätzen außer dem Lenkerplatz oder Kraftwagen zur Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird;

Gruppe C: Kraftwagen zur Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird;

Gruppe D: Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Plätzen außer dem Lenkerplatz, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird;

Gruppe E: Kraftwagen der Gruppe B, C oder D, mit denen andere als leichte Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen werden, sofern der Lenker zum Lenken dieser Kraftwagen berechtigt ist.

II. Mit Gültigkeit für den Verkehr in Österreich und in anderen Staaten, soweit die Lenkerberechtigung dort anerkannt wird:

Gruppe F: Zugmaschinen der Klasse I und II (§ 90 Abs. 1), auch wenn mit ihnen Anhänger gezogen werden, und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, für die gemäß § 93 Erleichterungen festgesetzt sind oder die im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes verwendet werden;

Gruppe G: Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Z. 22) und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes verwendet werden;

Gruppe H: Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92).

(2) Die Lenkerberechtigung ist, soweit dies auf Grund der Erhebungen (§ 66), auf Grund des ärztlichen Gutachtens (§ 69 Abs. 1 lit. b) oder wegen der Art der Lenkerberechtigung nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit nötig ist, unter den entsprechenden Auflagen oder unter Bedingungen wie Befristungen, örtliche Einschränkungen oder sonstige Beschränkungen zu erteilen.

(3) Personen, die nach dem ärztlichen Gutachten „beschränkt geeignet“ sind, darf nur eine

eingeschränkte Lenkerberechtigung erteilt werden, die ausschließlich zum Lenken eines bestimmten, im ärztlichen Gutachten bezeichneten Invaliden- oder Ausgleichkraftfahrzeuges berechtigt (§ 71 Abs. 2).

(4) Die Lenkerberechtigungen für die Gruppen D und H umfassen auch die für die Gruppen B, C, F und G; die Lenkerberechtigung für die Gruppe C umfaßt auch die für die Gruppen B, F und G.

(5) Die Lenkerberechtigung für die Gruppe B berechtigt auch zum Lenken von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg. Die Lenkerberechtigung für die Gruppe C berechtigt auch zum Lenken von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg. Die Lenkerberechtigung für die Gruppen C und E berechtigt auch zum Lenken von Zugmaschinen der Klasse III, mit denen besetzte Omnibusanhänger gezogen werden. Die Lenkerberechtigung für die Gruppe F berechtigt auch zum Lenken von Einachs zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, wenn dieses nach seinem Eigengewicht und seiner Höchstgeschwindigkeit einer Zugmaschine der Klasse I oder II (§ 90 Abs. 2) entspricht. Das Ziehen von anderen als leichten Anhängern mit einem Kraftfahrzeug der Gruppe G ist nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen, in die dieses Kraftfahrzeug fällt, und einer Lenkerberechtigung für die Gruppe E zulässig.

(6) Das Lenken unbesetzter Kraftfahrzeuge der Gruppe D ist auch mit einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C zulässig; dies gilt auch dann, wenn einschließlich des Lenkers nicht mehr als neun Personen befördert werden, die mit der Betreuung des Fahrzeuges im Rahmen ihres Betriebes oder mit der Erfüllung behördlicher Aufgaben befaßt sind.

§ 66. Ausschlussgründe.

(1) Die Lenkerberechtigung (§ 64 Abs. 1) darf nicht erteilt werden, wenn auf Grund des Vorliegens erwiesener oder amtsbekannter bestimmter Tatsachen angenommen werden muß, daß der Bewerber um eine Lenkerberechtigung

- a) die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit gefährdet wird, oder
- b) sich wegen der erleichternden Umstände, die beim Lenken von Kraftfahrzeugen gegeben sind, sonstiger schwerer strafbarer Handlungen schuldig machen wird.

Für die Wertung dieser Tatsachen sind bei strafbaren Handlungen die Verwerflichkeit der Tat, die seit der Tat verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend.

(2) Als bestimmte Tatsache, die eine Verfehlung im Sinne des Abs. 1 lit. a erwarten läßt, hat insbesondere zu gelten, wenn eine Person

- a) ein Kraftfahrzeug in einem durch Alkohol oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand gelenkt oder in Betrieb genommen hat,
- b) sich zur Vereitelung der Wahrheitsfindung geweigert hat, sich einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden Arzt oder einem diensthabenden Arzt eines öffentlichen Krankenhauses zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorführen zu lassen, sich dieser Untersuchung zu unterziehen oder sich Blut abnehmen zu lassen, obwohl die im § 5 der StVO. 1960 angeführten Voraussetzungen vorlagen,
- c) es unterlassen hat, nach einem durch das Lenken eines Kraftfahrzeuges selbst verursachten Verkehrsunfall, bei dem Personen verletzt wurden, sofort anzuhalten und erforderliche Hilfe zu leisten oder herbeizuholen,
- d) sonst schwer gegen die Verkehrsvorschriften verstoßen und die Verkehrssicherheit gefährdet hat,
- e) schwer oder wiederholt gegen die Vorschriften zum Schutze der körperlichen Sicherheit verstoßen hat,
- f) wegen Trunkenheit amtsbekannt ist oder
- g) wegen Genusses von Suchtgiften amtsbekannt ist.

(3) Als bestimmte Tatsache, die eine Verfehlung im Sinne des Abs. 1 lit. b erwarten läßt, hat insbesondere zu gelten, wenn eine Person

- a) das Verbrechen der Notzucht oder Schändung begangen hat,
- b) unter unmittelbarer Zuhilfenahme von Kraftfahrzeugen gegen die Vorschriften zum Schutze der Sicherheit des Eigentums verstoßen hat.

§ 67. Verfahren bei der Erteilung der Lenkerberechtigung.

(1) Bei Anträgen um Erteilung einer Lenkerberechtigung kann die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Bewerber seinen ordentlichen Wohnsitz hat, die Durch- oder Weiterführung des Verfahrens auf die Behörde übertragen, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort der Beschäftigung des Bewerbers liegt, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder eine erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wird.

(2) Vor der Erteilung der Lenkerberechtigung hat die Behörde, unbeschadet der Bestimmungen

des Abs. 3 ein ärztliches Gutachten darüber einzuholen, ob der Bewerber zum Lenken von Kraftfahrzeugen geistig und körperlich geeignet ist. Das ärztliche Gutachten darf im Zeitpunkt der Entscheidung nicht älter als ein Jahr sein. Wenn das ärztliche Gutachten eine Begutachtung technischer Fragen voraussetzt oder bei einem bestimmten Fahrzeug festzustellen ist, ob es die in einem auf „beschränkt geeignet“ lautenden Gutachten angeführten körperlichen Mängel ausgleicht, so ist ein Gutachten eines technischen amtlichen und, wenn ein solcher nicht zur Verfügung steht, gemäß § 126 bestellten Sachverständigen hierüber einzuholen. Wenn das ärztliche Gutachten eine Beobachtung des Bewerbers beim Handhaben von Betätigungsvorrichtungen des Kraftfahrzeuges erfordert, so ist die Durchführung einer Beobachtungsfahrt (§ 69 Abs. 2) anzuordnen.

(3) Vor der Erteilung der Lenkerberechtigung hat die Behörde ein Gutachten eines rechtskundigen und eines technischen amtlichen und, wenn ein solcher nicht zur Verfügung steht, gemäß § 126 bestellten Sachverständigen darüber einzuholen, ob der Bewerber zum Lenken von Kraftfahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe fachlich befähigt ist; dieses Gutachten ist von beiden Sachverständigen auf Grund der Lenkerprüfung (§ 70) zu erstatten. Es hat nur auszusprechen, ob der Begutachtete zum Lenken von Fahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe fachlich befähigt ist oder nicht; wurde die Prüfung nicht bestanden, so ist auch anzugeben, wann sie frühestens wiederholt werden kann. Das Gutachten ist von beiden Sachverständigen gemeinsam zu erstatten und darf nur „fachlich befähigt“ lauten, wenn beide Sachverständige dieser Ansicht sind.

(4) Personen, denen eine Lenkerberechtigung entzogen wurde, darf vor Ablauf der bei der Entziehung festgesetzten Zeit (§ 73 Abs. 1) keine Lenkerberechtigung erteilt werden. Bei der Erteilung einer Lenkerberechtigung an einen Bewerber, dem eine Lenkerberechtigung entzogen wurde, kann die Behörde, sofern das letzte ärztliche Gutachten im Zeitpunkt der Entscheidung nicht älter als ein Jahr und nicht die Erteilung einer Lenkerberechtigung für die Gruppen D und H beantragt wurde, von der Einholung eines ärztlichen Gutachtens oder eines Gutachtens über die fachliche Befähigung (Abs. 3) absehen, wenn dagegen im Hinblick auf den Grund der Entziehung und vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus keine Bedenken bestehen.

(5) Vor der gleichzeitigen Erteilung einer Lenkerberechtigung für die Gruppen B, C, D, F oder H und für die Gruppe A hat die Behörde ein Gutachten über die fachliche Befähigung (Abs. 3) für die Gruppen B, C, D, F oder H und für die Gruppe A ein Ergänzungsgutachten hiezu einzuholen.

(6) Vor der Ausdehnung einer Lenkerberechtigung auf weitere der im § 65 Abs. 1 angeführten Gruppen hat die Behörde über die fachliche Befähigung nur ein Ergänzungsgutachten einzuholen. Ein neuerliches ärztliches Gutachten ist nur einzuholen, wenn das letzte ärztliche Gutachten im Zeitpunkt der Entscheidung mehr als ein Jahr alt ist oder die Erweiterung einer Lenkerberechtigung auf die Gruppen D, E und H beantragt wurde.

(7) Die zur Erteilung einer Lenkerberechtigung gemäß § 64 Abs. 7 und Ausstellung eines Führerscheines erforderlichen Schriften sind von Stempelgebühren befreit, wenn dem Antragsteller eine Heereslenkerberechtigung für die in Betracht kommende Gruppe erteilt wurde.

§ 68. Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppen D, E und H.

(1) Die Lenkerberechtigungen für die Gruppen D und H dürfen nur für 5 Jahre und nur Personen erteilt werden, die glaubhaft machen, daß sie mindestens zwei Jahre Kraftfahrzeuge der Gruppe C oder mindestens ein Jahr Kraftfahrzeuge der Gruppe B und mindestens ein weiteres Jahr Kraftfahrzeuge der Gruppe C gelenkt haben; die Lenkerberechtigung für die Gruppe D darf jedoch, sofern sie für zwei Jahre, gerechnet von der Erteilung, auf den linienmäßigen Omnibusverkehr im Ortsgebiet (§ 2 Abs. 1 Z. 15 der StVO. 1960) oder auf Fahrzeuge von Feuerwehren eingeschränkt wird, auch Personen erteilt werden, die eine Lenkerberechtigung für die Gruppe C besitzen, im Sinne der Bestimmungen des § 120 Abs. 5 als Omnibuslenker für den Stadtverkehr ausgebildet sind oder dem Fahr- und Maschinendienst von Feuerwehren angehören und glaubhaft machen, daß sie drei Jahre Kraftfahrzeuge der Gruppe B gelenkt haben.

(2) Die Gültigkeit einer Lenkerberechtigung für die Gruppen D und H darf nur verlängert werden, wenn durch ein ärztliches Gutachten festgestellt wurde, daß die geistige und körperliche Eignung ihres Besitzers noch gegeben ist. Die zur Erlangung dieser Verlängerung und dieses ärztlichen Gutachtens erforderlichen Schriften sind von Stempelgebühren befreit. Bei der Wiedererteilung einer Lenkerberechtigung für die Gruppen D und H innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf der Gültigkeit der bisherigen kann von der Einholung eines Gutachtens über die fachliche Befähigung (§ 67 Abs. 3) abgesehen werden, wenn bei der Behörde keine Bedenken darüber bestehen, ob der Bewerber noch die erforderliche fachliche Befähigung besitzt.

(3) Die Lenkerberechtigung für die Gruppe E darf nur Personen erteilt werden, die glaubhaft gemacht haben, daß sie mindestens ein Jahr Kraftfahrzeuge der Gruppe des ziehenden Fahrzeuges gelenkt haben; dieser Nachweis ist jedoch bei Inhabern einer Lenkerberechtigung für die Gruppen D und H nicht erforderlich.

§ 69. Ärztliches Gutachten.

(1) Das ärztliche Gutachten hat zu lauten: „geeignet“, „bedingt geeignet“, „beschränkt geeignet“ oder „nicht geeignet“. Ist der zu Begutachtende nach dem ärztlichen Befund

- a) geistig und körperlich zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer oder mehrerer Gruppen ohne Einschränkung geeignet, so hat das Gutachten „geeignet“ für diese Gruppen zu lauten;
- b) zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer oder mehrerer Gruppen nur unter der Voraussetzung geeignet, daß er Körperersatzstücke oder Behelfe (Brillen, Sitzpolster und dergleichen) oder daß er nur Fahrzeuge mit bestimmten Merkmalen verwendet, so hat das Gutachten „bedingt geeignet“ für die entsprechenden Gruppen zu lauten und Auflagen und Bedingungen, wie Befristungen, örtliche Einschränkungen oder sonstige Beschränkungen anzuführen, unter denen eine Lenkerberechtigung ohne Gefährdung der Verkehrssicherheit erteilt werden kann; das gleiche gilt auch für Personen, deren Eignung nur für eine bestimmte Zeit angenommen werden kann und bei denen Nachuntersuchungen erforderlich sind;
- c) zum Lenken nur eines bestimmten Fahrzeuges nach § 2 Z. 18 oder 23 geeignet, so hat das Gutachten „beschränkt geeignet“ zu lauten und anzugeben, durch welche körperlichen Mängel die Eignung beschränkt ist und das Kennzeichen und die Fahrgestellnummer des Fahrzeuges anzuführen, bei dem diese Mängel ausgeglichen werden können;
- d) zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer oder aller Gruppen nicht geeignet, so hat das Gutachten „nicht geeignet“ für die entsprechenden Gruppen zu lauten.

(2) Die im § 67 Abs. 2 angeführte Beobachtungsfahrt darf nur auf einem Schulfahrzeug (§ 113 Abs. 3) der in Betracht kommenden Gruppe von Kraftfahrzeugen (§ 65 Abs. 1) vorgenommen werden; ist jedoch angesichts besonderer Umstände eine Gefährdung der Verkehrssicherheit nicht zu befürchten, so kann die Beobachtungsfahrt insbesondere bei Besitzern einer Lenkerberechtigung auch auf einem anderen geeigneten Kraftfahrzeug der in Betracht kommenden Gruppe abgenommen werden. Während der Beobachtungsfahrt muß, wenn möglich, neben dem zu beobachtenden Lenker ein technischer amtlicher oder gemäß § 126 bestellter Sachverständiger, ein Inhaber eines Fahrlehrerausweises gemäß § 115 Abs. 1 oder ein im § 120 Abs. 1 angeführter Ausbilder sitzen. Der neben dem Lenker Sitzende hat durch entsprechendes Ein-

greifen in dessen Fahrweise Unfällen nach Möglichkeit vorzubeugen. Ist die Beobachtungsfahrt auch zur Beurteilung technischer Fragen erforderlich, so hat auch der im § 67 Abs. 2 angeführte technische Sachverständige daran teilzunehmen.

(3) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der medizinischen Wissenschaft und der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die ärztliche Untersuchung, die Prüfung durch Untersuchungsstellen für die psychologische Eignung und die Erstellung des ärztlichen Gutachtens (Abs. 1) festgesetzt werden; hierbei ist auch festzusetzen, daß Personen, bei denen bestimmte Leiden oder Gebrechen vorliegen, als zum Lenken von Kraftfahrzeugen nicht geeignet oder nur unter bestimmten Bedingungen oder Beschränkungen geeignet zu gelten haben.

§ 70. Lenkerprüfung.

(1) Die Lenkerprüfung hat aus einer theoretischen und einer praktischen Prüfung zu bestehen. Sie kann für ein Ergänzungsgutachten (§ 67 Abs. 5 und 6) oder ein im Zuge eines Entziehungsverfahrens eingeholtes Gutachten (§ 74 Abs. 2) entsprechend abgekürzt werden. Wird gemäß § 76 ein Gutachten über die Befähigung zum Lenken von Motorfahrzeugen abgegeben, so kann sich die Lenkerprüfung auf die Kenntnis der in Abs. 2 lit. a angeführten Vorschriften beschränken.

(2) Die theoretische Prüfung ist öffentlich. Sie ist unter Bedachtnahme auf die angestrebte Gruppe (§ 65 Abs. 1) abzunehmen und hat sich zu erstrecken

- a) auf die Kenntnis der für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften und
- b) auf die für das sichere Lenken von Kraftfahrzeugen und das richtige Verhalten bei den im Straßenverkehr zu erwartenden besonderen Umständen und Gefahren notwendigen Kenntnisse, zum Beispiel im Hinblick auf die Fahrbahnbeschaffenheit, die Sichtverhältnisse und auf die Beeinträchtigung anderer Straßenbenützer; bei Bewerbern um eine Lenkerberechtigung für die Gruppen C, D, E, F und H auch auf die hierfür in technischer Hinsicht und im Hinblick auf die Eigenart und Bauweise der Kraftfahrzeuge und Anhänger notwendigen Kenntnisse.

(3) Die praktische Prüfung hat zu umfassen:

- a) die Vorgangsweise bei der für die Fahrt notwendigen und möglichen Überprüfungen des Zustandes des Fahrzeuges,

- b) Fahrübungen, wie Umkehren, Rückwärtsfahren, Anfahren auf Steigungen, Einfahren in Parklücken und Ausfahren aus diesen und dergleichen,
- c) eine längere Prüfungsfahrt auch durch Straßen mit starkem Verkehr.

(4) Das für die Prüfung erforderliche Fahrzeug hat der Prüfungswerber beizustellen und bei Fahrzeugen, die nicht ihm oder einer Fahrschule gehören, eine schriftliche Erklärung des Zulassungsbesitzers darüber vorzulegen, daß dieser der Verwendung des Fahrzeuges für die Prüfungsfahrt zustimmt. Prüfungswerber, die nach dem ärztlichen Gutachten „beschränkt geeignet“ sind, haben das entsprechende Invaliden- oder Ausgleichkraftfahrzeug (§ 2 Z. 18 oder 23) beizustellen.

(5) Die praktische Prüfung darf erst abgenommen werden, nachdem die theoretische Prüfung mit Erfolg abgelegt worden ist. Sie ist auf einem zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeug der Gruppe abzunehmen, für die der Prüfungswerber eine Lenkerberechtigung beantragt hat. Dieses Kraftfahrzeug muß eine richtige Beurteilung der praktischen Kenntnisse des Prüfungswerbers und eine sichere Einflußnahme auf seine Fahrweise durch den neben ihm Sitzenden ermöglichen. Die Prüfung von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung für die Gruppe A kann, sofern keine Bedenken dagegen bestehen, auf jedem Motorrad abgenommen werden. Die Prüfung von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung für die Gruppen B bis E und H ist auf Kraftwagen der angestrebten Gruppe abzunehmen, die den Bestimmungen des § 113 Abs. 3 über Schulfahrzeuge entsprechen; sie kann jedoch bei Fahrzeugen der Gruppen D und H und, sofern die Verkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, auch sonst auf einem anderen Kraftwagen der entsprechenden Gruppe abgenommen werden, bei dem die Hilfsbremse und die Vorrichtung zum Abstellen des Motors vom Platz neben dem Lenkerplatz aus betätigt werden können, insbesondere bei Prüfungswerbern, die durch Übungsfahrten gemäß § 122 ausgebildet wurden.

(6) Der während der Fahrt (Abs. 3 lit. b und c) neben dem Prüfungswerber Sitzende hat, soweit es ihm möglich ist, Unfällen durch entsprechendes Eingreifen in die Fahrweise des Prüfungswerbers vorzubeugen.

(7) Nach der Prüfung haben die Prüfer dem Prüfungswerber bekanntzugeben, ob er die Prüfung bestanden hat, und, wenn er die Prüfung nicht bestanden hat, auch wann sie nach ihrer Ansicht frühestens wiederholt werden kann. Die Lenkerprüfung darf nicht vor Ablauf einer Woche wiederholt werden.

(8) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über den Vorgang und den Umfang der Prüfung festzusetzen.

§ 71. Ausstellung des Führerscheines.

(1) Die Behörde hat dem Bewerber über die von ihr erteilte Lenkerberechtigung eine Bestätigung, den Führerschein, auszustellen. In diesen sind auch Auflagen oder Bedingungen, wie Befristungen, örtliche Einschränkungen und sonstige Beschränkungen einzutragen, unter denen die Lenkerberechtigung erteilt wurde (§ 65 Abs. 2).

(2) Wird einer nach dem ärztlichen Gutachten „beschränkt geeigneten“ Person gemäß § 65 Abs. 3 eine eingeschränkte Lenkerberechtigung erteilt, so ist in den Führerschein bei der in Betracht kommenden Gruppe mit roter Schrift der Vermerk „Restreint-Eingeschränkt“ sowie das Kennzeichen und die Fahrgestellnummer des im ärztlichen Gutachten (§ 69 Abs. 1 lit. c) bezeichneten Fahrzeuges einzutragen.

(3) Ein Führerschein, der wesentliche Mängel aufweist, ist ungültig. Ein wesentlicher Mangel liegt insbesondere dann vor, wenn die erforderlichen Eintragungen, Unterschriften oder Stempel fehlen oder unkenntlich geworden sind, wenn das Lichtbild fehlt oder den Besitzer nicht mehr einwandfrei erkennen läßt oder wenn der Führerschein Beschädigungen oder Merkmale aufweist, die seine Vollständigkeit, Einheit oder Echtheit in Frage stellen. Der Besitzer des ungültig gewordenen Führerscheines hat bei der Behörde, die den Führerschein ausgestellt hat, unverzüglich die Ausstellung eines Doppels oder Vornahme der erforderlichen Ergänzungen zu beantragen.

(4) Ein Doppel eines Führerscheines darf nur von der Behörde ausgestellt werden, die die betreffende Lenkerberechtigung erteilt hat. Es ist auszustellen, wenn der Verlust des Führerscheines glaubhaft gemacht wurde oder der Führerschein ungültig ist und nicht mehr ergänzt werden kann und wenn anzunehmen ist, daß die Voraussetzungen für die Erteilung der in Betracht kommenden Lenkerberechtigung noch gegeben sind. Die beantragte Ergänzung eines Führerscheines darf nur vorgenommen werden, wenn anzunehmen ist, daß die Voraussetzungen für die Erteilung der in Betracht kommenden Lenkerberechtigung noch gegeben sind. Die Bestimmungen des § 67 Abs. 6 über die neuerliche Überprüfung hinsichtlich der körperlichen Eignung gelten sinngemäß. Mit der Ausstellung des Doppels eines Führerscheines verliert dieser seine Gültigkeit; er ist, sofern dies möglich ist, der Behörde unverzüglich abzuliefern.

§ 72. Führerscheine für Diplomaten und Angestellte ausländischer Vertretungsbehörden und zwischenstaatlicher Organisationen mit dem Sitz in Österreich.

(1) Bestehen hinsichtlich der Verkehrssicherheit keine Bedenken, so ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 auf Grund eines gültigen ausländischen Führerscheines eine österreichische Lenkerberechtigung mit dem gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen und der entsprechende Führerschein auszustellen:

- a) für Mitglieder diplomatischer Vertretungsbehörden, für Berufskonsuln und für Angestellte diplomatischer oder konsularischer Vertretungsbehörden und für Ehegattinnen sowie für die im selben Haushalt lebenden nicht erwerbstätigen Familienangehörigen dieser Personen bei materieller Gegenseitigkeit,
- b) für Angestellte zwischenstaatlicher Organisationen mit dem Sitz in Österreich und deren Ehegattinnen.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten nicht für österreichische Staatsbürger oder Staatenlose, die vor ihrer Anstellung bei der ausländischen Vertretungsbehörde oder bei zwischenstaatlichen Organisationen ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich gehabt haben.

§ 73. Entziehung der Lenkerberechtigung.

(1) Die Lenkerberechtigung ist ganz oder hinsichtlich einzelner Gruppen zu entziehen, wenn ihr Besitzer nicht mehr die zum Lenken eines Kraftfahrzeuges erforderliche geistige und körperliche Eignung und fachliche Befähigung aufweist oder, wenn Ausschließungsgründe (§ 66) vorliegen. Bei der Entziehung ist auch auszusprechen, für welche Gruppen von Kraftfahrzeugen und für welche Zeit keine neue Lenkerberechtigung erteilt werden darf; diese Zeit darf nicht kürzer sein als 6 Monate. Bei der Entziehung kann auch ausgesprochen werden, daß auf Lebensdauer keine neue Lenkerberechtigung mehr erteilt werden darf.

(2) Personen, die nach dem ärztlichen Gutachten „beschränkt geeignet“ sind, ist die gemäß § 65 Abs. 3 erteilte eingeschränkte Lenkerberechtigung, abgesehen von sonstigen Entziehungsgründen, zu entziehen, wenn es sich nach der Erteilung dieser Lenkerberechtigung in der Folge erweist, daß sie durch das Lenken eines Kraftfahrzeuges die Verkehrssicherheit gefährden.

(3) Die Lenkerberechtigung kann entzogen werden, wenn bei ihrer Erteilung vorgeschriebene Auflagen nicht eingehalten wurden und zu erwarten ist, daß ihr Besitzer die Verkehrssicherheit durch weiteres Nichteinhalten von Auflagen gefährden wird.

(4) Die Lenkerberechtigung kann, sofern vom Standpunkt der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen, für eine Zeit von mindestens sechs Monaten und höchstens einem Jahr aus den in Abs. 1 angeführten Gründen auch vorübergehend entzogen werden, wenn anzunehmen ist, daß nach Ablauf dieser Zeit Gründe für eine Entziehung nicht mehr gegeben sein werden. Nach Ablauf dieser Zeit ist der Führerschein auf Antrag dem Besitzer wieder auszufolgen, sofern nicht eine Entziehung gemäß Abs. 1 erforderlich geworden ist.

(5) Eine Berufung gegen die Entziehung (Abs. 1 bis 4) hat keine aufschiebende Wirkung.

§ 74. Verfahren bei der Entziehung der Lenkerberechtigung.

(1) Bestehen bei der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Besitzer einer Lenkerberechtigung seinen ordentlichen Wohnsitz hat, Bedenken, ob die Voraussetzungen für die Erteilung dieser Lenkerberechtigung noch gegeben sind oder hinsichtlich des Vorliegens von Ausschließungsgründen (§ 66), so hat sie unverzüglich ein Ermittlungsverfahren einzuleiten. Bei dringendem Verdacht des Fehlens von Voraussetzungen für die Erteilung oder des Vorliegens von Ausschließungsgründen (§ 66) ist die Lenkerberechtigung unverzüglich gemäß § 57 des AVG. 1950 zu entziehen.

(2) Im Zuge des Entziehungsverfahrens kann auch ein neuerliches ärztliches Gutachten oder ein Gutachten über die fachliche Befähigung eingeholt werden. Leistet der Besitzer einer Lenkerberechtigung der wiederholten Aufforderung, sich ärztlich untersuchen zu lassen, der Aufforderung, zur Erstattung des ärztlichen Gutachtens erforderliche Befunde zu erbringen oder der Aufforderung zur neuerlichen Ablegung der Lenkerprüfung keine Folge, so ist ihm die Lenkerberechtigung zu entziehen.

(3) Gegen die Entscheidung des Landeshauptmannes über die Entziehung, bei der gemäß § 73 Abs. 1 ausgesprochen wurde, daß vor nicht mehr als einem Jahr keine neue Lenkerberechtigung erteilt werden darf, und über eine vorübergehende Entziehung gemäß § 73 Abs. 4 ist keine weitere Berufung zulässig.

(4) Die Behörde hat die vollstreckbare Entziehung einer Lenkerberechtigung, ohne die Rechtskraft des Entziehungsbescheides abzuwarten, dem Zulassungsbesitzer des zur Zeit der Beanstandung gelenkten Kraftfahrzeuges bekanntzugeben, wenn dieser nicht selbst der Lenker war; bei Berufskraftfahrern sind auch ihre Dienstgeber zu verständigen, wenn diese nicht Besitzer des Kraftfahrzeuges waren. Die rechtskräftige Entziehung von Lenkerberechtigungen kann auch in geeigneter Weise verlautbart werden.

98 der Beilagen

33

(5) Nach Eintritt der Vollstreckbarkeit des Entziehungsbescheides ist der über die entzogene Lenkerberechtigung ausgestellte Führerschein, sofern er nicht bereits abgenommen wurde, unverzüglich der Behörde abzuliefern.

§ 75. Vorläufige Abnahme des Führerscheines.

(1) Die Organe der Straßenaufsicht haben einem Kraftfahrzeuglenker, aus dessen Verhalten deutlich zu erkennen ist, daß er insbesondere infolge eines übermäßigen Alkoholgenußes, einer Einwirkung berauschender oder betäubender Gifte oder eines außergewöhnlichen Erregungs- oder Ermüdungszustandes nicht mehr die volle Herrschaft über seinen Geist und seinen Körper besitzt, den Führerschein vorläufig abzunehmen, wenn er ein Kraftfahrzeug lenkt, in Betrieb nimmt oder versucht, es in Betrieb zu nehmen. Bei der vorläufigen Abnahme ist eine Bescheinigung auszustellen, in der die Gründe für die Abnahme und eine Belehrung über die zur Wiedererlangung des Führerscheines erforderlichen Schritte enthalten sind.

(2) Der vorläufig abgenommene Führerschein ist unverzüglich der Behörde vorzulegen, in deren örtlichem Wirkungsbereich er abgenommen wurde; wurde der Führerschein jedoch wegen eines außergewöhnlichen Erregungs- oder Ermüdungszustandes vorläufig abgenommen, so ist er dem Besitzer wieder auszufolgen, wenn dieser die volle Herrschaft über seinen Geist und seinen Körper vor Ablauf von zwei Tagen, gerechnet vom Tage der vorläufigen Abnahme, wiedererlangt hat.

(3) Die in Abs. 2 angeführte Behörde hat den vorläufig abgenommenen Führerschein dem Besitzer auf Antrag binnen drei Tagen, gerechnet vom Tage der vorläufigen Abnahme, auszufolgen, wenn dagegen auf Grund eines amts- oder polizeiärztlichen Gutachtens oder im Hinblick auf die vorgebrachten Gründe und auf Grund des Berichtes des Organes, das den Führerschein vorläufig abgenommen hat, keine Bedenken bestehen.

(4) Wenn die in Abs. 3 angeführten Voraussetzungen nicht vorliegen oder der vorläufig abgenommene Führerschein nach Ablauf der dreitägigen Frist nicht ausgefolgt wurde, ist er unverzüglich der Behörde zu übermitteln, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Besitzer des Führerscheines seinen ordentlichen Wohnsitz hat.

§ 76. Lenkerausweis für Motorfahräder.

(1) Personen, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, ist, sofern keine Bedenken im Sinne des Abs. 2 bestehen, auf Antrag von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, ein Lenkerausweis für Motorfahräder auszustellen. Für die Ausstellung gelten die Bestimmungen des § 71 sinngemäß.

(2) Bestehen auf Grund offensichtlicher oder amtsbekannter Umstände Bedenken, ob der Antragsteller die geistige und körperliche Eignung und die fachliche Befähigung zum Lenken von Motorfahrädern besitzt, oder hinsichtlich des Vorliegens von Ausschließungsgründen (§ 66), so hat die Behörde ein Ermittlungsverfahren einzuleiten und die erforderlichen Gutachten (§ 67) einzuholen.

(3) Bestehen die in Abs. 2 angeführten Bedenken hinsichtlich des Besitzers eines Lenkerausweises (Abs. 1), so hat die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich er seinen ordentlichen Wohnsitz hat, ein Ermittlungsverfahren einzuleiten und die erforderlichen Gutachten (§ 67) einzuholen. Wenn die geistige und körperliche Eignung oder die fachliche Befähigung zum Lenken von Motorfahrädern beim Besitzer eines Lenkerausweises nicht mehr gegeben ist oder bei ihm Ausschließungsgründe (§ 66) vorliegen, so ist ihm der Lenkerausweis zu entziehen. Hierbei gelten die Bestimmungen der §§ 73 und 74 sinngemäß. Für die vorläufige Abnahme eines Lenkerausweises gelten die Bestimmungen des § 75 sinngemäß.

(4) Erhält die Behörde davon Kenntnis, daß der Besitzer einer Lenkerberechtigung gemäß § 64 Abs. 1 zum Lenken von Motorfahrädern körperlich nicht geeignet ist, so hat sie, sofern die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkerberechtigung noch gegeben sind, festzustellen, daß er nicht berechtigt ist, ein Motorfahrzeug zu lenken. Dies ist auf dem Führerschein zu vermerken.

§ 77. Heereslenkerberechtigung.

(1) Das Bundesministerium für Landesverteidigung kann die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, erteilen und hierüber einen Heeresführerschein ausstellen, der als solcher zu bezeichnen ist. Für die Erlangung eines Heeresführerscheines sind keine Stempelgebühren zu entrichten.

(2) Der Besitzer einer Heereslenkerberechtigung darf auch andere Kraftfahrzeuge als die in Abs. 1 angeführten lenken, wenn es zur Erfüllung der dem Bundesheer gemäß § 2 des Wehrgesetzes 1955 obliegenden Aufgaben im Einzelfall erforderlich ist, wenn er eine von der hierfür in Betracht kommenden militärischen Dienststelle ausgestellte Bescheinigung über das Vorliegen eines derartigen Erfordernisses mitführt und wenn seine Heereslenkerberechtigung für die Gruppe gilt, in die das zu lenkende Fahrzeug fällt.

(3) Vor der Erteilung der Heereslenkerberechtigung (Abs. 1) hat das Bundesministerium für Landesverteidigung zu prüfen, ob Ausschlie-

lungsgründe (§ 66) vorliegen, und ein ärztliches Gutachten über die geistige und körperliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen sowie ein Gutachten eines oder mehrerer Sachverständiger gemäß § 52 des AVG. 1950 über die fachliche Befähigung einzuholen. Für die Erteilung der Heereslenkerberechtigung und die Ausstellung des Heeresführerscheines gelten die Bestimmungen der §§ 64 bis 66 und 68 bis 71 sinngemäß; eine Heereslenkerberechtigung für die Gruppe D und H darf jedoch auch Personen erteilt werden, die das 18. Lebensjahr vollendet haben.

(4) Bestehen beim Bundesministerium für Landesverteidigung Bedenken, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Heereslenkerberechtigung noch gegeben sind, so hat es unverzüglich unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der §§ 73 und 74 ein Verfahren zur Entziehung der Heereslenkerberechtigung einzuleiten und diese gegebenenfalls zu entziehen.

(5) Die Bestimmungen des § 75 über die vorläufige Abnahme des Führerscheines und des § 78 über den Zentralnachweis für Lenkerberechtigungen gelten sinngemäß auch für Heereslenkerberechtigungen.

(6) Erlangt die Behörde von Umständen Kenntnis, die zu Bedenken im Sinne des Abs. 4 Anlaß geben, so hat sie hievon unverzüglich das Bundesministerium für Landesverteidigung zu verständigen und gemäß § 75 vorläufig abgenommene Heeresführerscheine an dieses weiterzuleiten.

§ 78. Zentralnachweis für Lenkerberechtigungen.

(1) Die Bundespolizeidirektion Wien hat einen Zentralnachweis für Lenkerberechtigungen zu führen. Die Behörde hat die Bundespolizeidirektion Wien zu verständigen

- a) von der Abweisung eines Ansuchens um Erteilung einer Lenkerberechtigung,
- b) von der Entziehung einer Lenkerberechtigung,
- c) von der Wiedererteilung einer Lenkerberechtigung und
- d) von Bestrafungen von Kraftfahrzeuglenkern ohne Lenkerberechtigung, wenn die Bestrafung aus Gründen erfolgt ist, die die Entziehung einer Lenkerberechtigung zur Folge hätten.

Das gleiche gilt auch für Lenkerausweise für Motorfahräder.

(2) Vor der Entscheidung über ein Ansuchen um Erteilung einer Lenkerberechtigung oder um Ausstellung eines Führerscheindoppels ist die Bundespolizeidirektion Wien um Bekanntgabe der im Zentralnachweis (Abs. 1) festgehaltenen Aufzeichnungen über den Bewerber zu ersuchen. Langt binnen drei Wochen nach Absendung der

Anfrage bei der anfragenden Stelle keine Mitteilung ein, so darf angenommen werden, daß im Zentralnachweis nichts Nachteiliges über den Bewerber festgehalten ist.

VIII. ABSCHNITT.

Internationaler Kraftfahrverkehr.

§ 79. Allgemeines.

(1) Das Verwenden von Kraftfahrzeugen und Anhängern mit ausländischem Kennzeichen, die vor nicht länger als einem Jahr in das Bundesgebiet eingebracht wurden und keinen dauernden Standort im Bundesgebiet haben, und das Lenken von Kraftfahrzeugen auf Grund einer ausländischen Lenkerberechtigung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr vor Ablauf eines Jahres nach dem Eintritt des Lenkers in das Bundesgebiet, ist unbeschadet in Betracht kommender gewerberechtlicher Vorschriften und zwischenstaatlicher Regelungen zulässig, wenn die Bestimmungen des § 63 über die Haftung und der §§ 82 bis 85 eingehalten werden.

(2) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat im Einzelfall auf Antrag oder allgemein das Verwenden von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen ohne einen internationalen Zulassungsschein (§ 82) oder Führerschein (§ 84) zu gestatten, wenn der für sie vorgesehene Inhalt auch dem entsprechenden nationalen Zulassungsschein oder Führerschein leicht entnommen werden kann und hinsichtlich der Verkehrssicherheit dagegen keine Bedenken bestehen, es kann dies jedoch auch gestatten, ohne daß der für den internationalen Zulassungsschein oder Führerschein vorgesehene Inhalt dem entsprechenden nationalen Zulassungsschein oder Führerschein leicht entnommen werden kann, wenn es sich um kurz dauernde Fahrten auf bestimmten Strecken handelt oder hinsichtlich des Führerscheines, wenn für das Lenken dieser Fahrzeuge im Heimatstaat des Lenkers kein Führerschein erforderlich ist und berücksichtigungswürdige Umstände vorliegen.

§ 80. Unterscheidungszeichen für inländische Kraftfahrzeuge und Anhänger.

Kraftfahrzeuge und Anhänger mit österreichischem Kennzeichen müssen beim Verlassen des österreichischen Bundesgebietes hinten außer dem Kennzeichen auf einem Schild oder auf dem Fahrzeug selbst das Unterscheidungszeichen für Österreich führen. Dieses hat aus einem mindestens 80 mm hohen lateinischen Buchstaben „A“ in gut lesbarer, unverwischbarer, schwarzer Schrift mit mindestens 10 mm Strichstärke auf einer mindestens 175 mm breiten und mindestens 115 mm hohen weißen, elliptischen Fläche mit waagrechter großer Hauptachse zu bestehen.

§ 81. Ausstellung internationaler Kraftfahrdokumente.

(1) Dem Besitzer eines nationalen Führerscheines ist auf Antrag ein internationaler Führerschein gemäß Art. 24 des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/1955, oder Art. 7 des Pariser Übereinkommens über den Verkehr von Kraftfahrzeugen, BGBl. Nr. 304/1930, mit dem entsprechenden Berechtigungsumfang auszustellen.

(2) Dem Besitzer eines nationalen Zulassungsscheines ist auf Antrag ein internationaler Zulassungsschein gemäß Art. 4 des Pariser Übereinkommens über den Verkehr von Kraftfahrzeugen, BGBl. Nr. 304/1930, auszustellen.

(3) Die Gültigkeit des internationalen Führerscheines (Abs. 1) und Zulassungsscheines (Abs. 2) erlischt ein Jahr nach dem Tag der Ausstellung. Über ihre Ausstellung sind entsprechende Aufzeichnungen zu führen.

(4) Für die Ausstellung der in Abs. 1 und 2 angeführten Dokumente ist die Behörde zuständig, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen Aufenthalt hat.

(5) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern zur Ausstellung der in Abs. 1 und 2 angeführten internationalen Kraftfahrdokumente ermächtigen. Diese Vereine unterliegen hinsichtlich der auf Grund dieser Ermächtigung zu erfüllenden Aufgaben der Aufsicht und den Weisungen des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau. Die Aufsichtsbefugnisse der Vereinsbehörde werden hiedurch nicht berührt. Die Ermächtigung zur Ausstellung der internationalen Kraftfahrdokumente ist zu widerrufen, wenn es zur Wahrung öffentlicher Interessen notwendig ist.

(6) Wurde Vereinen die in Abs. 5 angeführte Ermächtigung erteilt, so dürfen Anträge auf Ausstellung der Dokumente nur bei solchen Vereinen eingebracht werden; stellt jedoch der ermächtigte Verein die Dokumente nicht binnen einer Woche nach Einlangen des Antrages aus, so kann der Antrag auch bei der in Abs. 4 angeführten Behörde eingebracht werden.

(7) Die von den ermächtigten Vereinen ausgestellten Dokumente bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich der ausstellende Verein oder eine seiner Zweigstellen ihren Sitz haben.

§ 82. Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern mit ausländischem Kennzeichen.

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger mit ausländischem Kennzeichen dürfen nur verwendet werden

a) bei Staaten, die dem Genfer Abkommen über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/

1955, beigetreten sind, auf Grund des nationalen Zulassungsscheines oder seiner von der Ausstellungsbehörde beglaubigten Photokopie;

b) bei nicht in lit. a angeführten Staaten, die dem Pariser Übereinkommen über den Verkehr von Kraftfahrzeugen, BGBl. Nr. 304/1930, beigetreten sind, auf Grund eines internationalen Zulassungsscheines.

(2) Fahrzeuge mit dem Kennzeichen eines Staates, der keiner der in Abs. 1 angeführten Vereinbarungen beigetreten ist, dürfen nur verwendet werden, wenn sie gemäß § 38 vorläufig zugelassen sind; ihre Verwendung ist jedoch während der drei unmittelbar auf ihre Einbringung in das Bundesgebiet folgenden Tage zulässig.

(3) Kann der Lenker eines Fahrzeuges mit dem Kennzeichen eines Staates, der einer der im Abs. 1 angeführten Vereinbarungen beigetreten ist, keinen nationalen Zulassungsschein vorweisen, so hat er unverzüglich um vorläufige Zulassung (§ 38) anzusuchen. Hievon kann jedoch in berücksichtigungswürdigen Fällen, wie zum Beispiel, wenn der Verlust des nationalen Zulassungsscheines glaubhaft gemacht wird, abgesehen und ein internationaler Zulassungsschein (§ 81) ausgestellt werden.

(4) Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen müssen hinten das heimatliche Kennzeichen und das Unterscheidungszeichen des Heimatstaates führen; dies gilt jedoch nicht für den ersten Anhänger eines Kraftwagenzuges mit zwei Anhängern. Besteht das Kennzeichen nicht aus arabischen Ziffern und lateinischen Buchstaben, so muß das Kennzeichen auch in diesen Ziffern und Buchstaben wiedergegeben sein.

(5) Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen müssen den österreichischen Vorschriften entsprechen; das Verwenden solcher Fahrzeuge mit größeren Abmessungen oder höheren Gewichten kann jedoch unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 40 Abs. 3 und 4 über die Zulassung für bestimmte Straßenzüge bewilligt werden, wenn nach Art der Verwendung der Fahrzeuge vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit dagegen keine Bedenken bestehen und öffentliche Interessen dafür sprechen.

(6) Auf ausländische Motorfahräder finden die besonderen Bestimmungen des § 85 Anwendung.

§ 83. Ziehen ausländischer Anhänger mit inländischen Kraftfahrzeugen.

Anhänger mit ausländischem Kennzeichen dürfen mit Kraftfahrzeugen mit inländischem Kennzeichen nur gezogen werden, wenn an ihnen hinten eine Kennzeichentafel gemäß § 49 Abs. 3 angebracht und das ausländische Kennzeichen durch diese Kennzeichentafel verdeckt ist.

§ 84. Lenken von Kraftfahrzeugen durch Personen mit dem ordentlichen Wohnsitz im Ausland.

(1) Personen mit dem ordentlichen Wohnsitz in einem Staat, der dem Genfer Abkommen über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/1955, beigetreten ist, dürfen Kraftfahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr lenken, wenn sie das 18. Lebensjahr vollendet haben und den nach den Bestimmungen dieses Abkommens erforderlichen nationalen oder internationalen Führerschein vorweisen können.

(2) Personen mit dem ordentlichen Wohnsitz in einem nicht in Abs. 1 angeführten Staat, der dem Pariser Übereinkommen über den Verkehr von Kraftfahrzeugen, BGBl. Nr. 304/1930, beigetreten ist, dürfen Kraftfahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr lenken, wenn sie den nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens erforderlichen nationalen und internationalen Führerschein vorweisen können.

(3) Personen mit dem ordentlichen Wohnsitz in einem Staat, der keiner der in Abs. 1 und 2 angeführten Vereinbarungen beigetreten ist, dürfen Kraftfahrzeuge nur auf Grund einer Lenkerberechtigung gemäß § 64 Abs. 1 lenken.

(4) Für Personen mit dem ordentlichen Wohnsitz in einem Staat, der einer der in Abs. 1 und 2 angeführten Vereinbarungen beigetreten ist, gelten, wenn sie keinen entsprechenden Führerschein vorweisen können, die Bestimmungen des Abs. 3; bei Verlust des Führerscheines ist jedoch auf Antrag ein internationaler Führerschein (§ 81) für die Gruppe auszustellen, in die das vom Antragsteller zur Zeit des Verlustes gelenkte Fahrzeug fällt.

(5) Die Bestimmungen des § 79 Abs. 2 über das Absehen von der Vorlage internationaler Führerscheine und des § 85 über ausländische Motorfahräder bleiben unberührt.

§ 85. Verwenden und Lenken von ausländischen Motorfahrädern.

(1) Motorfahräder mit dem dauernden Standort im Ausland dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr von Personen mit dem ordentlichen Wohnsitz im Ausland auch ohne Lenkerberechtigung oder Lenkerausweis verwendet und gelenkt werden, wenn sie das 16. Lebensjahr vollendet haben und glaubhaft machen, daß das Fahrzeug einen Antriebsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat, und wenn das Fahrzeug in seinem Heimatstaat auf Grund des Anhanges 1 des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/1955, nicht als Kraftfahrzeug gilt.

(2) Die Bestimmungen des § 63 über die Haftung für ausländische Kraftfahrzeuge bleiben unberührt.

§ 86. Aberkennung des Rechtes, Kraftfahrzeuge und Anhänger auf Grund ausländischer Zulassungsscheine oder Führerscheine zu verwenden.

(1) Das Recht, von einem ausländischen nationalen oder einem internationalen Zulassungsschein oder Führerschein Gebrauch zu machen (§§ 82 und 84), kann für eine bestimmte Zeit aberkannt werden, wenn die im § 44 Abs. 1 lit. a und b angeführten Gründe für die Aufhebung der Zulassung oder die im § 73 Abs. 1 angeführten Gründe für die Entziehung der Lenkerberechtigung vorliegen.

(2) Für die Aberkennung ist die Behörde zuständig, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Besitzer des Zulassungsscheines oder Führerscheines seinen Aufenthalt hat. Sie hat den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln oder den Führerschein nach der Aberkennung abzunehmen und bis zum Ablauf der festgesetzten Frist oder bis zur Ausreise des Besitzers zurückzubehalten und die Aberkennung in den Zulassungsschein oder Führerschein einzutragen.

(3) Den Behörden der Vertragsstaaten des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/1955, und des Pariser Übereinkommens über den Verkehr von Kraftfahrzeugen, BGBl. Nr. 304/1930, sind auf Verlangen die notwendigen Auskünfte zur Ermittlung von Lenkern mit ausländischen nationalen oder internationalen Führerscheinen zu geben, wenn sich diese Personen wegen Übertretungen von Verkehrsvorschriften strafbar gemacht haben.

IX. ABSCHNITT.

Sondervorschriften für einzelne Arten von Kraftfahrzeugen und Anhängern.

§ 87. Omnibusse, Omnibusanhänger und Lastkraftwagen zur Personenbeförderung.

(1) Omnibusse müssen so gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein, daß ihre Verkehrs- und Betriebssicherheit in dem für die Anzahl der zu befördernden Personen erforderlichen Maß gewährleistet ist. Ihr Aufbau muß aus für Omnibusse geeigneten und widerstandsfähigen Baustoffen bestehen, die bei Unfällen keine schweren körperlichen Verletzungen erwarten lassen. Omnibusse müssen so beschaffen sein, daß die Abmessungen und die Anordnung der Einstiege, der Gänge und der Sitz- und Stehplätze sowie die Höhe des Innenraumes ein rasches Aussteigen der beförderten Personen ermöglichen. Das rasche Verlassen des Innenraumes muß auch durch entsprechende Notausstiege gewährleistet sein. Kraftstoffbehälter und

Kraftstoffleitungen dürfen nicht im Innenraum liegen. Der Innenraum muß gut lüftbar und mit einem gleitsicheren Bodenbelag und ausreichenden Leuchten ausgerüstet sein. Der Innenraum muß gegen das Eindringen von Staub, Rauch und Dämpfen geschützt sein; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge des Bundes, die im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache und des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung als Mannschaftstransportwagen verwendet werden, sowie für Fahrzeuge von Feuerwehren, die als Mannschaftstransportwagen verwendet werden.

(2) Der Lenkerplatz von Omnibussen muß so angeordnet sein, daß der Lenker vor Behinderungen durch beförderte Personen geschützt ist. Eine Verständigungsmöglichkeit zwischen dem Lenker und den beförderten Personen muß gegeben sein. Der Lenker muß vor Blendung durch Sonnen- und Innenlicht und vor übermäßiger Wärme und Kälte geschützt sein. Die elektrische Batterie muß vom Lenkerplatz aus ausgeschaltet werden können. Die größte Breite des Fahrzeuges muß dem Lenker in geeigneter Weise erkennbar gemacht sein.

(3) Auf Ominbusanhänger, das sind Anhänger, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt sind, finden die Bestimmungen des Abs. 1 sinngemäß Anwendung. Bei Omnibusanhängern muß eine Verständigungsmöglichkeit zwischen den mit ihnen beförderten Personen und dem Lenker des ziehenden Fahrzeuges gegeben sein. Übergänge vom Omnibusanhänger zum ziehenden Fahrzeug und bei Gelenkkraftfahrzeugen müssen bei jedem Einschlag der Lenkvorrichtung ohne Gefahr betreten werden können.

(4) Lastkraftwagen, die gemäß § 106 Abs. 5 zur Personenbeförderung verwendet werden dürfen, außer Lastkraftwagen des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, müssen so beschaffen sein, daß Personen sicher ein- und aussteigen können. Sie müssen mit sicher angebrachten Sitzen, mit Vorrichtungen zum Überdecken des Laderaumes und mit ausreichenden, für nachfahrende Straßenbenutzer nicht sichtbaren Leuchten zur Beleuchtung des Laderaumes ausgerüstet sein. Die Bestimmungen des Abs. 1 erster Satz und des Abs. 2 gelten sinngemäß.

(5) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, unter Bedachtnahme auf die Anzahl der zu befördern Personen die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit, Ausrüstung und Ausstattung der Omnibusse, Omnibusanhänger und der Lastkraftwagen zur Personenbeförderung festzusetzen.

§ 88. Kombinationskraftwagen.

(1) Bei Kombinationskraftwagen (§ 2 Z. 6) muß in dem Raum zur wahlweisen Beförderung von Personen oder Gütern nach dem Umlegen oder Entfernen der Sitze eine feste, unbewegliche Ladefläche zur Aufnahme von Gütern zu bilden sein, auf der Güter sicher aufliegen können.

(2) Der Raum, in dem Personen befördert werden, muß vom Raum, in dem Güter befördert werden, durch eine geeignete Vorrichtung so zu trennen sein, daß beförderte Personen nicht durch beförderte Güter gefährdet werden können.

(3) Bei geschlossenen Kombinationskraftwagen muß das Verladen von Gütern durch eine ausreichend große, sicher abschließbare Türe oder Ladeklappe in der Rückwand oder in einer Seitenwand möglich sein und der Aufbau bis nahezu an das hintere Ende eine annähernd gleiche Höhe aufweisen.

§ 89. Kraftfahrzeuge mit elektrischer Energieübertragung oder Energiespeicherung.

Für Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb wie Akkumulatoren-Kraftfahrzeuge, Oberleitungskraftfahrzeuge, oder solche mit Verbrennungsmotoren in Verbindung mit elektrischer Kraftübertragung sowie für Kraftfahrzeuge mit Energiespeicherung, wie Gyrokraftfahrzeuge, können durch Verordnung nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, unter Berücksichtigung ihrer Eigenart Bestimmungen über ihre Bauart, Ausrüstung und Betriebsart insbesondere im Hinblick auf den elektrischen Antrieb erlassen werden.

§ 90. Zugmaschinen.

(1) Zugmaschinen werden nach ihrem Eigengewicht und ihrer Höchstgeschwindigkeit mit Hilfe von Kennziffern in die Klassen I, II und III eingeteilt. Die Kennziffer ist der zahlenmäßige Wert des Produktes aus dem Eigengewicht in Tonnen und dem Quadrat der Höchstgeschwindigkeit in km/h.

(2) In die Klasse I (Abs. 1) fallen Zugmaschinen, die auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 16 km/h nicht zu überschreiten vermögen und eine Kennziffer bis 99 haben. In die Klasse II fallen Zugmaschinen, die auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 16 km/h zu überschreiten vermögen und eine Kennziffer bis 999 haben oder die eine Kennziffer von 1000 bis 1999 haben. Alle übrigen Zugmaschinen fallen in die Klasse III.

(3) Die Klasse einer Type von Zugmaschinen ist bei der Typengenehmigung, die Klasse einer

einzelnen zu genehmigenden Zugmaschine ist bei der Einzelgenehmigung festzusetzen. Sie muß an der rechten Seite der Zugmaschine gut sichtbar, deutlich lesbar und unverwischbar angeschrieben sein.

(4) Durch Verordnung sind für Zugmaschinen nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über ihren Bau und ihre Ausrüstung und wegen der Art ihrer Verwendung insbesondere in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben Erleichterungen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Ausrüstung festzusetzen.

§ 91. Transportkarren.

Für Transportkarren (§ 2 Z. 19), mit denen Straßen mit öffentlichem Verkehr im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung nicht nur überquert oder nicht nur auf ganz kurzen Strecken befahren werden (§ 1 Abs. 2 lit. b), können durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit und unter Berücksichtigung des Eigengewichtes, der Abmessungen und der Höchstgeschwindigkeit Erleichterungen, insbesondere für das Ziehen von Anhängern, festgesetzt werden.

§ 92. Kraftwagen und Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter.

(1) Kraftwagen und Anhänger, die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, müssen, abgesehen von den sonst für diese Fahrzeuge in Betracht kommenden Bestimmungen, der Gefährlichkeit und der Menge der zu befördernden Güter entsprechend gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein.

(2) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen für Kraftwagen und Anhänger zur Beförderung gefährlicher entzündbarer Flüssigkeiten und für den Verkehr mit solchen Fahrzeugen zu erlassen, und zwar über

- a) ihren Bau, ihre Ausrüstung und ihre Ausstattung,
- b) ihre technische Untersuchung und Begutachtung bei der Genehmigung nach dem III. Abschnitt und die Unterlagen, die dieser Begutachtung zugrunde zu legen sind,
- c) ihren Betrieb,
- d) das Ziehen von Anhängern und
- e) die Flüssigkeiten, die nur mit solchen Fahrzeugen befördert werden dürfen.

(3) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit

in sinngemäßer Anwendung des Abs. 2, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen für Kraftwagen und Anhänger erlassen werden, die zur Beförderung anderer gefährlicher Güter als die im Abs. 2 angeführten bestimmt sind.

(4) Beschädigungen eines im Abs. 1 angeführten Fahrzeuges, durch die dessen Verkehrs- und Betriebssicherheit beeinträchtigt ist, hat der Zulassungsbesitzer dem Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat, anzuzeigen. Dieser hat das Fahrzeug unverzüglich gemäß § 56 Abs. 1 überprüfen zu lassen.

(5) Kraftwagen und Anhänger des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden und nicht ausschließlich zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, sind von den Bestimmungen des Abs. 1 bis 4 ausgenommen.

§ 93. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger-Arbeitsmaschinen.

Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger-Arbeitsmaschinen, wie Lademaschinen, Maschinen für land- und forstwirtschaftliche Zwecke, für Straßenbau, für Straßenreinigung und dergleichen, die durch Maschinenkraft fortbewegt werden und mit denen Straßen mit öffentlichem Verkehr im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung nicht nur überquert oder nicht nur auf ganz kurzen Strecken befahren werden, können durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, mit Rücksicht auf die Eigenart solcher Fahrzeuge Erleichterungen zur zwingend notwendigen Anpassung an die Bedürfnisse der Wirtschaft festgesetzt werden.

§ 94. Invalidenkraftfahrzeuge.

Für Invalidenkraftfahrzeuge (Krankenfahrstühle und dergleichen, § 2 Z. 18) können durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, mit Rücksicht auf die Eigenart solcher Fahrzeuge zur notwendigen Anpassung an die Körperbehinderung Erleichterungen festgesetzt werden.

§ 95. Sonderkraftfahrzeuge.

Für Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Z. 22) können durch Verordnung nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen über den Bau und die Ausrüstung, und wegen der Art ihrer Verwendung insbesondere in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben auch Erleichterungen festgesetzt werden.

§ 96. Kraftfahrzeuge mit 10 km/h Höchstgeschwindigkeit.

(1) Kraftfahrzeuge, bei denen nach ihrer Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß sie auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht zu überschreiten vermögen (§ 1 Abs. 2 lit. a), müssen so beschaffen und ausgerüstet sein, daß durch ihr Betriebsgeräusch während ihrer Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr kein übermäßiger Lärm verursacht werden kann.

(2) Durch Verordnung ist nach dem jeweiligen Stand der Technik die höchstzulässige Stärke des Betriebsgeräusches festzusetzen, das durch die in Abs. 1 angeführten Fahrzeuge verursacht werden darf.

(3) Der Landeshauptmann hat auf Antrag für Typen oder für einzelne der in Abs. 1 angeführten Fahrzeuge eine Bescheinigung darüber auszustellen, daß diese Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht zu überschreiten vermögen und daß sie den Bestimmungen des Abs. 1 und der auf Grund des Abs. 2 erlassenen Verordnungen entsprechen. Vor der Ausstellung dieser Bescheinigung ist ein Gutachten eines oder mehrerer amtlicher und, wenn solche nicht zur Verfügung stehen, gemäß § 124 bestellter Sachverständiger oder der Bundesversuchs- und Prüf-anstalt für Kraftfahrzeuge einzuholen.

(4) Bei Typen in Abs. 1 angeführter Fahrzeuge kann der Landeshauptmann für eines dieser Fahrzeuge eine Bescheinigung gemäß Abs. 3 ausstellen und den Erzeuger dieser Type, bei ausländischen Erzeugern Bevollmächtigte, die ihren Sitz in seinem örtlichen Wirkungsbereich haben, ermächtigen, gleiche Bescheinigungen für alle übrigen Fahrzeuge dieser Type auszustellen. Jede dieser Bescheinigungen hat die Fahrgestell- und die Motornummer des Fahrzeuges, für das sie ausgestellt wurden, zu enthalten. Der Ermächtigte hat ein Verzeichnis über die Ausstellung dieser Bescheinigungen zu führen, das zehn Jahre, gerechnet vom Tage der Ausstellung der letzten darin angeführten Bescheinigung aufzubewahren und den mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaßten Behörden auf Verlangen vorzuweisen ist.

(5) Die Lenker in Abs. 1 angeführter Fahrzeuge haben auf Fahrten die in Abs. 3 oder 4 angeführte Bescheinigung mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

§ 97. Militärische Fahrzeuge.

Für Fahrzeuge des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden und die durch Bewaffnung, Panzerung oder sonstige Vorrichtungen für den unmittelbaren Kampfeinsatz besonders gebaut und ausgerüstet und diesem Zweck gewidmet

sind (§ 1 Abs. 2 lit. d), können durch Verordnung nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, mit Rücksicht auf die Eigenart solcher Fahrzeuge die Bedingungen festgesetzt werden, unter denen sie auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen.

X. ABSCHNITT.

Verkehr mit Kraftfahrzeugen und Anhängern, Pflichten der Zulassungsbesitzer, Pflichten der Lenker von Kraftfahrzeugen.

§ 98. Höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit.

(1) Durch Verordnung ist nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, ziffernmäßig die Geschwindigkeit festzusetzen, die mit bestimmten Untergruppen von Kraftfahrzeugen (§ 3), beim Ziehen von Anhängern und bei der Beförderung bestimmter Arten von Gütern nicht überschritten werden darf. Bei Großviehtransporten darf eine Geschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten werden.

(2) Der Landeshauptmann kann für einzelne Kraftfahrzeuge zum Zwecke der Erprobung das Überschreiten der für solche Fahrzeuge gemäß Abs. 1 allgemein festgesetzten höchsten zulässigen Geschwindigkeit auf Freilandstraßen für eine bestimmte Zeit bewilligen, wenn dadurch die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird. Die höchste zulässige Geschwindigkeit, die für solche Fahrten bewilligt wurde, muß hinten am Fahrzeug vollständig sichtbar und gut lesbar angeschrieben sein.

§ 99. Beleuchtung.

(1) Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder wenn es die Witterung sonst erfordert, sind unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 3 bis 5 diejenigen vorgeschriebenen Scheinwerfer und Leuchten (§§ 14 bis 17) einzuschalten, durch die anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und die Straße, soweit erforderlich, insbesondere im Hinblick auf die Fahrgeschwindigkeit, ausreichend beleuchtet wird; dies gilt jedoch nicht bei Einsatzübungs-fahrten der Fahrzeuge des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, wenn auf andere Art, insbesondere durch das Zusammenwirken mit den Organen der Straßenaufsicht, den Erfordernissen der Verkehrssicherheit Rechnung getragen wird.

(2) Läßt sich wegen der Beschaffenheit des Gutes, das befördert werden soll, oder aus zwingenden anderen Gründen nicht vermeiden, daß die vorgeschriebenen Scheinwerfer, Leuchten oder Rückstrahler des Fahrzeuges verdeckt werden, so muß eine entsprechend wirksame Ersatzvorrichtung angebracht sein.

(3) Im Ortsgebiet (§ 2 Z. 15 der StVO. 1960) darf nicht Fernlicht verwendet werden; bei unzureichender Beleuchtung der Fahrbahn ist jedoch das Verwenden des Fernlichtes während des Fahrens außer in den in Abs. 4 lit. c bis f angeführten Fällen zulässig. Stadtlicht (§ 14 Abs. 3) darf nur bei ausreichender Straßenbeleuchtung verwendet werden.

(4) Auf Freilandstraßen (§ 2 Z. 16 der StVO. 1960) darf während des Fahrens bei Dunkelheit nicht Stadtlicht verwendet werden; desgleichen darf Fernlicht nicht verwendet werden

- a) bei ausreichender Straßenbeleuchtung,
- b) beim Anhalten, Halten und Parken,
- c) vor herannahenden entgegenkommenden Fahrzeugen, deren Lenker durch Fernlicht geblendet werden würde,
- d) in geringer Entfernung hinter Kraftfahrzeugen, die nicht überholt werden,
- e) vor Gruppen von Fußgängern und
- f) bei Herannahen von Schienenfahrzeugen oder Schiffen, die sich unmittelbar neben der Fahrbahn bewegen.

(5) Bei sichtbehinderndem Nebel oder Schneefall ist bei Tag Fernlicht oder Abblendlicht, während der Dämmerung und bei Dunkelheit Abblendlicht zu verwenden; an Stelle der abgeblendeten Scheinwerfer oder zugleich mit ihnen dürfen jedoch auch Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler verwendet werden. Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler dürfen nur bei sichtbehinderndem Nebel oder Schneefall oder auf engen und kurvenreichen Strecken verwendet werden.

(6) Suchscheinwerfer dürfen nur fallweise verwendet werden, wenn dadurch nicht andere Straßenbenützer geblendet werden. Parkleuchten dürfen nur im Ortsgebiet dazu verwendet werden, anderen Straßenbenützern das Fahrzeug während des Parkens erkennbar zu machen, und nur bei Kraftfahrzeugen ohne Anhänger.

§ 100. Optische Warnzeichen.

Als optische Warnzeichen (§ 22 Abs. 1) dürfen nur gut wahrnehmbare, kurze Blinkzeichen mit zwei symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegenden Scheinwerfern, bei einspurigen Kraftträdern und Motorrädern mit Beiwagen mit einem Scheinwerfer gegeben werden; die Bestimmungen des § 99 Abs. 3 und 4 über die Verwendung von Fern- und Abblendlicht bleiben unberührt. Blinkzeichen dürfen nicht durch längere Zeit gegeben werden.

§ 101. Beladung.

(1) Das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers dürfen durch ihre Beladung nicht überschritten werden; Boote dürfen jedoch die Breite von Bootsanhängern auf jeder Seite um nicht mehr

als 30 cm überschreiten, sofern sie nicht breiter sind als das ziehende Fahrzeug. Die größte Höhe des Fahrzeuges samt der Ladung darf die durch Verordnung allgemein festgesetzte Höchstgrenze für die größte Höhe von Fahrzeugen (§ 4 Abs. 6 lit. a) nicht überschreiten. Die größte Länge darf durch die Beladung um nicht mehr als ein Viertel der Länge des Fahrzeuges überschritten werden. Bei Langgutfuhren (Abs. 3), Wirtschaftsfuhren (§ 30 der StVO. 1960) und bei Großviehtransporten dürfen jedoch die Abmessungen und in Ausnahmefällen, wie bei unteilbaren Gütern, auch das höchste zulässige Gesamtgewicht und die höchsten zulässigen Achslasten durch die Beladung überschritten werden, soweit dies durch Verordnung (Abs. 4) bestimmt wird und die hiebei festgesetzten Bedingungen eingehalten werden.

(2) Wenn die Ladung um mehr als einen Meter über den vordersten oder hintersten Punkt des Fahrzeuges hinausragt, müssen die äußersten Punkte der Ladung gut erkennbar gemacht sein. Die näheren Bestimmungen über die Art des Erkennbarmachens dieser Punkte sind nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit durch Verordnung festzusetzen.

(3) Als Langgutfuhren haben Beförderungen von Ladungen zu gelten, die um mehr als ein Viertel der Länge des Fahrzeuges über dessen hintersten Punkt hinausragen oder bei denen die Länge des Fahrzeuges samt der Ladung 14 m überschreitet. Langgutfuhren, bei denen die Länge des Fahrzeuges samt der Ladung 16 m überschreitet, bedürfen der Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich sie durchgeführt werden soll.

(4) Durch Verordnung ist unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit festzusetzen, in welchem Ausmaß und unter welchen Bedingungen in den im Abs. 1, letzter Satz, angeführten Fällen die höchsten zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten und die Abmessungen von Fahrzeugen durch die Beladung überschritten werden dürfen.

(5) Der Lenker eines Kraftfahrzeuges hat auf Verlangen der Organe der Straßenaufsicht an Ort und Stelle oder bei einer nicht mehr als 3 km von seinem Weg zum Fahrtziel entfernten Waage überprüfen zu lassen, ob das höchste zulässige Gesamtgewicht oder die höchsten zulässigen Achslasten des von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges oder eines mit diesem gezogenen Anhängers überschritten wurden. Wurde eine Überschreitung festgestellt, so hat der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges die Kosten des Wiegens zu ersetzen.

(6) Die Bestimmungen des Abs. 1 finden auf Fahrzeuge des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, bei Einsatzübungsfahrten keine Anwendung.

§ 102. Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers.

(1) Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, daß das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen. Er hat auf Fahrten Verbandzeug mitzuführen.

(2) Der Lenker hat dafür zu sorgen, daß die Kennzeichen des von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges und eines mit diesem gezogenen Anhängers vollständig sichtbar sind und nicht durch Verschmutzung, Schneebeleg, Beschädigung oder Verformung der Kennzeichentafel unlesbar sind. Er hat dafür zu sorgen, daß die hintere Kennzeichentafel bei Vorliegen der im § 99 Abs. 1 angeführten Umstände beleuchtet ist; dies gilt jedoch nicht für Lenker von Fahrzeugen des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, bei Einsatzübungsfahrten gemäß § 99 Abs. 1.

(3) Der Lenker muß mit den Betätigungsvorrichtungen des von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges und ihrer Handhabung vertraut sein. Ist er im Lenken eines Fahrzeuges noch nicht geübt, so darf er dieses Fahrzeug nur mit besonderer Vorsicht lenken. Er darf die Lenkvorrichtung während der Fahrt nicht mit beiden Händen loslassen. Er muß beim Lenken Auflagen, unter denen ihm die Lenkerberechtigung erteilt wurde, erfüllen.

(4) Der Lenker darf mit dem von ihm gelenkten Kraftfahrzeug und einem mit diesem gezogenen Anhänger nicht mehr Lärm, Rauch oder üblen Geruch verursachen, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar ist.

(5) Der Lenker hat auf Fahrten mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen

- a) den Führerschein oder Heeresführerschein,
- b) den Zulassungsschein oder Heereszulassungsschein für das von ihm gelenkte Kraftfahrzeug und einen mit diesem gezogenen Anhänger,
- c) bei Motorfahrrädern den Lenkerausweis gemäß § 76 oder einen Führerschein,
- d) bei Probefahrten den Probefahrtschein gemäß § 45 Abs. 4 und, auf Freilandstraßen und bei Probefahrten an Sonn- und Feiertagen, bei Betrieben, die außerhalb des Ortsgebietes liegen, nur an Sonn- und Feiertagen, die in § 45 Abs. 6 angeführte Bescheinigung über das Ziel und den Zweck der Probefahrt,
- e) bei Überstellungsfahrten den Überstellungsfahrtschein gemäß § 46 Abs. 4 und

f) beim Ziehen von nicht zum Verkehr zugelassenen Möbelwagen, Wohnwagen, Baumaschinen und dergleichen die in § 104 Abs. 7 angeführte Bewilligung des Landeshauptmannes.

(6) Entfernt sich der Lenker so weit oder so lange von seinem Kraftfahrzeug, daß er es nicht mehr überwachen kann, so hat er den Fahrzeugmotor; sofern mit diesem nicht auch andere Maschinen betrieben werden, abzustellen und dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug von Unbefugten nicht in Betrieb genommen werden kann.

(7) Ein Lenker, der nicht selbst der Zulassungsbesitzer des von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges oder eines mit diesem gezogenen Anhängers ist, hat Unfälle, die mit der Benützung dieser Fahrzeuge in ursächlichem Zusammenhang stehen, unverzüglich deren Zulassungsbesitzer bekanntzugeben.

(8) Der Lenker darf das Lenken eines, ihm übergebenen Kraftfahrzeuges ohne Zustimmung des Zulassungsbesitzers nicht dritten Personen überlassen.

(9) Der Lenker darf Gleitschutzvorrichtungen (§ 7) mit Ausnahme von Schnee- und Matschreifen nur dann verwenden, wenn die Straße mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist.

§ 103. Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers.

(1) Der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers hat dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Er hat bei Kraftfahrzeugen dafür zu sorgen, daß für Fahrten Verbandzeug bereitgestellt ist.

(2) Der Zulassungsbesitzer darf das Lenken seines Kraftfahrzeuges oder das Ziehen seines Anhängers nur Personen überlassen, die hiezu berechtigt sind. Er hat der Behörde auf Verlangen Auskunft darüber zu erteilen, wem er jeweils das Lenken seines Kraftfahrzeuges oder das Ziehen seines Anhängers überlassen hat.

(3) Der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges hat, sofern er der Dienstgeber des Lenkers ist, dafür zu sorgen, daß eine Gefährdung des Lebens und der Gesundheit des Lenkers und der beim Betrieb des Fahrzeuges sonst beschäftigten und bei ihm angestellten Personen nach Möglichkeit vermieden wird. Er hat dem Lenker die erforderliche Kälte- und Regenschutzkleidung beizustellen. Er darf den Lenker nicht in einem Ausmaß beanspruchen, daß diesem das sichere Lenken des Fahrzeuges nicht mehr möglich ist.

Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit die näheren Bestimmungen über das Ausmaß der Beanspruchung des Lenkers, insbesondere hinsichtlich der höchstzulässigen Dauer des Lenkens und des Mindestausmaßes der Ruhezeiten, festgesetzt werden.

(4) Der Zulassungsbesitzer eines Lastkraftwagens mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg oder eines Omnibusses hat dafür zu sorgen, daß der Geschwindigkeitsschreiber und der Wegstreckenmesser (§ 24 Abs. 2) auf Fahrten in Betrieb sind.

(5) Der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges hat der Behörde auf Verlangen die für einschlägige Statistiken und Evidenzen erforderlichen Unterlagen in mehrfacher Ausfertigung zur Verfügung zu stellen.

§ 104. Ziehen von Anhängern und Fuhrwerken.

(1) Mit Kraftfahrzeugen dürfen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 7, nur zum Verkehr zugelassene Anhänger, Anhänger, mit denen behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden dürfen (§§ 45 und 46), oder ausländische Anhänger, die das Kennzeichen des inländischen ziehenden Fahrzeuges führen (§ 83), gezogen werden. Mit Sattelkraftfahrzeugen und Gelenkkraftfahrzeugen dürfen jedoch keine Anhänger gezogen werden.

(2) Anhänger dürfen mit Kraftwagen nur gezogen werden

- a) wenn sie nicht breiter sind als das ziehende Fahrzeug; dies gilt jedoch nicht für Wohnanhänger oder beim Ziehen von Anhängern mit Zugmaschinen;
- b) wenn sie durch die in § 13 angeführten Vorrichtungen, bei Langgutfahren auch nur durch das Ladegut mit dem ziehenden Fahrzeug sicher verbunden sind; hierbei darf die Radspur des Anhängers außer bei unabhängig vom ziehenden Fahrzeug zu lenkenden Anhängern nur geringfügig von der Radspur des ziehenden Fahrzeuges abweichen und
- c) wenn die Anhängerdeichsel beim unbeabsichtigten Loslösen von der Anhängervorrichtung nur geringfügig abfallen kann (§ 13 Abs. 2).

(3) Kann der Lenker eines Kraftfahrzeuges die Bremse eines mit diesem gezogenen Anhängers nicht oder nur unter Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit betätigen, so hat der Zulassungsbesitzer dieses Kraftfahrzeuges dafür zu sorgen, daß auf dem Bremseritz des Anhängers (§ 26 Abs. 7) ein geeigneter Bremser mitgeführt wird. Dieser muß bei unabhängig vom ziehen-

den Fahrzeug zu lenkenden Anhängern mit dem Lenken und der Betätigung der in Betracht kommenden Einrichtungen (§§ 16 und 22 Abs. 1) vertraut sein. Der Bremser hat bei Bedarf die Bremse des Anhängers zu betätigen.

(4) Die Behörde hat auf Antrag von der Verpflichtung, einen Bremser mitzuführen, zu entheben, wenn es die wirtschaftlichen Verhältnisse und die örtlichen Gegebenheiten rechtfertigen und die Verkehrssicherheit hiedurch nicht gefährdet wird.

(5) Mit Krafträdern dürfen nur Einachsanhänger gezogen werden. Mit Motorrädern dürfen nur einspurige Anhänger gezogen werden. Mit mehrspurigen Krafträdern dürfen nur Anhänger gezogen werden, die nicht breiter sind als das ziehende Fahrzeug.

(6) Anhängeschlitten dürfen mit Kraftfahrzeugen nur gezogen werden, wenn die Straße mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eis- als das ziehende Fahrzeug.

(7) Nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger, Fuhrwerke und Geräte dürfen mit Kraftfahrzeugen nur gezogen werden, wenn die durch Verordnung (Abs. 8 lit. b) hierfür festgesetzten Bedingungen eingehalten werden. Nicht zum Verkehr zugelassene Möbelwagen, Wohnwagen, Baumaschinen, Straßenreinigungs- und Schneesäuberungsgeräte und dergleichen dürfen mit Kraftfahrzeugen nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes gezogen werden, in dessen örtlichem Wirkungsbereich sie verwendet werden sollen. Die Bewilligung darf nur unter Vorschreibung der höchsten zulässigen Geschwindigkeit und der vom Standpunkt der Verkehrssicherheit erforderlichen Auflagen erteilt werden.

(8) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, festzusetzen:

- a) die näheren Bestimmungen für Kraftwagenzüge über ihre größte zulässige Länge, ihr höchstes zulässiges Gesamtgewicht, die Art ihrer Bremsung, das Verhältnis der Breite und des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des ziehenden Fahrzeuges zu den entsprechenden Abmessungen und höchsten zulässigen Gesamtgewichten der gezogenen, das Verhältnis der Motorleistung zum höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Kraftwagenzuges, die Bedingungen, unter denen ein oder mehr als ein Anhänger gezogen werden darf, sowie die Voraussetzungen, unter denen der Landeshauptmann Ausnahmen bewilligen darf;
- b) unter welchen Bedingungen nicht zugelassene Anhänger, Fuhrwerke, Nachläufer

98 der Beilagen

43

zur Stützung der Ladung und Geräte mit Kraftfahrzeugen gezogen werden dürfen, insbesondere hinsichtlich ihrer höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit, ihrer Bremsen und ihrer Erkennbarkeit für andere Straßenbenützer.

§ 105. Abschleppen und Schieben von Kraftfahrzeugen.

(1) Das Abschleppen von nicht mit eigener Kraft angetriebenen Kraftfahrzeugen, die hiebei nicht teilweise hochgehoben oder mit einer starren Verbindung abgeschleppt werden, ist nur zulässig, wenn deren Lenkvorrichtung und mindestens eine Bremse wirksam ist. Das Abschleppen mit Hilfe einer nicht starren Verbindung zwischen dem abzuleppenden und dem abzuschleppenden Fahrzeug ist nur zulässig, wenn diese Verbindung nicht mehr als 8 m lang und durch Lappen oder dergleichen für andere Straßenbenützer gut erkennbar ist.

(2) Das Abschleppen eines Fahrzeuges mit einer starren Verbindung ist zulässig, wenn die Lenkvorrichtung dieses Fahrzeuges wirksam zu betätigen ist und das Gesamtgewicht des abzuleppenden Fahrzeuges wesentlich höher ist als das des abzuschleppenden.

(3) Der Lenker des abzuleppenden Fahrzeuges muß nur zum Lenken dieses Fahrzeuges berechtigt sein und bedarf hiezu keines Führerscheines für die Gruppe E. Bei abzuleppenden Kraftfahrzeugen, die gelenkt werden, muß deren Lenker mit der Handhabung der Lenkvorrichtung und der Bremsen vertraut sein und das 16. Lebensjahr vollendet haben.

(4) Das abzuleppende Fahrzeug muß, soweit dies erforderlich ist, mit einer entsprechenden Notbeleuchtung ausgerüstet oder durch Beleuchtung vom abzuleppenden Fahrzeug aus erkennbar gemacht sein.

(5) Das gleichzeitige Abschleppen mehrerer Kraftfahrzeuge ist unzulässig.

(6) Kraftfahrzeuge dürfen mit Kraftfahrzeugen nur geschoben werden

- a) auf ganz kurzen Strecken,
- b) in Schrittgeschwindigkeit,
- c) wenn zwingende Gründe vorliegen,
- d) wenn andere Straßenbenützer dadurch nicht gefährdet werden, und
- e) wenn die Lenker beider Fahrzeuge berechtigt sind, ihr Fahrzeug zu lenken.

§ 106. Personenbeförderung.

(1) Mit Kraftfahrzeugen dürfen Personen nur befördert werden, wenn deren Sicherheit gewährleistet ist. Sie dürfen nur so befördert werden, daß dadurch nicht die Aufmerksamkeit oder die Bewegungsfreiheit des Lenkers beeinträchtigt, seine freie Sicht behindert oder andere zugleich beförderte Personen gefährdet werden.

(2) Auf der Ladefläche von Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Kombinationskraftwagen oder auf ihrer Ladung dürfen Personen nur befördert werden, wenn sie sich innerhalb des von den Bordwänden begrenzten Raumes am Fahrzeug oder an der Ladung sicher anhalten können und durch die Ladung nicht gefährdet werden und wenn die Ladung am Fahrzeug unverschiebbar befestigt ist. Bei Zugmaschinen dürfen Kinder auf den Sitzen für Mitfahrer (§ 26 Abs. 2) nur befördert werden, wenn diese Sitze und die Entfernung der Fußrasten ihrer Körpergröße entsprechen.

(3) Bei der Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen und Anhängern darf die bei der Genehmigung hiefür festgesetzte größte zulässige Anzahl (§ 28 Abs. 3 lit. c) nicht überschritten werden. Bei der Berechnung der Anzahl der Personen, die mit einem mehrspurigen Kraftfahrzeug befördert werden dürfen, sind zwei Kinder unter zwölf Jahren als eine Person und Kinder unter fünf Jahren nicht zu zählen; mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, außer Omnibussen (§ 2 Z. 7), dürfen einschließlich des Lenkers nicht mehr als neun Personen, gleichgültig ob Erwachsene oder Kinder, befördert werden.

(4) Mit Motorrädern und Motorfahrrädern darf außer dem Lenker nur eine weitere Person befördert werden; diese muß bei Motorrädern das 10. Lebensjahr vollendet haben. Mit Motorfahrrädern dürfen Kinder unter 8 Jahren nur auf Kindersitzen gemäß § 26 Abs. 5 befördert werden, die der Größe des Kindes entsprechen.

(5) Die Behörde kann die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Lenkers mit Lastkraftwagen, die den Bestimmungen des § 87 Abs. 4 entsprechen, bewilligen, wenn dies vorwiegend im öffentlichen Interesse liegt, wie insbesondere bei einem Verkehrsnotstand. Diese Bewilligung ersetzt nicht die auf Grund gewerbe-rechtlicher Vorschriften erforderlichen Berechtigungen zur Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen.

(6) Mit Anhängern außer Omnibusanhängern (§ 87 Abs. 3) dürfen Personen nur befördert werden, wenn die durch Verordnung (Abs. 7) hiefür festgesetzten Bedingungen eingehalten werden. Mit nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern dürfen Personen nur befördert werden, wenn eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten wird.

(7) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Erfordernisse die Bedingungen festzusetzen, unter denen Personen mit Kraftfahrzeugen, mit Anhängern, insbesondere mit Anhängern, die im Rahmen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe verwendet werden, und mit Möbelwagen befördert werden dürfen.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit können als Bedingungen insbesondere eine höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit und bestimmte Bremsanlagen oder eine entsprechende Wirksamkeit der Bremsen vorgeschrieben werden.

(8) Fahrzeuge des Bundes, die im Bereiche des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, und die Lenker solcher Fahrzeuge sind von den Bestimmungen der Abs. 2 bis 7 ausgenommen.

§ 107. Ausnahmeg Bestimmungen für Einsatzfahrzeuge.

(1) Fahrzeuge, die von Feuerwehren, im öffentlichen Sicherheits- oder Hilfsdienst oder im Rettungsdienst verwendet werden, unterliegen bei Fahrten zu den Orten des dringenden Einsatzes nicht den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen über die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit und die Personenbeförderung.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten auch für Einsatzübungsfahrten, insoweit es der Zweck der Einsatzübungsfahrten erfordert und sonst in geeigneter Weise für die Verkehrssicherheit vorgesorgt ist.

(3) Fahrzeuge, die von Feuerwehren verwendet werden, unterliegen auch bei der Rückfahrt von den Orten des dringenden Einsatzes (Abs. 1) nicht den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen über die Personenbeförderung.

(4) Fahrzeuge des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, und der Verkehr mit solchen Fahrzeugen unterliegen beim Einsatz gemäß § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, nicht den Bestimmungen des II., IV., V., VII. und IX. Abschnittes und der §§ 98 bis 106. Für Einsatzübungsfahrten solcher Fahrzeuge gelten die Bestimmungen des Abs. 1, soweit es der Zweck dieser Fahrten erfordert und sonst in geeigneter Weise für die Verkehrssicherheit vorgesorgt ist.

XI. ABSCHNITT.

Ausbildung von Lenkern.

§ 108. Ausbildung in Fahrschulen.

(1) Das gewerbsmäßige Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung und Weiterbilden von Inhabern einer Lenkerberechtigung ist nur im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule zulässig. Die Errichtung einer Fahrschule und die Verlegung ihres Standortes bedürfen der Bewilligung des Landeshauptmannes; die Verlegung des Standortes ist nur innerhalb desselben Bundeslandes zulässig. Der Betrieb der Fahrschule darf erst aufgenommen werden, wenn der Landeshauptmann die Genehmigung hiezu erteilt hat (§ 113). In der Bewilligung zur Errichtung einer Fahrschule ist anzuführen, für welche Gruppen von Kraftfahrzeugen Lenker ausgebildet werden dürfen; § 65 Abs. 4 gilt sinngemäß.

(2) Bewerber um eine Lenkerberechtigung und Inhaber einer Lenkerberechtigung dürfen im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule nur durch den Inhaber, sofern er die Voraussetzungen des § 109 erfüllt, durch einen Leiter (§ 114 Abs. 2 bis 4) und durch Fahrschullehrer (§ 117) und Fahrlehrer (§ 118) ausgebildet oder weitergebildet werden. Die Bewerber müssen das für die angestrebte Lenkerberechtigung erforderliche Mindestalter erreicht haben oder in spätestens drei Monaten erreichen. Wurde einem Inhaber, einem Leiter oder einem Fahrschullehrer die Lenkerberechtigung wegen des Mangels der körperlichen Eignung entzogen, so dürfen sie, solange dieser Mangel besteht, nicht praktischen Unterricht erteilen.

(3) Die Fahrschulbewilligung (Abs. 1) gilt nach dem Tod ihres Inhabers auch für einen hinterbliebenen Ehegatten und für Nachkommen ersten Grades bis zur Vollendung ihres 24. Lebensjahres.

§ 109. Persönliche Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrschulbewilligung.

(1) Eine Fahrschulbewilligung (§ 108 Abs. 1) darf nur natürlichen Personen erteilt werden, die

- a) das 24. Lebensjahr vollendet haben,
- b) vertrauenswürdig sind,
- c) die Leistungsfähigkeit der Fahrschule gewährleisten können,
- d) auch im Hinblick auf die Lage ihres ordentlichen Wohnsitzes die unmittelbare persönliche Leitung der Fahrschule erwarten lassen, sofern nicht ein Leiter im Sinne des § 114 bestellt wird,
- e) die einen akademischen Grad der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen technischen Hochschule besitzen oder die die Reifeprüfung an einer Höheren Abteilung maschinen- oder elektrotechnischer Richtung einer österreichischen technischen oder gewerblichen Lehranstalt erfolgreich bestanden haben,
- f) zum Ausbilden von Lenkern der in Betracht kommenden Gruppen von Fahrzeugen fachlich befähigt sind und die die Fähigkeit besitzen, die zum Lenken dieser Fahrzeuge notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten in geeigneter Weise zu vermitteln,
- g) seit mindestens drei Jahren eine Lenkerberechtigung für die Gruppe von Kraftfahrzeugen besitzen, für die Lenker ausgebildet werden sollen, und glaubhaft machen, daß sie innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens drei Jahre lang solche

98 der Beilagen

45

Fahrzeuge tatsächlich gelenkt haben, und nicht wegen erheblicher Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden sind und die

- h) glaubhaft machen, daß sie Gelegenheit hatten, mindestens drei Jahre, für Besitzer eines in Abs. 1 lit. e angeführten akademischen Grades ein Jahr lang als Fahrlehrer die für das Ausbilden von Lenkern erforderlichen Erfahrungen auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens zu erwerben.

(2) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann vom Erfordernis der Erbringung des Nachweises über die erfolgreiche Absolvierung der in Abs. 1 lit. e angeführten Schulen befreien, wenn der Antragsteller eine gleichwertige andere Ausbildung genossen hat.

(3) Der Landeshauptmann kann bei der Ausdehnung einer Fahrschulbewilligung auf weitere Gruppen von Fahrzeugen vom Erfordernis des im Abs. 1 lit. g angeführten Nachweises über die Zeiten des Besitzes der erforderlichen Lenkerberechtigung und von der Glaubhaftmachung der erforderlichen Lenkerpraxis befreien, wenn aus anderen Gründen anzunehmen ist, daß der Antragsteller eine ausreichende fachliche Befähigung besitzt.

(4) Die für das Ausbilden von Lenkern erforderlichen Erfahrungen auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens (Abs. 1 lit. h) können auch durch eine mindestens dreijährige Tätigkeit erworben sein als Ausbilder von

- a) Lenkern an einer landwirtschaftlichen Lehr- oder Versuchsanstalt (§ 119 Abs. 1) oder einer technischen oder gewerblichen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung (§ 119 Abs. 3),
- b) Bediensteten der Dienststellen des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände oder Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern und der von diesen unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen (§ 120 Abs. 2) oder
- c) Lenkern von Kraftfahrzeugen des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres und der Heeresverwaltung verwendet werden (§ 121).

(5) Erlischt eine Fahrschulbewilligung durch Zurücklegung, so sind ein Ehegatte und großjährige Nachkommen ersten Grades, auch wenn sie die in Abs. 1 lit. a und c bis h angeführten Voraussetzungen nicht erfüllen, bei der Bewerbung um eine neue Fahrschulbewilligung vor anderen Bewerbern zu berücksichtigen. Das gleiche gilt, wenn eine Fahrschulbewilligung nach dem Tod ihres Inhabers für dessen Nachkommen ersten Grades weitergegolten hat und diese sich nach Vollendung ihres 24. Lebensjahres um eine neue Fahrschulbewilligung bewerben.

§ 110. Sachliche Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrschulbewilligung und für die Bewilligung einer Standortverlegung.

(1) Die Fahrschulbewilligung (§ 108 Abs. 1) darf nur erteilt werden, wenn

- a) die für die theoretische und praktische Ausbildung von Fahrschülern erforderlichen Räume und die Mittel für Lehrkräfte, Lehrbehelfe und Schulfahrzeuge sichergestellt sind,
- b) an dem in Aussicht genommenen Standort ein Bedarf nach einer Fahrschule der beantragten Art besteht.

(2) Die Voraussetzung des Abs. 1 lit. b ist jedoch bei der Erteilung einer neuen Fahrschulbewilligung an einen Ehegatten oder an Nachkommen ersten Grades gemäß § 109 Abs. 5 nicht erforderlich.

(3) Für die Bewilligung der Verlegung des Standortes einer Fahrschule gelten die Bestimmungen des Abs. 1 sinngemäß.

§ 111. Verfahren bei der Erteilung einer Fahrschulbewilligung und bei der Bewilligung einer Standortverlegung.

(1) Vor der Erteilung der Fahrschulbewilligung (§ 108 Abs. 1) oder ihrer Ausdehnung auf weitere Gruppen von Fahrzeugen hat der Landeshauptmann

- a) ein Gutachten eines rechtskundigen und eines technischen amtlichen und, wenn solche nicht zur Verfügung stehen, gemäß § 127 Abs. 2 und 3 bestellten Sachverständigen darüber einzuholen, ob der Antragsteller fachlich befähigt ist, Lenker der in Betracht kommenden Gruppen von Fahrzeugen auszubilden und die zum Lenken dieser Fahrzeuge notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten in geeigneter Weise zu vermitteln (§ 109 Abs. 1 lit. f); bei der Ausdehnung auf weitere Gruppen ist jedoch nur ein Ergänzungsgutachten über das Vorliegen der für die angestrebte Ausdehnung erforderlichen Voraussetzungen einzuholen;
- b) die zuständige gesetzliche Interessenvertretung über die Frage des gemäß § 110 Abs. 1 lit. b zu prüfenden Bedarfes zu hören; dieser steht das Recht der Berufung zu, wenn die Fahrschulbewilligung entgegen ihrer Stellungnahme erteilt wurde.

(2) Das im Abs. 1 angeführte Gutachten ist auf Grund der Fahrschulprüfung (§ 112) zu erstatten. Es hat nur auszusprechen, ob der Begutachtete fachlich befähigt ist, Lenker der in Betracht kommenden Gruppen von Fahrzeugen auszubilden und die zum Lenken notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten in geeigneter Weise

zu vermitteln oder nicht; wurde die Prüfung nicht bestanden, so ist auch auszusprechen, wann sie frühestens wiederholt werden kann. Das Gutachten ist von beiden Sachverständigen gemeinsam zu erstatten und darf nur „fachlich befähigt“ lauten, wenn beide Sachverständige dieser Ansicht sind.

(3) Im Bescheid über die Fahrschulbewilligung ist anzuführen, an welchem Standort die Fahrschule errichtet werden darf.

(4) Für die Bewilligung der Verlegung des Standortes einer Fahrschule gelten die Bestimmungen des Abs. 1 lit. b und 3 sinngemäß.

§ 112. Fahrschulprüfung.

(1) Die Fahrschulprüfung hat aus einer theoretischen und einer praktischen Prüfung zu bestehen. Für ein Ergänzungsgutachten kann die Fahrschulprüfung den Ergebnissen bereits bestandener Prüfungen entsprechend abgekürzt werden.

(2) Die theoretische Prüfung ist schriftlich und mündlich abzulegen. Der Prüfungswerber hat im Zuge der mündlichen Prüfung auch seine Fähigkeit, die notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten in geeigneter Weise zu vermitteln, durch einen Vortrag über ein im Fahrschulunterricht in Betracht kommendes Thema zu erweisen.

(3) Bei der praktischen Prüfung ist eine Prüfungsfahrt vorzunehmen, bei der der Prüfungswerber auch in den schwierigsten Verkehrslagen seine Fahrsicherheit und seine Fähigkeit, bei Gefahren und Fehlern eines Fahrschülers rechtzeitig auf dessen Fahrweise entsprechend Einfluß zu nehmen, zu erweisen hat.

(4) Nach der Prüfung haben die Prüfer dem Prüfungswerber bekanntzugeben, ob er die Prüfung bestanden hat, und wenn er die Prüfung nicht bestanden hat, auch wann sie nach ihrer Ansicht frühestens wiederholt werden kann. Die Fahrschulprüfung darf nicht vor Ablauf von drei Monaten und nicht mehr als zweimal wiederholt werden.

(5) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit und der Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die Fahrschulprüfung festzusetzen.

§ 113. Genehmigung des Betriebes einer Fahrschule.

(1) Der Landeshauptmann hat die Genehmigung für den Betrieb und die Bezeichnung einer Fahrschule zu erteilen, wenn die erforderlichen Lehrkräfte, Räume, Lehrmittel und Schulfahrzeuge vorhanden sind und den Bestimmungen der Abs. 2 und 3 entsprechen. Vor Erteilung dieser Betriebsgenehmigung sind die Schulräume, Schulfahrzeuge und Lehrmittel zu überprüfen.

(2) Die Lehrmittel und Schulfahrzeuge einer Fahrschule müssen für die theoretische und praktische Ausbildung der Fahrschüler geeignet sein. In den Schulräumen für den theoretischen Unterricht muß der vollständige Fahrschultarif angeschlagen sein.

(3) Schulfahrzeuge müssen hinsichtlich ihrer Bauart, ihrer Gewichte und Abmessungen und ihrer Ausrüstung den allgemein im Verkehr verwendeten Fahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe (§ 65) entsprechen. Bei Schulkraftwagen muß es vom Platz neben dem Lenkerplatz aus, bei Motorrädern mit Beiwagen vom Beiwagen aus, möglich sein, auf die Fahrweise des Fahrschülers hinreichend Einfluß zu nehmen.

(4) Änderungen hinsichtlich der Schulräume und Schulfahrzeuge eines genehmigten Fahrschulbetriebes sind nur mit Zustimmung des Landeshauptmannes zulässig; wird über das Ansuchen um Zustimmung nicht binnen drei Wochen nach dem Einbringen des Ansuchens um Zustimmung entschieden, so kann der Fahrschulinhaber die beabsichtigte Änderung vorläufig vornehmen.

(5) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit von Schulfahrzeugen festzusetzen.

§ 114. Leitung der Fahrschule.

(1) Der Fahrschulinhaber hat den Betrieb seiner Fahrschule außer in den in Abs. 2 angeführten Fällen selbst zu führen und darf nur aus zwingenden in seiner Person gelegenen Gründen einen verantwortlichen Leiter, den Fahrschulleiter, bestellen.

(2) Ein Fahrschulleiter ist zu bestellen,

- a) wenn der Fahrschulinhaber durch eine längerdauernde Krankheit daran gehindert ist, den Betrieb seiner Fahrschule selbst zu führen, oder wenn ihm dies vom Landeshauptmann untersagt wurde (§ 116 Abs. 3),
- b) wenn eine Fahrschule nach dem Tod ihres Inhabers vom hinterbliebenen Ehegatten oder von Nachkommen ersten Grades weitergeführt wird (§ 108 Abs. 3), die die Voraussetzungen des § 109 Abs. 1 nicht erfüllen, oder
- c) wenn eine Fahrschulbewilligung durch Zurücklegung erloschen ist und einem Ehegatten oder Nachkommen gemäß § 109 Abs. 5 eine neue Fahrschulbewilligung erteilt wurde, obwohl sie die Voraussetzungen des § 109 Abs. 1 nicht erfüllen.

(3) Zum Fahrschulleiter (Abs. 1) darf nur eine Person bestellt werden, bei der die im § 109 Abs. 1 angeführten Voraussetzungen gegeben sind oder die bereits berechtigt ist, eine Fahrschule zu leiten. Zum Leiter weiterer Fahrschulen darf nur eine Person bestellt werden, bei der die

Erfüllung ihrer Verpflichtungen auch mit Rücksicht auf die örtlichen und sonstigen Verhältnisse erwartet werden kann.

(4) Die Bestellung zum Fahrschulleiter bedarf der Bewilligung des Landeshauptmannes; diese ist zu erteilen, wenn die in Abs. 1 bis 3 angeführten Voraussetzungen hierfür gegeben sind. Die Bewilligung ist zu entziehen, wenn diese Voraussetzungen nicht mehr vorliegen.

§ 115. Betrieb der Fahrschule.

(1) Der Fahrschulinhaber hat dem Landeshauptmann die in seiner Fahrschule verwendeten Lehrpersonen und Änderungen im Stande seines Lehrpersonals anzuzeigen und um Ausstellung eines Fahrlehrerausweises für sich, sofern er selbst praktischen Fahrunterricht erteilt, und für jede zum praktischen Fahrunterricht verwendete Lehrperson anzusuchen. Der Landeshauptmann hat dem Fahrschulinhaber die beantragten Ausweise auszustellen, wenn die betreffenden Lehrpersonen den in den §§ 117 und 118 angeführten Voraussetzungen entsprechen.

(2) Die Lehrpersonen haben ihren Fahrlehrerausweis beim Erteilen des praktischen Unterrichtes auf Schulfahrten mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Nach Beendigung ihres Anstellungsverhältnisses oder nach Einstellung des Fahrschulbetriebes ist der Fahrlehrerausweis unverzüglich dem Landeshauptmann abzuliefern.

(3) Schulfahrzeuge müssen vorne und hinten durch die vollständig sichtbare und gut lesbare Aufschrift „Fahrschule“ anderen Straßenbenützern als solche erkennbar sein; diese Aufschrift darf durch zusätzliche Angaben über die Fahrschule ergänzt werden.

(4) Auf Schulfahrten hat der Lehrende wenn möglich neben dem Fahrschüler zu sitzen und dafür zu sorgen, daß dieser die Verkehrsvorschriften genau beachtet. Er darf den Fahrschüler nicht in Verkehrsverhältnisse bringen, denen dieser nicht gewachsen ist, und hat, wenn nötig, durch rechtzeitige Einflußnahme auf die Fahrweise des Fahrschülers Unfällen vorzubeugen.

(5) Das Abhalten eines Fahrschulkurses außerhalb des Standortes der Fahrschule ist nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig. Die Bewilligung darf nur für einen Fahrschulkurs von bestimmter Dauer und nur dann erteilt werden, wenn

- a) der Fahrschulkurs im selben Bundesland abgehalten werden soll,
- b) die im § 110 Abs. 1 lit. a angeführten sachlichen Voraussetzungen für den Fahrschulbetrieb auch für den abzuhaltenden Fahrschulkurs gegeben sind,
- c) die unmittelbare persönliche Leitung des abzuhaltenden Fahrschulkurses durch den Fahrschulinhaber oder Fahrschulleiter zu erwarten ist und

d) an dem in Aussicht genommenen Ort ein Bedarf für den abzuhaltenden Fahrschulkurs besteht.

(6) Vor der Bewilligung zur Abhaltung eines Fahrschulkurses außerhalb des Standortes der Fahrschule hat der Landeshauptmann die zuständige gesetzliche Interessenvertretung über die Frage des Bedarfes zu hören; dieser steht das Recht der Berufung zu, wenn die Bewilligung entgegen ihrer Stellungnahme erteilt wurde.

(7) Der Landeshauptmann hat die Leistung der Fahrschule und den ordnungsgemäßen Zustand ihrer Räume, Lehrbehelfe und Schulfahrzeuge zu überwachen und kann jederzeit überprüfen, ob beim Fahrschulinhaber oder Fahrschulleiter die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrschulbewilligung und bei den Fahrschullehrern und Fahrlehrern die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrschullehrer- oder Fahrlehrerbewilligung noch gegeben sind.

§ 116. Entziehung der Fahrschulbewilligung und Verbot des Fahrschulbetriebes.

(1) Die Fahrschulbewilligung (§ 108 Abs. 1) ist zu entziehen, wenn

- a) der Fahrschulbetrieb aus Verschulden ihres Besitzers mehr als sechs Monate nach Erteilung der Fahrschulbewilligung nicht begonnen oder mehr als sechs Monate ununterbrochen geruht hat oder
- b) die Leistungsfähigkeit der Fahrschule nicht mehr für einen ordnungsgemäßen Fahrschulbetrieb ausreicht.

(2) Die Fahrschulbewilligung kann entzogen werden, wenn

- a) ein dringender Bedarf nach einer Fahrschule besteht und der Fahrschulbetrieb auch ohne Verschulden des Inhabers mehr als sechs Monate nach Erteilung der Fahrschulbewilligung nicht begonnen oder mehr als sechs Monate ununterbrochen geruht hat,
- b) ihr Inhaber die im § 109 angeführten persönlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrschulbewilligung nicht mehr erfüllt; die Entziehung seiner Lenkerberechtigung wegen eines körperlichen Gebrechens ist jedoch allein nicht als Grund für die Entziehung der Fahrschulbewilligung ausreichend, oder
- c) die im § 110 Abs. 1 lit. a angeführten sachlichen Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind.

(3) Der Landeshauptmann kann dem Fahrschulinhaber in den im Abs. 2 lit. b und c angeführten Fällen auch nur untersagen, den Fahrschulbetrieb während einer bestimmten Zeit selbst zu führen, wenn zu erwarten ist, daß die fehlenden Voraussetzungen innerhalb einer absehbaren Zeit wieder gegeben sein werden.

(4) Nach der Entziehung einer Fahrschulbewilligung können bereits begonnene Kurse bis zu

ihrem ordnungsgemäßen Abschluß weitergeführt werden, wenn hiefür ein geeigneter Leiter bestellt und die Bestellung bewilligt wurde.

§ 117. Fahrschullehrer.

(1) Die Berechtigung, als Fahrschullehrer an einer Fahrschule theoretischen und praktischen Unterricht zu erteilen, darf unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 nur Personen erteilt werden, bei denen die im § 109 Abs. 1 lit. b und e bis g angeführten Voraussetzungen vorliegen; § 65 Abs. 1 gilt sinngemäß. Bei der Erteilung der Fahrschullehrerberechtigung sind die Bestimmungen des § 109 über die Gleichwertigkeit der Ausbildung und die Ausdehnung auf weitere Gruppen von Fahrzeugen sinngemäß anzuwenden.

(2) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann auf Antrag vom Erfordernis des Vorliegens der in § 109 Abs. 1 lit. e angeführten Voraussetzungen befreien, wenn der Antragsteller während der letzten fünf Jahre vor der Einbringung des Antrages als Fahrlehrer tätig war und einen guten Erfolg nachweisen kann und wenn im örtlichen Wirkungsbereich des Landeshauptmannes, bei dem er um die Verleihung der Fahrschullehrerberechtigung angesucht hat, ein Mangel an Fahrschullehrern besteht. Eine auf Grund dieser Befreiung erteilte Fahrschullehrerberechtigung gilt nur für das Bundesland, dessen Landeshauptmann sie erteilt hat.

(3) Vor der Verleihung der Fahrschullehrerberechtigung (Abs. 1) hat der Landeshauptmann ein Gutachten eines rechtskundigen und eines technischen amtlichen und, wenn solche nicht zur Verfügung stehen, gemäß § 127 Abs. 2 und 3 bestellten Sachverständigen darüber einzuholen, ob der Antragsteller fachlich befähigt ist, Lenker der in Betracht kommenden Gruppen von Fahrzeugen auszubilden und die zum Lenken dieser Fahrzeuge notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten in geeigneter Weise zu vermitteln (§ 109 Abs. 1 lit. f). Für die Erstellung dieses Gutachtens gelten die Bestimmungen des § 111 Abs. 2.

(4) Vor der Ausdehnung einer Fahrschullehrerberechtigung auf weitere Gruppen von Fahrzeugen hat der Landeshauptmann nur ein Ergänzungsgutachten im Sinne des § 111 Abs. 1 lit. a über das Vorliegen der für die angestrebte Ausdehnung erforderlichen Voraussetzungen einzuholen.

(5) Die Fahrschullehrerberechtigung ist zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Verleihung nicht mehr gegeben sind; dies gilt jedoch nicht

- a) bei Entziehung der Lenkerberechtigung wegen eines körperlichen Gebrechens,
- b) in den im Abs. 2 angeführten Fällen, wenn der Mangel an Fahrschullehrern nicht mehr besteht.

(6) Der Landeshauptmann kann auf Antrag Personen, bei denen die im § 109 Abs. 1 lit. b und e bis g angeführten Voraussetzungen gegeben sind, für nicht mehr als drei Monate die Berechtigung verleihen, in einer bestimmten Fahrschule als Probefahrschullehrer theoretischen und praktischen Unterricht zu erteilen, wenn bei der Fahrschule noch kein Probefahrschullehrer angestellt ist oder wenn die Anzahl der Fahrschullehrer mindestens das Dreifache der Anzahl der Probefahrschullehrer beträgt. Diese Berechtigung darf nur in besonderen Ausnahmefällen nur einmal und nur um drei Monate verlängert werden.

(7) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die Ausbildung von Fahrschullehrern festgesetzt werden.

§ 118. Fahrlehrer.

(1) Die Berechtigung, als Fahrlehrer an einer Fahrschule praktischen Fahrunterricht zu erteilen, darf nur Personen erteilt werden, die die im § 109 Abs. 1 lit. b, f und g angeführten Voraussetzungen erfüllen; § 65 Abs. 1 gilt sinngemäß. Die Bestimmungen des § 117 Abs. 3 bis 6 sind auf Fahrlehrer sinngemäß anzuwenden.

(2) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die Ausbildung von Fahrlehrern festgesetzt werden.

§ 119. Lenkerausbildung in landwirtschaftlichen, technischen und gewerblichen Lehranstalten.

(1) Landwirtschaftliche Lehr- oder Versuchsanstalten sind befugt, ihre Schüler im Lenken von Zugmaschinen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen auszubilden, wenn der Landeshauptmann auf Antrag des Leiters der Anstalt festgestellt hat, daß diese Ausbildung erforderlich ist, um das durch den Lehrplan der Anstalt vorgeschriebene Lehrziel zu erreichen.

(2) Das Abhalten von Fahrkursen außerhalb des Sitzes der Anstalt ist nur in einer anderen landwirtschaftlichen Lehr- oder Versuchsanstalt und nur für die Schüler dieser Anstalt zulässig. Hiefür ist die Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Fahrkurs abgehalten werden soll; diese Bewilligung gilt jeweils nur für einen Fahrkurs.

(3) Technische und gewerbliche Lehranstalten maschinen- oder elektrotechnischer Richtung sind befugt, ihre Schüler im Lenken von Kraftfahrzeugen auszubilden, wenn der Landeshauptmann auf Antrag des Leiters festgestellt hat, daß diese Ausbildung erforderlich ist, um das durch den Lehrplan der Anstalt vorgeschriebene Lehrziel zu erreichen; dies gilt jedoch nur bei einer Höheren Abteilung für die Schüler der vierten

und fünften Jahrganges und bei einer Fachschule für die Schüler der 3. Klasse.

(4) Die in Abs. 1 und 3 angeführten Anstalten haben für die Ausbildung von Fahrschülern einen Leiter, bei dem die Voraussetzungen des § 109 Abs. 1 lit. a, b und d bis g gegeben sind, und die erforderlichen Ausbildner zu bestellen.

(5) Für die in Abs. 1 und 2 angeführten Anstalten, ihre Leiter und ihre Ausbildner gelten die Bestimmungen der §§ 113 bis 115 und der §§ 117 und 118 sinngemäß.

§ 120. Ausbildung von Kraftfahrern öffentlicher Dienststellen.

(1) Die Dienststellen des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände oder der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen dürfen für öffentliche Bedienstete, die zur Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben Kraftfahrzeuge lenken müssen und das für die angestrebte Lenkerberechtigung erforderliche Mindestalter erreicht haben oder in spätestens drei Monaten erreichen, Lehrgänge zur Ausbildung im Lenken von Kraftfahrzeugen abhalten. Die Lehrgänge dürfen nur von Ausbildnern abgehalten werden, die dem Personalstand dieser Dienststellen angehören und deren Verwendung als Ausbildner vom Landeshauptmann auf Grund ihrer Erfahrungen und Kenntnisse genehmigt wurde.

(2) Die Dienststellen (Abs. 1) haben dem Landeshauptmann bis 31. Jänner jeden Kalenderjahres ein Verzeichnis der Personen, die als Ausbildner für die ihrem Personalstand angehörenden Bediensteten verwendet werden sollen, zur Genehmigung vorzulegen. Diesem Verzeichnis müssen die Personaldaten, die theoretische Vorbildung und die sonstige dienstliche Verwendung der Ausbildner zu entnehmen sein. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen vier Wochen, gerechnet vom Tage der Vorlage, abgelehnt wurde.

(3) Für Schulfahrten mit Kraftwagen dürfen, soweit nicht besondere Umstände vorliegen, nur Fahrzeuge verwendet werden, bei denen es möglich ist, vom Platz neben dem Lenkerplatz aus auf die Fahrweise des Fahrschülers hinreichenden Einfluß zu nehmen. Die Bestimmungen des § 115 Abs. 3 über die Kenntlichmachung der Schulfahrzeuge gelten sinngemäß. Eine solche Kenntlichmachung von Fahrzeugen, die nicht zur Ausbildung von Lenkern verwendet werden, ist unzulässig.

(4) Der Ausbildner hat auf Schulfahrten eine Bescheinigung seiner Dienststelle über seine Bestellung zum Ausbildner mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Die Bestimmungen des § 115 Abs. 4 über die Erteilung des praktischen Unterrichtes gelten sinngemäß.

(5) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die in Abs. 1 angeführte Ausbildung, insbesondere hinsichtlich der Omnibuslenker für den Stadtverkehr, festzusetzen.

(6) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 5 gelten für die Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern der Feuerwehr in Landesfeuerwehrschulen sinngemäß.

§ 121. Ausbildung von Lenkern von Heereskraftfahrzeugen.

(1) Das Ausbilden von Lenkern von Kraftfahrzeugen des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden, obliegt dem Bundesministerium für Landesverteidigung. Als Heeresfahrschullehrer und Heeresfahrlehrer dürfen nur Personen verwendet werden, die hiezu auf Grund ihrer Erfahrungen und Kenntnisse geeignet sind. Hierüber ist den Heeresfahrschullehrern und Heeresfahrlehrern ein Heeresfahrlehrerausweis auszustellen, aus dem zu entnehmen ist, für welche Gruppen von Fahrzeugen sie Unterricht erteilen dürfen.

(2) Für Schulfahrten mit Kraftwagen dürfen, soweit nicht besondere Umstände vorliegen, nur Fahrzeuge verwendet werden, bei denen es möglich ist, vom Platz neben dem Lenkerplatz aus auf die Fahrweise des Fahrschülers hinreichenden Einfluß zu nehmen. Die Bestimmungen des § 115 Abs. 3 über die Kenntlichmachung der Schulfahrzeuge gelten sinngemäß. Eine solche Kenntlichmachung von Fahrzeugen, die nicht zur Ausbildung von Lenkern verwendet werden, ist unzulässig.

(3) Die Heeresfahrschullehrer und Heeresfahrlehrer haben auf Schulfahrten den Heeresfahrlehrerausweis (Abs. 1) mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Die Bestimmungen des § 115 Abs. 4 über die Erteilung des praktischen Unterrichtes gelten sinngemäß.

§ 122. Übungsfahrten.

(1) Übungsfahrten zur unentgeltlichen, nicht gewerbsmäßig betriebenen Ausbildung eines Bewerbers um eine Lenkerberechtigung dürfen unbeschadet der Bestimmungen des § 120 nur mit Bewilligung der Behörde durchgeführt werden, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Lehrende seinen ordentlichen Wohnsitz hat, und nur, wenn der Bewerber das erforderliche Mindestalter hat oder in spätestens drei Monaten erreicht.

(2) Die in Abs. 1 angeführte Bewilligung ist nach Maßgabe der Bestimmungen des Abs. 3 zu erteilen, wenn der Lehrende während der letzten drei Jahre vor der Einbringung seines Ansuchens

um diese Bewilligung Kraftfahrzeuge der Gruppe gelenkt hat, in die das für die Übungsfahrten zu verwendende Kraftfahrzeug fällt, und nicht wegen erheblicher Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft wurde.

(3) Demselben Bewerber darf jedoch innerhalb eines Jahres nur dreimal eine Bewilligung zur Vornahme von Übungsfahrten (Abs. 1) erteilt werden und nur zur Ausbildung bestimmter, im Bewilligungsbescheid namentlich angeführter Personen.

(4) Der Lehrende hat auf Übungsfahrten den Bewilligungsbescheid (Abs. 1) mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Die Bestimmungen des § 115 Abs. 4 über die Erteilung des praktischen Unterrichtes gelten sinngemäß.

(5) Bei Übungsfahrten mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen muß vorne und hinten am Fahrzeug eine Tafel mit der Aufschrift „Übungsfahrt“ vollständig sichtbar in gut lesbarer Schrift angebracht sein. Das Verwenden dieser Tafel bei anderen als Übungsfahrten ist unzulässig. Für Übungsfahrten mit Kraftwagen dürfen nur Fahrzeuge verwendet werden, bei denen die Hilfsbremse und eine Vorrichtung zum Abstellen des Motors vom Platz neben dem Lenkerplatz aus leicht betätigt werden können.

XII. ABSCHNITT.

Zuständigkeit, Sachverständige, Vergütungen.

§ 123. Zuständigkeit.

Für die in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Amtshandlungen ist, sofern darin nichts anderes bestimmt ist, in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde diese, in zweiter Instanz der Landeshauptmann und in dritter Instanz das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zuständig.

§ 124. Sachverständige für die Typenprüfung.

(1) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat zur Begutachtung von Typen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, von Fahrzeugen solcher Fahrzeuge oder Teilen oder Ausrüstungsgegenständen solcher Fahrzeuge (§ 29 Abs. 4) technische Sachverständige zu bestellen. Die Sachverständigen müssen für diese Begutachtung besonders geeignet sein. Ein Verzeichnis der bestellten Sachverständigen ist im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Dieses Verzeichnis muß mindestens je einen Sachverständigen aus dem Personalstand des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und des Bundesministeriums für Landes-

verteidigung sowie mindestens zwei aus dem Personalstand eines Bundeslandes enthalten, sofern ein Vorschlag des Landeshauptmannes vorliegt.

(2) Zu Sachverständigen gemäß Abs. 1 dürfen nur bestellt werden:

1. mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaßte Bedienstete aus dem Personalstand einer Gebietskörperschaft, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) akademischer Grad der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen technischen Hochschule,
- b) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C seit mindestens drei Jahren und
- c) Zustimmung der Dienstbehörde des Bediensteten zu seiner Heranziehung als Sachverständiger, auch hinsichtlich des Ausmaßes und der Zeiten. Durch diese Zustimmung werden die Verpflichtungen des Bediensteten gegenüber seiner Dienstbehörde nicht berührt;

2. wenn die Anzahl der verfügbaren, in Z. 1 angeführten Personen nicht ausreicht, auch nicht dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende Personen, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) österreichische Staatsbürgerschaft,
- b) akademischer Grad der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen technischen Hochschule, unbeschadet zwischenstaatlicher Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung akademischer Grade,
- c) eine mindestens dreijährige Tätigkeit im Kraftfahrwesen und
- d) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C seit mindestens drei Jahren.

§ 125. Sachverständige für die Einzelprüfung.

(1) Der Landeshauptmann hat zur Begutachtung einzelner Kraftfahrzeuge und Anhänger (§ 31 Abs. 3) technische Sachverständige zu bestellen. Die Sachverständigen müssen für diese Begutachtung besonders geeignet sein. Ein Verzeichnis der für das Bundesland bestellten Sachverständigen ist beim Landeshauptmann zur allgemeinen Einsicht aufzulegen.

(2) Zu Sachverständigen gemäß Abs. 1 dürfen nur bestellt werden:

1. mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaßte Bedienstete aus dem Personalstand einer Gebietskörperschaft, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) akademischer Grad der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen technischen Hochschule

oder Reifeprüfung einer höheren Abteilung maschinen- oder elektrotechnischer Richtung an einer österreichischen technischen oder gewerblichen Lehranstalt,

- b) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C seit mindestens drei Jahren und
- c) Zustimmung der Dienstbehörde des Bediensteten zu seiner Heranziehung als Sachverständiger, auch hinsichtlich des Ausmaßes und der Zeiten. Durch diese Zustimmung werden die Verpflichtungen des Bediensteten gegenüber seiner Dienstbehörde nicht berührt;

2. wenn die Anzahl der verfügbaren, in Z. 1 angeführten Personen nicht ausreicht, auch nicht dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende Personen, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) österreichische Staatsbürgerschaft,
- b) akademischer Grad der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen technischen Hochschule oder Reifeprüfung einer höheren Abteilung maschinen- oder elektrotechnischer Richtung an einer österreichischen technischen oder gewerblichen Lehranstalt, unbeschadet zwischenstaatlicher Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung akademischer Grade,
- c) eine mindestens dreijährige Tätigkeit im Kraftfahrwesen und
- d) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C seit mindestens drei Jahren.

§ 126. Sachverständige für die Lenkerprüfung.

(1) Der Landeshauptmann hat zur Begutachtung der fachlichen Befähigung von Personen, Kraftfahrzeuge zu lenken (§ 67 Abs. 3), rechtskundige und technische Sachverständige zu bestellen. Die Sachverständigen müssen für diese Begutachtung besonders geeignet sein. Ein Verzeichnis der bestellten Sachverständigen ist bei der Behörde zur allgemeinen Einsicht aufzulegen.

(2) Zu rechtskundigen Sachverständigen dürfen nur bestellt werden:

1. rechtskundige Bedienstete aus dem Personalstand einer Gebietskörperschaft, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B seit mindestens drei Jahren,
- b) Zustimmung der Dienstbehörde des Bediensteten zu seiner Heranziehung als Sachverständiger, auch hinsichtlich des Ausmaßes und der Zeiten. Durch diese Zustimmung werden die Verpflichtungen des Bediensteten gegenüber seiner Dienstbehörde nicht berührt;

2. wenn die Anzahl der verfügbaren, in Z. 1 angeführten Personen nicht ausreicht, auch nicht dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende Personen, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) österreichische Staatsbürgerschaft,
- b) Vollendung der rechts- und staatswissenschaftlichen Studien an einer österreichischen Universität und
- c) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B seit mindestens drei Jahren.

(3) Zu technischen Sachverständigen dürfen nur bestellt werden:

1. mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaßte Bedienstete aus dem Personalstand einer Gebietskörperschaft, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) akademischer Grad der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen technischen Hochschule,
- b) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C seit mindestens drei Jahren und
- c) Zustimmung der Dienstbehörde des Bediensteten zu seiner Heranziehung als Sachverständiger, auch hinsichtlich des Ausmaßes und der Zeiten. Durch diese Zustimmung werden die Verpflichtungen des Bediensteten gegenüber seiner Dienstbehörde nicht berührt;

2. wenn die Anzahl der verfügbaren, in Z. 1 angeführten Personen nicht ausreicht, auch nicht dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende Personen, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) österreichische Staatsbürgerschaft,
- b) akademischer Grad der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen technischen Hochschule, unbeschadet zwischenstaatlicher Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung akademischer Grade,
- c) eine mindestens dreijährige Tätigkeit im Kraftfahrwesen und
- d) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C seit mindestens drei Jahren.

§ 127. Sachverständige für die Fahrerschulprüfung.

(1) Der Landeshauptmann hat zur Begutachtung der fachlichen Befähigung von Personen, Kraftfahrzeuglenker auszubilden und die zum Lenken von Kraftfahrzeugen notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten zu vermitteln, rechtskundige und technische Sachverständige zu bestellen. Die Sachverständigen müssen für diese Begutachtung besonders geeignet sein. Ein Verzeichnis der für das Bundesland bestellten Sachverständigen ist beim Landeshauptmann zur allgemeinen Einsicht aufzulegen.

(2) Zu rechtskundigen Sachverständigen dürfen nur rechtskundige Bedienstete aus dem Personalstand einer Gebietskörperschaft bestellt werden, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B seit mindestens drei Jahren,
- b) Zustimmung der Dienstbehörde des Bediensteten zu seiner Heranziehung als Sachverständiger, auch hinsichtlich des Ausmaßes und der Zeiten. Durch diese Zustimmung werden die Verpflichtungen des Bediensteten gegenüber seiner Dienstbehörde nicht berührt.

(3) Zu technischen Sachverständigen dürfen nur mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaßte Bedienstete aus dem Personalstand einer Gebietskörperschaft bestellt werden, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) akademischer Grad der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen technischen Hochschule,
- b) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C seit mindestens drei Jahren und
- c) Zustimmung der Dienstbehörde des Bediensteten zu seiner Heranziehung als Sachverständiger, auch hinsichtlich des Ausmaßes und der Zeiten. Durch diese Zustimmung werden die Verpflichtungen des Bediensteten gegenüber seiner Dienstbehörde nicht berührt.

§ 128. Enthebung von Sachverständigen.

Die im § 124 bis § 127 angeführten Sachverständigen sind von ihrer Funktion zu entheben, wenn sie ihre Enthebung selbst beantragt haben, ihre besondere Eignung nicht mehr gegeben ist oder ihre Dienstbehörde die Zustimmung zu ihrer Heranziehung als Sachverständige widerruft.

§ 129. Vergütung für Gutachten.

(1) Für die Gutachtertätigkeit zur Erstattung der von der Behörde nach dem III., V., VII., IX. und XI. Abschnitt eingeholten Gutachten gebührt eine Vergütung für die Zeitversäumnis, die Mühewaltung und den Aufwand (Abs. 4):

- a) den gemäß § 124 bis § 127 bestellten Sachverständigen,
- b) den zur Abgabe eines im § 69 Abs. 1 angeführten Gutachtens herangezogenen Ärzten, sofern sie nicht als amtliche Sachverständige im Sinne des § 52 Abs. 1 des AVG. 1950 zu gelten haben, und
- c) den vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau gemäß § 57 Abs. 4 zur Abgabe von Gutachten für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ermächtigten Vereinen.

Sachverständigen, die dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehören, gebührt jedoch keine Vergütung für Zeitversäumnis.

(2) Die im Abs. 1 angeführte Vergütung ist von der Gebietskörperschaft zu leisten, die den Amtsaufwand der das Gutachten einholenden Behörde zu tragen hat, und von dieser Behörde ausbezahlen.

(3) Die im Abs. 2 angeführte Gebietskörperschaft hat bei Sachverständigen, die dem Personalstand einer anderen Gebietskörperschaft angehören, dieser eine Vergütung für den Ausfall an Dienstleistungen des Sachverständigen während seiner Gutachtertätigkeit zu leisten.

(4) Durch Verordnung sind unter Berücksichtigung der Art der Typen, Fahrzeuge, Teile oder Ausrüstungsgegenstände, der Art der für die Begutachtung erforderlichen Prüfungen und Untersuchungen und der Angemessenheit im Hinblick auf die Leistungen und die jeweils bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse die näheren Bestimmungen über das Ausmaß der in Abs. 1 und 3 angeführten Vergütungen festzusetzen.

§ 130. Kraftfahrbeirat.

(1) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat zur sachverständigen Beratung in Kraftfahrangelegenheiten und insbesondere zur Begutachtung der Entwürfe von Gesetzen und Verordnungen, die das Kraftfahrwesen berühren, den Kraftfahrbeirat zu bestellen. Der Kraftfahrbeirat hat aus 21 Mitgliedern zu bestehen. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen.

(2) Der Kraftfahrbeirat muß zusammengesetzt sein

I. aus je einem Vertreter des Interessenkreises

1. Kraftfahrzeugbauindustrie,
2. Kraftfahrzeughilfsindustrie,
3. Karosseriebauindustrie,
4. Kraftfahrzeugmechanikergewerbe,
5. Kraftfahrzeughandel,
6. Versicherungsunternehmen,
7. Sozialversicherung,
8. Lastfuhrwerker,
9. Personenfuhrwerker,
10. Berufskraftfahrer des Lastfuhrwerkgewerbes,
11. Berufskraftfahrer des Personenfuhrwerkgewerbes,
12. Berufskraftfahrer im Privatdienstverhältnis,
13. Werksverkehr,
14. Privatunternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs,
15. Fahrschulen;

II. aus je zwei Vertretern des Interessenkreises

1. Landwirtschaft,
2. Vereine privater Kraftfahrzeugbesitzer,
3. Vereine zur Förderung der Verkehrssicherheit.

(3) Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft hat für die Bestellung der Vertreter der im Abs. 2 Z. I Z. 1 bis 6, 8, 9, 13, 14 und 15 angeführten Interessenkreise, der Österreichische Arbeiterkammertag für die Bestellung der Vertreter der im Abs. 2 Z. I Z. 7, 10, 11 und 12 angeführten Interessenkreise und die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs für die Bestellung der Vertreter des im Abs. 2 Z. II Z. 1 angeführten Interessenkreises Vorschläge zu erstatten. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann die Bestellung einer vorgeschlagenen Person ablehnen und für die Erstattung eines neuerlichen Vorschlages eine bestimmte Frist festsetzen. Wird bis zum Ablauf dieser Frist kein neuerlicher Vorschlag erstattet, so ist für die in Betracht kommende Interessenvertretung ohne Vorschlag ein Vertreter zu bestellen.

(4) Zu Mitgliedern und Ersatzmitgliedern des Kraftfahrbeirates dürfen nur österreichische Staatsbürger bestellt werden, die vertrauenswürdig sind. Die Bestellung ist auf die Dauer von fünf Jahren zu beschränken und kann jederzeit widerrufen werden. Sie ist zu widerrufen, wenn es die Interessenvertretung, von der der Bestellte vorgeschlagen wurde (Abs. 3), beantragt oder wenn

- a) der Bestellte wegen eines Verbrechens, eines Vergehens oder einer aus Gewinnsucht begangenen Übertretung rechtskräftig verurteilt wurde,
- b) der Bestellte voll oder beschränkt entmündigt wurde,
- c) über das Vermögen des Bestellten der Konkurs oder ein Ausgleichsverfahren eröffnet oder ein Konkurs mangels hinreichenden Vermögens nicht eröffnet wurde.

(5) Die Mitglieder des Beirates und ihre Ersatzmitglieder sind mit Handschlag zu verpflichten, ihre Gutachten nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben und über alle ihnen ausschließlich aus ihrer amtlichen Tätigkeit bekanntgewordenen Tatsachen Verschwiegenheit zu bewahren. Das Amt eines Mitgliedes des Beirates ist ein unentgeltliches Ehrenamt; seine Ausübung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung für Reisekosten oder Zeitversäumnis.

(6) Der Vorsitzende des Kraftfahrbeirates ist der Bundesminister für Handel und Wiederaufbau. Er kann einen Beamten mit seiner Vertretung als Vorsitzenden betrauen und fallweise auch Sachverständige, die nicht Mitglieder des Beirates sind, zur Mitarbeit heranziehen oder besondere Arbeitsausschüsse bilden. Er hat bei der Abstimmung über Beratungsbeschlüsse dafür zu

sorgen, daß die Meinung jedes Mitgliedes, das sich nicht der Meinung der Mehrheit angeschlossen hat, in der Niederschrift über die Sitzung festgehalten wird. Die Sitzungen des Beirates sind nicht öffentlich.

(7) Die Bundesministerien, die Ämter der Landesregierungen und die Bundes-Polizeidirektionen sind von den Sitzungen des Kraftfahrbeirates samt deren Tagesordnung rechtzeitig zu verständigen; sie sind berechtigt, zu diesen Sitzungen Vertreter zu entsenden. Diese dürfen in der Sitzung das Wort ergreifen, aber an Abstimmungen nicht teilnehmen.

§ 131. Bundesversuchs- und Prüfanstalt für Kraftfahrzeuge.

(1) Die Bundesversuchs- und Prüfanstalt für Kraftfahrzeuge mit dem Sitz in Wien ist zur Bearbeitung, Lösung und Begutachtung kraftfahrtechnischer und verkehrstechnischer Fragen und zur Prüfung und Begutachtung von Kraftfahrzeugen und Anhängern und von Teilen und Ausrüstungsgegenständen solcher Fahrzeuge berufen. Sie hat die Aufgabe, durch Versuche und Untersuchungen die Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung für die kraftfahrtechnische Praxis auszuwerten und zu vermitteln. Sie hat dem Bund als kraftfahrtechnische Versuchs- und Prüfanstalt zu dienen, Gutachten zu erstellen und beratend tätig zu sein. Sie ist berechtigt, Zeugnisse auszustellen; diese sind öffentliche Urkunden.

(2) Die Bundesversuchs- und Prüfanstalt für Kraftfahrzeuge untersteht als Anstalt ohne Rechtspersönlichkeit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau. Das Anstaltspersonal ist unbeschadet der dienstrechtlichen und disziplinären Unterordnung unter das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau in Angelegenheiten der Anstalt einem Leiter unmittelbar unterstellt und an dessen Weisungen gebunden.

(3) Hat die Anstalt als begutachtende Stelle aufzutreten, so ist der Leiter befugt, Bedienstete abzuordnen. Bei der Auswahl ist auf deren fachliche Eignung Bedacht zu nehmen und nach Möglichkeit auch Wünschen der anfordernden Stelle Rechnung zu tragen.

(4) Der Leiter hat dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bis Ende Februar jedes Kalenderjahres einen ausführlichen Tätigkeitsbericht über das vergangene Jahr vorzulegen.

(5) Leistungen, die nicht für den Bund erbracht werden, sind der Bundesversuchs- und Prüfanstalt für Kraftfahrzeuge nach einem festgesetzten Tarif (Abs. 6) zu vergüten.

(6) Der in Abs. 5 angeführte Tarif ist unter Bedachtnahme auf den mit dieser Tätigkeit verbundenen Aufwand durch Verordnung festzusetzen.

XIII. ABSCHNITT.

Übergangs-, Straf- und Vollzugsbestimmungen.

§ 132. Weiteranwendung bisheriger Bestimmungen.

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, die vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zum Verkehr zugelassen worden sind und die zwar den bisherigen Vorschriften, aber nicht den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes entsprechen, dürfen, soweit in den Abs. 2 bis 7 nichts anderes bestimmt ist, bis 31. Dezember 1967 in diesem Zustand auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden; sie müssen jedoch ab 1. Juli 1964 den Bestimmungen des § 4 Abs. 2 zweiter Satz über das Verbot vorspringender Teile, Kanten oder Vorrichtungen, sofern sich diese vorne am Fahrzeug befinden, und ab 1. Jänner 1966 den Bestimmungen des § 4 Abs. 3 über die Funkentstörung entsprechen.

(2) Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zum Verkehr zugelassen worden sind, sind von den Bestimmungen ausgenommen:

- a) des § 4 Abs. 4 über die Verhinderung unbefugter Benützung von Kraftfahrzeugen,
- b) des § 4 Abs. 5 über Sicherheitsgurten,
- c) des § 8 Abs. 2 über die Lenkhilfe,
- d) des § 10 Abs. 1 über die Sicht bei Bruch von Windschutz- und Klarsichtscheiben,
- e) des § 13 Abs. 3 über die selbsttätig wirkende Anhängervorrichtung,
- f) bei Zugmaschinen, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, des § 18 Abs. 1 über die Ausrüstung mit einer zweiten Bremsleuchte,
- g) bei Zugmaschinen, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, des § 19 Abs. 1 über die Ausrüstung mit Fahrtrichtungsanzeigern,
- h) des § 21 Abs. 2 über Scheibenwaschvorrichtungen und Vorrichtungen gegen das Beschlagen und Vereisen,
- i) des § 24 über die Geschwindigkeitsmesser, Geschwindigkeitsschreiber und Wegstreckenmesser bei Kraftfahrzeugen außer Omnibussen.

(3) Motorfahrräder, die vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bei der Behörde gemäß § 79 Abs. 3 des Kraftfahrgesetzes 1955 angemeldet worden sind, gelten so lange als im Sinne der Bestimmungen des IV. Abschnittes zum Verkehr zugelassen, als ihr Besitz nicht auf einen anderen Besitzer übergegangen ist. Sie dürfen bis 31. Dezember 1967 auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, wenn sie den bisherigen Vorschriften entsprechen.

(4) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann die Genehmigung erteilen,

daß in Abs. 1 angeführte Fahrzeuge auch weiterhin in ihrem bisherigen Zustand auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, wenn sie nur unter Aufwendung wirtschaftlich nicht vertretbar hoher Kosten in einen den Vorschriften entsprechenden Zustand gebracht werden können und wenn die Verkehrssicherheit hierdurch nicht gefährdet wird.

(5) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann den Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz hat, mit der Durchführung des in Abs. 4 angeführten Verfahrens betrauen und ihn ermächtigen, in seinem Namen zu entscheiden.

(6) Zulassungsbesitzer von Motorrädern und Motorrädern mit Beiwagen haben die vorderen Kennzeichentafeln der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, oder der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sie ihren Aufenthalt haben, ohne Anspruch auf Entschädigung abzuliefern. Kommen sie dieser Verpflichtung trotz Aufforderung nicht nach, so sind die Tafeln abzunehmen.

(7) Bei Personenkraftwagen einer Gebietskörperschaft, die vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zum Verkehr zugelassen worden sind, hat die Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, von Amts wegen an Stelle des zugewiesenen Kennzeichens im Sinne des § 48 Abs. 5 ein mit dem Buchstaben „D“ beginnendes und sonst mit dem bisherigen gleichlautendes Kennzeichen zuzuweisen.

§ 133. Bisher erworbene Rechte und Führerscheinaustausch.

(1) Berechtigungen, die auf Grund der vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in Geltung gewesenen Bestimmungen erteilt worden sind, und die hierüber ausgestellten Bescheinigungen sowie Ermächtigungen bleiben, sofern nichts anderes bestimmt ist, unberührt; wurde jedoch ein Führerschein gemäß Abs. 2 ausgetauscht, so gilt die mit dem neuen Führerschein bezeichnete Lenkerberechtigung als erteilt.

(2) Dem Besitzer eines gültigen, auf Grund des § 65 Abs. 2 der Kraftfahrverordnung 1947 ausgestellten Führerscheines hat die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich er seinen Wohnsitz hat, auf Antrag auszutauschen

einen Führerschein für die Gruppe a gegen einen Führerschein jeweils mit dem entsprechenden Vermerk „berechtigt, Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm oder 250 ccm zu lenken“;

einen Führerschein für die Gruppe b gegen einen Führerschein für die Gruppe A,

einen Führerschein für die Gruppe c 1 gegen einen Führerschein für die Gruppe B,

einen Führerschein für die Gruppen c 2, d oder d 1 gegen einen Führerschein für die Gruppe C,

einen Führerschein für die Gruppe d 2 gegen einen Führerschein für die Gruppe D,

einen Führerschein für die Gruppe e gegen einen Führerschein für die Gruppe A, B, C, D oder F eingeschränkt auf ein bestimmtes Fahrzeug (§ 65 Abs. 3),

einen Führerschein für die Gruppe f 1 gegen einen Führerschein für die Gruppe F,

einen Führerschein für die Gruppe f 2 gegen einen Führerschein für die Gruppe F.

(3) Macht der Antragsteller glaubhaft, daß er mit Kraftwagen andere als leichte Anhänger gezogen hat, so hat die Behörde auszutauschen

einen Führerschein für die Gruppe c 1 gegen einen Führerschein für die Gruppen B + E,

einen Führerschein für die Gruppen c 2, d oder d 1 gegen einen Führerschein für die Gruppen C + E,

einen Führerschein für die Gruppe d 2 gegen einen Führerschein für die Gruppen D + E.

(4) Macht der Antragsteller glaubhaft, daß er Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten (§ 92 Abs. 2) gelenkt hat, so hat ihm die Behörde, sofern er seit mindestens zwei Jahren eine Lenkerberechtigung für die Gruppe C oder seit mindestens einem Jahr eine Lenkerberechtigung für die Gruppe C und ein weiteres Jahr eine Lenkerberechtigung für die Gruppe B besitzt, in seinen Führerschein mit der Gültigkeit für fünf Jahre den Vermerk einzutragen: „berechtigt, Kraftfahrzeuge der Gruppe H zu lenken.“

(5) Beim Austausch (Abs. 2 bis 4) sind der Tag und die Geschäftszahl der Ausstellung des alten Führerscheines, sein Berechtigungsumfang und die Behörde, die ihn ausgestellt hat, in den neuen Führerschein einzutragen. Diese Angaben sind auf Antrag auch hinsichtlich weiterer vorher ausgestelltter Führerscheine einzutragen.

§ 134. Strafbestimmungen.

Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geld bis zu 30.000 S oder mit Arrest bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Auch der Versuch ist strafbar.

§ 135. Inkrafttreten und Aufhebung.

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit Ausnahme der in Abs. 2 angeführten Bestimmungen mit 1. Jänner 1964 in Kraft.

(2) In Kraft treten die Bestimmungen über

a) Motorfahräder am 1. Juli 1964,

b) das Verbot vermeidbarer vorspringender Teile oder Kanten oder zusätzlicher Vorrichtungen, die bei Verkehrsunfällen schwere Verletzungen erwarten lassen (§ 4 Abs. 2 zweiter Satz), am 1. Juli 1964,

c) die Pflicht zur Ausstattung mit einer dritten Bremsanlage (§ 6 Abs. 6) am 1. Jänner 1966,

d) die Pflicht zur Ausstattung mit einer Zweikreisbremse (§ 6 Abs. 7) außer für Omnibusse, am 1. Jänner 1966,

e) die Sicht bei Bruch von Windschutzscheiben und Klarsichtscheiben (§ 10 Abs. 1) am 1. Jänner 1966,

f) die ausschließliche Zulässigkeit von Leuchten mit Blinklicht als Fahrtrichtungsanzeiger (§ 19 Abs. 2) am 1. Jänner 1966,

g) Geschwindigkeitsmesser, Geschwindigkeitschreiber und Wegstreckmesser (§ 24) am 1. Jänner 1965,

h) Ansprüche geschädigter Dritter gegen den Versicherer (§ 61) am 1. Jänner 1968,

i) die höchstzulässige Stärke des Betriebsgeräusches von Kraftfahrzeugen, die auf gerader, waagrechter Fahrbahn eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht zu überschreiten vermögen (§ 96), am 1. Jänner 1965.

(3) Das Kraftfahrzeuggesetz 1955, BGBl. Nr. 223; tritt mit 1. Jänner 1964 außer Kraft; die Bestimmungen des § 1 Abs. 2 letzter Satz, § 4 Abs. 1, § 14, § 29, § 32, § 48, § 53 bis § 56, § 79 und § 85 Abs. 5 über Motorfahräder treten jedoch mit 1. Juli 1964 außer Kraft.

(4) Artikel I des Heereskraftfahrzeuggesetzes 1958, BGBl. Nr. 52, tritt mit 1. Jänner 1964 außer Kraft.

§ 136. Vollzugsbestimmungen.

(1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes, mit Ausnahme des § 60, des § 61, des § 63 Abs. 2 bis 5, des § 67 Abs. 7 und des § 68 Abs. 2 zweiter Satz, ist das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau betraut, hinsichtlich des § 1 Abs. 2 lit. d, des § 4 Abs. 5 und 6 lit. b, des § 14 Abs. 9, des § 24 Abs. 2, des § 29 Abs. 6, des § 30 Abs. 7, des § 31 Abs. 5, des § 40 Abs. 1 und 5, des § 41 Abs. 6, des § 45 Abs. 8, des § 46 Abs. 6, des § 47 Abs. 3, des § 77, des § 87 Abs. 1 und 4, des § 92 Abs. 5, des § 97, des § 99 Abs. 1, des § 101 Abs. 6, des § 102 Abs. 2 und 5, des § 104 Abs. 8, des § 106 Abs. 8, des § 107 Abs. 4, des § 121 und des § 124 Abs. 1 bezüglich der Angelegenheiten des Bundesheeres und der Heeresverwaltung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung, hinsichtlich

des § 1 Abs. 4 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz, hinsichtlich des § 59 und des § 63 Abs. 1, 6, 7 und 8 im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Justiz und für Finanzen, hinsichtlich des § 62, des § 77 Abs. 1 letzter Satz, des § 129 und des § 131 Abs. 5 und 6 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen, hinsichtlich des § 69 und des § 103 Abs. 3 bezüglich des Ausmaßes der Beanspruchung von Kraftfahrzeugkennzeichen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung und hinsichtlich des § 87, des § 89 und des § 124 Abs. 1 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft.

(2) Mit der Vollziehung des § 60, des § 63 Abs. 2 bis 5, des § 67 Abs. 7 und des § 68 Abs. 2 zweiter Satz ist das Bundesministerium für Fi-

nanzen betraut, hinsichtlich des § 60 und des § 63 Abs. 2 erster Satz, Abs. 3 erster Satz und Abs. 5 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau und hinsichtlich des § 60 Abs. 1 und 2 und des § 63 Abs. 3 erster Satz und Abs. 5 je mit Ausnahme der Festsetzung des Tarifes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz.

(3) Mit der Vollziehung des § 61 ist das Bundesministerium für Justiz im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Finanzen und für Handel und Wiederaufbau betraut.

(4) Verordnungen auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tag an erlassen werden; sie treten frühestens mit den betreffenden Bestimmungen in Kraft.

Erläuternde Bemerkungen

I. Allgemeiner Teil.

Der Nationalrat hat anlässlich der Neuregelung der Straßenpolizeivorschriften in seiner Entschliessung vom 6. Juli 1960 die Bundesregierung ersucht, „die zuständigen Ressorts, Gebietskörperschaften und Institutionen auf folgende Willenskundgebung in entsprechender Weise aufmerksam zu machen:

... Die Ausbildung der Fahrschullehrer ist auf eine neue, den Verhältnissen entsprechende Grundlage zu stellen. Verkehrsfortbildungskurse für Kraftfahrer sollen ermöglicht werden. Die Kraftfahrprüfung soll in der Hauptsache die Verkehrsregeln und das Verkehrsverhalten zum Thema haben, aber auch eine strengere psychische Eignungsprüfung voraussetzen“. In der selben Entschliessung ersucht der Nationalrat die Bundesregierung, „ihm ehebaldigst eine Novelle zum Kraftfahrgesetz 1955, BGBl. Nr. 223/1955, vorzulegen, durch die dieses Gesetz dem Inhalt der am 1. Jänner 1961 in Kraft tretenden Straßenverkehrsordnung 1960 angepaßt wird.

Angesichts der Entwicklung der Technik und der fortschreitenden Motorisierung sowie der Erfordernisse eines modernen Verkehrs sollen die Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes nicht nur den gegenwärtigen Verhältnissen, sondern auch der noch zu erwartenden Verkehrsentwicklung Rechnung tragen.

Nach Ansicht des Nationalrates wären in dieser Novelle zum Kraftfahrgesetz insbesondere folgende Fragen zu berücksichtigen:

1. Eine Verschärfung der Bestimmungen über den Führerscheinentzug;
2. Intensivierung der Lärmbekämpfung und der Maßnahmen gegen die Rauchentwicklung;
3. Einführung eines Lenkerausweises für Mopedfahrer;
4. Erweiterung der Sicherheitsvorschriften für Lenker und Fahrzeuge;
5. Verschärfung der Vorschriften für die Überprüfung und Überwachung der Kraftfahrzeuge einschließlich ihrer Bereifung.“

In Anbetracht dieser Entschliessung sei zunächst kurz auf die Entstehung der geltenden Kraftfahrvorschriften hingewiesen.

Das Kraftfahrgesetz 1937 hat, wie in den Erläuternden Bemerkungen zu seiner Regierungsvorlage ausdrücklich erwähnt wird, „lediglich die grundlegenden Bestimmungen über das Kraftfahrwesen“ geregelt und die einzelnen Vorschriften der Regelung durch die Kraftfahrverordnung 1937 überlassen. Diese beiden Vorschriften wurden auf Grund des Kraftfahrrechtsüberleitungsgesetzes als Kraftfahrgesetz 1946 und Kraftfahrverordnung 1947 wiederverlautbart. Der Verfassungsgerichtshof hatte jedoch inzwischen wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß die Basis des Kraftfahrgesetzes 1946 mit seinen 20 Paragraphen nicht ausreicht, um die Kraftfahrverordnung „mit ihren 121 Paragraphen zu tragen“ und daher „eine Reihe von Bestimmungen der Kraftfahrverordnung“ als durch das Gesetz nicht gedeckt angesehen werden müssen. Das Kraftfahrgesetz 1955 hat diesen verfassungsrechtlichen Bedenken Rechnung getragen und in seine 113 Paragraphen zahlreiche Bestimmungen der Kraftfahrverordnung 1947 übernommen und auch zahlreiche ausdrückliche Verordnungsermächtigungen erlassen, um der Kraftfahrverordnung 1955 für ihre 79 Paragraphen einen festen Rahmen und die erforderlichen Richtlinien zu geben.

Das Kraftfahrgesetz 1955 wurde seit seinem Inkrafttreten am 1. Jänner 1956, abgesehen von zwei Novellen, betreffend Verschiebungen des in § 113 festgesetzten Zeitpunktes des Inkrafttretens des § 56, inhaltlich nur durch die Kraftfahrgesetznovelle 1958, betreffend die Bestimmungen des § 56 über die Haftung für ausländische Kraftfahrzeuge und Anhänger, abgeändert.

Die praktischen Erfahrungen bei der Anwendung des Heereskraftfahrgesetzes 1958, BGBl. Nr. 52, zeigten weiters auch die Notwendigkeit, die Bestimmungen dieses Gesetzes wieder in das Kraftfahrgesetz aufzunehmen und die bewährte Regelung des Kraftfahrgesetzes 1937 wieder herzustellen, das auch die Vorschriften für die Heereskraftfahrzeuge und ihre Lenker enthielt. Die Anwendung dieser Vorschriften ist sehr erschwert, weil sie in zwei verschiedenen Gesetzen enthalten sind, von denen das eine, das Heereskraftfahrgesetz 1958, mit seinen 9 Paragraphen

zum großen Teil aus Hinweisen auf das andere, nämlich das Kraftfahrzeuggesetz 1955, besteht. Die Bestimmungen des Art. II des Heereskraftfahrzeuggesetzes 1958 über die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung sind jedoch nicht in das Kraftfahrzeuggesetz aufzunehmen, da sie inhaltlich eine Novelle zum Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952, BGBl. Nr. 110, darstellen.

Wie in den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage des Heereskraftfahrzeuggesetzes 1958 ausgeführt wird, waren im ersten Entwurf des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 gleichartige Bestimmungen für Heereskraftfahrzeuge und deren Lenker vorgesehen, wie sie im Kraftfahrzeuggesetz 1937 und in der Kraftfahrverordnung 1937 enthalten gewesen sind. Diese Bestimmungen mußten jedoch im Zuge der weiteren Arbeiten an dem Entwurf aus verschiedenen Gründen wieder gestrichen und ein eigenes Heereskraftfahrzeuggesetz erlassen werden. Da diese Gründe weggefallen sind, wäre die ursprüngliche Absicht zu verwirklichen, die Bestimmungen über Heereskraftfahrzeuge und ihre Lenker wieder in das Kraftfahrzeuggesetz aufzunehmen.

Die Prüfung der zahlreichen zum Teil wiederholt und nachdrücklich vorgebrachten Novellierungswünsche zum Kraftfahrzeuggesetz 1955 hatten ergeben, daß auch eine Gesamtnovellierung dieses Gesetzes, deren Entwurf im Jahre 1961 versendet wurde, den derzeitigen Erfordernissen der Praxis nicht mehr gerecht zu werden vermag.

Mit den notwendig gewordenen materiellrechtlichen Änderungen wird aus gesetzestechnischen Gründen gleichzeitig auch die entsprechende Änderung zahlreicher verfahrens- und formalrechtlicher Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes erforderlich. Die gebotene Übersichtlichkeit und Klarheit konnte daher nur durch eine systematische Überarbeitung und entsprechende Neuordnung der gesamten Gesetzesmaterie zu einem neuen Kraftfahrzeuggesetz gewahrt werden.

Zum rechtssystematischen Aufbau des Entwurfes sei folgendes bemerkt:

Im wesentlichen wurde der inhaltliche Aufbau des Kraftfahrzeuggesetzes 1955, insbesondere hinsichtlich der Gliederung in die einzelnen Abschnitte, beibehalten, doch wurden jeweils die materiellrechtlichen Bestimmungen an den Anfang gesetzt und von den bisher vielfach mit ihnen vermischt gewesenen verfahrensrechtlichen Bestimmungen getrennt. Ferner wurde durch entsprechende Formulierung Vorsorge getroffen, daß bei jeder Bestimmung der Normadressat eindeutig erkennbar ist.

Auch das System der Blankettstrafnorm des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 wurde beibehalten und Gebote und Verbote durch eindeutige bestimmte Formulierung zweifelsfrei erkennbar gemacht.

Die Bestimmungen des AVG. 1950 wurden als feststehende Grundnorm vorausgesetzt und an Verfahrensbestimmungen nur solche belassen, die von den Bestimmungen des AVG. 1950 abweichen. Die Zahl dieser Sondervorschriften auf verfahrensrechtlichem Gebiet wurde im Sinne der Verwaltungsvereinfachung und -ersparnis auf das unentbehrliche Mindestmaß beschränkt. Schließlich wurden nach den Grundsätzen des AVG. 1950 alle Bestimmungen des KFG. 1955 entsprechend abgeändert, durch die der Behörde vorgeschrieben wird, daß sie die erforderlichen Sachverständigengutachten bei einem als „Kommission“ bezeichneten Kollegium einzuholen hat, das für die Behörde ein Rechtsgutachten zu erlassen und Beweise zu würdigen hat. Die Behörde soll vielmehr den Gang des Verfahrens so weit als möglich selbst zu bestimmen haben und die rechtliche Beurteilung und die Beweiswürdigung uneingeschränkt vornehmen können. Eine Abweichung von den Bestimmungen des AVG. 1950 ist nur insofern vorgesehen, als die Behörde bei erforderlichen Prüfungen und Überprüfungen außer amtlichen nur Sachverständige aus festgesetzten Listen heranziehen darf und daß Bezirksverwaltungsbehörden (Bundespolizeibehörden) nur vom Landeshauptmann bestimmte Sachverständige heranziehen dürfen.

In rechtssystematischer und sprachlicher Hinsicht wurde die Einheit der Rechtssprache und die Eindeutigkeit und Bestimmtheit der Normen gewahrt, soweit es die Vielfältigkeit und insbesondere im Hinblick auf den Fortschritt der Technik und die Entwicklung der Wirtschaft oft gegebene Unbestimmtheit der Materie erlaubt.

Besondere finanzielle Auswirkungen sind durch das neue Kraftfahrzeuggesetz nicht zu erwarten, da den Neuregelungen, die einen erhöhten Amtsaufwand erfordern werden, zahlreiche Bestimmungen gegenüberstehen, die eine Verwaltungsvereinfachung zur Folge haben. Die für einzelne Amtshandlungen zu entrichtenden Verwaltungsabgaben werden durch Verordnung der Bundesregierung neu zu regeln sein.

Der vorangeführten Willenskundgebung des Nationalrates vom 6. Juli 1960 wurde in allen Punkten entsprochen. Der Entwurf sieht entweder entsprechende neue Gesetzesbestimmungen oder die nötigen Verordnungsermächtigungen für solche Bestimmungen in der mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes neu zu erlassenden Kraftfahrverordnung vor.

Im folgenden Besonderen Teil ist bei jedem Absatz in der Klammer angegeben, welcher Bestimmung des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 oder der Kraftfahrverordnung 1955 oder des Heereskraftfahrzeuggesetzes 1958 er entspricht.

Besonderer Teil.**Zum I. ABSCHNITT.****Zu § 1.****Abs. 1:**

Das Kraftfahrgesetz 1955 ist auf Kraftfahrzeuge und Anhänger anzuwenden, „die für den Verkehr auf Straßen bestimmt sind“. Das Kraftfahrgesetz 1963 soll hingegen auf Kraftfahrzeuge und Anhänger anzuwenden sein, die auf Straßen „mit öffentlichem Verkehr“ (§ 1 Abs. 1 der StVO. 1960) verwendet werden.

Die Worte des § 1 Abs. 1 des KFG. 1955 „die für den Verkehr auf Straßen bestimmt sind“ grenzen den Geltungsbereich nicht eindeutig ab. Da Kraftfahrzeuge gemäß Abs. 2 leg. cit. „Straßenfahrzeuge“ sind, ergibt es sich schon aus ihrer baulichen Beschaffenheit, ob sie für den Verkehr auf Straßen bestimmt sind. Solche Fahrzeuge können jedoch auch zeitweise oder dauernd auf Grund der Absichten ihrer Besitzer eindeutig für andere Zwecke bestimmt sein, zum Beispiel für Herstellungs-, Versuchs-, Instandsetzungs- oder Verkaufszwecke. Von solchen Fahrzeugen, die eben nicht für den Verkehr auf Straßen bestimmt sind, könnte während dieser Zeit keineswegs immer gefordert werden, daß sie den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entsprechen. Dies könnte auch nicht mit Erfolg kontrolliert oder durchgesetzt werden, da sich diese Fahrzeuge ohne Zulassung und Kennzeichen außerhalb der behördlichen Evidenz und der Möglichkeiten ihrer Identitätsfeststellung befinden. Es kann daher nicht Sache des Kraftfahrgesetzes, also einer Verwaltungsvorschrift zum Schutze der Verkehrs- und Betriebssicherheit auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sein, die Beschaffenheit und Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern außerhalb dieses Raumes zu regeln. Die Vielfalt der hier gegebenen Möglichkeiten kann nur nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen des Zivil- und Strafrechtes und nach sonstigen besonderen, jeweils in Betracht kommenden Vorschriften, zum Beispiel des Arbeitsrechtes, zu beurteilen sein. Das Kraftfahrgesetz 1963 soll überdies auch „auf den Verkehr“ mit Kraftfahrzeugen und Anhängern auf Straßen mit öffentlichem Verkehr anzuwenden sein. Dies ist insbesondere für die Anwendung der Bestimmungen von Bedeutung, die sich nicht unmittelbar auf Fahrzeuge beziehen, sondern auf Personen, die mit den Fahrzeugen in Beziehung gebracht werden, wie etwa die Kraftfahrzeuglenker oder -besitzer oder die Fahrschulinhaber oder -lehrer.

Die Bestimmungen des § 1 Abs. 2 1. und 2. Satz des KFG. 1955 über die Ausnahme bei kraftfahr-sportlichen Veranstaltungen wurden in den Abs. 2 lit. c aufgenommen. Die Bestimmung des § 1 Abs. 2 des KFG. 1955, daß Motorfahräder nicht als Kraftfahrzeuge gelten, wurde nicht bei-

behalten, da sie im Hinblick auf die technische Entwicklung dieser Fahrzeuge und ihrer Verbreitung nicht mehr aufrechtzuerhalten ist. Durch eine Reihe von Erleichterungen für Motorfahräder ist dafür gesorgt, daß die Behandlung dieser Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge für ihre Besitzer keinerlei unzumutbare Belastung mit sich bringt. Die Bestimmungen des § 1 Abs. 7 des KFG. 1955, wonach für ausländische Fahrzeuge und ihre Lenker „neben den Bestimmungen der §§ 56, 66, und 68 bis 71 auch die weiteren Vorschriften“ des KFG. 1955 und der Kraftfahrverordnung 1955 gelten, wurden nicht beibehalten, da in den §§ 56, 69 und 70 des KFG. 1955 (übernommen in den §§ 63 und 82 bis 86) bestimmt wird, daß der vorübergehende Verkehr unter den angeführten Bedingungen auch ohne Einhaltung aller „weiteren Vorschriften“ gestattet ist.

Abs. 2:

Die Ausnahmen vom Geltungsbereich werden der Übersicht halber in einem einzigen an den Abs. 1 anschließenden Absatz zusammengefaßt. Die materiellen kraftfahr-gesetzlichen Bestimmungen, denen die sonst vom Geltungsbereich ausgenommenen Fahrzeuge unterliegen sollen, sind aus dem Katalog der Ausnahmen entfernt und in eigene Paragraphen aufgenommen und zum Teil erweitert worden.

Lit. a (§ 1 Abs. 5):

Die Grenze für die wegen ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit ausgenommenen Kraftfahrzeuge soll entsprechend der in Aussicht genommenen Neufassung des Genfer Abkommens von 9 km/h auf 10 km/h erhöht werden. Zur einwandfreien Messung der Höchstgeschwindigkeit ist auch die Bedingung der „Windstille“ erforderlich. Diese Fahrzeuge sollen nicht wie bisher gänzlich vom Kraftfahr-gesetz ausgenommen sein; sie müssen vielmehr auch gewissen kraftfahrrechtlichen Vorschriften unterliegen.

Lit. b (§ 1 Abs. 6):

Auch die selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und die Anhänger-Arbeitsmaschinen sollen von der Anwendung ausgenommen sein, wenn mit ihnen die Straße nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken befahren wird; desgleichen die bei solchen Fahrten gezogenen Anhänger.

Lit. c (§ 1 Abs. 1):**Lit. d (§ 1 Abs. 3 des Heereskraftfahr-gesetzes 1958):**

Die Ausnahme vom Anwendungsbereich ist auf für den unmittelbaren Kampfeinsatz gebaute und ausgerüstete Fahrzeuge eingeschränkt, die im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung verwendet werden; doch müssen auch diese

Fahrzeuge gewissen kraftfahrrechtlichen Vorschriften unterliegen, die durch Verordnung festzusetzen sind (§ 97). Der Kreis dieser Fahrzeuge wurde durch die Angabe des Verwendungszweckes „unmittelbarer Kampfeinsatz“ eindeutig umschrieben. Außer Fahrzeugen mit Bewaffnung und Panzerung werden daher auch noch gewisse Sonderfahrzeuge in Betracht kommen.

Abs. 3:

Bei Sonderkraftfahrzeugen ist es unter Umständen unerlässlich, die Vorschriften nur sinngemäß anzuwenden, da sie unter keine der sonst vorgesehenen Fahrzeugbegriffe fallen.

Abs. 4 (§ 1 Abs. 3):

Diese Bestimmung kann nicht wie bisher auch für den Verfassungs- oder Verwaltungsgerichtshof gelten.

Zu § 2.

In diesem Paragraphen sind die wichtigsten Definitionen insbesondere der Fahrzeugarten und der ständig wiederkehrenden Grundbegriffe zusammengefaßt und mit den Definitionen des § 2 der StVO. 1960 in Einklang gebracht.

Z. 1 (§ 1 Abs. 2):

Als Kraftfahrzeuge sollen nicht nur wie bisher „Straßenfahrzeuge“ gelten, die zur Verwendung auf Straßen bestimmt sind, sondern auch nicht für den Straßenverkehr bestimmte, aber tatsächlich auf der Straße verwendete Fahrzeuge, wie z. B. zahlreiche selbstfahrende Arbeitsmaschinen. Der nicht eindeutige bisherige Ausdruck „Maschinenkraft“ wurde durch die Worte „technisch erzeugte Energie“ ersetzt. Der bisherige Satz „Oberleitungskraftfahrzeuge, die zur Entnahme ihrer Antriebskraft ... an Oberleitungen gebunden sind, sind Kraftfahrzeuge“ wurde durch den Halbsatz ausgedrückt „auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen zu entnehmen ist“.

Z. 2 (§ 1 Abs. 4, § 61 Abs. 2 lit. E):

Als Anhänger sollen nur mehr nicht mit technisch erzeugter Energie angetriebene Fahrzeuge gelten, die dazu bestimmt sind, mit Kraftfahrzeugen „auf Straßen“ gezogen zu werden, aber auch Fahrzeuge, die mit einem Kraftfahrzeug auf Straßen gezogen werden, ohne nach ihrer Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt zu sein, wie zum Beispiel zahlreiche fahrbare Arbeitsmaschinen und Geräte.

Z. 3 und 4 (§ 2 Abs. 2 Z. 1 und 2):

Die Begriffe des Kraftwagens und des Kraftrades können aus den geltenden Bestimmungen nur abgeleitet werden. Ihre Definitionen ergeben sich aus der geltenden Einteilung der Kraftfahr-

zeuge. Sie wurden durch die Definition der Zwillingräder ergänzt, wonach zwei Räder mit einer gemeinsamen Nabe (Zwillingräder) als ein Rad zu zählen sind.

Z. 5 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. a):

Für die Abgrenzung der Fahrzeuggruppe Personenkraftwagen soll die Anzahl der für die zu befördernden Personen bestimmten Plätze, für die nicht immer „Sitze“, sondern auch Bänke oder — selbst für den Lenker — Räume zum Stehen vorgesehen sind, maßgebend sein.

Z. 6 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. b):

Nach der geltenden Definition können „mehrspurige Kraftfahrzeuge“, also auch solche mit drei Rädern oder Omnibusse als Kombinationskraftwagen verstanden werden, wenn sie „zur wahlweisen Beförderung von Personen oder Gütern eingerichtet sind“, somit auch wenn nur ein Sitz in einen Gütertransportraum verwandelt werden kann. Diese Definition wurde daher eingeeengt, so daß als Kombinationskraftwagen nur Kraftwagen gelten sollen, die dazu bestimmt sind, wahlweise vorwiegend zur Beförderung von Personen oder „vorwiegend“ zur Beförderung von Gütern verwendet zu werden und die außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweisen.

Z. 7 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. c):

Als Omnibusse sollen nur mehr Kraftwagen gelten, die „ausschließlich oder vorwiegend“ zur Beförderung von mehr als acht Personen bestimmt sind.

Z. 8 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. d):

Z. 9 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. e):

Als Zugmaschinen sollen nur mehr Kraftwagen gelten, die ausschließlich oder vorwiegend zum Ziehen von Anhängern oder Geräten oder zur Verwendung als Geräteträger bestimmt sind. Da für Einachszugmaschinen besondere Vorschriften erforderlich geworden sind und ihre Definition und Einreihung auf große Schwierigkeiten stößt, sollen sie nicht mehr wie bisher unter die Zugmaschinen, sondern unter die Sonderkraftfahrzeuge (Z. 22) fallen. Unter einer „beschränkten Ladefläche“ wird eine Ladefläche zu verstehen sein, die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gegenständen für den Betrieb der Zugmaschine oder der mit ihr gezogenen Anhänger bestimmt ist, wie Werkzeug, Geräte, Ersatzteile, Belastungsmaterial. Diese Ladefläche wird daher je nach der Größe der Zugmaschine verschieden groß sein aber im Verhältnis zum Fahrzeug stets wesentlich kleiner als die Ladefläche eines zur Beladung mit Gütern bestimmten Fahrzeuges.

Z. 10 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. f):

Das Sattelkraftfahrzeug ist ein einziges Kraftfahrzeug, obwohl es aus zwei Fahrzeugen, dem Sattelzugfahrzeug und dem Sattelanhänger, besteht. Sein entscheidendes Merkmal ist, daß der Sattelanhänger so auf dem Sattelzugfahrzeug aufliegt, daß ein wesentlicher Teil seines Eigengewichtes und damit auch der Nutzlast von diesem getragen wird. Die technische und wirtschaftliche Entwicklung macht es aber auch notwendig, Sattelzugfahrzeuge und Sattelanhänger für sich zu behandeln.

Z. 11 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. f):

Das Sattelzugfahrzeug ist ein selbständiger Kraftwagen, der mit allen technisch zu ihm passenden Sattelanhängern verbunden werden kann.

Z. 12 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. f):

Der Sattelanhänger ist ein Anhänger, der auf alle technisch zu ihm passenden Sattelzugfahrzeuge aufgesattelt werden kann.

Z. 13:

Die Gelenkkraftfahrzeuge werden in Anbetracht ihrer zunehmenden Bedeutung und der Schwierigkeit ihrer Einreihung als eigene Fahrzeuggattung definiert. Das Gelenkkraftfahrzeug ist ein mehrteiliger Kraftwagen, „dessen Teile für sich kein selbständiges Fahrzeug bilden und miteinander dauernd gelenkig verbunden sind“.

Z. 14 (§ 79 Abs. 1):

Das Motorfahrrad soll als Kraftfahrzeug gelten. Als Motorfahrräder sollen Krafträder mit einem Antriebsmotor mit 50 cm³ Hubraum gelten, bei denen nach ihrer Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille mit einer Belastung von 75 kg eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann. Sie können ein- oder mehrspruig sein, sollen aber nicht mehr wie bisher „die wesentlichen Merkmale von Fahrrädern aufweisen“ müssen.

Z. 15 bis 17 (§ 2 Abs. 1 Z. 2 lit. a bis c):**Z. 18 (§ 2 Abs. 1 Z. 3 lit. b):**

Als Invalidenkraftfahrzeuge sollen Kraftfahrzeuge mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 300 kg gelten, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt sind, von Körperbehinderten gelenkt zu werden und bei denen dauernd gewährleistet ist, daß mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille mit einer Belastung von 75 kg eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann. Das Invalidenkraftfahrzeug ist zum Unterschied vom Ausgleichkraftfahrzeug von vornherein für die

Bedürfnisse und Möglichkeiten des Körperbehinderten gebaut. Die im § 64 Abs. 1 der KfV. 1955 festgesetzte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde als Definitionsmerkmal aufgenommen, um den Kreis dieser Fahrzeuge schon im Gesetz und nicht erst durch Verordnung zu umschreiben.

Z. 19 (§ 2 Abs. 1 Z. 3 lit. a):**Z. 20 und 21 (§ 2 Abs. 1 Z. 3 lit. c):**

Als selbstfahrende und als Anhänger-Arbeitsmaschinen sollen Fahrzeuge gelten, die vorwiegend zu anderen Arbeitsvorgängen als die der Personen- oder Güterbeförderung bestimmt sind. Sie fallen jeweils in die ihrer Bauart und Verwendung entsprechende Ober- und Untergruppe. Die Schwierigkeit der Abgrenzung der Arbeitsmaschinen gegenüber anderen Fahrzeugarten und ihre zunehmende Bedeutung erfordert ihre definitorische Festlegung. Da die gleiche Arbeitsmaschine sowohl auf ein Kraftfahrzeug als auch auf einen Anhänger montiert sein kann, besteht der Unterschied der selbstfahrenden gegenüber der Anhängerarbeitsmaschine nur in der Fähigkeit, durch eigene Kraft angetrieben zu werden.

Z. 22 (§ 2 Abs. 1 Z. 3 lit. c):

Außer den nicht auf Rädern (Ketten, Kufen) laufenden Fahrzeugen und den Einachszugmaschinen sollen nur solche Fahrzeuge als Sonderkraftfahrzeuge gelten, auf die keine der übrigen Fahrzeugdefinitionen anwendbar ist.

Z. 23 (§ 2 Abs. 2):

Als Ausgleichkraftfahrzeuge sollen zum Unterschied von den Invalidenkraftfahrzeugen nur serienmäßig gebaute Fahrzeuge gelten, die erst nachträglich durch angebrachte besondere Teile oder Vorrichtungen geeignet gemacht wurden, die Körperbehinderung ihres Lenkers beim Lenken des Fahrzeuges auszugleichen. Wird der Ausgleich der Körperbehinderung durch Teile oder Vorrichtungen bewirkt, die das Fahrzeug von vornherein aufweist und die auch für den körperlich nicht behinderten Benutzer bestimmt sind, wie etwa eine serienmäßig hergestellte automatische Kupplung, so liegt kein Ausgleichkraftfahrzeug vor.

Z. 24 (§ 2 Abs. 3 lit. a):

Ein Anhänger mit zwei Achsen soll auch dann als Anhängewagen gelten, wenn diese Achsen im Hinblick auf den Achsabstand als „Doppelachse“ bezeichnet werden.

Z. 25 bis 27 (§ 2 Abs. 3 und 4):**Z. 28 (§ 3 Abs. 1 1. Satz):**

Zur „vollständigen Ausstattung“ eines Fahrzeuges gehören vor allem Ersatzräder, Werkzeug

und Ersatzteile, Wagenheber, Feuerlöscher, Gleitschutzketten, Belastungsgewichte und dergleichen. Zum Eigengewicht gehört jedoch auch alles, was mit dem Fahrzeug fest verbunden ist und behördlich als Änderung genehmigt wurde, wie Geräte, Hebezeuge, Behälter und dergleichen.

Z. 29 (§ 3 Abs. 1, 2. Satz):

Nach § 3 Abs. 1 2. Satz des KFG. 1955 ist das Gesamtgewicht das Gewicht des „vollbeladenen“, „besetzten“ und betriebsbereiten Fahrzeuges. Da ein Fahrzeug sowohl hinsichtlich des Laderaumes als auch hinsichtlich seiner Tragfähigkeit „vollbeladen“ sein kann und „besetzt“ nicht notwendigerweise „vollbesetzt“ heißen muß, war es notwendig, in § 2 Abs. 1 Z. 20 der StVO. 1960 zu den Worten „tatsächliches Gesamtgewicht“ Zuflucht zu nehmen. Um den daraus entstandenen Schwierigkeiten Rechnung zu tragen, wurde das Gesamtgewicht definiert als „das Eigengewicht eines Fahrzeuges vermehrt um das jeweilige Gewicht der Ladung und der beförderten Personen“. Diese der Bedeutung des Wortes „Gesamtgewicht“ entsprechende Definition deckt sich mit der Definition des Art. 4 Abs. 11 des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/1955 und der StVO. 1960. Ladung ist alles, was nicht Bestandteil des Fahrzeuges ist oder zu dessen vollständiger Ausstattung gehört.

Z. 30 (§ 3 Abs. 1, 3. Satz):

Der Begriff des „zulässigen Gesamtgewichtes“ wird durch den geltenden § 3 Abs. 1, 3. Satz „Das zulässige Gesamtgewicht wird bei der Genehmigung nach dem III. Abschnitt festgesetzt“ nicht definiert und muß daher dem Wortsinn nach verstanden werden. Da unter „zulässig“ mangels einer Legaldefinition nur gesetzlich oder behördlich erlaubt verstanden werden kann, ist die „Festsetzung“ des zulässigen Gesamtgewichtes nicht möglich, weil es bis zum höchsten Gesamtgewicht, das ein Fahrzeug haben darf, je nach dem Grad der Beladung unendlich viele Gesamtgewichte gibt. Mit den Worten „zulässiges Gesamtgewicht“ wird überdies in der technischen Fachsprache das Gewicht bezeichnet, das „unter Berücksichtigung der zulässigen Werkstoffbeanspruchung und der Reifentragfähigkeit auftreten darf“ (ONORM V 5002). Wenn dieser allgemein übliche Fachausdruck auch sprachlich nicht richtig ist, so muß er doch als Gegebenheit hingenommen werden und kann daher auch aus diesem Grund nicht mit anderer Bedeutung in einem Gesetzestext verwendet werden. Diese Umstände haben in der Auslegungs- und Anwendungspraxis ständig zu den größten Schwierigkeiten und Beschwerden geführt. Um dies in Zukunft zu vermeiden, wird die erlaubte Höchstgrenze für das Gesamtgewicht eines be-

stimmten Fahrzeuges zur eindeutigen Bezeichnung des tatsächlichen Sachverhaltes „höchstes zulässiges Gesamtgewicht“ genannt und definiert als „das höchste Gesamtgewicht, das ein bestimmtes Fahrzeug erreichen darf“.

Z. 31 (§ 3 Abs. 1, 6. Satz):

Im § 3 Abs. 1, 6. Satz des KFG. 1955 wird „der von den Rädern einer Achse auf die waagrechte Fahrbahn ausgeübte Gesamtdruck“ als Achsdruck bezeichnet. Es handelt sich jedoch nur um die Übertragung einer Kraft auf die Teile der Fahrbahn, auf denen die Räder ruhen. Da unter Druck oder Spannung eine gleichmäßig verteilte Kraft verstanden wird, die auf eine Fläche wirkt, wurde daher an Stelle des Wortes „Achsdruck“ im Sinne des § 1 Abs. 10 des Maß- und Eichgesetzes 1952 das Wort „Achslast“ (ONORM V 5002) gesetzt und diese definiert als „die Summe aller auf eine waagrechte, ebene Fahrbahn wirkenden Radlasten einer Achse oder zweier Achsen mit einem Achsabstand bis zu einem Meter“.

Z. 32 und 33 (§ 3 Abs. 1, 4. und 6. Satz):

Siehe Bemerkung zu Z. 30.

Z. 34 (§ 3 Abs. 1, 5. Satz):

Im § 3 Abs. 1, 5. Satz ist die Nutzlast „das von der Genehmigungsbehörde bewilligte Höchstgewicht der Ladung“. Eine derartige „Bewilligung“ wird jedoch weder beantragt noch erteilt, da der Genehmigungsbescheid ein Feststellungsbescheid ist. Daher wurde, auch im Sinne der Bemerkung zu Z. 30, die „höchste zulässige Nutzlast“ definiert als „das höchste Gewicht, das die Ladung eines Fahrzeuges erreichen darf“.

Zu § 3.

Die Einteilung des § 2 des KFG. 1955 richtet sich gleichzeitig nach verschiedenen Gesichtspunkten, so daß die Begriffe einander überschneiden. Ferner ist diese Einteilung mit den Begriffsbestimmungen vermischt. Es wurde daher die Einteilung von den Begriffsbestimmungen (§ 2) getrennt und das auf der Verwendungsbestimmung beruhende Einteilungsprinzip (Abs. 1) von dem auf der Bauart beruhenden Einteilungsprinzip, soweit dies möglich ist, auseinandergehalten und durch Hinweise entsprechend aufeinander bezogen (Abs. 2).

Abs. 1 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. a bis e, Z. 2, Z. 3 lit. c und Abs. 3):

Jedes Kraftfahrzeug und jeder Anhänger muß in eine dieser Ober- und Untergruppen fallen.

Da Zugmaschinen Kraftwagen sind (§ 2 Z. 9) fallen die Einachszugmaschinen nicht in die Untergruppe Zugmaschinen (Z. 2 lit. e) sondern in die Obergruppe Sonderkraftfahrzeuge.

Abs. 2 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. f, Z. 3 lit. a und b und Abs. 2):

Alle hier genannten Arten von Kraftfahrzeugen und Anhängern müssen in eine oder mehrere der in Abs. 1 angeführten Ober- und Untergruppen fallen. Die zahllosen Kombinationen von Einachszugmaschinen mit anderen Fahrzeugen und Geräten, die auf Grund der neuesten technischen Möglichkeiten insbesondere in der Landwirtschaft üblich sind, müssen jeweils der Ober- und Untergruppe zugezählt werden, deren Definition bei dem durch die Kombination entstandenen Fahrzeug zutrifft.

Zum II. ABSCHNITT.

Zu § 4.

Abs. 1 (§ 4 Abs. 1 und 2):

Dieser Absatz beinhaltet die grundsätzliche allgemeine Forderung, daß der Bau und die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger das verkehrs- und betriebssichere Lenken gewährleisten muß. Der bisher verwendete, zu weite und mehrdeutige Begriff der „Einrichtung“ hat zu Abgrenzungsschwierigkeiten geführt und wurde daher durch die deutlicheren Begriffe Bau, Teil und Ausrüstung ersetzt.

Abs. 2 (§ 4 Abs. 1):

Der § 4 Abs. 1 des KFG. 1955 verlangt nur, daß mit dem „üblichen Betrieb“ des Fahrzeuges „weder Gefahren für den Verkehr noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen, noch vermeidbare Geräusche, Rauch, übler Geruch oder vermeidbare Beschmutzung anderer Straßenbenützer verbunden sind“. Dieser Absatz beinhaltet hingegen die verdeutlichte und verschärfte allgemeine Forderung, daß mit dem „sachgemäßen Betrieb“ der Fahrzeuge „weder Gefahren für die mit ihnen beförderten Personen oder für andere Straßenbenützer, noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen, noch übermäßiger Lärm, Rauch, übler Geruch oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge verbunden sind“. Genauere Vorschriften über den Grad der Schädlichkeit und Giftigkeit des Rauches und seine Messung oder Feststellung können noch nicht erlassen werden, da nach dem derzeitigen Stand der Technik keine anwendbaren Methoden zur Messung des Grades der Schädlichkeit und Giftigkeit des Rauches noch zu ihrer Behebung gefunden werden konnten. Hiezu kommt noch die besondere Forderung, daß „innen und außen“ alle „vermeidbaren vor-

springenden Teile oder Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen“ unzulässig sind, „die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen“.

Dieses Verbot entspricht internationalen Empfehlungen und ist auf das notwendige und zumutbare Maß beschränkt. Bei Fahrzeugen, die im Bereich landwirtschaftlicher Betriebe verwendet werden und insbesondere bei den auf solchen angebrachten Geräten sind vorspringende Teile zwar unvermeidbar aber doch so gefährlich, daß der Betrieb dieser Fahrzeuge nur dann nicht mit Gefahren für andere Straßenbenützer verbunden ist, wenn die betreffenden Teile dieser Geräte entsprechend abgedeckt oder, wenn dies nicht möglich ist, entsprechend gekennzeichnet sind.

Abs. 3 (§ 3 Abs. 3):

Die Fernerstörung soll zur Vermeidung der Beeinträchtigung des Fernsehens, der Ultrakurzwellensendungen und des Fluglandeverkehrs durch nicht entstörte Kraftfahrzeuge vorgeschrieben werden. Sie wird als eine Art der Funkentstörung definiert, bei der „der Betrieb von Funkempfangsanlagen außerhalb des Fahrzeuges durch sie nicht beeinträchtigt werden kann“. Die durch Stromabnahmebügel von Oberleitungskraftfahrzeugen verursachten Störungen werden weder zu den Funkstörungen im eigentlichen fachtechnischen Sinn gezählt noch können sie durch technische Maßnahmen vermieden werden.

Abs. 4:

Da die Auswirkungen der häufigen Diebstähle, aber auch Gebrauchsdiebstähle von Kraftfahrzeugen eine Gefährdung der Verkehrssicherheit bedeuten und eine erhebliche Belastung der Behörden verursachen, sollen Vorrichtungen verlangt werden, durch die vermieden werden kann, daß das Fahrzeug von Unbefugten in Betrieb genommen wird. Zünd- und Türschlösser genügen hiezu dann, wenn sie diesen Zweck tatsächlich und verlässlich erfüllen.

Abs. 5:

Im Hinblick auf die Ergebnisse internationaler Erhebungen, Forschungen und Diskussionen wird vorgeschrieben, daß „Personen- und Kombinationskraftwagen mit Sicherheitsgütern oder mit Vorrichtungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten ausgerüstet sein“ müssen. Die Anschaffung der Sicherheitsgurten und ihre tatsächliche Verwendung ist demnach dem einzelnen zwar freigestellt, aber doch wesentlich erleichtert.

Abs. 6 lit. a (§ 3 Abs. 3):

Im § 3 Abs. 1, 3. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Das zulässige Gesamtgewicht wird bei der Genehmigung nach dem III. Abschnitt

festgesetzt“. Hier war das höchste zulässige Gesamtgewicht einer bestimmten Type oder eines bestimmten Fahrzeuges gemeint. Im § 3 Abs. 3 des KFG. 1955 wird hingegen bestimmt, „das zulässige Gesamtgewicht, die zulässigen Achsdrücke ... und die Abmessungen der Kraftfahrzeuge und Anhänger sind ... durch Verordnung festzulegen ...“. Damit sind jedoch nicht die höchsten zulässigen Gesamtgewichte, Achslasten und Abmessungen gemeint, sondern nur ihre Höchstgrenzen. Um diese Absicht eindeutig auszudrücken, soll in lit. a durch Verordnung festgesetzt werden: „die größte Länge, Breite und Höhe (Abmessungen), die bei Typen von Kraftfahrzeugen und Anhängern (§ 29) oder bei einzelnen Fahrzeugen (§ 31) genehmigt werden dürfen und die höchsten Gewichte, die bei dieser Genehmigung als höchste zulässige Gesamtgewichte und höchste zulässige Achslasten (§ 2 Z. 30 und 32) festgesetzt werden dürfen (§ 28 Abs. 3).

Lit. b:

Als „vermeidbar“ müssen alle Teile, Kanten und zusätzlichen Vorrichtungen angesehen werden, die ohne Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung entfernt werden können.

Lit. c:

Diese Bestimmungen müssen insbesondere auch Prüf- und Meßmethoden für die zulässige Dichte des Rauches beinhalten.

Abs. 7:

Die Empfindlichkeit des Verkehrs gegen Behinderungen verlangt die Sicherung gegen Verkehrsstörungen durch Fahrzeuge mit zu schwachen Motoren insbesondere auf Bergstraßen.

Zu § 5.

(§ 4 Abs. 4):

Die Erlassung dieser Verordnung soll vorgeschrieben werden. Ferner hätte die Verordnung auch zu bestimmen, daß diese Teile und Ausrüstungsgegenstände nur dann verkauft und verwendet werden dürfen, „wenn sie den jeweils geltenden Bestimmungen entsprechen“ und wenn sie mit der ihnen zugewiesenen Prüfnummer gekennzeichnet sind. Da die Sturzhelme nicht als Ausrüstungsgegenstände eines Kraftfahrzeuges bezeichnet werden können, wie etwa die Sicherheitsgurten, werden sie eigens angeführt.

Zu § 6.

Das Wort „Bremse“ ist nach dem allgemeinen Sprachgebrauch sowohl ein abstrakter Begriff zur Bezeichnung jeder Einrichtung zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit als auch ein kon-

kreter Begriff zur Bezeichnung der Vorrichtungen, mit denen die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit bewirkt werden kann. Eine Legaldefinition für das Wort „Bremse“ würde sich schon in Anbetracht der häufigen Verwendung dieses Wortes in den verschiedensten Bedeutungen nicht gegen den allgemeinen Sprachgebrauch durchsetzen und zu ständigen Schwierigkeiten führen. Zur Wahrung der Eindeutigkeit muß das Wort „Bremse“ daher ausschließlich abstrakt gebraucht werden.

Abs. 1 (§ 5 Abs. 2, 1. Satz):

Die Summe der konkreten Vorrichtungen, aus denen eine Bremse besteht, ist die Bremsanlage. Sie besteht aus einer Betätigungsvorrichtung, einer Übertragungsvorrichtung und den eigentlichen Bremsvorrichtungen, die mit den Rädern (Bremsstrommeln) oder mit der Antriebswelle fest verbunden sind.

Abs. 2 (§ 74 Abs. 2, § 75, § 77, § 78 des KFG. 1955 und § 60 Abs. 2, § 75 Abs. 3, § 63 Abs. 3 und § 64 Abs. 3 der KFV. 1955):

Für Zugmaschinen der Klassen I und II, Invalidenkraftfahrzeuge sowie langsame (30 km/h) Transportkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen soll nur eine Bremse genügen, sie muß aber feststellbar sein.

Abs. 3 (§ 5 Abs. 3):

Die Forderungen hinsichtlich der Wirksamkeit der beiden Bremsen sollen durch die Bestimmung verschärft werden, daß mit ihnen auch das unbeabsichtigte Abrollen ausschließbar sein muß.

Abs. 4:

Die Betriebsbremse ist die Bremse, die beim Fahren in erster Linie verwendet wird. Aus der Forderung, daß sie der Lenker auch betätigen können muß, „wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält“ ergibt sich, daß sie im Regelfall eine Fußbremse ist. Hievon soll nur bei den Invalidenkraftfahrzeugen abgegangen werden. Die von der Betriebsbremse geforderte volle Wirksamkeit bei jeder Fahrgeschwindigkeit wird von der Hilfsbremse nicht gefordert, da eine solche Vorschrift aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht zumutbar wäre.

Abs. 5 (§ 5 Abs. 2 letzter Satz):

Der § 5 Abs. 2 letzter Satz des KFG. 1955 bestimmt nur, daß eine Bremse „feststellbar sein“ muß. Dies soll durch die Bestimmung verschärft werden, daß diese Bremsanlage durch eine ausschließlich mechanisch wirkende Vorrichtung so feststellbar sein muß, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers dauernd verhindert werden kann.

Abs. 6 (§ 72 Abs. 1):

Die zunehmende Dichte und Gefährlichkeit des Verkehrs und der Stand der Technik machen die Vorschreibung der bisher nur für Omnibusse vorgeschriebenen Motorbremse auch für Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg erforderlich.

Abs. 7 (§ 36 Abs. 3 der KfV. 1955):

Gemäß § 36 Abs. 3 der KfV. 1955 mußten bisher nur Omnibusse, Omnibusanhänger und Lastkraftwagen zur Personenbeförderung Zweikreisbremsen haben. Dieser Absatz bestimmt darüber hinaus: „bei Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12.000 kg und Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) muß die Betriebsbremse eine Zweikreisbremse sein“.

Abs. 8 (§ 5 Abs. 1, 2. Satz):

Die bisher nur für zweiseitige Beiwagen vorgeschriebene Beiwagenbremse ist nunmehr auch für alle Beiwagen „mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von mehr als 150 kg“ vorgeschrieben und muß auf das Beiwagenrad wirken können.

Abs. 9:

Bei Invalidenkraftfahrzeugen muß oft auf die Fußbremse verzichtet und eine Handbremse als Betriebsbremse zugebilligt werden.

Abs. 10 (§ 5 Abs. 3, 1. und 3. Satz):

Im § 5 Abs. 3, 1. und 3. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Anhänger und Sattelanhänger, deren zulässiges Gesamtgewicht 750 kg übersteigt, müssen wenigstens eine Bremsanlage aufweisen, die auch dann dauernd wirksam sein muß, wenn der Anhänger nicht mit dem ziehenden Fahrzeug verbunden ist“ und „Eine Bremsvorrichtung der im ersten Satz erwähnten Sattelanhänger muß durch eine der Bremsanlagen des ziehenden Teiles zu betätigen sein.“ Dieser Absatz schreibt darüber hinaus vor: Anhänger (gemäß § 3 Abs. 1 Z. 4 auch Sattelanhänger) müssen „mindestens eine Bremse haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremse des ziehenden Fahrzeuges betätigt wird und deren Wirksamkeit dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend geregelt werden kann“.

Ferner: „Eine Bremse des Anhängers muß feststellbar sein.“ Eine weitere Verschärfung liegt in der Vorschrift „Bei Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9000 kg, Omnibusanhängern und Anhängern zur Beförde-

rung gefährlicher Güter (§ 92) muß eine Bremse wirken, wenn die Motorbremse oder eine in ihrer Wirkung gleichartige Vorrichtung des ziehenden Fahrzeuges betätigt wird.“

Abs. 11 (§ 5 Abs. 3, 2. Satz):

Dieser Absatz bestimmt nur folgende Ausnahmen von den verschärften Bestimmungen des Abs. 10:

1. Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, außer solchen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92), dürfen als einzige Bremse auch eine Auflaufbremse haben.

2. für Anhänger, die in der Landwirtschaft verwendet werden und an eine Geschwindigkeitsbeschränkung gebunden sind, genügt stets nur eine Auflaufbremse oder eine Bremse, die unabhängig von der Betriebsbremse des ziehenden Fahrzeuges zu betätigen ist.

Abs. 12 (§ 5 Abs. 4):

Da unter „Anhängervorrichtung“ allgemein nur die am ziehenden Fahrzeug angebrachte Vorrichtung zum Anhängen von Anhängern verstanden wird, vermeidet dieser Absatz das Wort „Hauptanhängervorrichtung“ des § 5 Abs. 4 des KFG. 1955 und geht von der „Anhängerdeichsel“ aus.

Abs. 13 (§ 5 Abs. 6):**Zu § 7.****Abs. 1 (§ 6, § 7 Abs. 1 und 2):**

Bisher müssen die Räder der Kraftfahrzeuge und Anhänger nur „mit Luftreifen oder anderen Reifen, die hinsichtlich der Elastizität den Luftreifen gleichwertig sind, ausgerüstet sein“. Dieser Absatz verlangt jedoch Reifen oder Gleisketten „die nach ihrer Bauart, ihren Abmessungen und ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und der höchsten Fahrgeschwindigkeit verkehrs- und betriebssicher sind und durch die die Straße nicht beschädigt werden kann“. Ferner sollen die Radabdeckungen ausdrücklich vorgeschrieben sein.

Abs. 2 (§ 6):

Gleitschutzvorrichtungen müssen derzeit „so beschaffen sein, daß sie die Straße nicht beschädigen“. Dieser Absatz verlangt jedoch, daß durch die Gleitschutzvorrichtungen auch andere Straßenbenützer nicht gefährdet werden können, was bei besonderen Gleitschutzvorrichtungen von Fahrzeugen, die in der Landwirtschaft verwendet

werden, von Bedeutung ist. Die Schneeketten dürfen nur so angebracht sein, daß sie keine Schlagwirkung auf die Fahrbahnoberfläche ausüben.

Abs. 3 (§ 5 Abs. 5):

Die bisherige Beschränkung dieser Vorschrift auf die „Fahrten in Berggegenden“ wäre fallenzulassen, da sich in der Anwendung dieser Bestimmung Auslegungs- und Abgrenzungsschwierigkeiten ergeben haben.

Abs. 4 (§ 7 Abs. 3):

Die Verordnungsermächtigung enthält nunmehr auch eine ausdrückliche Richtlinie hinsichtlich des Reifenprofils und der Gleitschutzvorrichtungen.

Zu § 8.

Abs. 1 (§ 8 Abs. 1):

An Stelle der bisherigen Forderung nach einer „leicht zu handhabenden“ Lenkvorrichtung wird nunmehr eine Lenkvorrichtung verlangt, „mit der das Fahrzeug leicht, schnell und sicher gelenkt werden kann“.

Abs. 2 (§ 6 Abs. 2 KfV. 1955):

Die Lenkhilfe wird nunmehr bei Kraftfahrzeugen vorgeschrieben, „die insbesondere wegen der Radlast der gelenkten Räder nicht leicht gelenkt werden können“.

Abs. 3 (§ 8 Abs. 2):

Im § 8 Abs. 3 des KFG. 1955 ist durch Verordnung lediglich „der Durchmesser des Wendekreises“ festzusetzen. Nach diesem Absatz sind jedoch durch Verordnung außer den „näheren Bestimmungen über den größten zulässigen Durchmesser des Wendekreises“ auch solche über „die größte zulässige Breite des beim Beschreiben des Wendekreises mit dem äußersten und innersten Punkt des Fahrzeuges beschriebenen Kreises und das Erfordernis einer Lenkhilfe“ festzusetzen.

Zu § 9.

Abs. 1 (§ 9):

Nunmehr sollen alle Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren mit einer Anlaßvorrichtung ausgestattet sein. Von dieser Verpflichtung wären jedoch die Zugmaschinen der Klasse I und die Transportkarren bis zu 30 km/h Höchstgeschwindigkeit auszunehmen.

Abs. 2 (§ 10):

Zu § 10.

Abs. 1 (§ 11 Abs. 1):

Dieser Absatz enthält nun die auch bisher schon bestehende Forderung, daß Windschutz-

und Klarsichtscheiben dem Lenker stets die nötige Sicht gewährleisten müssen. Darüber hinaus wird jedoch nunmehr verlangt, daß das verwendete Sicherheitsglas „auch bei Bruch so weit Sicht läßt, daß das Fahrzeug bis zum Anhalten sicher gelenkt werden kann“.

Abs. 2 (§ 11 Abs. 1):

Dieser Absatz enthält die auch bisher schon bestehende Forderung, daß das Sicherheitsglas bei Bruch nicht in Stücke zerfällt, die schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen. Eine bisher nicht bestehende Ausnahme hievon wäre zu schaffen für Heckfenster, die von den Plätzen für Personen weiter entfernt sind, sowie „für Räume von Anhängern, Ausstellungswagen, Leichenwagen und dergleichen, die nicht zur Beförderung von Personen bestimmt sind“.

Abs. 3 (§ 11 Abs. 2):

Zu § 11.

Abs. 1 und 2 (§ 12 und § 13):

Diese Bestimmungen wären aus den §§ 12 und 13 inhaltlich im wesentlichen unverändert zu übernehmen und in einem Paragraphen zusammenzufassen.

Zu § 12.

Abs. 1 (§ 14 Abs. 1 1. Satz):

Im § 14 Abs. 1 1. Satz des KFG. 1955 wird nur verlangt, daß Kraftfahrzeuge „mit einer ... Vorrichtung zur Dämpfung des Auspuffgeräusches versehen sind“. Nunmehr sollen Kraftfahrzeuge „zur Vermeidung übermäßigen Lärmes mit Vorrichtungen sowohl zur Dämpfung des Auspuffgeräusches zu versehen sein, als auch des Ansauggeräusches“, wenn durch das Ansauggeräusch übermäßiger Lärm verursacht wird. Weiters sollen Fahrzeugmotoren mit starkem Motorgeräusch ... möglichst lärmdicht abzuschirmen sein.

Abs. 2 (§ 14 Abs. 1 2. Satz):

Im § 14 Abs. 1 2. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Die Mündung des Auspuffrohres darf nicht gegen die Fahrbahn und nicht nach rechts gerichtet sein“. Dieser Absatz gestattet zwar, daß sie „bei Kraftwagen, bei denen sie das Dach des Führerhauses überragen, auch nach oben“ gerichtet sein dürfen. Dafür wird aber verlangt, daß sie „bei Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter nur nach links gerichtet“ sind.

Abs. 3 (§ 14 Abs. 2):

Nach § 14 Abs. 2 des KFG. 1955 ist durch Verordnung nur festzusetzen, „wieweit der durch das Fahrzeug erzeugte Lärm bei den verschiedenen Kraftfahrzeugarten herabgemindert werden

muß.“ Nunmehr sollen „die näheren Bestimmungen über die Vorrichtungen zur Vermeidung von übermäßigem Lärm und die höchste zulässige Stärke des Betriebsgeräusches durch Verordnung festzusetzen“ sein.

Zu § 13.

Unter „Anhängervorrichtung“ wird nur mehr die in § 15 Abs. 2 des KFG. 1955 angeführte „Hauptanhängervorrichtung“ am ziehenden Kraftfahrzeug oder am ersten Anhänger verstanden, an der die Deichsel des gezogenen Anhängers befestigt wird.

Die in dieser Bestimmung angeführte „weitere Anhängervorrichtung“ wird hingegen als „Sicherungsverbindung“ bezeichnet. Dies entspricht der allgemein gebräuchlichen Ausdrucksweise für diese Ausrüstungsgegenstände.

Abs. 1 (§ 15 Abs. 1 1. und 3. Satz):

Der § 15 Abs. 1 bestimmt im 1. Satz: „werden Anhänger mitgeführt, so muß eine Anhängervorrichtung vorhanden sein.“ Ferner wird im 3. Satz bestimmt: „abgesehen von den unabhängig vom Zugfahrzeug gelenkten Anhänger muß die Verbindung der Anhänger mit dem Zugfahrzeug so beschaffen sein, daß die Räder der Anhänger auch in Straßenkrümmungen möglichst den Radspuren des Zugfahrzeuges folgen.“ Da es sich hier nicht um eine Betriebsvorschrift, sondern um eine Ausrüstungsvorschrift handelt, wäre diesen Bestimmungen folgende Fassung zu geben:

Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, müssen eine sichere Anhängervorrichtung aufweisen, die es ermöglicht, einen Anhänger so zu ziehen, daß dessen Radspur von der des ziehenden Fahrzeuges nur geringfügig abweichen kann. Darüber hinaus bestimmt dieser Absatz, daß auch die Anschlüsse für die vorgeschriebenen Leuchten und Übertragungseinrichtungen für die Bremsen des Anhängers vorhanden sein müssen. Dies ist im Hinblick auf Schwierigkeiten bei der Genehmigung der Fahrzeuge erforderlich.

Abs. 2 (§ 15 Abs. 2):

§ 15 Abs. 2 des KFG. 1955 bestimmt nur: „handgebremste Anhängewagen, auf denen kein Lenker mitfährt (§ 87 Abs. 4), sowie Einachsanhänger, die nicht mit einer Druckluft- oder gleichwertigen Bremse versehen sind, müssen durch eine weitere Anhängervorrichtung gesichert sein, die das Abfallen der Deichsel beim Abreißen der Hauptanhängervorrichtung verhindert.“ Dieser Absatz bestimmt hingegen als Ausrüstungsvorschrift und Verschärfung: „Sind Fahrzeuge zum Ziehen von Anhängern bestimmt, die beim unbeabsichtigten Loslösen vom ziehenden Fahrzeug nicht selbsttätig zum Stehen gebracht wer-

den, so müssen sie eine Vorrichtung aufweisen, an die die **Sicherungsverbindung des Anhängers** angeschlossen werden kann“.

Diese Sicherungsverbindung soll ferner so anzuschließen sein, daß sie auch nach dem Abreißen der Hauptanhängervorrichtung das richtige Spuren des Anhängers gewährleistet und die Anhängerdeichsel auffängt (zum Beispiel gekreuzte Ketten mit Haken an der richtigen Stelle).

Abs. 3:

Dieser Absatz bestimmt nur, daß Fahrzeuge „mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg“ mit einer selbsttätig schließenden Anhängervorrichtung ausgerüstet sein müssen, nimmt jedoch hiervon „spielfrei und doppelt gesichert“ verbundene Omnibusanhänger aus.

Abs. 4:

Dieser Absatz schreibt die Anhängerdeichsel neu vor.

Abs. 5:

Dieser Absatz schreibt eine Sicherheitskupplung vor, die das richtige Spuren und das Auffangen der Anhängerdeichsel gewährleistet.

Abs. 6:

Dieser Absatz schreibt die einstellbare „bodenfreie“ Anhängerdeichsel vor.

Abs. 7 (§ 16):

Im § 16 des KFG. 1955 wird bestimmt: „Bei Einachsanhängern und Sattelanhängern ist eine Vorrichtung anzubringen, die ein Umkippen verhindert.“ Nunmehr sollen diese Fahrzeuge „mit Vorrichtungen versehen sein, durch die das unbeabsichtigte Kippen verhindert werden kann“; hiervon sind jedoch Einachsanhänger ausgenommen, deren Deichsel „auch bei höchster zulässiger Beladung von einer Person aufgehoben werden kann“ und bei denen „die Ladung nicht abgeleitet, wenn die Deichsel den Boden berührt“.

Zu § 14.

Im Hinblick auf häufig aufgetretene Schwierigkeiten soll der bisherige Ausdruck „Beleuchtungseinrichtung“ in Hinkunft vermieden werden. Hingegen sollen Vorrichtungen zur Beleuchtung der Straße ausschließlich mit „Scheinwerfer“ und Vorrichtungen, um das Fahrzeug und dessen Breite anderen Straßenbenützern erkennbar zu machen, ausschließlich mit „Leuchte“ bezeichnet werden. Mit „Licht“ sollen nicht mehr Beleuchtungseinrichtungen sondern nur mehr ausgestrahltes Licht bezeichnet werden. Die Fahrzeuge sollen demnach „Scheinwerfer“, „Begren-

zungsleuchten“, „Stadtleuchten“ und „Bremsleuchten“ aufweisen, mit denen es möglich sein muß, im Bedarfsfall „Fernlicht“, „Abblendlicht“, „Stadtlicht“ und „Bremslicht“ auszustrahlen.

Abs. 1 (§ 18 Abs. 1, Abs. 2 1. und 4. Satz und Abs. 4):

Dieser Absatz bestimmt: „Kraftwagen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 40 km/h überschritten werden kann, müssen vorne mit mindestens zwei Scheinwerfern ausgerüstet sein, mit denen paarweise weißes oder gelbes Fernlicht und Abblendlicht ausgestrahlt werden kann“. Bei Kraftwagen, mit denen „eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann, ist kein Fernlicht erforderlich“. „Scheinwerfer, mit denen auch nur der rechte Teil der Straße mit Fernlicht beleuchtet werden kann, sollen zulässig sein. Die Scheinwerfer jedes Paares sollen in gleicher Höhe und symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein. Da die Scheinwerfer „mit der gleichen Wirkung abzublenzen“ sein sollen, sind abzublenzende asymmetrische Scheinwerfer zulässig, sofern sie paarweise gegeneinander austauschbar sind.

Abs. 2 (§ 18 Abs. 2):

Mit Begrenzungsleuchten soll nur nach vorne weißes oder gelbes Licht ausgestrahlt werden dürfen. Als Begrenzungsleuchten sollen auch Scheinwerfer, mit denen Abblendlicht oder Stadtlicht ausgestrahlt werden kann, gelten, wenn sie nicht mehr als 40 cm vom Fahrzeugrand entfernt sind. Die Höhe der Scheinwerfer soll durch Verordnung entsprechend geregelt werden.

Abs. 3 (§ 18 Abs. 3):

Auch das Stadtlicht soll gelb sein dürfen.

Abs. 4 (§ 18 Abs. 5):

Die Deckleuchten sollen nunmehr als Schlußleuchten bezeichnet werden. Ihre Höhe wäre durch Verordnung zu regeln.

Abs. 5 (§ 18 Abs. 6):

Die Rückstrahler sollen nunmehr — wie bereits vielfach üblich — auch annähernd dreieckig sein dürfen, wenn sie nur „nicht die Form eines gleichseitigen Dreieckes haben“ und nicht mit dreieckigen Anhänger-Rückstrahlern verwechselt werden können.

Die Gelenkkraftfahrzeuge sollen die gleichen Rückstrahler haben wie die Anhänger.

Abs. 6 (§ 18 Abs. 7):

Kennzeichenleuchten sollen nicht nach hinten Licht ausstrahlen können. Wenn sie ausgeschaltet sind, sollen nur die Parkleuchten weiterhin Licht ausstrahlen dürfen.

Abs. 7:

Bei überbreiten Kraftwagen soll mit je einer weiteren Begrenzungsleuchte und einer weiteren Schlußleuchte ihre größte Breite erkennbar zu machen sein.

Abs. 8 (§ 18 Abs. 6 vierter Satz und Abs. 11 erster Satz):

In diesem Absatz sind die Forderungen zusammengefaßt, die an die Scheinwerfer und alle in den Abs. 2 bis 5 angeführten Leuchten und Rückstrahler gestellt werden. Die nunmehrige Forderung der paarweisen Gleichheit der Scheinwerfer wurde gestellt, um ihre Zugehörigkeit zu einem Fahrzeug erkennbar zu machen und die Möglichkeit der irrigen Annahme, daß zwei einspurige Fahrzeuge nebeneinander fahren, auszuschließen. Die Zulässigkeit von Kombinationsleuchten trägt der technischen Entwicklung Rechnung.

Abs. 9 (§ 18 Abs. 12):

Durch Verordnung sollen nunmehr insbesondere auch hinsichtlich der Bauart und Anbringung am Fahrzeug nähere Bestimmungen zu erlassen sein.

Zu § 15.

Diese Bestimmungen gelten nunmehr auch für Motorfahräder.

Abs. 1 (§ 18 Abs. 9 erster Satz):

Dieser Absatz zählt die von den Bestimmungen des § 14 abweichenden Einschränkungen für Krafträder auf und bestimmt neu, daß bei Motorrädern mit einem Eigengewicht von mehr als 100 kg nur die Stadt- und Schlußleuchten wirksam sein müssen, wenn der Motor still steht. Ferner sollen Motorfahräder nur dann mit Scheinwerfern für Fernlicht ausgerüstet sein dürfen, wenn mit diesen nur Fernlicht ausgestrahlt werden kann und wenn diese von den übrigen Scheinwerfern und Leuchten des Fahrzeuges getrennt sind. Für Motorfahräder soll auch kein Fadenbruchrelais oder das Mitleuchten einer zweiten beim Ausfallen des Scheinwerferlichtes weiter leuchtenden Lichtquelle erforderlich sein.

Abs. 2 (§ 18 Abs. 9):

Auf Grund der sinngemäßen Anwendung ergibt sich, daß Motorräder mit Beiwagen nur mit einem, Motordreiräder aber mit zwei Scheinwerfern ausgerüstet sein müssen.

98 der Beilagen

69

Zu § 16.

Abs. 1 (§ 18 Abs. 1 1. Satz):

Rückstrahler für Anhänger sollen die Form eines gleichseitigen Dreiecks haben und so angebracht sein, daß die Spitze nach oben gerichtet ist.

Abs. 2 (§ 18 Abs. 8 2. Satz):

Unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkende Anhänger sollen auch bei Langgutfahren mit Scheinwerfern ausgerüstet sein, mit denen nur Abblendlicht ausgestrahlt werden kann. Bisher „genügen“ solche Scheinwerfer (gemäß § 18 Abs. 4 2. Halbsatz KFG. 1955), so daß auch Scheinwerfer mit Fernlicht zulässig waren.

Abs. 3 (§ 18 Abs. 8 3. Satz):

Die Ausnahme für die landwirtschaftlichen Anhänger soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 25 km/h voraussetzen.

Zu § 17.

Abs. 1 (§ 10 Abs. 11 der KfV. 1955):

Die Bestimmungen des § 10 Abs. 11 der KfV. 1955 wurden in diesem Absatz aufgenommen und auf Fahrzeuge des Straßenbaues, der Straßenpflege und der Straßenreinigung (Fahrzeuge des Straßendienstes § 27 Abs. 1 StVO. 1960) ausgedehnt. Es soll nunmehr oben am Fahrzeug eine von allen Seiten sichtbare Leuchte, mit der gelbrotes Drehlicht ausgestrahlt werden kann, anzubringen sein. Mit dem zweiten Scheinwerferpaar der Schneeräumfahrzeuge muß auch bei vorgebautem Schneeräumgerät auf die zu räumende Fahrbahn hinreichend Licht ausgestrahlt werden können.

Abs. 2:

Die näheren Bestimmungen für die in Abs. 1 angeführten Scheinwerfer und Leuchten sollen durch Verordnung festzusetzen sein.

Zu § 18.

Abs. 1 (§ 19):

Mehrspurige Kraftfahrzeuge außer Motorräder mit Beiwagen sowie Anhänger sollen nunmehr mit zwei Bremsleuchten auszustatten sein.

Abs. 2 (§ 19):

Für Motorfahräder, Einachs zugmaschinen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit 30 km/h Höchstgeschwindigkeit, landwirtschaftliche Anhänger mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 25 km/h und kleine Anhänger sollen Bremsleuchten nicht erforderlich sein.

Abs. 3 (§ 18 Abs. 10):

Abs. 4 (§ 18 Abs. 12):

Zu § 19.

Abs. 1 (§ 20 Abs. 1):

Dieser Absatz schreibt Fahrtrichtungsanzeiger für „mehrspurige Kraftfahrzeuge außer Motorräder mit Beiwagen“ vor, nunmehr also auch für Motordreiräder.

Abs. 2 (§ 20 Abs. 2 lit. b):

Fahrtrichtungsanzeiger sollen nur mehr „unbewegliche Leuchten mit Blinklicht“ aufweisen dürfen.

Abs. 3 (§ 20 Abs. 3):

Durch Verordnung sollen nur mehr kleine Einachsanhänger, jedoch nicht mehr landwirtschaftliche Anhänger vom Erfordernis der Fahrtrichtungsanzeiger ausgenommen werden können.

Abs. 4 (§ 20 Abs. 4):

Abs. 5 (§ 18 Abs. 12):

Zu § 20.

Abs. 1 (§ 18 Abs. 10):

Zu den nicht vorgeschriebenen, nicht bewilligungspflichtigen Leuchten und Scheinwerfern sollen nunmehr auch gehören: Zeichen für Platzkraftwagen (Taxi), Linienzeichen, Zielschilder und dergleichen (zum Beispiel für Omnibusse) Parkleuchten, Nebelscheinwerfer, Breitstrahler, Rückfahrscheinwerfer und Teilfernlichtscheinwerfer.

Abs. 2 (§ 18 Abs. 10):

Nebelscheinwerfer und Breitstrahler sollen außer bei Motorrädern und Motorrädern mit Beiwagen nur mehr paarweise und tiefer als die Scheinwerfer angebracht sein dürfen. Rückfahrscheinwerfer dürfen nicht blenden.

Abs. 3:

Parkleuchten sollen nur bei Personenkraftwagen und bei Fahrzeugen, die nicht länger als 6 m und nicht breiter als 2 m sind, zulässig sein. Sie sollen auf 50 m sichtbar sein und dürfen nur gelbrot oder nach vorne weißes und nach hinten rotes Licht ausstrahlen können. Sie dürfen nach § 99 Abs. 6 nur im Ortsgebiet verwendet werden.

Abs. 4 (§ 18 Abs. 10):

Abs. 5 (§ 18 Abs. 11):

Unter Fahrzeugen des Rettungsdienstes sollen auch jene Fahrzeuge im Privatbesitz zu verstehen

sein, die zum Zwecke des Rettungsdienstes eingerichtet sind und hiefür auch verwendet werden sollen, jedoch nicht alle Krankentransportfahrzeuge.

Abs. 6:

Gelbrotes Drehlicht soll nur für Kranfahrzeuge zum Abschleppen bewilligt werden dürfen und für wegen ihrer Breite für die Verkehrssicherheit bedenkliche Fahrzeuge.

Abs. 7 (§ 18 Abs. 11):

Nicht vorgeschriebene Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler sollen die Erkennbarkeit der vorgeschriebenen nicht beeinträchtigen dürfen. Drehlicht soll nur bei blauem und gelbrotem Licht zulässig sein.

Zu § 21.

Abs. 1 (§ 21 1. Satz):

Das für den Lenker ausreichende Blickfeld auf der Windschutzscheibe soll auch durch Vorrichtungen gegen das Beschlagen oder Vereisen gewährleistet sein. Auch soll das für den Lenker ausreichende Blickfeld auf der Windschutzscheibe durch eine Scheibenwaschvorrichtung gewährleistet sein.

Abs. 2 (§ 21 2. Satz):

Dieser Absatz kommt hauptsächlich für offene Sportfahrzeuge in Betracht.

Zu § 22.

Abs. 1:

Bei akustischen Warnvorrichtungen, die bisher einen „gleichbleibenden, nicht mißtönenden“ Klang haben müssen, verlangt dieser Absatz der Eindeutigkeit halber einen nicht auf- und abschwellenden, nicht schrillen Klang. Sie sollen ferner nicht durch das Einschalten der optischen Warnvorrichtungen unwirksam werden. Glocken sollen nur bei Motorfahrrädern zulässig sein.

Abs. 2 (§ 22 Abs. 1, § 81 Abs. 1):

Für Motorfahrräder soll keine optische Warnvorrichtung erforderlich sein. Die optische Warnvorrichtung muß nur bei laufendem Motor wirksam zu betätigen sein.

Abs. 3 (§ 22 Abs. 1):

Abs. 4 (§ 22 Abs. 2):

Das Folgetonhorn soll wie das Blaulicht (§ 20 Abs. 5) der Feuerwehr, dem öffentlichen Sicherheits- oder Hilfsdienst oder dem Rettungsdienst vorbehalten sein.

Abs. 5 (§ 22 Abs. 3):

Postomnibusse dürfen auch weiterhin die Tonfolge des Posthorns auf Freilandstraßen als Warnzeichen verwenden.

Zu § 23.

Abs. 1 (§ 23):

Bisher müssen nur „Kraftwagen ... wenigstens mit einem Rückblickspiegel“ ausgerüstet sein. Nunmehr sollen „mehrspurige Kraftfahrzeuge“ mit „Rückblickspiegeln“ so ausgerüstet sein, daß der Lenker die Straße auch neben dem Fahrzeug ausreichend überblicken kann.

Abs. 2:

Dieser Absatz bestimmt, daß durch Verordnung nähere Bestimmungen über die Anzahl, Anbringung und Beschaffenheit festgesetzt werden können.

Zu § 24.

Abs. 1:

Die Vorschrift der Ausrüstung mit Geschwindigkeitsmessern ist in Anbetracht der Bedeutung des Einhaltens der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für fast alle Fahrzeugarten unerlässlich geworden.

Abs. 2 (§ 72 Abs. 1 Z. 7):

Während bisher nur Omnibusse mit Geschwindigkeitsschreibern und Wegstreckenmessern auszurüsten waren, soll dies nunmehr auch für Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg vorgeschrieben werden, ebenso die Sicherung vor dem Zugriff Unbefugter. Die Verpflichtung der Verwendung der Geschwindigkeitsschreiber wird in den §§ 102 und 103 festgelegt.

Abs. 3:

Die näheren Bestimmungen sollen durch Verordnung festgesetzt werden können.

Zu § 25.

(§ 24):

Zu § 26.

Abs. 1:

Dieser Absatz enthält den allgemeinen Grundsatz für die Brauchbarkeit von Lenkersitzen. Zum sicheren Lenken ist zum Beispiel bei einigen Arten von Kraftfahrzeugen die Verschiebbarkeit des Sitzes zur Anpassung an die Größe des Lenkers erforderlich.

Abs. 2 (§ 25 Abs. 1):

Bisher müssen die Sitze von Lastkraftwagen und Kombinationskraftwagen nur so geschützt

sein, daß der Lenker durch die Ladung nicht gefährdet wird; nunmehr soll auch der Mitfahrer vor der Ladung geschützt sein, weiters soll dies sinngemäß auch für Anhänger gelten.

Abs. 3 (§ 25 Abs. 2):

Die bisherige Forderung der Haltegriffe, Fußrasten und Lehnern soll auf Zugmaschinen ohne Führerhaus eingeschränkt, aber auf offene Anhänger erweitert werden.

Abs. 4 (§ 26 Abs. 1):

Bisher werden nur für „Mitfahrer auf Motorrädern ... Anhaltevorrichtungen und Fußrasten“ verlangt, nunmehr sollen „auf Krafträdern ... für den Lenker und für Mitfahrer Fußrasten oder Trittbretter“ gefordert werden. Motorfahräder sollen Fußrasten, Trittbretter oder Trekkurbeln haben dürfen. Bei Soziussitzen soll nur „ein hinreichend fester“, kein starrer Haltegriff und bei Sitzbänken „ein nicht drehbarer, knapp an diese anliegender Haltegurt“ verlangt werden.

Abs. 5:

Dieser Absatz soll die im § 65 Abs. 3 2. Satz, § 66 Abs. 5 und 6 und § 69 Abs. 3. 1. Satz der StVO. 1960 geschaffene Rechtslage hinsichtlich der Beförderung von Kindern auf Motorfahrädern materiellrechtlich nicht ändern.

Abs. 6 (§ 26 Abs. 2):

Abs. 7 (§ 87 Abs. 4):

Dieser Absatz enthält die der Betriebsvorschrift des § 104 Abs. 3 entsprechende Ausrüstungsvorschrift und wurde um „Auffangstangen“ erweitert.

Abs. 8:

Diese Verordnungsermächtigung bezieht sich als Kann-Vorschrift auf die Beschaffenheit, die Abmessungen und die Anbringung der Sitze.

Zu § 27.

Abs. 1 (§ 27 Abs. 1):

Während die Fahrgestell- und die Motornummer bisher „einzuschlagen und mit roter Farbe einzurahmen“ war, soll nunmehr nur verlangt werden, daß sie „gut sichtbar und dauernd gut lesbar angebracht“ sein müssen. Sie sollen beispielsweise auch eingätzt oder sonst auf gleichwertige Art angebracht werden können.

Abs. 2 und 3 (§ 27 Abs. 2):

Von dieser Vorschrift sollen Wohnanhänger ausgenommen sein. Der „Gegenstand des Unternehmens“ soll auch nicht mehr anzugeben sein. Wohl aber soll die Angabe der höchsten zulässigen Achslasten vorgeschrieben werden.

Zum III. ABSCHNITT.

Zu § 28.

Abs. 1 (§ 28 1. und 2. Satz):

Im § 28 1. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Die Kraftfahrzeuge und Anhänger oder ihre Fahrgestelle sind entweder als einer bestimmten Type zugehörig oder einzeln zu genehmigen.“ Die Fahrzeuge sollen nunmehr „auf Antrag behördlich zu genehmigen“ sein. Ferner sollen bei Typen nicht die ihr zugehörigen Fahrzeuge, sondern nur die Type selbst genehmigt werden, während die dieser Type entsprechenden Fahrzeuge als genehmigt gelten sollen und zwar erst nach Ausstellung des Typenscheines (§ 29 Abs. 1). Schließlich sollen Fahrzeuge nicht „entweder als einer Type zugehörig oder einzeln“ zu genehmigen sein; vielmehr soll bei Typen, bei denen zu erwarten ist, daß die ihr zugehörigen Fahrzeuge in größerer Anzahl zum Verkehr zugelassen werden, nur die Type genehmigt werden dürfen und nicht einzelne Fahrzeuge dieser Type (§ 29 Abs. 1).

Abs. 2 (§ 28 4. Satz):

Die Genehmigung soll als objektiver Feststellungsbescheid ohne Rücksicht darauf gelten, wer der Erzeuger der Type, der Bevollmächtigte in Österreich oder der Besitzer des Fahrzeuges ist.

Abs. 3 (§ 28 3. Satz):

Bei der Genehmigung sollen „dem Bau des Fahrzeuges entsprechend“ das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten, die größte zulässige Anzahl der Personen, auch für jede einzelne Sitzbank, und erforderliche Bedingungen oder Auflagen festzusetzen sein.

Abs. 3 lit. d:

Als Bedingungen kommen vor allem solche in Betracht, durch die die Genehmigung erst gültig wird, wenn bestimmte Teile oder Ausrüstungsgegenstände angebracht, verändert oder entfernt worden sind. Als Auflagen kommen vor allem auferlegte Verpflichtungen hinsichtlich der Art der Zulassung und hinsichtlich eines bestimmten Verhaltens in Frage.

Abs. 4:

Sattelzugfahrzeuge und Sattelanhänger sollen gesondert zu genehmigen sein. Hierbei ist jeweils die Beschaffenheit der Fahrzeuge vorzuschreiben, die mit dem genehmigten Fahrzeug kombiniert werden dürfen.

Abs. 5:

Einachsugmaschinen sollen nur zu genehmigen sein, wenn sie dazu bestimmt sind, mit

einem anderen Fahrzeug oder einem Gerät zu einem einzigen Fahrzeug verbunden zu werden.

Abs. 6:

Auf Antrag sollen auch Geräte, zusätzliche Aufbauten, Sitze und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern in die Genehmigung mit einbezogen werden können, wenn sie die Fahrzeugeigenschaften des Fahrzeuges verändern.

Zu § 29.

Abs. 1 (§ 28 und 29 Abs. 1):

Die Genehmigung als Type soll vorgeschrieben sein, wenn zu erwarten ist, daß die Fahrzeuge „in größerer Anzahl zum Verkehr zugelassen werden“. Bei serienmäßig erzeugten Fahrzeugen, von denen zum Beispiel wegen ihrer hohen Anschaffungskosten voraussichtlich nur ganz wenige angemeldet werden, soll eine Typengenehmigung vermieden werden. Fahrzeuge einer Type gelten als genehmigt, sobald der Typenschein ausgestellt wurde.

Abs. 2 (§ 29 Abs. 1):

Ausländische Erzeuger sollen nur durch einen einzigen Bevollmächtigten Anträge um Typengenehmigung stellen dürfen. Dieser kann sich allerdings im Rahmen des § 10 AVG. 1950 wie jedermann vor der Behörde vertreten lassen. Ausnahmen hievon sollen dann ermöglicht werden, wenn bei einer Unternehmung die Bestellung eines Bevollmächtigten für jede einzelne Untergruppe dringend erforderlich ist.

Abs. 3 (§ 29 Abs. 2):

Nach § 29 Abs. 2 des KFG. 1955 hat die Behörde „ein Gutachten der Typenprüfungskommission nach § 103 einzuholen“. Diese hat nach § 103 Abs. 3 KFG. 1955 zu begutachten, „ob Typen von Kraftfahrzeugen und Anhängern und von Einrichtungs- oder Ausrüstungsgegenständen den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der Verordnungen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes zu erlassen sind, entsprechen“. Durch diese Regelung wird der Typenprüfungskommission die Abgabe von Rechtsgutachten übertragen, so daß sie als Quasibehörde praktisch die Entscheidung trifft und der Behörde, die das Gutachten eingeholt hat, nur mehr eine bestätigende Scheinfunktion verbleibt. Andererseits stättet weder der § 102 Abs. 3 oder der § 103 des KFG. 1955 noch irgendeine andere Bestimmung dieses Gesetzes diese Kommission mit irgendwelchen Befugnissen aus und spricht nur von einem „Kollegium von Sachverständigen zur Abgabe von Gutachten“, so daß sie weder als Kommission im Sinne einer Kollegialbehörde noch als Prüfungskommission in ihrer Gesamtheit oder in Senaten Rechtsakte setzen kann. Auch der im § 103 Abs. 2 des

KFG. 1955 angeführte Vorsitzende hat keinerlei Befugnisse, also nicht einmal das Recht, die Kommission einzuberufen, Senate zu bilden oder sonstige Entscheidungen zu treffen. Die derzeitige Tätigkeit der Kommission und ihres Vorsitzenden entbehrt somit auch formal jeder Rechtsgrundlage und beruht nur auf Ableitungen aus den Worten „Vorsitzender“ und „Kommission zur Begutachtung“. Die zuständige Entscheidungsfunktion der Behörde konnte daher nur dadurch faktisch gewährleistet bleiben, daß der Leiter der zuständigen Fachabteilung zugleich auch Vorsitzender der Typenprüfungskommission ist und die zuständigen Referenten auch Sachverständige in der Typenprüfungskommission sind. Aus dieser Personalunion, die zweifellos praktisch unerlässlich ist, ergibt sich, daß die geltende Regelung, die den Grundsätzen des AVG. 1950 (insbesondere § 39) zuwiderläuft, durch die Praxis dem Sinne dieser Grundsätze korrigiert werden mußte. Die zwar bewährte, aber im Sinn der geltenden Bestimmungen nicht entsprechende Praxis, daß der zuständige Abteilungsleiter bei der Typenprüfungskommission, deren Vorsitzender er ist, ein Rechtsgutachten über das einholt, worüber er als Behörde zu entscheiden hat und er daraufhin als Vorsitzender der Behörde, die er als Abteilungsleiter verkörpert, vorschreibt, wie zu entscheiden sei, wäre im Sinne des AVG. 1950 zu regeln.

Vor der Entscheidung soll daher die Behörde (der Abteilungsleiter) gemäß § 52 des AVG. 1950 ein Gutachten eines oder mehrerer amtlicher Sachverständiger (der zuständigen Referenten) einzuholen haben. Erst wenn diese nicht im erforderlichen Ausmaß zur Verfügung stehen, wären weitere Sachverständige aus der Sachverständigenliste gemäß § 124 heranzuziehen. Das Gutachten soll nur darüber eingeholt werden, ob die Type den Erfordernissen des Verkehrs und der Betriebssicherheit entspricht. Es ist Sache der Behörde, zu entscheiden, ob die Type den gesetzlichen Bestimmungen entspricht oder nicht.

Abs. 4 (§ 29 Abs. 2):

Nach § 29 Abs. 2 zweiter Satz KFG. 1955 hat die Typenprüfungskommission „ihr Gutachten auf Grund einer Typenprüfung abzugeben, bei deren Vornahme die Einrichtungen der Bundesversuchsanstalt für Kraftfahrzeuge heranzuziehen sind“. Ferner kann von dieser Heranziehung abgesehen werden, wenn sie eine wesentliche Verzögerung des Verfahrens oder eine unverhältnismäßige Belastung der Bewerber zur Folge hat. Da sich die Behörde gemäß § 39 Abs. 2 letzter Satz des AVG. 1950 „von Rücksicht auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen“ hat, erübrigt sich diese Bestimmung und

würde nur die Verfahrenshoheit der Behörde einengen. Es genügt aber, wenn bestimmt wird, daß das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau den Sachverständigen die für die Vornahme der Typenprüfung erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen hat. Das Ergebnis der Typenprüfung soll in einem Prüfungsbefund festzuhalten sein, der eine technische Beschreibung der Type mit allen den Gegenstand der angestrebten Typengenehmigung bildenden Angaben zu enthalten hat. Erst dadurch wird es möglich, eindeutig abzugrenzen, wann eine Type oder ein Fahrzeug der genehmigten Type entspricht und wann eine Änderung im Sinne der §§ 32 und 33 vorliegt.

Abs. 5 (§ 29 Abs. 3):

Im § 29 Abs. 3 des KFG. 1955 wird bestimmt, daß der Bescheid „eine technische Beschreibung mit einer zeichnerischen Darstellung zu enthalten hat“. Der Spruch des Bescheides hat gemäß § 59 Abs. 1 des AVG. 1950 die in Verhandlung stehende Angelegenheit, also in jedem Falle die vollständige Erledigung der Hauptfrage, das ist der den Gegenstand des Verfahrens bildenden Verwaltungsangelegenheiten, zu enthalten. Die technische Beschreibung braucht daher im gegebenen Falle als der einzig in Frage kommende präzise Ausdruck des Gegenstandes der Genehmigung nicht eigens gesetzlich gefordert werden. Daher soll in diesem Absatz als Sondervorschrift nur die zeichnerische Darstellung verlangt werden.

Abs. 6 (§ 2 des HKFG. 1958 1. Satz):

Abs. 7 (§ 29 Abs. 2 letzter Satz):

Zu § 30.

Abs. 1 (§ 30 Abs. 1):

Abs. 2:

Der Typenschein soll nach einem vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau genehmigten Muster ausgestellt sein und eine vollständige wörtliche Wiedergabe des Typengenehmigungsbescheides samt seiner Zeichnung enthalten müssen.

Abs. 3:

Nach § 30 Abs. 1 und 2 des KFG. 1955 ist der Einschreiter ... verpflichtet, für jedes von ihm erzeugte oder in den Handel gebrachte Fahrzeug der genehmigten Type einen Typenschein auszustellen, zur Ausstellung ist jedoch „jeweils nur eine Unternehmung oder ein Bevollmächtigter berechtigt“. Geht die Erzeugung oder Generalvertretung vom Einschreiter auf eine andere Person über, so ergibt sich die Frage, wer nunmehr Typenscheine auszustellen hat. Daher soll

bestimmt werden: Wer nicht mehr Erzeuger oder Generalvertreter ist, darf auch nicht mehr Typenscheine ausstellen.

Abs. 4 (§ 30 Abs. 3):

Die derzeit unbegrenzte Vorlagepflicht für das Typenscheinverzeichnis soll auf zehn Jahre begrenzt werden.

Abs. 5 (§ 30 Abs. 4):

Doppel sollen nur mehr ausgestellt werden dürfen, wenn der Verlust des Typenscheines glaubhaft gemacht wird.

Abs. 6 (§ 30 Abs. 5):

Abs. 7 (§ 2 Abs. 1 2. Satz):

Die derzeit bestehende Verpflichtung des Bundesministeriums für Landesverteidigung zur Ausstellung von Typenscheinen soll aufgehoben werden, da der Typenschein für den militärischen Bereich keinerlei Bedeutung hat und auch tatsächlich nicht verwendet wird. Die nicht mehr für den militärischen Bereich bestimmten Fahrzeuge sollen auch einer neuerlichen Genehmigung bedürfen.

Zu § 31.

Abs. 1 (§ 28 2. Satz, § 31 Abs. 2, § 32 Abs. 1 2. Satz):

In diesem Absatz werden alle für eine Einzelgenehmigung in Betracht kommenden Fälle aufgezählt.

Abs. 2 (§ 32 Abs. 1):

Nach § 32 Abs. 1 1. Satz des KFG. 1955 ist der Landeshauptmann zuständig, „in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Zulassung des Fahrzeuges zu erwirken beabsichtigt ist“. Diese Möglichkeit des Einschreiters, durch die Behauptung einer weder beweisbaren noch überprüfbaren Absicht die Zuständigkeit nach Belieben zu begründen, hat vielfach zu Schwierigkeiten geführt. Die Zuständigkeit soll daher durch den ordentlichen Wohnsitz des Antragstellers, bei Unternehmungen oder deren Zweigniederlassungen durch ihren Sitz begründet werden.

Abs. 3 (§ 32 Abs. 1):

Hier gilt das zu § 29 Abs. 3 Gesagte sinngemäß. Auch die zuständigen Abteilungsleiter und Referenten des Landeshauptmannes sind in fast allen Ländern die Vorsitzenden beziehungsweise Sachverständige der Einzelprüfungskommission.

Abs. 4:

Für Einzelgenehmigungen reicht meist auch eine bildliche Darstellung des Fahrzeuges aus.

Abs. 5 (§ 2 Abs. 3 HKFG. 1958):

Bei Heereskraftfahrzeugen kann das Gutachten auch bei den gemäß § 124 bestellten Sachverständigen eingeholt werden.

Abs. 6:

Auch einzelgenehmigte Fahrzeuge sollen, wenn sie nicht mehr im militärischen Bereich verwendet werden, neu zu genehmigen sein.

Abs. 7 (§ 2 Abs. 2 des HKFG. 1958):**Abs. 8 (§ 32 Abs. 1 letzter Satz):****Zu § 32.****Abs. 1 (§ 31 Abs. 1 1. Satz):**

Da nach § 31 Abs. 1 1. Satz des KFG. 1955 alle Änderungen anzuzeigen waren, bestand oft Unklarheit darüber, bei welchem Grad der Geringfügigkeit die Anzeigepflicht endet. Nunmehr sollen nur Änderungen anzeigepflichtig sein, die Angaben betreffend den Gegenstand des Genehmigungsbescheides bilden. Siehe auch die Bemerkung zu § 29 Abs. 5.

Abs. 2 (§ 31 Abs. 1 2. Satz):

Als „wesentliches technisches Merkmal“ wird insbesondere alles zu gelten haben, was die Fahrzeugeigenschaften des Fahrzeuges verändert.

Abs. 3 und 4 (§ 31 Abs. 1 2. Satz):

Eine Type kann nur so lange als genehmigt gelten, als sie dem Typengenehmigungsbescheid in allen Angaben, die Gegenstand der Genehmigung waren, entspricht. Daher bedarf jede Änderung, die eine dieser Angaben betrifft, der Genehmigung. Auch für eine Änderung nicht wesentlicher technischer Merkmale ist somit eine bescheidmäßige Genehmigung erforderlich, die naturgemäß auch in Form einer entsprechenden Abänderung des Typengenehmigungsbescheides erteilt werden kann.

Zu § 33.**Abs. 1 und 2 (§ 31 Abs. 2):**

Siehe die Bemerkungen zu § 32 Abs. 1 bis 4.

Abs. 3:

Die im Abs. 3 letzter Satz angeführte Eintragung des Landeshauptmannes im Typenschein soll bei zugelassenen Fahrzeugen gemäß § 42 Abs. 1 der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, anzuzeigen sein.

Abs. 4 und 5:

Siehe die Bemerkungen zu § 32 Abs. 1 bis 4.

Zu § 34.**Abs. 1 (§ 33 1. Satz):**

Dieser Absatz soll den bisher nicht feststehenden Kreis der Antragsberechtigten festsetzen, nämlich den Erzeuger, den Generalvertreter und den Fahrzeugbesitzer. Weiters „kann“ nach § 31 1. Satz des KFG. 1955 die Ausnahmegenehmigung zum Zwecke der Erprobung erteilt werden „oder in besonderen Ausnahmefällen ... wegen der wirtschaftlichen Gegebenheiten, unter denen das Fahrzeug verwendet wird“. Da der Begriff der „besonderen Ausnahmefälle“ und der „wirtschaftlichen Gegebenheiten“ zu unbestimmt ist, soll nunmehr die Ausnahmegenehmigung, außer zum Zwecke der Erprobung, auch „wegen der besonderen Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden“ zu erteilen sein.

Abs. 2 (§ 33 2. und 3. Satz):**Abs. 3 (§ 33 5. Satz):**

§ 33 5. Satz des KFG. 1955 bestimmt: Die Ausnahmegenehmigung „kann“ widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie erteilt worden ist, weggefallen sind. Nunmehr soll bestimmt werden: „Die Ausnahmegenehmigung ist aufzuheben, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie erteilt worden ist, nicht mehr gegeben sind“, und weiters: „Sie kann aufgehoben werden, wenn Auflagen, unter denen sie erteilt wurde, nicht erfüllt wurden.“

Abs. 4 (§ 3 Abs. 4):

Gemäß § 3 Abs. 4 des KFG. 1955 kann der Landeshauptmann Kraftfahrzeuge und Anhänger „mit größeren Abmessungen und höheren Gewichten, als durch Verordnung allgemein festgesetzt ist“ genehmigen. Gemäß § 33 des KFG. 1955 kann das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau Fahrzeuge auch dann genehmigen, „wenn sie den Vorschriften über die Beschaffenheit und Ausrüstung nicht entsprechen“. Da unter „Beschaffenheit“ auch die Abmessungen und Gewichte verstanden werden können und diese Kompetenzen daher vielfach wahlweise in Anspruch genommen wurden, soll nunmehr für alle Ausnahmegenehmigungen das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zuständig sein und solche nur wegen der „besonderen Gegebenheiten“ (Abs. 1) erteilen dürfen. Gemäß § 33 letzter Satz des KFG. 1955 kann das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau „das Recht, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen“ dem örtlich zuständigen Landeshauptmann „übertragen“, so daß die Zuständigkeit auf ihn übergeht und ein Instanzenzug möglich ist. Nunmehr soll der Landeshauptmann nur mit der Durchführung des Verfahrens betraut und ermächtigt werden können, im Namen des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau zu entscheiden. Durch diese Möglichkeit einer echten

Delegierung, bei der das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau seine Zuständigkeit behält und in allen im Abs. 1 angeführten Fällen nach Bedarf delegieren kann, soll die bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen bisher sehr stark vermisste Einheitlichkeit im ganzen Bundesgebiet gewährleistet und die Berufungsmöglichkeit ausgeschlossen werden. Die Beibehaltung der geltenden, den internationalen Abmachungen entsprechenden Erhöhung der allgemeinen Höchstgrenzen für die Abmessungen und Gewichte der Fahrzeuge wird das Erteilen von Ausnahmegenehmigungen nur mehr in geringem Ausmaß erforderlich machen.

Zu § 35.

Abs. 1 (§ 34 und 2. Satz):

Auch Sturzhelmtypen sollen nunmehr genehmigungspflichtig sein.

Abs. 2 (§ 34 3. Satz):

Abs. 3:

Auf Antrag sollen nunmehr auch Geräte, zusätzliche Aufbauten, Sitze und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern zu genehmigen sein.

Zum IV. ABSCHNITT.

Zu § 36.

(§ 35 Abs. 1, § 36 Abs. 2, § 41 Abs. 1, § 46, § 47 und § 55 Abs. 6):

§ 35 Abs. 1 1. Satz des KFG. 1955 bestimmt nur, daß die genehmigten Kraftfahrzeuge und Anhänger „vor ihrer erstmaligen Verwendung auf Straßen zum Verkehr zugelassen sein“ müssen. Nunmehr soll eindeutig und übersichtlich zusammengefaßt werden, unter welchen Voraussetzungen Kraftfahrzeuge und Anhänger „auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen“. Diese Voraussetzungen sind, neben der Zulassung oder der Bewilligung für Probe- oder Überstellungsfahrten, das Führen des zugewiesenen Kennzeichens, die Erfüllung vorgeschriebener Bedingungen und Auflagen und das Bestehen der vorgeschriebenen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung oder Haftung.

Zu § 37.

Abs. 1 (§ 31 Abs. 3, § 36 Abs. 1 und 3):

§ 36 Abs. 1 des KFG. 1955 bestimmt: „Ergeben sich auf Grund der Gesuchsbeilagen ... keine Bedenken hinsichtlich der Interessen, die nach diesem Gesetz zu wahren sind, so ist das Fahr-

zeug ... zuzulassen.“ Nunmehr sollen Kraftfahrzeuge und Anhänger „auf Antrag unter Verschreibung erforderlicher Bedingungen und Auflagen zum Verkehr zuzulassen sein, wenn die aufgezählten Nachweise erbracht sind“. Als Auflagen kommen beispielsweise Übertragungssperfristen der Zollbehörden in Betracht. Da nur Kraftfahrzeuge und Anhänger zuzulassen sind, können Fahrgestelle, die als Fahrgestelle und nicht als den Vorschriften entsprechende Kraftfahrzeuge oder Anhänger genehmigt wurden, nicht zugelassen werden. § 36 Abs. 3 1. Satz des KFG. 1955 bestimmt: „Die Behörde hat dem Fahrzeug ein Kennzeichen zuzuweisen“ und macht dadurch die Zuweisung zu einer eigenen von der Zulassung verschiedenen Rechtsfigur. Nunmehr soll im Bescheid über die Zulassung auch auszusprechen sein, welches Kennzeichen das Fahrzeug zu führen hat.

Abs. 2 (§ 35 Abs. 2):

Im § 35 Abs. 2 lit. a des KFG. 1955 wird „ein Nachweis über den rechtmäßigen Besitz“ gefordert. Dieser Nachweis könnte nur als Ordnungsvorschrift gewertet werden, aber zivilrechtlich nicht entscheidend sein. Nach dem bürgerlichen Recht (§ 309 ABGB.) ist der Besitzer derjenige, der eine Sache in seiner Macht oder Gewahrsame und dazu den Willen hat, sie als die seine zu betrachten. Besitzer ist also in der Regel der Eigentümer, der Vorbehaltskäufer, aber auch der Dieb oder derjenige, der glaubt, Eigentümer zu sein. Dagegen ist der Mieter, der Gebrauchsberechtigte, der Fruchtniesser, der Entleiher oder der Verwahrer nicht der Besitzer. Die Verwaltungsbehörde kann aber nicht mit der Beurteilung von Nachweisen des zivilrechtlichen Besitzes belastet werden, da dies oft sogar den hiezu berufenen Zivilgerichten Schwierigkeiten bereitet. Für die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr ist in erster Linie entscheidend, ob der Antragsteller als die Person angesehen werden kann, die die Behörde jederzeit hinsichtlich der Verwendung des Fahrzeuges auf Straßen mit öffentlichem Verkehr mit Erfolg zur Verantwortung ziehen kann. Dies kann auch schon angenommen werden, wenn der Antragsteller nur glaubhaft macht, daß er der rechtmäßige Besitzer sei. Mit dem Zulassungsbescheid wird dem Antragsteller das Recht verliehen, das Fahrzeug im Rahmen der bestehenden Vorschriften auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verwenden oder anderen Personen zur Verwendung zu überlassen. Da er der Rechtsbesitzer dieses Rechtes ist, soll er als „Zulassungsbesitzer“ bezeichnet werden. Wenn der Antragsteller nicht glaubhaft machen kann, daß er der rechtmäßige Besitzer des Fahrzeuges ist, so soll ihm die Zulassung verweigert werden, da er aller Voraussicht nach nicht in der Lage sein wird, der Behörde gegenüber die Verantwortung für die Verwendung des Fahrzeuges zu übernehmen.

Lit. a (§ 35 Abs. 2 lit. b):

Bei Fahrzeugen, die unter einer Bedingung genehmigt werden, soll eine Bescheinigung der Genehmigungsbehörde darüber, daß die Bedingung erfüllt ist, vorzulegen sein.

Lit. b (§ 35 Abs. 2 lit. d):

Siehe die Bemerkung zu § 62 Abs. 1.

Lit. c (§ 35 Abs. 2 lit. c):**Lit. d (§ 35 Abs. 2 lit. e):**

Die Bestätigung des Zollamtes soll bei Fahrzeugen mit dauerndem Standort im Zollausschlußgebiet erst nach einer Standortverlegung in das Zollgebiet vorzulegen sein.

Lit. e:

Nach § 9 Abs. 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952 in der Fassung der Kraftfahrzeugsteuergesetz-Novelle 1954, BGBl. Nr. 17, sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln erst auszuhändigen, wenn nachgewiesen wurde, „daß den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer Genüge getan ist“. Daher soll auch der Nachweis der ordnungsgemäß entrichteten Kraftfahrzeugsteuer oder der Steuerbefreiung vorzulegen sein.

Abs. 3 (§ 39 Abs. 3 letzter Satz):

Bei der Genehmigung ausgesprochene Auflagen sollen auch mit der Zulassung ausgesprochen werden. § 39 Abs. 3 letzter Satz des KFG. 1955 bestimmt hinsichtlich des Standortwechsels: „Die neuen Kennzeichentafeln und der neue Zulassungsschein dürfen erst ausgefolgt werden, wenn der bisherige Zulassungsschein und die früheren Kennzeichentafeln bei der Behörde abgegeben wurden.“ Zur Entlastung der Behörde soll nunmehr auch die Zulassung erst gestattet sein, wenn der bisherige Zulassungsschein und die bisherigen Kennzeichentafeln abgeliefert wurden. Sattelfahrzeuge und Sattelanhänger sollen gesondert zuzulassen sein.

Abs. 4:

Da die Ausfertigung von Genehmigungsbescheiden oft nur mit ziemlicher Verspätung möglich ist, stellen die Prüfungskommissionen nach Prüfung mit positivem Ergebnis sogenannte Interimsbescheinigungen aus, die von den Zulassungsstellen auch kurzfristig bis zur Vorlage der Bescheide anerkannt werden. Diese Praxis soll nunmehr dahin geändert und gesetzlich fundiert werden, daß als Nachweis für den verkehrssicheren Zustand des Fahrzeuges auch ein Gutachten auf Grund einer besonderen Überprüfung vorgelegt werden kann; in diesem Fall ist das Fahrzeug auf ein Jahr befristet zuzulassen. Wird der Typenschein oder der Bescheid über

die Einzelgenehmigung rechtzeitig vorgelegt, so erlischt die Befristung, andernfalls erlischt die Zulassung.

Zu § 38.**Abs. 1:**

Die vorläufige Zulassung entspricht in mancher Hinsicht dem „Zollkennzeichen“ anderer Staaten und ist nur für die Dauer von höchstens einem Jahr und nur für Antragsteller mit dem ordentlichen Wohnsitz im Ausland vorgesehen.

Abs. 2:

Voraussetzung für die vorläufige Zulassung ist die Vorlage der gleichen Nachweise wie für die Zulassung; an Stelle des Typenscheines oder des Bescheides über die Einzelgenehmigung soll jedoch auch ein ausländisches Dokument über die Genehmigung der Type oder des Fahrzeuges anerkannt werden, wenn keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges bestehen. Ebenso soll an Stelle dieser Nachweise auch die Feststellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges auf Grund der besonderen Überprüfung gemäß § 56 Abs. 1 genügen.

Abs. 3:

Das Verbot der Verwendung zur gewerbsmäßigen Beförderung soll ungleiche Wettbewerbsmöglichkeiten ausschließen.

Zu § 39.**Abs. 1 (§ 36 Abs. 2):**

Die vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau oder vom delegierten Landeshauptmann erteilte Ausnahmegenehmigung soll nach § 34, sofern dies im Hinblick auf den Ausbau der Straßen und Brücken geboten ist, unter den entsprechenden Auflagen erteilt werden. Dies wird in den meisten Fällen in einer Beschränkung der Verwendung auf bestimmte Arten von Straßen bestehen. Auf Grund dieser Genehmigungsaufgabe soll sodann nur die auf bestimmte Straßenzüge dieser Art (Routen) eingeschränkte Zulassung ausgesprochen und an die im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten erforderlichen Bedingungen und Auflagen geknüpft werden.

Abs. 2:

Die auf Grund dieses Absatzes vorzuschreibenden Kosten würden sich aus den den Organen zustehenden Reisegebühren und den Kilometergeldern für die verwendeten Dienstfahrzeuge zusammensetzen.

Abs. 3:

Eingeschränkt zugelassene Fahrzeuge sollen den Organen der Straßenaufsicht durch eine kreis-

runde gelbe Tafel mit schwarzem Rand und dem Buchstaben „R“ in schwarzer Farbe leicht erkennbar gemacht werden.

Zu § 40.

Abs. 1 (§ 35 Abs. 2, § 36 Abs. 4, § 3 1. Satz HKFG. 1958):

Als dauernder Standort soll der ordentliche Wohnsitz des Besitzers des Fahrzeuges, bei Fahrzeugen von Unternehmungen der Ort, von dem aus der Besitzer über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt, gelten. Auch für Fahrzeuge des Bundes, die im Bereich der Zollwache verwendet werden, soll als dauernder Standort Wien gelten.

Abs. 2:

Für die vorläufige Zulassung kann nur die Behörde zuständig sein, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen Aufenthalt hat.

Abs. 3 (§ 36 Abs. 2):

Für die eingeschränkte Zulassung kann nur der Landeshauptmann zuständig sein, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug verwendet werden soll. Für eine Verwendung im Wirkungsbereich eines weiteren Landeshauptmannes ist bisher nach § 36 Abs. 2 2. Satz bestimmt: „Soll sich die Zulassung auch auf Straßen beziehen, die in anderen Bundesländern liegen, so ist bei den in Betracht kommenden Landeshauptmännern um Ausdehnung der Zulassung anzusuchen.“ Um den Antragstellern das Einbringen mehrerer Anträge für eine einzige Zulassung (Route) zu ersparen und die derzeit hiefür bestehende eigene Rechtsfigur der „Ausdehnung“ zu vermeiden, soll nunmehr jeweils nur ein Antrag erforderlich sein. Soll das beschränkt zuzulassende Fahrzeug auch im Wirkungsbereich eines weiteren Landeshauptmannes verwendet werden, so werden beide Landeshauptmänner gemäß § 4 Abs. 1 des AVG. 1950 einvernehmlich vorzugehen haben. Die Straßenverwaltungen, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßen obliegt, sollen ferner anzuhören sein.

Abs. 4:

Auch bei Routen durch mehr als zwei Bundesländer soll nur ein einziger Antrag, und zwar an das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, zu stellen sein. In diesem Verfahren sollen alle in Betracht kommenden Straßenverwaltungen anzuhören sein.

Abs. 5 (§ 3 2. Satz HKFG. 1958):

Nach § 3 2. Satz des HKFG. 1958 obliegt die Zulassung der Heeresfahrzeuge dem Bundesministerium für Landesverteidigung. Mangels weiterer Bestimmungen können daher zum Bei-

spiel auch überschwere Heeresfahrzeuge, die im Zivilbereich gemäß § 36 Abs. 2 des KFG. 1955 vom Landeshauptmann zugelassen werden dürften, ohne Einvernehmen mit diesem für alle Straßen zugelassen werden. Um die beträchtlichen Schwierigkeiten, die bisher auf Grund dieser Rechtslage entstanden sind, in Zukunft zu vermeiden, soll nunmehr auch bei Heereskraftfahrzeugen eine beschränkte Zulassung vorgeschrieben sein, bei der die Bestimmungen des § 39 sinngemäß anzuwenden sind und bei der die zuständigen Straßenverwaltungen Parteistellung haben.

Zu § 41.

Der Zulassungsschein ist nur eine Bestätigung über die Erlassung des Bescheides, der die Zulassung des Fahrzeuges und die Zuweisung des Kennzeichens ausspricht. Dieser Bescheid wird nur im Falle einer Abweisung des Antrages schriftlich ausgefertigt und im Falle der Stattgebung gemäß § 62 Abs. 1 und 2 des AVG. 1950 mündlich erlassen beziehungsweise der Partei mitgeteilt und im Zulassungsakt durch eine besondere Niederschrift beziehungsweise einen Vermerk beurkundet.

Abs. 1 (§ 36 Abs. 3 2. Satz):

§ 36 Abs. 3 1. und 2. Satz des KFG. 1955 bestimmt: „Die Behörde hat dem Fahrzeug ein Kennzeichen zuzuweisen und ... eine schriftliche Bescheinigung über die Zulassung des Fahrzeuges, den Zulassungsschein, auszustellen.“ Nach dieser Bestimmung hat daher der Landeshauptmann für die von ihm zugelassenen Fahrzeuge das Kennzeichen zuzuweisen und den Zulassungsschein auszustellen. Nunmehr soll der Zulassungsschein im Hinblick auf die bisher gemachten Erfahrungen und die Erfordernisse der Praxis zur Erleichterung der Zulassungswerber auch bei Zulassungen durch den Landeshauptmann oder das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau stets von der Bezirksverwaltungsbehörde (Bundespolizeibehörde) auszustellen sein, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat.

Abs. 2 (§ 36 Abs. 3 3. Satz):

§ 36 Abs. 3 des KFG. 1955 bestimmt:

„Die Behörde hat dem Fahrzeug ein Kennzeichen zuzuweisen und dieses und den Namen des Fahrzeugbesitzers ... am Typenschein ... vorzumerken. Sie hat ... den Zulassungsschein auszustellen. In diesem sind die zulässige Höchstbelastung und die Anzahl der Personen, die mitgeführt werden dürfen ... anzugeben, sowie ... Einschränkungen ... einzutragen“. Nunmehr soll auch noch einzutragen sein: Der Name und die Anschrift des Zulassungsbesitzers, das Kennzeichen, die Untergruppe, in die das Fahrzeug fällt, die Marke und Type, die Fahrgestellnummer, die Motornummer, bei Lastkraftwagen

und Anhängern, die höchsten zulässigen Achsdrücke, die höchste Anzahl der Personen, die auf jeder Sitzbank befördert werden darf, und bei Zugmaschinen zusätzlich genehmigte Aufbauten, Sitze oder Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern. An Stelle des im KFG. 1955 verwendeten Begriffes „Besitzer des Kraftfahrzeuges“ soll nunmehr im Sinne der Bemerkungen zu § 36 Abs. 2 das Wort „Zulassungsbesitzer“ verwendet werden.

Abs. 3:

Zulassungsbesitzern von Anhängern soll auf Antrag außer dem Zulassungsschein noch ein Doppel dieses Zulassungsscheines auszustellen sein; ebenso gewerbsmäßigen Vermietern von Kraftfahrzeugen, jedoch müssen diese Doppel mit dem Vermerk „nur für Mietwagen“ versehen sein. Der § 1 a Abs. 1 lit. b Z. 30 der Gewerbeordnung spricht zwar vom gewerbsmäßigen „Verleihen“ von Kraftfahrzeugen, doch kann hier nur das Vermieten gemeint sein, da es sich nur um eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit handelt. Ein Leihvertrag kann hingegen gemäß § 971 des ABGB. nur entstehen, wenn jemandem eine unverbrauchbare Sache bloß „zum unentgeltlichen Gebrauche“ auf eine bestimmte Zeit übergeben wird. Die allgemein übliche fälschliche Bezeichnung von Mietwagen als „Leihwagen“ widerspricht nicht nur der Begriffsbestimmung des ABGB., sondern auch den Tatsachen, da die bezüglichen schriftlichen Verträge stets als „Mietvertrag“ bezeichnet werden und auch so bezeichnet werden müssen, wenn die gewollte Rechtswirkung erzielt werden soll.

Abs. 4:

Weist der Zulassungsschein wesentliche Mängel auf, so soll der Zulassungsbesitzer um Ergänzung oder um ein Doppel anzusuchen haben.

Abs. 5 (§ 36 Abs. 3 1. Satz):

Abs. 6 (§ 3 2. Satz des HKFG. 1958):

§ 3 2. Satz des HKFG. 1958 bestimmt nur: „Die Zulassung der Heeresfahrzeuge obliegt ... dem Bundesministerium für Landesverteidigung“, so daß derzeit ein „Zulassungsschein“ im Sinne des KFG. 1955 auszustellen ist. Nunmehr soll unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen für den zivilen Zulassungsschein ein Heereszulassungsschein auszustellen sein.

Abs. 7 (§ 42 letzter Satz).

Zu § 42.

Abs. 1 (§ 39 Abs. 1 1. Satz):

Abs. 2 (§ 39 Abs. 1 2. Satz):

Wird der Motor gegen einen Fahrzeugmotor ausländischer Herkunft ausgetauscht, so soll die

Bestätigung eines Zollamtes vorzulegen sein, „daß gegen das Einbauen des Motors in das Fahrzeug vom Standpunkt der Zollvorschriften keine Bedenken bestehen“. Bei Fahrzeugen mit dem dauernden Standort in einem österreichischen Zollausschlußgebiet soll dieser Nachweis erst nach Verlegung des dauernden Standortes in das Zollgebiet erforderlich sein.

Zu § 43.

Abs. 1 (§ 37 Abs. 1):

Hinsichtlich der Abmeldung soll ergänzend bestimmt werden: „Wird ein Kraftfahrzeug oder Anhänger abgemeldet, so sind der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung und die Kraftfahrzeugsteuerkarte zur Einsichtnahme vorzulegen.“

Abs. 2:

Die Behörde soll nunmehr die Abmeldung und den Tag der Abmeldung auf dem Typenschein oder dem Bescheid über die Einzelgenehmigung und auf einer Kraftfahrzeugsteuerkarte zu bestätigen haben, wenn der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abgeliefert oder ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht wurden. Als Tag der Abmeldung soll der Tag der Ablieferung oder der Glaubhaftmachung des Verlustes oder Unterganges gelten. Die Zulassung soll mit diesem Tag erlöschen. Dies ist von Bedeutung, weil sonst oft das Ende der Steuerpflicht hinsichtlich der Kraftfahrzeugsteuer nicht festgestellt werden kann, was bisher zu Schwierigkeiten geführt hat.

Abs. 3:

Das Kennzeichen soll auf Antrag drei Monate freizuhalten und dem Antragsteller für ein Fahrzeug derselben Untergruppe wieder zuzuweisen sein.

Abs. 4 (§ 37 Abs. 1 1. Satz, § 39 Abs. 2 1. Satz, Abs. 3 2. Satz, § 55 Abs. 6 2. Halbsatz):

In diesem Absatz sind alle Umstände zusammengefaßt, die die Pflicht des Zulassungsbesitzers begründen, das Fahrzeug abzumelden. § 37 Abs. 1 1. Satz des KFG. 1955 bestimmt: „Soll ein Kraftfahrzeug oder ein Anhänger zum Verkehr auf Straßen nicht mehr verwendet werden, so hat der Fahrzeugbesitzer dies anzuzeigen sowie den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln ... zurückzustellen.“ Da dieser die Pflicht zur Abmeldung begründende Umstand oft schwer feststellbar und beweisbar ist, soll nunmehr bestimmt werden, daß eine Abmeldepflicht entsteht, wenn das Fahrzeug nicht mehr verwendet werden kann.

Zu § 44.

Abs. 1 (§ 38 Abs. 2, § 9 Abs. 3 Kraftfahrzeugsteuergesetz):

Da die Zulassung ein Bescheid ist, soll sie nicht wie bisher „zurückgenommen“, sondern wie alle Bescheide im Sinne des AVG. 1950 „aufgehoben“ werden. In diesem Absatz sind alle Umstände zusammengefaßt, die die Pflicht der Behörde begründen, die Zulassung aufzuheben. Wird der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung ungültig, so soll auch die Zulassung zurückzunehmen sein.

Abs. 2 (§ 38 Abs. 3, § 52):

In diesem Absatz sind alle Umstände aufgezählt, bei der die Behörde die Zulassung aufheben kann. Nunmehr soll die Zulassung auch aufgehoben werden können, wenn mit eingeschränkt zugelassenen Fahrzeugen wiederholt Straßen benützt werden, für die sie nicht zugelassen sind, wenn Auflagen nicht eingehalten wurden, wenn vorläufig zugelassene Fahrzeuge zur gewerbsmäßigen Beförderung verwendet wurden und wenn Fahrzeuge ohne Berechtigung zur gewerbsmäßigen Beförderung verwendet wurden.

Abs. 3 (§ 38 Abs. 1):

Der Aufhebungsbescheid soll auch auszusprechen haben, daß der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzuliefern sind.

Abs. 4:

Eine Berufung gegen den Aufhebungsbescheid soll keine aufschiebende Wirkung haben, damit dieser Bescheid sofort vollstreckbar ist und der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln im Bedarfsfalle sofort nach Zustellung des Bescheides abgenommen werden können.

Zu § 45.

Abs. 1 (§ 46 Abs. 1 und 5):

Im § 46 Abs. 1 des KFG. 1955 wird bestimmt:

„Betrieben, die sich mit der Herstellung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befassen oder mit solchen Handel treiben, können ... zur Kennzeichnung ihrer oder der ihnen übergebenen Fahrzeuge bei Probefahrten ... besondere Kennzeichen zugewiesen werden.“

Die „Zuweisung eines Kennzeichens“, die hier eine eigene Rechtsfigur ist und mit Bescheid auszusprechen wäre, kann an sich noch nicht als Erteilung einer Berechtigung zur Verwendung des Fahrzeuges auf Straßen gelten, so daß derzeit die Verleihung dieses Rechtes nur aus

der Absicht dieser Maßnahme geschlossen und angenommen werden muß. Daher soll nunmehr im Sinne des AVG. 1950 ausdrücklich bestimmt werden: „Die Behörde kann auf Antrag ... die Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern erteilen.“ Ferner soll auch „Gewerbetreibenden, die sich im Rahmen ihres gewerblichen Betriebes mit der Herstellung oder Instandsetzung oder dem Handel befassen, und ebenso Anstalten und Besitzern von Betrieben, die sich im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung oder Überprüfung von Fahrzeugen befassen, die Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten erteilt werden können. Hiefür kommen auch Betriebe mit größerem Wagenpark und eigenen Kraftfahrzeugreparaturwerkstätten, sowie die im § 57 Abs. 4 genannten Vereine in Betracht. Die Verwendung von Probefahrtenkennzeichen ist zur Erleichterung der Lenkerausforschung bei Verkehrsdelikten des Mechanikerpersonals von großer Bedeutung.“

Abs. 2 (§ 46 Abs. 2):

Im § 46 Abs. 2 des KFG. 1955 wird bestimmt: „Als Probefahrten gelten auch Fahrten ... zur Überführung eines Kraftfahrzeuges an einen anderen Ort, wenn diese Überführung im Rahmen des Geschäftsbetriebes erfolgt, Fahrten von einer Erzeugungsstätte in eine andere oder in eine Verkaufsstätte, vom Bahnhof zur Verkaufsstätte, von der Verkaufsstätte in den Wohnort des Käufers und bei Verkäufen ins Ausland Fahrten bis an die Grenze.“ Alle diese Fahrten sollen nunmehr der Einfachheit halber mit der Bestimmung erfaßt werden: „Als Probefahrten gelten auch Fahrten zur Überführung eines Fahrzeuges an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes.“ Schließlich sollen auch die Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung des Fahrzeuges nach dem III. und V. Abschnitt als Probefahrten gelten. Die Beförderung von Personen oder Gütern auf Probefahrten ist insoweit zulässig, als dies der Charakter der Probefahrt erfordert oder zumindest, insbesondere auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit, zuläßt.

Abs. 3 (§ 46 Abs. 1 1. und 2. Satz):

So wie die „Zuweisung des Kennzeichens“ nicht mehr eine von der Zulassung verschiedene Rechtsfigur sein soll, sondern nach § 37 Abs. 1 „bei der Zulassung auch auszusprechen ist, welches Kennzeichen das Fahrzeug zu führen hat“, soll bei der Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten auch auszusprechen sein, welche Kennzeichen bei diesen Fahrten zu führen sind. Probefahrtenkennzeichen sollen ferner nur bei Probefahrten geführt werden dürfen.

Abs. 4:

Über die Erteilung der Bewilligung von Probefahrten, die wie die Zulassung nur mündlich verkündet und nur bei Ablehnung des Antrages in schriftlicher Bescheidform ergehen soll, soll eine Bescheinigung, der Probefahrtsschein, auszustellen sein, die in ihrer Funktion dem Zulassungsschein entspricht.

Abs. 5:

Bei Anträgen auf Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit Fahrzeugen, deren Abmessungen oder höchste zulässige Gesamtgewichte, die durch Verordnung allgemeine festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, sollen die Bestimmungen über die beschränkte Zulassung sinngemäß anzuwenden sein.

Abs. 6 (§ 46 Abs. 4 4. bis 6. Satz):

Um aus dem Nachweis über die Probefahrtkennzeichen ersehen zu können, an welchen Fahrzeugen sie geführt wurden, soll nunmehr die Marke und Type des Fahrzeuges, seine Fahrgestellnummer, sofern es zugelassen ist, jedoch nur sein Kennzeichen einzutragen sein. Bei Probefahrten auf Freilandstraßen und solchen an Sonn- und Feiertagen soll der Lenker eine Bescheinigung des Besitzers der Bewilligung über das Ziel und den Zweck der Probefahrt mitzuführen haben, bei Betrieben außerhalb des Ortsgebietes jedoch nur an Sonn- und Feiertagen.

Abs. 7 (§ 46 Abs. 1 letzter Satz):**Abs. 8 (§ 4 HKFG. 1958):****Zu § 46.****Abs. 1 (§ 47 Abs. 1):**

Hier wird in gleicher Weise wie in § 45 hinsichtlich der Probefahrten nicht mehr die Zuweisung des Kennzeichens, sondern die Bewilligung zur Durchführung von Überstellungsfahrten in den Vordergrund gestellt. Die Beförderung von Personen oder Gütern ist bei der Überstellungsfahrt zulässig, solange ihr Charakter als Überstellungsfahrt auch gewahrt ist.

Abs. 2 (§ 47 Abs. 1 und Abs. 2):

Die Bewilligung zur Durchführung von Überstellungsfahrten darf, wenn es sich um den Verlust von Kennzeichentafeln handelt, auf höchstens drei Wochen erteilt werden.

Abs. 3:

Wenn Fahrzeuge überstellt werden sollen, deren Abmessungen oder höchste zulässige Gesamtgewichte die durch Verordnung allgemein festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, muß auch hier die Bewilligung des Landeshaupt-

mannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Überstellungsfahrten durchgeführt werden sollen, eingeholt werden (siehe auch die Erl. Bemerkungen zu § 45 Abs. 5).

Abs. 4 (§ 47 Abs. 2):

Der Überstellungsfahrtsschein entspricht in seiner Funktion dem Zulassungsschein.

Abs. 5 (§ 47 Abs. 2 letzter Satz):**Abs. 6:**

Auch für Kraftfahrzeuge und Anhänger des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung können Überstellungsfahrten bewilligt werden; für diese Bewilligungen ist das Bundesministerium für Landesverteidigung zuständig.

Zu § 47.**Abs. 1 (§ 40 Abs. 1):****Abs. 2 (§ 40 Abs. 2):**

Zur Erleichterung und Beschleunigung der Liquidierung der Schäden soll die Behörde auch den Versicherer eines bestimmten Fahrzeuges bekanntgeben.

Abs. 3 (§ 3 4. Satz HKFG. 1958):**Zu § 48.****Abs. 1 (§ 36 Abs. 3):**

Das Kennzeichen soll der Behörde die Möglichkeit geben, an Hand der Zulassungskartei jederzeit ausmitteln zu können, wer der Zulassungsbesitzer eines bestimmten Kraftfahrzeuges oder -anhängers ist.

Abs. 2 (§ 42):

Es soll auch die Möglichkeit bestehen, Wechselkennzeichen für einen Personenkraftwagen und einen Kombinationskraftwagen zuzuweisen.

Abs. 3 (§ 46 Abs. 4):**Abs. 4 (§ 41 Abs. 2 und 3):****Abs. 5:**

Der Nationalrat hat in seiner Entschließung vom 23. November 1960 die Bundesregierung unter anderem ersucht,

„1. rigorose Einschränkungen am Personenkraftfahrzeugbestand des Bundes vorzunehmen und gleichzeitig den übrigen Körperschaften des öffentlichen Rechtes dringend zu empfehlen,

2. zu prüfen, für welche Personenkraftfahrzeuge des Bundes zum Zwecke der Einschränkung eine besondere Kennzeichnung erforderlich ist“ (307 d. B. IX. G. P.).

98 der Beilagen

81

In der Sitzung des Ministerrates vom 24. Oktober 1961 hat der Bundesminister für Inneres den Antrag gestellt, die Bundesregierung wolle beschließen:

„I. Alle Personenkraftwagen des Bundes (Dienstkraftwagen der Bundesverwaltung und Personenkraftwagen für betriebliche Zwecke) sind besonders zu kennzeichnen.

II. Ausgenommen von der Kennzeichnung sind:

1. Die nach § 13 des Bundesgesetzes vom 29. Feber 1956, BGBl. Nr. 57, über die Bezüge der Mitglieder des Nationalrates, des Bundesrates, bestimmter oberster Organe der Vollziehung und des Präsidenten des Rechnungshofes zustehenden Dienstwagen,

2. Kraftfahrzeuge des Bundes, die schon bisher durch Zuweisung bestimmter Kennzeichenserien besonders gekennzeichnet waren,

3. Einsatzfahrzeuge der Staats- und Kriminalpolizei.

III. Die Kennzeichnung hat durch eine besondere Kennzeichenserie der Bundespolizei Wien zu erfolgen.“

Zu diesem Antrag hat der Bundesminister für Inneres noch die Möglichkeit erwähnt, „den bezüglichen Kraftfahrzeugen eigene Kennzeichentafeln mit dem vorgesetzten Buchstaben D (Dienstwagen) an Stelle des Buchstabens der Landesbezeichnung zuzuteilen.“

Der Ministerrat hat daraufhin in der o. a. Sitzung den Bundesminister für Handel und Wiederaufbau beauftragt, die erforderlichen legislatorischen Maßnahmen zu treffen. Daraufhin wurde der Entwurf einer entsprechenden Bestimmung im Kraftfahrgesetz gesondert den Ressorts und den Ländern zur Begutachtung übersendet, den allerdings die meisten Stellen als nicht dem Kraftfahrwesen zugehörige fiskalische Maßnahme ablehnten. Um der o. a. Entschließung des Nationalrates und des Bundesministers für Inneres Rechnung zu tragen, wurden für Dienstkraftwagen Kennzeichen vorgesehen, die mit dem Buchstaben „D“ beginnen. Die Kennzeichen der bereits zugelassenen Fahrzeuge sollen gemäß § 132 Abs. 7 von Amts wegen gegen gleiche mit „D“ beginnende auszuwechseln sein.

Zu § 49.

Abs. 1 (§ 43 Abs. 1):

Nunmehr ist im Gesetz ausgesprochen, daß für Überstellungskennzeichen eine kostendeckende Benützungsgebühr zu bezahlen ist.

Abs. 2:

Werden Kennzeichen im Zuge eines Verfahrens nach § 39 und § 40 Abs. 3 vom Landeshauptmann

zugewiesen oder auf Grund eines Verfahrens nach § 40 Abs. 4 vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, so sind die Kennzeichentafeln doch von der Behörde auszugeben, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen Standort hat.

Abs. 3:

Siehe die Ausführungen zu § 83.

Abs. 4 (§ 43 Abs. 1):

Mit Rücksicht auf die verschiedenartige Verwendung von Probefahrtkennzeichen und Überstellungskennzeichen wurde von verschiedenen Seiten angeregt, auch eine äußerliche Unterscheidbarkeit vorzusehen; die Überstellungskennzeichen sollen nunmehr grün sein.

Abs. 5 (§ 43 Abs. 1):

Abs. 6 (§ 43 Abs. 2 und 3):

Für Einachszugmaschinen und Theaterkulissenwagen, bei denen die sonst vorgeschriebene Anbringung der Kennzeichentafeln nicht möglich ist, mußte eine Ausnahme vorgesehen werden. Bei einspurigen Krafträdern und Motorrädern mit Beiwagen müssen Kennzeichentafeln nur mehr hinten angebracht sein. Nach § 132 Abs. 6 sind die Besitzer dieser Kraftfahrzeuge verpflichtet, die vorderen Kennzeichentafeln ohne Anspruch auf Entschädigung abzuliefern.

Abs. 7 (§ 43 Abs. 2):

Zu § 50.

Abs. 1 (§ 44 Abs. 1):

Abs. 2 (§ 44 Abs. 2):

Zu § 51.

Abs. 1 (§ 48 Abs. 1):

Abs. 2 (§ 48 Abs. 2):

Abs. 3 (§ 48 Abs. 1):

Mit einer behelfsmäßigen Ersatztafel darf das Fahrzeug nunmehr eine Woche vom Tage des Verlustes an verwendet werden.

Abs. 4 (§ 48 Abs. 3):

Zu § 52.

Abs. 1 (§ 37 Abs. 2):

Die inhaltlich nahezu gleiche Vorschrift des Kraftfahrgesetzes 1955 hatte den irreführenden Titel „zeitweilige Abmeldung“.

Abs. 2 (§ 37 Abs. 2):

Zu § 53.

(§ 45):

Zu § 54.

Abs. 1 (§ 49 Abs. 1):

Abs. 2 (§ 49 Abs. 2):

Abs. 3 (§ 49 Abs. 3):

Das Zeichen „CD“ soll in Hinkunft nur von Diplomaten benutzt werden dürfen, das Zeichen „CC“ (corps consulaire) nur von Konsulatsbeamten.

Abs. 4 (§ 49 Abs. 4):

Zum V. ABSCHNITT.

Zu § 55.

Abs. 1 (§ 50 Abs. 1):

Die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern sind Graz Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien. Im § 50 Abs. 1 letzter Satz des KFG. 1955 wird bestimmt, daß auch „die Kraftfahrzeuge der exterritorialen Personen, der Berufskonsuln auswärtiger Staaten und der diesen zugeteilten Konsulatsbeamten“ von der wiederkehrenden Überprüfung ausgenommen sind. Diese Befreiung soll nicht beibehalten werden, da auch für diese Fahrzeuge die Pflichtversicherung eingeführt werden soll. (Siehe auch Bemerkung zu § 59 Abs. 1.) Zur wirksamen Bekämpfung der Häufigkeit von Schadensfällen ist daher auch die wiederkehrende Überprüfung erforderlich. Zugmaschinen der Klasse I werden von der wiederkehrenden Überprüfung ausgenommen, weil sie eine Geschwindigkeit von 16 km/h nicht überschreiten; solche Fahrzeuge sind schon aus diesem Grund weniger verkehrsfährdend. Auch würde es eine wesentliche Wirtschaftsbeeinträchtigung bedeuten, mit solchen langsamen Fahrzeugen zu einem entfernteren Prüfungsort zu fahren. Das gleiche gilt für die unter c bis e angeführten Kraftfahrzeuge. Kraftäder außer Motorfahrrädern sollen nunmehr auch wiederkehrend überprüft werden.

Abs. 2 (§ 50 Abs. 1):

Mit Rücksicht auf den technischen Fortschritt im Kraftfahrzeugbau kann bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg die zweite wiederkehrende Überprüfung erst zwei Jahre nach der ersten stattfinden. Siehe auch die Bemerkungen zu § 57 Abs. 4.

Zu § 56.

Abs. 1 (§ 50 Abs. 2):

Nach § 50 Abs. 2 des KFG. 1955 haben „der Landeshauptmann oder die sonst zuständige Be-

hörde“ die Kraftfahrzeuge und Anhänger bei Bedenken „begutachten“ zu lassen. Nunmehr sollen die Fahrzeuge „von der Behörde ... zu überprüfen“ sein.

Abs. 2 (§ 50 Abs. 3):

Abs. 3:

Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau soll die Überprüfung aller Fahrzeuge einer Type auch durch Verordnung anordnen können. Von dieser Möglichkeit wird dann Gebrauch gemacht werden, wenn die Anforderung der einzelnen Besitzer nicht oder nur mit übermäßigem Verwaltungsaufwand möglich ist.

Zu § 57.

Abs. 1 und 2 (§ 50 Abs. 1 1. und 2. Satz):

Im § 50 Abs. 1 1. und 2. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Kraftwagen und Anhänger sind von der Behörde ... durch die Einzelprüfungskommission nach § 104 oder durch die Bundesversuchsanstalt für Kraftfahrzeuge dahin begutachten zu lassen, ob die Voraussetzungen für ihre Genehmigung noch gegeben sind. Der Begutachtung hat eine Überprüfung voranzugehen.“ Diese Bestimmung ordnet somit an, daß die Behörde nichts anderes zu tun hat, als ein Gutachten einzuholen und daß die Überprüfung von der Einzelprüfungskommission oder der Bundesversuchsanstalt für Kraftfahrzeuge vorzunehmen ist. Eine Überprüfung, ob Fahrzeuge den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, mit öffentlich-rechtlichen Rechtswirkungen kann jedoch nur Sache der Behörde sein. Diese wird die Fahrzeuge im Sinne des § 52 Abs. 1 des AVG. 1950 von amtlichen und, soweit solche nicht zur Verfügung stehen, von anderen Sachverständigen untersuchen und begutachten zu lassen haben, ob sie den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprechen. Die nicht amtlichen Sachverständigen sollen jedoch bestimmte Voraussetzungen erfüllen und daher dem Verzeichnis der Sachverständigen für die Einzelprüfung zu entnehmen sein. Auch von der Bundesversuchsanstalt für Kraftfahrzeuge soll die Untersuchung durchzuführen sein.

Abs. 3:

Der Landeshauptmann soll verpflichtet sein, den Sachverständigen die erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Abs. 4:

Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau soll ferner auch Vereine, die über das hiezu geeignete Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Abgabe von

Gutachten ermächtigen können. Wenn die Sachverständigen und die Bundesversuchs- und Prüf-anstalt für Kraftfahrzeuge mit der Durchführung der wiederkehrenden Überprüfung nicht nachkommen, wird daher im Interesse der Verkehrssicherheit z. B. von den Überprüfungseinrichtungen des ÖAMTC, des ARBO und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit Gebrauch gemacht werden können.

Abs. 5 (§ 51 Abs. 1):

Im § 51 Abs. 1 3. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Zur Überprüfung haben die Lenker die Fahrzeuge in gereinigtem Zustand vorzuführen...“. Nunmehr soll der Zulassungsbesitzer hiefür zu sorgen haben und verantwortlich sein, auch wenn er das Fahrzeug durch seinen Vertreter gemäß § 10 des AVG. 1950 vorführen läßt.

Abs. 6 (§ 51 Abs. 1 4. Satz):

Abs. 7 (§ 51 Abs. 2 1. Satz):

Im § 51 Abs. 2 1. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt:

„Werden bei der Überprüfung an dem Fahrzeug Mängel festgestellt, so ist der Person, die das Fahrzeug vorführt, nach der Überprüfung eine angemessene Frist bekanntzugeben, innerhalb der die Mängel zu beheben sind.“ Nunmehr ist im Sinne des AVG. 1950 vorgesehen, daß die Behörde auszusprechen hat, welche Mängel zu beheben sind und wann das Fahrzeug zur neuerlichen Überprüfung vorzuführen ist.

Abs. 8 (§ 51 Abs. 2 letzter Satz):

Zu § 58.

Abs. 1 (§ 50 Abs. 4):

Die Behörde soll durch ihre Organe die Fahrzeuge jederzeit auch an Ort und Stelle überprüfen lassen und bei Gefahr im Verzug den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln einziehen können. Sie soll auch darüber zu entscheiden haben, ob die von ihr verwendeten Organe hierzu geeignet sind.

Abs. 2:

Zur wirksamen Bekämpfung von übermäßigem Lärm und Rauch soll die in Abs. 1 angeführte Überprüfung auch nur hinsichtlich der Verursachung von Lärm und Rauch möglich sein.

Zum VI. ABSCHNITT.

Zu § 59.

Abs. 1 (§ 53 Abs. 1):

Da vorläufig zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger keinen dauernden Standort im Inland haben wird als Merkmal für die Versicherungs-

pflicht eines Fahrzeuges das inländische Kennzeichen angesehen. Der Vertrag über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung soll zu den vorgeschriebenen Mindestversicherungssummen und Versicherungsbedingungen abzuschließen sein.

Abs. 2 (§ 53 Abs. 2):

Die Ausnahme der Fahrzeuge des Bundes und der unter der Haftung des Bundes betriebenen Unternehmungen gilt auch für die Fahrzeuge der Kraftwagenbetriebe der Österreichischen Bundesbahnen. Die Fahrzeuge der Diplomaten sind bereits in fast allen Staaten, in denen eine Pflichtversicherung besteht, versicherungspflichtig, daher besteht kein Anlaß mehr, an der bisherigen Ausnahme festzuhalten.

Abs. 3 (§ 53 Abs. 3):

Bei der Festsetzung der Mindestversicherungssummen sind in erster Linie die schutzwürdigen Interessen geschädigter Dritter maßgebend, doch müssen sowohl die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs als auch die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Versicherungsnehmer berücksichtigt werden. Ebenso muß auf die Eigenart der Fahrzeuge Bedacht genommen werden, wie zum Beispiel bei Omnibussen und Omnibusanhängern oder bei Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter.

Zu § 60.

Abs. 1 (§ 54 1. Satz):

Der Umfang der Versicherungshaftung wird im Versicherungsvertragsgesetz und im Geschäftsplan geregelt; im Kraftfahrzeuggesetz soll nur bestimmt werden, daß für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung allgemein verbindliche Versicherungsbedingungen samt einem Tarif festzusetzen und daß sie allgemein anzuwenden sind. Im Sinne des Europäischen Übereinkommens über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge soll bestimmt werden: „Auf Vereinbarungen, die von diesen Versicherungsbedingungen zum Nachteil geschädigter Dritter abweichen, kann sich der Versicherer nicht berufen.“

Abs. 2 (§ 54 2. und 3. Satz):

Die Möglichkeit, die Bedingungen und den Tarif auch bloß zu genehmigen, wurde aus folgenden Gründen eliminiert: § 56 KFG. 1947 sah für die Festsetzung des Geschäftsplanes nur die Genehmigung des Bundesministeriums für Finanzen (auf Grund des § 13 des Versicherungsaufsichtsgesetzes, RGBl. I S. 315/1931 — GBLO. Nr. 624/1939) vor. § 54 KFG. 1955 stellte neben die Genehmigung die Festsetzung durch Verordnung, damit der neue Tarif auch für bereits be-

stehende Verträge anwendbar ist. Die bloße Genehmigung kann schon deshalb nicht mehr angewendet werden, da der derzeitige Tarif (s. BGBl. Nr. 28/1960) erst durch Verordnung außer Kraft gesetzt werden müßte, bevor die Genehmigung eines neuen erfolgen kann.

Wenn vorgeschrieben wird, daß der Vertrag über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach durch Verordnung festgesetzten Versicherungsbedingungen abzuschließen ist, so muß die Behörde zu ihrer Festsetzung verpflichtet werden, da die Anordnung dieser Versicherungsbedingungen durch die Behörde auch unterbleiben könnte. Der Begriff des „Geschäftsplanes“ umfaßt gemäß § 5 des VAG. mehr als die im Kraftfahrzeuggesetz zu regelnden Versicherungsbedingungen und den Tarif. Außer der Festsetzung „Allgemeiner“ Versicherungsbedingungen muß auch die Möglichkeit bestehen, auf gewissen Teilgebieten ergänzende oder besondere Bedingungen zu erlassen. Auch bei der Festsetzung der Versicherungsbedingungen sind in erster Linie die schutzwürdigen Interessen geschädigter Dritter maßgebend, aber auch die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs und die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Versicherungsnehmer und die Interessen und Betriebsgrundlagen der Versicherer.

Abs. 3:

Auch für die Provisionsverträge sollen allgemein verbindliche Bedingungen festgesetzt werden.

Zu § 61.

Abs. 1:

Das von Österreich mitunterzeichnete Europäische Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, dessen Ratifizierung zu erwarten ist, sieht im Artikel 6 Abs. 1 seines Anhanges I vor, daß die Vertragsstaaten folgende Bestimmung einführen werden: „Die geschädigte Person hat einen eigenen Anspruch gegen den Versicherer.“ Diese Bestimmung hat zwar Rechte zum Gegenstand, die dem Versicherungsvertrag entspringen. Da sie sich aber nur auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bezieht und nicht für alle Versicherungsverhältnisse gilt, soll sie in das Kraftfahrzeuggesetz und nicht in das Versicherungsvertragsgesetz aufgenommen werden. Wenn der geschädigte Dritte unmittelbar vom Versicherer die Leistung verlangen kann, die dem Versicherten zur Befriedigung der gegen ihn erhobenen Schadenersatzansprüche zusteht, kann der Versicherer dem Dritten auch alle Einreden entgegenhalten, die ihm gegen den Versicherten zu Gebote stehen, mit Ausschluß der Einrede der Leistungsfreiheit, die dem Dritten nur im Rahmen des § 158 c des Versicherungsvertragsgesetzes

eingewendet werden kann. — Die Einwendungen des Versicherers (siehe Satz 2) beziehen sich auf Grund und Höhe des Schadenersatzanspruches.

Abs. 2:

Diese Bestimmungen über die Anzeige- und Auskunftspflicht des geschädigten Dritten sind nach dem o. a. Übereinkommen nicht mehr anwendbar, da sie den Dritten schlechter stellen würden.

§ 61 soll zufolge § 135 Abs. 2 lit. h erst am 1. Jänner 1968 in Kraft treten.

Zu § 62.

Abs. 1 (§ 55 Abs. 2):

Die genaue Definition der Versicherungsbestätigung ist erforderlich, weil sie nicht nur eine Bestätigung über das Bestehen einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist, sondern auch — bei allen neu abzuschließenden Verträgen — der Nachweis für die vorzeitige Übernahme der Verpflichtungen aus dem Versicherungsvertrag. Sie ist in der Regel das einzige schriftliche Dokument über diese Übernahme, die formalrechtlich einen Vertrag für sich darstellt. Da die Versicherung erst mit der Einzahlung der ersten Prämie nach Ausfolgung der Polizze in Kraft tritt, muß die fünftägige Frist für die Ausstellung der Versicherungsbestätigung bereits mit der Übernahme der Verpflichtungen durch den Versicherer beginnen.

Abs. 2 (§ 55 Abs. 1 2. und 3. Satz):

Eine gesetzliche Verpflichtung der Behörde ist nach der Ausstellung des Zulassungsscheines und hinsichtlich der Eintragungen und der Übersendung der Ausfertigung für den Versicherer erforderlich.

Abs. 3 (§ 55 Abs. 5):

Die Anzeigepflicht des Versicherers ist hinsichtlich des geschädigten Dritten nur in den im § 158 c Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 angeführten Fällen des Nichtbestehens oder der Beendigung der für ein Fahrzeug vorgeschriebenen Versicherung erforderlich. Die Verpflichtung zur Anzeige einer Unterbrechung der Haftung (siehe Abs. 1 leg. cit.) gegenüber dem Versicherungsnehmer, etwa wegen unterlassener Zahlung fälliger Prämien, führt wegen ihrer Möglichkeit, zur Eintreibung von Prämienrückständen benützt zu werden, zu einer übermäßigen Belastung der Behörden. Ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der für ein Fahrzeug vorgeschriebenen Versicherung zur Folge hat, liegt zum Beispiel vor, wenn der Vertrag über die vorläufige Übernahme der Verpflichtungen aus einer abzuschließenden Versicherung gekündigt wurde.

Die Angabe des Kennzeichens in der Anzeige ist erforderlich, da die Behördenkartei nur nach Kennzeichen geführt wird.

Bei Unterlassen der vorgeschriebenen Abmeldung wegen mangelnder Versicherung (siehe § 43 Abs. 4 lit. d) muß eine mißbräuchliche Verwendung der Kennzeichentafeln befürchtet werden, somit besteht Gefahr im Verzug.

Abs. 4:

Diese Bestimmung ist notwendig, da bei den hier genannten Kennzeichen kein Zulassungsschein ausgestellt wird.

Zu § 63.

Abs. 1—6 (§ 56 Abs. 1—6):

Siehe Erläuternde Bemerkungen zur Regierungsvorlage, betreffend die Kraftfahrgesetz-novelle 1958 (410 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VIII. GP.).

Abs. 7 (§ 56 Abs. 7):

Neben der im Abs. 8 vorgesehenen gesetzlichen Befreiung der Staatsfahrzeuge wird jedoch auch weiterhin die Möglichkeit einer Befreiung von der vorgeschriebenen Haftung durch einen inländischen Versicherer notwendig sein.

Abs. 8:

Das von Österreich mitunterzeichnete Europäische Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, dessen Ratifizierung zu erwarten ist, sieht in seinem Artikel 7 die gesetzliche Befreiung ausländischer Staatsfahrzeuge von der Versicherungspflicht vor.

Zum VII. ABSCHNITT.

Zu § 64.

Abs. 1 (§ 57 Abs. 1):

Das Lenken eines Motorfahrrades ist entweder auf Grund einer Lenkerberechtigung (welcher Gruppe immer) oder auf Grund eines Lenkerausweises für Motorfahrräder zulässig, das Lenken anderer Kraftfahrzeuge auf Grund der entsprechenden Lenkerberechtigung nach § 65, auf Grund einer Heereslenkerberechtigung oder auf Grund einer ausländischen Lenkerberechtigung mit den hierfür geltenden Einschränkungen (§ 64 Abs. 5 und § 84). Solange Einachszugmaschinen nicht mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät zu einem einzigen Fahrzeug mit 3 oder mehr Rädern verbunden sind (§ 28 Abs. 5), ist zu ihrem „Lenken“ eine Lenkerberechtigung nicht erforderlich.

Abs. 2 bis 4 (§ 58 Abs. 1):

Für die Gruppen A bis C und F ist ein Mindestalter von 18 Jahren erforderlich. Jedoch kann für Kraftfahrzeuge der Gruppe F unter den in Abs. 4 angegebenen Voraussetzungen auch an Personen, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, eine Lenkerberechtigung erteilt werden. Für die Gruppen D und H ist das Mindestalter von 24 Jahren vorgesehen, jedoch können Omnibuslenkerberechtigungen auch an Berufskraftfahrer, die das 22. Lebensalter vollendet haben, erteilt werden, wenn sie für den Stadtverkehr besonders ausgebildet sind oder dem Fahr- und Maschinendienst von Feuerwehren angehören. Eine Erleichterung für den linienmäßigen Stadtverkehr, in dem keine größeren Geschwindigkeiten entwickelt werden, wurde deswegen vorgesehen, weil der große Mangel an Omnibusfahrern die Umstellung der Straßenbahn auf den Omnibusbetrieb wesentlich erschwert. Auch bei Feuerwehren muß dem Mangel an Omnibusfahrern Rechnung getragen werden.

Abs. 5:

Bisher mußte sich der Inhaber einer Lenkerberechtigung, wenn er seinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich nahm, unverzüglich um einen österreichischen Führerschein bewerben. Nunmehr dürfen auch diese Personen ein Jahr lang den ausländischen Führerschein in Österreich benützen.

Abs. 6:

Die in Abs. 5 genannten Personen können, wenn sie sechs Monate ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich haben, den Austausch ihres Führerscheines in einen österreichischen Führerschein (ohne Prüfung) beantragen; er ist ihnen zu erteilen, wenn dagegen keine Bedenken bestehen.

Abs. 7 (§ 6 Abs. 7 des HKFG. 1958):

Auch für Besitzer einer Heereslenkerberechtigung ist nunmehr der prüfungslose Austausch des Führerscheines vorgesehen; die Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkerberechtigung für die Gruppen D und H (Abs. 3) werden dadurch nicht geändert.

Zu § 65.

Abs. 1 (§ 61 Abs. 2):

Die Gruppe F soll auch selbstfahrende Arbeitsmaschinen umfassen, für die Erleichterungen festgesetzt sind. Eine Gruppe H ist für Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter vorgesehen. Gruppe G umfaßt nunmehr Sonderkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die im Rahmen eines land- und

forstwirtschaftlichen Betriebes verwendet werden. Hinsichtlich der Einachszugmaschinen sei auf die Bemerkungen zu § 64 Abs. 1 verwiesen.

Abs. 2 (§ 61 Abs. 1):

Abs. 3 (§ 61 Abs. 5):

Abs. 4 (§ 61 Abs. 4):

Die Gruppe C umfaßt nun auch die Gruppe G.

Abs. 5:

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen dürfen je nach ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht auch auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B oder C gelenkt werden. Die Lenkerberechtigung für die Gruppe F berechtigt auch zum Lenken von Einachszugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug verbunden sind (§ 28 Abs. 5). Siehe auch die Bemerkungen zu § 64 Abs. 1.

Abs. 6 (§ 61 Abs. 3):

Kraftfahrzeuge der Gruppe D dürfen auch mit einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C gelenkt werden, wenn einschließlich des Lenkers nicht mehr als 9 Personen befördert werden. Diese Personen müssen jedoch mit der Betreuung des Fahrzeuges im Rahmen ihres Betriebes oder mit behördlichen Aufgaben befaßt sein.

Zu § 66.

Abs. 1 (§ 58 Abs. 3, § 64 Abs. 3):

Die wesentliche Änderung gegenüber den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 besteht darin, daß für die Berücksichtigung der Ausschließungsgründe der nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung zu wertende Unrechtsgehalt der Tat maßgebend sein soll. Hierbei ist überdies die seit der Tat verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit zu werten.

Abs. 2 (§ 58 Abs. 3, § 64 Abs. 3):

In diesem Absatz sind jene Tatsachen angeführt, die eine Verfehlung erwarten lassen, die sich im Straßenverkehr als verkehrsgefährdend auswirken kann. Hier sind im Sinne der im Allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen angeführten Entschließung des Nationalrates Alkoholdelikte und Fahrerflucht besonders angeführt. — Lit. b wurde gleichlautend dem Novellierungsentwurf zu § 5 der StVO. 1960 gefaßt.

Abs. 3 (§ 58 Abs. 3, § 67 Abs. 3):

In diesem Absatz sind jene Tatsachen angeführt, die Verfehlungen im Sinne des Abs. 1 lit. b erwarten lassen; diese wirken sich wohl nicht als Gefahr im Straßenverkehr aus, sie

sind aber von solcher Bedeutung, daß zum Schutz der Allgemeinheit die beim Lenken eines Kraftfahrzeuges in Beziehung zu diesen Verfehlungen oft eintretenden erleichternden Umstände (auch Gelegenheitsverhältnisse genannt) vermieden werden müssen. Hier sind einerseits das Verbrechen der Notzucht oder Schändung angeführt, anderseits Eigentumsdelikte, die unter-Zuhilfenahme von Kraftfahrzeugen begangen wurden.

Zu § 67.

Abs. 1 (§ 57 Abs. 3, § 58 Abs. 4):

Im § 58 Abs. 4 2. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Auf Antrag hat die Behörde, wenn dies mit Rücksicht auf den Wohnsitz und den Beschäftigungsort des Führerscheinwerbers gerechtfertigt erscheint, eine von einem anderen Landeshauptmann bestellte Prüfungskommission um die Angabe eines Gutachtens zu ersuchen.“ Nunmehr soll die Behörde die Durch- oder Weiterführung des Verfahrens auf die Behörde des Beschäftigungsortes übertragen können, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wird.

Abs. 2 (§ 58 Abs. 2, § 59 Abs. 2):

Für die Fälle, bei denen der Bewerber um eine Lenkerberechtigung nur eine beschränkte Eignung besitzt und das ärztliche Gutachten eine Beobachtung des Bewerbers beim Handhaben der Betätigungsvorrichtungen erfordert, ist die Durchführung einer „Beobachtungsfahrt“ vorgesehen.

Abs. 3 (§ 58 Abs. 4):

Abs. 4 (§ 64 Abs. 5):

Abs. 5 (§ 61 Abs. 8):

Abs. 6 (§ 61 Abs. 7):

Abs. 7 (§ 6 Abs. 7 des HKFG. 1958):

Zu § 68.

Abs. 1 (§ 61 Abs. 3):

Hinsichtlich der Erleichterungen zur Erlangung des Führerscheines für die Gruppe D, eingeschränkt auf den linienmäßigen Omnibusverkehr im Ortsgebiet und auf das Lenken von Fahrzeugen der Feuerwehr, siehe die Bemerkungen zu § 64 Abs. 3.

Abs. 2 (§ 61 Abs. 3):

Abs. 3:

Für die Gruppe E soll außer bei den Gruppen D und H eine einjährige Fahrpraxis der Kraftfahrzeuge der Gruppe des ziehenden Fahrzeuges glaubhaft gemacht werden.

Zu § 69.

Abs. 1 (§ 59 Abs. 1):

Wenn der Arzt ein Gutachten darüber abgibt, daß eine Person zum Lenken „eines bestimmten Fahrzeuges“ geeignet ist, so muß er in seinem Gutachten auch dieses bestimmte Fahrzeug anführen. Daher soll bei einem Gutachten „beschränkt geeignet“ auch das Kennzeichen und die Fahrgestellnummer anzuführen sein.

Abs. 2 (§ 59 Abs. 2):

Hier wurden genauere Bestimmungen für die Beobachtungsfahrt (siehe auch die Bemerkungen zu § 67 Abs. 2) festgelegt.

Abs. 3 (§ 58 Abs. 3):

Die Verordnungsermächtigung bezieht sich nunmehr auch auf die Erstellung des ärztlichen Gutachtens und nicht nur auf die „ärztliche Untersuchung“.

Zu § 70.

Abs. 1 (§ 60 Abs. 1):

Ein Gutachten über die Befähigung zum Lenken von Motorfahrzeugen ist nur dann vorgesehen, wenn auf Grund offensichtlicher oder amtsbekannter Umstände Bedenken hinsichtlich des Antragstellers für einen Lenkerausweis bestehen (§ 76 Abs. 2).

Abs. 2 (§ 60 Abs. 2, § 30 KfV. 1955):

Die theoretische Prüfung ist öffentlich abzunehmen. Die Zahl der als „Öffentlichkeit“ zugelassenen Personen wird sich freilich nach den gegebenen Raumverhältnissen richten. Bei der theoretischen Prüfung für Bewerber der Gruppen A und B sollen in Hinkunft im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 6. Juli 1960 nur Fragen über die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften gestellt werden dürfen.

Abs. 3 (§ 60 Abs. 3, § 31 KfV. 1955):

Während bisher eine Fahrt „auch durch belebtere Verkehrsstraßen“ vorgeschrieben war, ist nunmehr eine längere Prüffahrt „auch durch Straßen mit starkem Verkehr“ vorgeschrieben.

Abs. 4 und 5 (§ 60 Abs. 3):

Grundsätzlich soll die Prüfung auf Fahrzeugen vorgenommen werden, die den Bestimmungen über Schulfahrzeuge (§ 113 Abs. 3) entsprechen. Bei Fahrzeugen der Gruppe A soll die Lenkerprüfung, wie dies im Kraftfahrgesetz 1955 vorgesehen ist, sofern keine besonderen

Bedenken dagegen bestehen, auf jedem Motorrad abgenommen werden. Für Fahrzeuge der Gruppen D und H, bei denen ja bereits vom Lenker eine Fahrpraxis nachgewiesen werden muß, ist eine Ausnahme hinsichtlich der für die Prüfung zuzulassenden Fahrzeuge vorgesehen. Aber auch dann, wenn die „Verkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird“, kann die Prüfung auf anderen als Schulfahrzeugen vorgenommen werden. Dies wird außer bei den im Gesetz selbst vorgesehenen Übungsfahrten auch dann der Fall sein, wenn der Lenker eine längere Fahrpraxis im Ausland nachweisen kann.

Abs. 6:

Während der Prüfungsfahrt hat der neben dem Prüfungswerber Sitzende — dies kann der Sachverständige oder ein Fahrlehrer sein — „soweit es ihm möglich ist“ Unfällen vorzubeugen.

Abs. 7 (§ 60 Abs. 4):

Die Mindestreprobationsfrist wurde von zwei Wochen auf eine Woche gekürzt.

Abs. 8 (§ 60 Abs. 5):

Diese Verordnungsermächtigung gibt die Möglichkeit, die näheren Bestimmungen über den Vorgang und den Umfang der Prüfung festzulegen. Siehe die Bemerkungen zu Abs. 1.

Zu § 71.

Abs. 1 (§ 61 Abs. 1):

Abs. 2 (§ 61 Abs. 5):

Abs. 3:

Unlesbare Führerscheine sollen ungültig sein; sie müssen erneuert werden.

Abs. 4 (§ 61 Abs. 9):

Zu § 72.

Abs. 1 und 2 (§ 63):

Auf Grund eines gültigen ausländischen Führerscheines soll Diplomaten und Konsuln und Angestellten diplomatischer oder konsularischer Vertretungsbehörden und den Ehegattinnen der angeführten Personen ein entsprechender Führerschein ausgestellt werden. Das gleiche soll für Angestellte zwischenstaatlicher Organisationen mit dem Sitz in Österreich und deren Ehegattinnen gelten; ausgenommen sind österreichische Staatsbürger oder Staatenlose, die vor ihrer Anstellung bei der ausländischen Vertretungsbehörde oder bei der zwischenstaatlichen Organisation ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich gehabt haben.

Zu § 73.**Abs. 1 (§ 64 Abs. 3 und 5):**

Es besteht nunmehr die Möglichkeit einer unterschiedlichen Behandlung verschiedener Gruppen von Kraftfahrzeugen bei der Entziehung der Lenkerberechtigung. Es kann zum Beispiel die Lenkerberechtigung für die Gruppe B entzogen und für die Gruppe F belassen werden. Bei der Entziehung nach diesem Absatz muß um die Lenkerberechtigung neu angesucht werden. Es ist ein neues Verfahren (einschließlich Lenkerprüfung) durchzuführen.

Abs. 2 (§ 61 Abs. 5):**Abs. 3:**

Die Lenkerberechtigung kann entzogen werden, wenn Auflagen, die hinsichtlich der Verkehrssicherheit von Bedeutung sind, nicht eingehalten werden.

Abs. 4 (§ 65):

Nach dieser Bestimmung ist eine vorübergehende Entziehung möglich. Nach Ablauf der Entziehungsfrist, die mit höchstens einem Jahr begrenzt ist, ist der Führerschein wieder auszufolgen, da die Lenkerberechtigung bei der vorübergehenden Entziehung nicht erlischt, sondern nach Ablauf der Entziehungsfrist wieder auflebt.

Abs. 5:

Der Berufung gegen einen Entziehungsbescheid kommt ex lege keine aufschiebende Wirkung zu.

Zu § 74.**Abs. 1 (§ 64 Abs. 1):**

Bei Gefahr im Verzug ist die Lenkerberechtigung unverzüglich gemäß § 57 des AVG. 1950 zu entziehen.

Abs. 2 (§ 64 Abs. 1):

Die Lenkerberechtigung ist auch dann zu entziehen, wenn ihr Besitzer der wiederholten Aufforderung, sich ärztlich untersuchen zu lassen, nicht nachkommt.

Abs. 3:

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung ist eine Verkürzung des Instanzenzuges dann vorgesehen, wenn eine neue Lenkerberechtigung bereits nach nicht mehr als einem Jahr erteilt werden darf oder wenn es sich um eine vorübergehende Entziehung nach § 73 Abs. 4 handelt.

Abs. 4 (§ 64 Abs. 5):

Der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges darf nach § 103 Abs. 2 das Lenken nur Personen

überlassen, die dazu berechtigt sind. Es ist daher notwendig, ihn davon zu verständigen, daß Personen, die als Lenker seiner Fahrzeuge in Betracht kommen, nicht mehr zum Lenken berechtigt sind.

Abs. 5 (§ 64 Abs. 5).**Zu § 75.****Abs. 1 (§ 64 Abs. 7, § 33 KfV. 1955):****Abs. 2 (§ 64 Abs. 7, § 34 Abs. 2 KfV. 1955):****Abs. 3:**

Auch die Behörde kann den vorläufig abgenommenen Führerschein formlos wieder ausfolgen, wenn dagegen keine Bedenken bestehen. Hat der Kraftfahrzeuglenker ein Fahrzeug in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand gelenkt, werden diese Bedenken wohl immer gegeben sein.

Abs. 4:

Wenn die Voraussetzungen für die Ausfolgung des Führerscheines nicht gegeben sind, ist der Führerschein unverzüglich der Behörde des ordentlichen Wohnsitzes des Besitzers zu übermitteln.

Zu § 76.**Abs. 1:**

Personen, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, ist auf Antrag ein Lenkerausweis für Motorfahräder auszustellen (siehe auch hier die im Allgemeinen Teil angeführte Resolution des Nationalrates).

Abs. 2:

Nur dann, wenn die Behörde auf Grund offensichtlicher oder amtsbekannter Umstände Bedenken hinsichtlich der Person des Antragstellers hat, ist ein Ermittlungsverfahren einzuleiten.

Abs. 3:

Für die Entziehung des Lenkerausweises für Motorfahräder sind die Bestimmungen über die Entziehung der Lenkerberechtigung sinngemäß anzuwenden.

Abs. 4:

Da das Lenken eines Motorfahrades auch auf Grund jeder Lenkerberechtigung zulässig ist, hat die Behörde, wenn sie davon Kenntnis erhält, daß der Besitzer einer Lenkerberechtigung zum Lenken von Motorfahradern körperlich nicht geeignet ist, dies festzustellen und auf dem Führerschein zu vermerken.

Zu § 77.

Abs. 1 (§ 6 Abs. 1 und 6 HKFG. 1958):

Abs. 2 (§ 6 Abs. 1 HKFG. 1958):

Abs. 3 (§ 1 Abs. 2 und § 6 Abs. 2 HKFG. 1958):

Für die Erteilung der Heereslenkerberechtigung gelten die Bestimmungen der §§ 64 bis 66 und 68 bis 71 sinngemäß. Es war jedoch mit Rücksicht auf das Alter der in Betracht kommenden Personen erforderlich, hinsichtlich der Gruppen D und H Ausnahmen hinsichtlich des Mindestalters zuzulassen.

Abs. 4 (§ 6 Abs. 3 HKFG. 1958):

Hinsichtlich der Entziehung der Heereslenkerberechtigung sind die Bestimmungen der §§ 73 und 74 sinngemäß anzuwenden.

Abs. 5 (§ 64 Abs. 7, § 6 Abs. 4 HKFG. 1958):

Abs. 6 (§ 6 Abs. 3 HKFG. 1958):

Zu § 78.

Abs. 1 (§ 62):

Auch die Abweisung des Antrages auf Ausstellung eines Lenkerausweises für Motorfahräder und die Entziehung des Lenkerausweises sind der Bundespolizeidirektion Wien mitzuteilen.

Abs. 2 (§ 62):

Die Fallfrist für die Beantwortung der Anfrage wurde von zwei auf drei Wochen erhöht.

Zum VIII. ABSCHNITT.

Zu § 79.

Abs. 1 (§ 66 Abs. 1):

Es wird nunmehr im Gesetz festgelegt, daß die Verwendung von Kraftfahrzeugen, die im Ausland zugelassen sind und ihren dauernden Standort nicht in Österreich haben, und das Lenken auf Grund einer ausländischen Lenkerberechtigung mit einem Jahr begrenzt ist. Dieser Zeitraum beginnt hinsichtlich der Verwendung der Kraftfahrzeuge vom Tag ihrer Einbringung in das Bundesgebiet, hinsichtlich der Lenkerberechtigung vom Tag des Eintrittes des Lenkers in das Bundesgebiet.

Abs. 2 (§ 66 Abs. 3):

Auf Grund der inhaltlich gleichen Vorschrift des KFG. 1955 werden u. a. die Führerscheine aller Staaten anerkannt, wenn dem Führerschein eine deutsche Inhaltsangabe beigelegt ist, die von einer österreichischen Vertretungsbehörde, einem ausländischen, international anerkannten Automobilclub, dem OAMTC oder dem ARBO ausgestellt wurde.

Zu § 80.

(§ 67)

Zu § 81.

Abs. 1 (§ 68 Abs. 1 4. Satz):

Abs. 2 (§ 68 Abs. 1 2. Satz):

Für Staaten, die dem Genfer Abkommen beigetreten sind, ist ein internationaler Zulassungsschein nicht erforderlich.

Abs. 3 (§ 68 Abs. 1 3. Satz):

Die Gültigkeit des internationalen Führerscheines und Zulassungsscheines erlischt ein Jahr nach der Ausstellung.

Abs. 4 (§ 68 Abs. 1 1. Satz):

Als Ausstellungsbehörde soll wegen der ausländischen Antragsteller nunmehr allgemein die Aufenthaltsbehörde zuständig sein.

Abs. 5 (§ 68 Abs. 2 1., 4. und 5. Satz):

Abs. 6 (§ 68 Abs. 2 2. Satz und Abs. 3):

Abs. 7 (§ 68 Abs. 2 3. Satz):

Zu § 82.

Abs. 1 (§ 69 Abs. 1 1. Satz und Abs. 2):

Abs. 2 (§ 69 Abs. 3):

Fahrzeuge aus Staaten, die weder dem Genfer Abkommen noch dem Pariser Übereinkommen beigetreten sind, dürfen nur mit vorläufiger Zulassung nach § 38 verwendet werden; doch wird eine Frist von drei Tagen vom Tag der Einbringung in das Bundesgebiet an zugebilligt.

Abs. 3 (§ 69 Abs. 4):

Abs. 4 (§ 69 Abs. 1 2. Satz):

Besteht das Kennzeichen nicht aus arabischen Ziffern und lateinischen Buchstaben, so muß es daneben auch in diesen Ziffern und Buchstaben am Fahrzeug angebracht sein.

Abs. 5 (§ 69 Abs. 1 3. und 4. Satz):

Für Fahrzeuge, deren Abmessungen und Gewichte den österreichischen Vorschriften nicht entsprechen, muß eine Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug verwendet werden soll, eingeholt werden. Wären jedoch mehr als zwei Landeshauptmänner zuständig, ist zur Erteilung der Bewilligung das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zuständig. Dies bedeutet gegenüber der derzeitigen Rechtslage eine wesentliche Erleichterung für die Partei.

Abs. 6:

Siehe Bemerkungen zu § 85.

Zu § 83.

Im § 49 Abs. 3 sind für Anhänger mit ausländischem Kennzeichen, die von einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen, eigene Kennzeichentafeln vorgesehen. Diese Kennzeichentafeln sind rot und zeigen das Kennzeichen des ziehenden Fahrzeuges. Diese Vorschrift wurde deswegen aufgenommen, weil auch im internationalen Verkehr der sogenannte „Huckepack“-Verkehr üblich geworden ist, bei dem beladene Anhänger mit der Eisenbahn befördert werden und vom Bahnhof des Bestimmungsortes mit Kraftfahrzeugen zum eigentlichen Bestimmungsort gezogen werden. Die Feststellung des Lenkers eines solchen Zuges ist äußerst schwer, wenn nicht in manchen Fällen sogar unmöglich, wenn lediglich das ausländische Kennzeichen des Anhängers abgelesen werden kann.

Zu § 84.

Abs. 1 (§ 70 Abs. 1):

Abs. 2 (§ 70 Abs. 2):

Abs. 3 (§ 70 Abs. 3):

Auf die Ausführungen zu § 79 Abs. 2 wird verwiesen.

Abs. 4 (§ 70 Abs. 4):

Abs. 5:

Auf die Ausführungen zu § 79 Abs. 2 und § 85 wird verwiesen.

Zu § 85.

Abs. 1:

Da nunmehr Motorfahräder in Österreich als Kraftfahrzeuge gelten sollen, war eine Sondervorschrift für den internationalen Verkehr aus Ländern erforderlich, in denen das Motorfahrad im Sinne des Anhangs 1 des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/1955, nicht als Kraftfahrzeug gilt.

Personen mit dem ordentlichen Wohnsitz im Ausland dürfen auch weiterhin Motorfahräder in Österreich ohne Lenkerberechtigung oder Lenkerausweis verwenden.

Abs. 2 (§ 79 Abs. 1 2. Satz):

Zu § 86.

Abs. 1 (§ 71 Abs. 1, Art. 24 Abs. 4 und 5 des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/1955):

Das Recht, von einem ausländischen Zulassungsschein Gebrauch zu machen, kann aberkannt werden, wenn sich das Fahrzeug nicht in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befindet oder die vorgeschriebene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht besteht. Das Recht, von

einem ausländischen Führerschein Gebrauch zu machen, kann in den gleichen Fällen aberkannt werden, in denen eine österreichische Lenkerberechtigung entzogen werden kann.

Abs. 2:

Zuständig für die Aberkennung nach Abs. 1 ist die Behörde des Aufenthaltsortes. Die Aberkennung ist im Zulassungsschein oder Führerschein einzutragen.

Abs. 3 (§ 71 Abs. 2):

Zum IX. ABSCHNITT.**Zu § 87.**

Abs. 1 (§ 72 Abs. 1 Z. 3—5):

Abs. 2 (§ 72 Abs. 1 Z. 6—8):

Die Bestimmungen über das Freihalten des erforderlichen Blickfeldes (Defroster-Anlage) und über Scheibenwaschvorrichtungen sind nunmehr in § 21 enthalten.

Abs. 3 (§ 72 Abs. 2):

Abs. 4 (§ 72 Abs. 3):

Abs. 5 (§ 72 Abs. 1 letzter Satz):

Zu § 88.

Abs. 1:

Es war erforderlich, gewisse Unterscheidungsmerkmale der Kombinationskraftwagen in das Gesetz selbst aufzunehmen. So muß nach dem Umlegen oder Entfernen der Sitze eine feste, unbewegliche Ladefläche vorhanden sein.

Abs. 2 (§ 25 Abs. 1):

Abs. 3:

Siehe die Bemerkungen zu Abs. 1. Das Verladen von Gütern muß durch eine ausreichend große, sicher abschließbare Tür oder Ladeklappe in der Rückwand oder in einer Seitenwand möglich sein. Der Aufbau soll bis nahezu an das hintere Ende eine annähernd gleiche Höhe aufweisen.

Zu § 89.

(§ 73)

Zu § 90.

Abs. 1 (§ 74 Abs. 1, § 59 Abs. 1 KfV. 1955):

Die Art der Einteilung der Zugmaschinen in drei Klassen wurde aus der Kraftfahrverordnung 1955 nunmehr als grundlegende Bestimmung in das Gesetz selbst aufgenommen.

Abs. 2 (§ 59 Abs. 2 KfV. 1955):

Abs. 3 (§ 59 Abs. 3 KfV. 1955):

Abs. 4 (§ 74 Abs. 2):

98 der Beilagen

91

Zu § 91.

(§ 75)

Zu § 92.

Abs. 1:

Diese allgemeine Vorschrift bezieht sich auf den Bau aller Kraftwagen und Anhänger, die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind.

Abs. 2 (§ 76 Abs. 1):

Die Verordnungsermächtigung bezieht sich auf Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher entzündbarer Flüssigkeiten und für den Verkehr mit solchen Fahrzeugen. Sie bildet die Grundlage für eine „Tankwagenverordnung“.

Abs. 3 (§ 76 Abs. 2):

Durch diese Verordnungsermächtigung können nähere Bestimmungen für die Beförderung von Flüssiggas, aber auch von allen anderen gefährlichen Gütern erlassen werden.

Abs. 4 (§ 86 Abs. 1 3. Satz):

Zu § 93.

(§ 77)

Zu § 94.

(§ 78)

Zu § 95.

Für Sonderkraftfahrzeuge, das sind vor allem Einachszugmaschinen, gelten die Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes nur sinngemäß (§ 1 Abs. 3). Werden diese Einachszugmaschinen mit anderen Fahrzeugen zu einem einzigen Fahrzeug verbunden, so sind sie gemäß § 28 Abs. 5 zu genehmigen, jedoch dürfen auf Grund der vorliegenden Verordnungsermächtigung Erleichterungen hinsichtlich des Baues und der Ausrüstung festgesetzt werden.

Zu § 96.

Abs. 1:

Kraftfahrzeuge, die eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschreiten können, sind von den übrigen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes ausgenommen. Sie dürfen keinen übermäßigen Lärm verursachen.

Abs. 2:

Auch für die Fahrzeuge nach Abs. 1 ist die höchstzulässige Stärke des Betriebsgeräusches durch Verordnung festzusetzen.

Abs. 3 (§ 1 Abs. 5):

Abs. 4:

Für die Fahrzeuge nach Abs. 1 ist eine Bescheinigung vorgesehen, die vom Erzeuger der

Type, bei ausländischen Erzeugern durch den Bevollmächtigten, ausgestellt wird. Diese Bescheinigung entspricht dem Typenschein für andere Kraftfahrzeuge.

Abs. 6 (§ 1 Abs. 5):

Zu § 97.

Die im § 1 Abs. 2 lit. d angeführten Kraftfahrzeuge und Anhänger des Bundes, die im Bereich des Bundesheeres verwendet werden und durch Bewaffnung, Panzerung oder sonstige Vorrichtungen für den unmittelbaren Kampfeinsatz besonders gebaut und ausgerüstet sind, werden von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes im allgemeinen ausgenommen; es können jedoch auf Grund der vorliegenden Verordnungsermächtigung die Bedingungen festgesetzt werden, unter denen sie auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen.

Zum X. ABSCHNITT.

Zu § 98.

Abs. 1 (§ 80 Abs. 1):

Die hier durch Verordnung festzusetzenden Geschwindigkeiten ergeben sich aus dem Wesen und der Art der Kraftfahrzeuge und sind sohin im Gegensatz zu der in der StVO. 1960 festgesetzten Geschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet Angelegenheiten des Kraftfahrwesens. Der Nationalrat hat bei der Behandlung des Kraftfahrgesetzes 1955 für Viehtransporte eine Geschwindigkeit von 40 km/h festgesetzt. Nunmehr soll diese Geschwindigkeit auf 50 km/h erhöht werden, damit mit solchen Transporten auch die Autobahn benützt werden kann.

Abs. 2:

Die Kraftfahrzeugindustrie hat wiederholt Ansuchen gestellt, mit neu erzeugten Lastkraftwagen oder Omnibussen zur Erprobung der Dauergeschwindigkeit dieser oft für das Ausland bestimmten Fahrzeuge die allgemein festgesetzten Geschwindigkeitsgrenzen überschreiten zu dürfen. Diesen Ansuchen konnte mangels einer Ausnahmemöglichkeit nicht entsprochen werden.

Zu § 99.

Abs. 1 (§ 83 Abs. 1 1. Satz, § 7 Abs. 3 HKFG. 1958):

Die Bestimmungen dieses Paragraphen sind weitgehend den internationalen Vereinbarungen zur Vereinheitlichung der europäischen Verkehrsvorschriften angepaßt. Die allgemeinen Bestimmungen, daß Fahrzeuge auf der Fahrbahn zu beleuchten sind und daß die Beleuchtung des Fahrzeuges unterbleiben darf, wenn es stillsteht und die sonstige Beleuchtung ausreicht, um es

aus einer Entfernung von 50 m zu erkennen, ist im § 60 Abs. 3 StVO. 1960 enthalten. Grundsätzlich sollen die Scheinwerfer und Leuchten einzuschalten sein, die das Fahrzeug anderen Straßenbenützern erkennbar machen und die Straße entsprechend beleuchten; ob die Straße dadurch „ausreichend“ beleuchtet ist, wird wesentlich von der Fahrgeschwindigkeit abhängen, aber auch von der individuellen Sehfähigkeit des Lenkers bei Nacht und anderen Umständen, wie zum Beispiel von Leiteinrichtungen, von anderen voranfahrenden Fahrzeugen oder von der Art des Abblendlichtes der Scheinwerfer des Fahrzeuges.

Abs. 2 (§ 83 Abs. 1 2. Satz):

Abs. 3 (§ 83 Abs. 1 letzter Satz):

Im Ortsgebiet soll Fernlicht grundsätzlich nicht verwendet werden dürfen; nach den schon erwähnten internationalen Vereinbarungen soll jedoch außer in den in Abs. 4 lit. c bis f angeführten Fällen Fernlicht im Ortsgebiet zulässig sein, wenn die Straße nicht oder unzureichend beleuchtet ist und andere Straßenbenutzer nicht geblendet werden. Abblendlicht soll im Ortsgebiet stets zulässig sein, Stadtlicht nur, wenn die Straßenbeleuchtung ausreicht.

Abs. 4 (§ 83 Abs. 1 3., 5. und 6. Satz):

Auf Freilandstraßen soll während der Dunkelheit Stadtlicht nicht zulässig sein. Bei Dämmerung soll der Lenker des Fahrzeuges im Sinne des Abs. 1 auch Stadtlicht verwenden dürfen. Fernlicht soll nunmehr auch in geringer Entfernung hinter Kraftfahrzeugen, die nicht überholt werden, unzulässig sein, sowie auch bei der Begegnung mit Schiffen auf einem Wasserweg, der unmittelbar neben der Straße verläuft, wie zum Beispiel bei der Stein-Emmersdorfer Bundesstraße in der Wachau.

Abs. 5:

Bei sichtbehinderndem Nebel oder Schneefall sollen während der Dämmerung und bei Dunkelheit abgeblendete Scheinwerfer zu verwenden sein oder an ihre Stelle Nebelscheinwerfer. Auch die zusätzliche Verwendung von Nebelscheinwerfern soll zulässig sein. Bei Tag und starkem Nebel soll auch Fernlicht zulässig sein, da Versuche ergeben haben, daß Fernlicht besser gesehen wird und weder eine Blendwirkung noch die bei Nacht entstehende „weiße Wand“ verursacht wird. Nebelscheinwerfer sollen außer bei sichtbehinderndem Nebel oder Schneefall auch auf engen und kurvenreichen Strecken verwendet werden dürfen, wo sie zur besseren Ausleuchtung der Kurven sehr zweckmäßig sind.

Abs. 6:

Die Einschränkung der Parkleuchten auf das Ortsgebiet und auf Kraftfahrzeuge ohne Anhänger entspricht gleichfalls internationalen Vereinbarungen.

Zu § 100.

(§ 81 Abs. 1 2. Satz):

Optische Warnzeichen sollen bei Kraftwagen nur mit zwei symmetrisch liegenden Scheinwerfern gegeben werden dürfen, damit der Eindruck eines Blinkens zum Zwecke der Anzeige der Fahrtrichtungsänderung vermieden wird. Wo die Verwendung des Fernlichtes verboten ist, darf auch nicht mit Fernlicht geblinkt werden.

Zu § 101.

Abs. 1 (§ 84 Abs. 1 1. und 2. Satz, § 67 Abs. 1 bis 3 der KfV. 1955):

Die allgemeinen Bestimmungen über die Beladung sind im § 61 der StVO. 1960 enthalten. Während hinsichtlich der höchsten zulässigen Gesamtgewichte, der höchsten zulässigen Achslasten und der größten Breite eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers die für dieses Fahrzeug festgesetzten Werte nicht überschritten werden dürfen, soll hinsichtlich der Höhe des Fahrzeuges samt der Ladung die durch Verordnung allgemein festgesetzte Höchstgrenze für die größte Höhe von Fahrzeugen maßgebend sein. Die für Bootsanhänger vorgesehene Ausnahme ist deshalb notwendig, weil diese oft so gebaut sind, daß die mit ihnen beförderten Boote ihre größte Breite überschreiten. Die grundsätzliche Bestimmung, daß durch die Beladung die Länge des Fahrzeuges um nicht mehr als ein Viertel der Länge des Fahrzeuges überschritten werden darf, wurde in das Gesetz selbst aufgenommen.

Abs. 2 (§ 67 Abs. 2 KfV. 1955):

Die Verordnungsermächtigung für die Art der Kennzeichnung der äußersten Punkte der Ladung wurde hier aufgenommen. Die auf Grund des § 67 Abs. 2 KfV. 1955 verwendeten Tafeln mit rotem Rand aus rückstrahlendem Material haben sich sehr bewährt und sollen beibehalten werden.

Abs. 3 (§ 67 Abs. 2 KfV. 1955):

Die grundsätzlichen Bestimmungen, was als Langgutfuhr zu gelten hat, wurde in das Gesetz selbst übernommen, wobei die derzeit geltende Länge von 13 m auf 14 m geändert wurde.

Abs. 4 (§ 84 Abs. 1 2. Satz):

Abs. 5 (§ 84 Abs. 1 4. bis 6. Satz):

Wenn keine Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes oder der höchsten

zulässigen Achslasten festgestellt worden ist, so fallen die Kosten des Wagens unter den Begriff des Amtsaufwandes der Behörde im Sinne des § 1 lit. c des Finanzausgleichsgesetzes 1959, BGBl. Nr. 97, der, im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung, von den Ländern zu tragen ist. Nur wenn die Amtshandlung im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde durch deren Organe vorgenommen wird, fallen diese Kosten dem Bund zur Last.

Abs. 6 (§ 7 Abs. 2 des HKFG. 1958).

Zu § 102.

Abs. 1 (§ 85 Abs. 1 1. Satz):

Allgemeine Vorschriften über das Lenken von Fahrzeugen sind in der StVO. 1960 (zum Beispiel § 5 und § 58) enthalten. Die Bestimmung, wonach ein Kraftfahrzeuglenker verpflichtet ist, bevor er ein Kraftfahrzeug in Betrieb nimmt, sich davon zu überzeugen, daß Fahrzeug und Beladung den Vorschriften entsprechen, wurde insofern eingeschränkt, als diese Überprüfung nur so weit zu gehen hat, als sie zumutbar ist. Jedenfalls zumutbar sind die Kontrolle der Beleuchtungseinrichtungen, der Fahrtrichtungsanzeiger und des Bremslichtes. Auch eine Probebremsung wird dem Lenker zugemutet werden können. Die Pflicht zum Mitführen von Verbandzeug trifft den Lenker, der Zulassungsbesitzer hat es bereitzustellen.

Abs. 2 (§ 83 Abs. 2 und § 7 Abs. 3 des HKFG. 1958):

Abs. 3 (§ 61 Abs. 6):

Die im Kraftfahrgesetz 1955 bei den Bestimmungen über den Führerschein enthaltenen Vorschriften über das Vertrautsein mit den Betätigungsvorrichtungen eines Fahrzeuges wurden aus rechtssystematischen Gründen in den Paragraphen über die Pflichten des Fahrzeuglenkers aufgenommen.

Abs. 4 (§ 85 Abs. 3):

Diese Bestimmung wurde auch auf Anhänger ausgedehnt.

Abs. 5 (§ 85 Abs. 4):

In diesem Absatz sind alle Dokumente angegeben, die der Lenker eines Fahrzeuges mitzuführen hat, mit Ausnahme derjenigen, bei denen es sich erst aus Ausnahmegenehmigungen oder sonstigen Bescheiden ergibt, ob sie bei allen Fahrten mitzuführen sind.

Abs. 6 (§ 85 Abs. 6):

Bei Fahrzeugen, bei denen die Kühlanlage durch den Motor des Kraftfahrzeuges in Betrieb gehalten wird, muß es hingenommen werden,

daß der Motor weiterläuft, auch wenn sich der Lenker von seinem Fahrzeug entfernt. Die Bestimmungen, daß der Lenker dafür zu sorgen hat, daß sein Fahrzeug von Unbefugten nicht in Bewegung gesetzt werden kann, ist im § 23 Abs. 5 der StVO. 1960 enthalten, hat sich jedoch nur bei Kraftfahrzeugen für anwendbar erwiesen. Diese Bestimmung wird daher aus der StVO. 1960 eliminiert und hier als Sondervorschrift für Kraftfahrzeuglenker aufgenommen.

Abs. 7 (§ 85 Abs. 5):

Die Bestimmungen über das Verhalten nach Verkehrsunfällen sind in § 4 der StVO. 1960 enthalten. Die Bestimmung über die Meldung an den Zulassungsbesitzer mußte jedoch in den Kraftfahrvorschriften verbleiben, weil sie im Zusammenhang mit den Verpflichtungen des Zulassungsbesitzers aus dem Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrag steht.

Abs. 8 (§ 85 Abs. 2 3. Satz):

Abs. 9 (§ 85 Abs. 7):

Da Schnee- und Matschreifen auch als Gleitschutzvorrichtungen (§ 7) gelten, mußten sie von dem Verbot der Verwendung auf Straßen mit nicht entsprechendem Schnee- oder Eisbelag ausgenommen werden.

Zu § 103.

Abs. 1 (§ 86 Abs. 1 1. und 2. Satz):

Die im Kraftfahrgesetz 1955 enthaltene Verpflichtung des Zulassungsbesitzers, dafür zu sorgen, daß Verbandzeug mitgeführt wird, wurde dahin abgeändert, daß der Zulassungsbesitzer verpflichtet ist, Verbandzeug bereitzustellen.

Abs. 2 (§ 86 Abs. 2):

Abs. 3 (§ 86 Abs. 3):

Diese Bestimmung, die den Schutz der Arbeitnehmer betrifft, wurde vom Nationalrat bei den Beratungen des Kraftfahrgesetzes 1955 neu gefaßt. Sie wird dahingehend abgeändert, daß die Verpflichtung zur Beistellung von Kälte- und Regenschutzkleidung nur dann gegeben ist, wenn es sich um Dienstnehmer handelt. Durch eine Verordnungsermächtigung soll Näheres über das Ausmaß der Beanspruchung des Lenkers bestimmt werden.

Abs. 4:

Der Zulassungsbesitzer hat dafür zu sorgen, daß die vorgeschriebenen Geschwindigkeitschreiber und Wegstreckennmesser vom Lenker nicht unbefugt in und außer Betrieb gesetzt werden können.

Abs. 5 (§ 86 Abs. 4).

Zu § 104.

Abs. 1 (§ 87 Abs. 1):

Würde an einem Sattelkraftfahrzeug oder einem Gelenkkraftfahrzeug ein Anhänger mitgeführt werden, so bestünde die Gefahr unzureichender Spurfolge.

Abs. 2 (§ 15, § 69 Abs. 3 KfV. 1955):

Für die nunmehr auch im internationalen Verkehr üblichen Wohnanhänger mußte eine Ausnahme von dem Grundsatz, daß Anhänger nicht breiter sein sollen als das Zugfahrzeug, geschaffen werden.

Abs. 3 (§ 87 Abs. 4 und § 69 Abs. 6 KfV. 1955):

Der Zulassungsbesitzer des Kraftfahrzeuges hat für einen geeigneten Bremser zu sorgen, ebenso für eine Person, die geeignet ist, unabhängig vom ziehenden Fahrzeug zu lenkende Anhänger zu lenken. Die Verpflichtung, die Bremse bei Bedarf zu betätigen, ist hier für den Bremser festgelegt.

Abs. 4 (§ 87 Abs. 4):

Abs. 5 (§ 69 Abs. 7 KfV. 1955):

Die grundsätzlichen Bestimmungen über das Mitführen von Anhängern wurden in das Gesetz übernommen.

Abs. 6 (§ 87 Abs. 6):

Abs. 7 (§ 87 Abs. 1 und § 70 Abs. 3 KfV. 1955):

Die Bestimmung, wonach nicht zum Verkehr zugelassene Möbelwagen, Wohnwagen, Baumaschinen u. dgl. mit Kraftfahrzeugen nur gezogen werden dürfen, wenn die Bewilligung des Landeshauptmannes vorliegt, in dessen örtlichem Wirkungsbereich sie verwendet werden sollen, wurde beibehalten.

Abs. 8 (§ 87 Abs. 1):

Die Verordnungsermächtigung sieht einerseits die näheren Bestimmungen für das Mitführen zugelassener Anhänger vor, andererseits die Bedingungen, unter denen nichtzugelassene Anhänger, Fuhrwerke und Nachläufer zur Stützung der Ladung mit Kraftfahrzeugen gezogen werden dürfen.

Zu § 105.

Abs. 1 (§ 88 Abs. 1 1. und 2. Satz):

Abs. 2 (§ 88 Abs. 1 3. Satz):

Beim Abschleppen eines Fahrzeuges, das nicht gebremst werden kann, muß das Gesamtgewicht des abzuschleppenden Fahrzeuges „wesentlich höher

sein als das des abzuschleppenden“. Einer Anregung, den Begriff „wesentlich höher“ zu präzisieren, konnte nicht gefolgt werden, da eine Erschwerung des Abschleppens vermieden werden soll. Jedes „immobilisierte“ Fahrzeug auf der Straße bedeutet eine Gefahr, so daß allzu strenge Vorschriften für das Abschleppen sich für die Verkehrssicherheit ungünstig auswirken können.

Abs. 3 (§ 88 Abs. 1 vorletzter Satz):

Nach den geltenden Vorschriften darf die Lenkung des abzuschleppenden Fahrzeuges nur einer mit der Handhabung der Lenkung und der Bremsvorrichtungen vertrauten Person überlassen werden. Diese Vorschrift wurde insoweit verschärft, als ein Mindestalter von 16 Jahren festgelegt wurde. Der Anregung, auch für das Lenken des abzuschleppenden Fahrzeuges einen Führerschein zu verlangen, wurde aus den zum Abs. 2 angeführten Gründen nicht gefolgt.

Abs. 4 (§ 88 Abs. 1 letzter Satz):

Abs. 5:

Das gleichzeitige Abschleppen mehrerer Kraftfahrzeuge muß schon deswegen als unzulässig erklärt werden, weil eine Beobachtung des zweiten gezogenen Fahrzeuges durch den Lenker des ziehenden Fahrzeuges kaum möglich ist.

Abs. 6:

Die Bestimmungen über das Schieben wurden in ähnlicher Weise gefaßt, wie die des am 1. Februar 1963 in Kraft getretenen Schweizer Straßenverkehrsgesetzes (Art. 71).

Zu § 106.

Abs. 1 (§ 84 Abs. 3):

Abs. 2:

Auf der Ladefläche von Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Kombinationskraftwagen dürfen Personen nur befördert werden, wenn sie sich sicher anhalten können und durch die Ladung nicht gefährdet werden. Näheres hierüber wird auf Grund der Verordnungsermächtigung nach Abs. 7 festzulegen sein.

Abs. 3 (§ 84 Abs. 2, § 89 Abs. 1):

Abs. 4 (§ 84 Abs. 3):

Auf Motorrädern und Motorfahrrädern darf nur eine weitere Person mitgeführt werden, Kinder unter zehn Jahren dürfen auf Motorrädern nicht mitgeführt werden; auf Motorfahrrädern müssen für das Mitführen von Kindern unter acht Jahren für diese geeignete Sitze vorhanden sein.

98 der Beilagen

95

Abs. 5 (§ 89 Abs. 1):**Abs. 6 und 7 (§ 89 Abs. 2):**

Durch Verordnung werden wie bisher die näheren Bestimmungen festzulegen sein, unter denen Personen in Kraftwagen und Anhängern befördert werden dürfen. Eine Bestimmung, wonach das Mitführen von Personen auf nicht zugelassenen Anhängern grundsätzlich verboten wäre, ist im Gesetz nicht enthalten.

Abs. 8 (§ 7 Abs. 1 des HKFG. 1958):**Zu § 107.****Abs. 1 (§ 90, § 7 Abs. 2 des HKFG. 1958):**

Die Bestimmungen über Ausnahmen für Einsatzfahrzeuge sind den Bestimmungen des § 26 Abs. 1 der StVO. 1960 angepaßt.

Abs. 2:

Die im Abs. 1 gewährten Ausnahmen müssen auch bei Übungen Anwendung finden.

Abs. 3:

Mit Feuerwehrfahrzeugen soll die zum Ort der Hilfeleistung beförderte Mannschaft auch auf der Rückfahrt befördert werden können.

Zum XI. ABSCHNITT.**Zu § 108.****Abs. 1 (§ 92 Abs. 1, § 96 Abs. 1, § 97 Abs. 1):**

Auch das gewerbmäßige Weiterbilden von Inhabern einer Lenkerberechtigung und das Abhalten der vom Nationalrat in seiner Entschluß vom 6. Juli 1960 geforderten Verkehrsfortbildungskurse für solche Personen soll nur im Rahmen einer Fahrschule zulässig sein.

Abs. 2 (§ 92 Abs. 3 2. Satz, § 95, § 99 Abs. 2):

Es wird nunmehr einheitlich festgelegt, daß die Ausbildung nur zulässig ist, wenn das für die angestrebte Lenkerberechtigung erforderliche Mindestalter in spätestens drei Monaten erreicht wird.

Abs. 3 (§ 94 Abs. 1):

Da das Mindestalter für eine Fahrschulbewilligung mit 24 Jahren festgesetzt wurde, soll die Fahrschulbewilligung nach dem Tode des Inhabers für Nachkommen ersten Grades bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres gelten.

Zu § 109.**Abs. 1 (§ 92 Abs. 2):**

Wie bereits oben ausgeführt, kann eine Fahrschulbewilligung erteilt werden, wenn der Bewerber das 24. Lebensjahr vollendet hat. Von der Voraussetzung der österreichischen Staatsbürgerschaft wurde im Hinblick auf die Integrationsbestrebungen Abstand genommen. Die vorgeschriebene Glaubhaftmachung, mindestens drei Jahre lang als Fahrschullehrer die für die Ausbildung von Lenkern erforderliche Erfahrung erworben zu haben, soll bei Akademikern auf ein Jahr verkürzt werden.

Abs. 2 (§ 92 Abs. 2 lit. b):**Abs. 3 (§ 98 Abs. 3):**

Für die Ausdehnung einer Fahrschulbewilligung ist eine Nachsicht vom Nachweis der erforderlichen Lenkerberechtigung zu erteilen, wenn anzunehmen ist, daß eine ausreichende fachliche Befähigung gegeben ist.

Abs. 4 (§ 92 Abs. 2 lit. d):

Die erforderlichen Erfahrungen nach Abs. 1 lit. h können auch als Ausbildner in einer landwirtschaftlichen Lehr- oder Versuchsanstalt oder als Ausbildner von Bediensteten der Dienststellen des Bundes usw. und als Ausbildner im Bundesheer erworben werden.

Abs. 5 (§ 94 Abs. 2).**Zu § 110.****Abs. 1 (§ 93 Abs. 1 und 2):****Abs. 2:**

Bei der Bewerbung eines hinterbliebenen Ehegatten oder eines Nachkommens ersten Grades ist die Voraussetzung des Bedarfes nicht gegeben.

Abs. 3 (§ 96 Abs. 1).**Zu § 111.****Abs. 1 (§ 92 Abs. 2 lit. a, § 93 Abs. 1 2. Satz, § 100):**

Die gesetzliche Interessenvertretung ist nur hinsichtlich des Bedarfes zu hören und hat das Berufsrecht, wenn entgegen ihrer Stellungnahme die Fahrschulbewilligung erteilt wurde.

Abs. 2 (§ 92 Abs. 2 lit. a, § 72 Abs. 1 KfV. 1955):**Abs. 3 (§ 93 Abs. 2):**

Der Standort muß durch Straße und Haus, wo die Fahrschule betrieben werden soll, festgelegt sein.

Abs. 4 (§ 96 Abs. 1).

Zu § 112.

Abs. 1 (§ 92 Abs. 2 lit. a, § 72 Abs. 1 3. Satz und Abs. 4 der KfV. 1955):

Abs. 2 (§ 73 Abs. 1 und Abs. 2 letzter Satz KfV. 1955):

Der Prüfungswerber soll wie bisher durch einen Vortrag seine pädagogische Fähigkeiten zu erweisen haben.

Abs. 3 (§ 74 KfV. 1955):

Abs. 4 (§ 72 Abs. 1 und Abs. 2 KfV. 1955):

Abs. 5 (§ 92 Abs. 2 lit. a):

Zu § 113.

Abs. 1 (§ 97 Abs. 1 2. Satz):

Abs. 2 (§ 93 Abs. 2 2. Satz, § 97 Abs. 1 letzter Satz):

Abs. 3 (§ 93 Abs. 2 3. bis 5. Satz):

Abs. 4 (§ 97 Abs. 1):

Die Frist, die abgewartet werden muß, ob die Änderung im Fahrschulbetrieb vorläufig vorgenommen werden darf, wurde auf drei Wochen erstreckt.

Abs. 5:

Durch eine eigene Verordnungsermächtigung wird die Möglichkeit gegeben sein, die nähere Beschaffenheit der Schulfahrzeuge festzulegen.

Zu § 114.

Abs. 1 (§ 92 Abs. 3 1. und 4. Satz):

Abs. 2 (§ 92 Abs. 3 3. Satz, § 94 Abs. 2 2. und 3. Satz):

Unter „eine längerdauernde Krankheit“ wird wohl eine Krankheit von mindestens drei Monaten zu verstehen sein.

Abs. 3 (§ 95 1. und 3. Satz):

Abs. 4 (§ 95 4. und 5. Satz):

Zu § 115.

Abs. 1 (§ 97 Abs. 2 1. und 2. Satz):

Abs. 2 (§ 97 Abs. 2 3. und 4. Satz):

Abs. 3 (§ 93 Abs. 2 6. Satz):

Abs. 4:

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 19. April 1961, Z. 1379/60, zum Ausdruck gebracht, daß die in § 101 Abs. 3 des KfG. 1955 enthaltene Bestimmung, wonach der Lehrende dafür zu sorgen hat, daß der Lernende die Verkehrsvorschriften genau beachtet und er weiters durch rechtzeitiges Einwirken Unfällen vorzubeugen hat, wobei er den Ler-

nenden nicht in Verkehrsverhältnisse bringen darf, denen dieser nicht gewachsen ist, „auch auf Personen anzuwenden ist, die im Dienst einer Fahrschule stehen“. Nunmehr ist eine analoge Vorschrift für jede Art der Ausbildung von Lenkern vorgesehen.

Abs. 5 (§ 96 Abs. 2):

Auch für den Fahrschulkurs müssen entsprechende Räume und Lehrmittel zur Verfügung stehen.

Abs. 6 (§ 96 Abs. 2 1. Satz, § 100):

Abs. 7 (§ 99 Abs. 1):

Zu § 116.

Abs. 1 (§ 92 Abs. 3 5. Satz, § 99 Abs. 2 und 3):

Abs. 2 (§ 92 Abs. 3 5. Satz):

Wenn ein dringender Bedarf nach einer Fahrschule besteht, soll die Bewilligung einer neuen Fahrschule durch eine bestehende, jedoch nicht betriebene nicht „gesperrt“ werden können.

Abs. 3:

Im Kraftfahrzeuggesetz 1955 ist die Androhung der Zurücknahme der Bewilligung zum Schulbetrieb vorgesehen. An Stelle dieser Androhung soll nunmehr ein zeitlich beschränktes Verbot treten, den Fahrschulbetrieb selbst zu führen.

Abs. 4:

Die Fahrschüler sollen durch die Entziehung einer Fahrschulbewilligung nicht zu Schaden kommen.

Zu § 117.

Abs. 1 (§ 98 Abs. 1):

Da für den Fahrschullehrer vorgeschrieben ist, daß er mindestens drei Jahre eine Lenkerberechtigung besitzen muß, und das Mindestalter für eine Lenkerberechtigung im allgemeinen mit 18 Jahren festgelegt ist, erübrigt es sich, ein Mindestalter für den Fahrschullehrer festzulegen.

Abs. 2 (§ 92 Abs. 2 lit. b):

Die auf Grund einer Befreiung von den Erfordernissen des Vorliegens der schulmäßigen Ausbildung verliehene Fahrschullehrerberechtigung gilt nur für das Bundesland, dessen Landeshauptmann sie erteilt hat. Diese Erteilung darf nur dann erfolgen, wenn ein Mangel an Fahrschullehrern besteht. Im Abs. 5 ist vorgesehen, daß der Wegfall des Mangels keine Voraussetzung für die Entziehung der Fahrschullehrerberechtigung sein darf.

Abs. 3 (§ 92 Abs. 2 lit. a):

Hier wird wie bisher besonderes Gewicht auf die pädagogische Eignung des Bewerbers zu legen sein.

Abs. 4 (§ 98 Abs. 3):**Abs. 5 (§ 99 Abs. 2):**

(Siehe Ausführungen zu Abs. 3.)

Abs. 6 (§ 98 Abs. 1 3. Satz):

Der Betrieb einer Fahrschule soll nicht auf Probefahrschullehrer abgestellt sein. Es darf in jeder Fahrschule wohl ein Probefahrschullehrer durch eine Zeit von höchstens sechs Monaten beschäftigt werden. Die Verwendung von mehr als einem Probefahrschullehrer darf nur in Fahrschulen zulässig sein, die über eine entsprechende Anzahl von Fahrschullehrern verfügen.

Abs. 7:

Dieser Absatz enthält die Verordnungsermächtigung für die näheren Bestimmungen der vom Nationalrat in seiner Entschließung vom 6. Juli 1960 geforderten Ausbildung der Fahrschullehrer.

Zu § 118.**Abs. 1 (§ 98 Abs. 2):**

Für den Fahrlehrer sind folgende Voraussetzungen erforderlich: Vertrauenswürdigkeit, fachliche Befähigung (durch Prüfung zu erweisen) und Besitz einer Lenkerberechtigung durch mindestens drei Jahre sowie Glaubhaftmachung, Fahrzeuge tatsächlich ohne erhebliche Verstöße gelenkt zu haben.

Abs. 2:

Auch für Fahrlehrer können nähere Bestimmungen über die Ausbildung festgesetzt werden.

Zu § 119.**Abs. 1 (§ 92 Abs. 4 1. Satz):****Abs. 2 (§ 92 Abs. 4 4. Satz):****Abs. 3 (§ 92 Abs. 5):****Abs. 4 (§ 92 Abs. 4 2. Satz und Abs. 5):****Abs. 5 (§ 92 Abs. 4 3. Satz und Abs. 5):****Zu § 120.****Abs. 1 (§ 101 Abs. 2):**

Mit Rücksicht darauf, daß aus öffentlichen Interessen von den Dienststellen des Bundes usw. nicht nur Berufskraftfahrer ausgebildet werden, sondern, beispielsweise von den Bundespolizeibehörden alle Wachebeamten, wurde die frühere Einschränkung „zur Heranbildung des Nachwuchses der Berufskraftfahrer“ fallengelassen. Die Dienststellen des Bundes usw. dür-

fen nunmehr öffentlich Bedienstete, die zur Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben Kraftfahrzeuge lenken, ausbilden.

Abs. 2 (§ 101 Abs. 2):

Die Ausbildner sind vom Landeshauptmann zu genehmigen. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen 4 Wochen abgelehnt wurde.

Abs. 3 (§ 101 Abs. 4):

Auch bei diesen Schulfahrten dürfen grundsätzlich nur Kraftwagen verwendet werden, bei denen es möglich ist, vom Platz neben dem Lenkersitz auf die Fahrweise des Schülers hinreichend Einfluß zu nehmen.

Abs. 4:

Der Ausbildner muß stets eine Bescheinigung über seine Bestellung mitführen.

Abs. 5:

Da in den §§ 64 Abs. 3 und 68 Abs. 1 gewisse Erleichterungen für die Erteilung des Führerscheines D vorgesehen sind, wenn die Omnibuslenker für den Stadtverkehr besonders ausgebildet sind, wurde eine Verordnungsermächtigung eingebaut, nach der die näheren Bestimmungen über diese Ausbildung festgelegt werden können.

Abs. 6:

Hier wurde auf die besondere Ausbildung der Kraftfahrzeuglenker in den Landesfeuerwehrschulen Bedacht genommen.

Zu § 121.**Abs. 1 (§ 5 Abs. 1 des HKFG. 1958):**

Auf Anregung des Bundesministeriums für Landesverteidigung soll nunmehr der Ausdruck Heeresfahrlehrer und Heeresfahrlehrerausweis verwendet werden.

Abs. 2 und 3 (§ 5 Abs. 2 des HKFG. 1958):**Zu § 122.****Abs. 1 (§ 101 Abs. 1 1. Satz):**

Auch Personen, die im Dienste einer Fahrschule stehen, sollen Übungsfahrten durchführen dürfen. Es wurde mit Recht darauf hingewiesen, daß es eine unbillige Härte sei, wenn ein Fahrschullehrer seine Frau nicht unentgeltlich ausbilden dürfe.

Abs. 2 (§ 101 Abs. 1):**Abs. 3:**

Übungsfahrten, das sind unentgeltliche, nicht gewerbsmäßige Fahrten zur Ausbildung eines Lenkers, dürfen demjenigen, der sich um die

Ausbildung bewirbt, innerhalb eines Jahres nur dreimal für bestimmte, im Bewilligungsbescheid namentlich angeführte Personen erteilt werden.

Abs. 4 (§ 101 Abs. 1 letzter Satz):

Abs. 5 (§ 101 Abs. 4):

Die Verwendung der Tafel mit der Aufschrift „Übungsfahrt“ ist nur bei Übungsfahrten zulässig. Für Übungsfahrten dürfen nur geeignete Fahrzeuge verwendet werden, bei denen die Hilfsbremse und eine Vorrichtung zum Abstellen des Motors (Zündschloß) vom Platz des Lehrenden aus leicht erreicht werden können.

Zum XII. ABSCHNITT.

Zu § 123.

(§ 102 Abs. 1):

Der § 102 Abs. 1 des KFG. 1955 bestimmt auch, daß der Bezirksverwaltungsbehörde (Bundespolizeibehörde) die Bestellung eines Kollegiums von Sachverständigen, der Führerscheinentziehungskommission, zur Abgabe von Gutachten über die Ergebnisse von Verfahren zur Entziehung eines Führerscheines obliegt. Diese Bestimmung wurde nicht übernommen, weil die Umstände, unter denen eine Bestellung einer Führerscheinentziehungskommission zweckmäßig war, weggefallen sind. Diese Kommission, die durch die inzwischen eingetretene grundlegende Änderung der Verhältnisse nicht mehr erforderlich ist, wird darüber hinaus auch im Bereich der Verwaltung abgelehnt. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes müßte jedes Gutachten der Führerscheinentziehungskommission der Partei zum Zwecke des Parteieingehöres vorgehalten werden, sodaß untragbare Verzögerungen des Verfahrens entstehen würden.

Zu § 124.

Abs. 1 (§ 102 Abs. 3 1. Satz):

(Siehe auch Bemerkungen zu § 29.)

§ 102 Abs. 3 1. Satz des KFG. 1955 bestimmt:

„Dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau obliegt außer den ihm nach diesem Bundesgesetz sonst noch zufallenden Aufgaben die Bestellung eines Kollegiums von Sachverständigen, der Typenprüfungskommission ...“ § 103 Abs. 2 2. Satz des KFG. 1955 bestimmt: „Aus dem Kreis der im Abs. 1 Z. 1 genannten Sachverständigen hat das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau den Vorsitzenden der Typenprüfungskommission zu bestellen.“ Diese Kommission hat jedoch keinerlei rechtliche Befugnisse, da sie nicht als Kollegialbehörde Entscheidungen trifft und dem Vorsitzenden auch keine Befugnisse übertragen sind. Ein Sachverständiger kann auch als solcher über

andere Sachverständige weder ein Weisungsrecht noch ein Würdigungsrecht ausüben, da dies nur der Behörde zukommt und die Sachverständigen nur insoweit als solche gelten können, als sie ihr Gutachten ungebunden und unbeeinflusst abgeben können. Die derzeitige faktische Rolle des Vorsitzenden besteht darin, als Sachverständiger zwei bis drei andere Sachverständige aus der 29 Mitglieder umfassenden Kommission zur Begutachtung eines Falles heranzuziehen und mit ihnen einen Senat zu bilden, ohne jedoch abstimmen oder Beschlüsse fassen zu können. Nuncmehr soll die Behörde aus einer festgesetzten Sachverständigenliste nach Bedarf Sachverständige heranzuziehen und ihre Gutachten zu würdigen haben. In Anbetracht der bereits zu § 29 erwähnten Personalunion würde sich dadurch in der Praxis äußerlich nichts ändern, der faktische Vorgang aber seine rechtliche Grundlage finden.

Abs. 2 (§ 103 Abs. 1):

Zu den bisherigen Voraussetzungen für die Bestellung soll bei öffentlich Bediensteten noch die ausdrückliche Zustimmung der Dienstbehörde gefordert werden, und zwar sowohl hinsichtlich des Ausmaßes als auch der Zeit der Verwendung. Weiters soll der bleibende Vorrang der Aufgaben des Sachverständigen bei seiner Dienststelle vor seiner Gutachtertätigkeit gewahrt bleiben.

Zu § 125.

Abs. 1 (§ 102 Abs. 2 lit. a, § 104):

Hier gilt in Anbetracht der zu § 31 Abs. 3 angeführten Personalunion in allen Ländern das gleiche wie zu § 124.

Abs. 2 (§ 104 Abs. 1):

(Siehe Bemerkung zu § 124 Abs. 2.)

Zu § 126.

Abs. 1 (§ 102 Abs. 2 lit. b):

Hier gilt das gleiche wie zu § 124 und § 125 hinsichtlich des Verhältnisses von Behörde und Lenkerprüfungskommission. Welche Sachverständigen die Behörde heranzuziehen haben wird, ergibt sich aus den organisatorischen Umständen und Erfordernissen, denen nach Bedarf durch entsprechende Weisungen des Landeshauptmannes Rechnung getragen werden kann. In dieser Weise kann auch die derzeitige Praxis äußerlich gesehen bestehen bleiben und erhält nur ihre rechtliche Grundlage.

Abs. 2 und 3 (§ 105 Abs. 1):

(Siehe auch Bemerkung zu § 124 Abs. 2.)

Zu § 127.

Abs. 1 (§ 102 Abs. 2 lit. c):

Abs. 2 bis 3 (§ 106):

(Siehe auch die Bemerkungen zu § 124 Abs. 2.)

Zu § 128.

Die Aufhebung der Bestellung der Sachverständigen soll vorgesehen sein, wenn die Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind, insbesondere auch, wenn die Dienstbehörde ihre Zustimmung zurückzieht.

Zu § 129.

Die Bestimmungen des § 107 des KFG. 1955 haben seit ihrem Inkrafttreten zu unüberbrückbaren Schwierigkeiten geführt, da die Kompliziertheit der Verrechnung und die rechtlichen Auswirkungen von den zuständigen Behörden nicht überblickt werden konnten. Das hat in den Ländern zu verschiedenen, meist unrichtigen Auslegungen und verwirrenden Vereinfachungsversuchen geführt und eine allseits beklagte Belastung der Verwaltung zur Folge gehabt. Nunmehr sollen die den Sachverständigen zu leistenden Vergütungen auf eine entsprechende Rechtsgrundlage gestellt werden und der Verrechnungsvorgang auf das unerlässliche Ausmaß vereinfacht werden.

Abs. 1 (§ 107 1. Satz):

Im § 107 1. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt:

„Den Mitgliedern der im § 102 aufgezählten Kommission und den Ärzten, die gemäß § 58 Abs. 2 zur Abgabe von Gutachten herangezogen werden, gebühren, soweit diese Sachverständigen nicht dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehören, für ihre Gutachtertätigkeit die in der Anlage angeführten Vergütungen.“ Nunmehr soll bestimmt werden, daß allen gemäß §§ 124 bis 127 bestellten Sachverständigen und allen Ärzten, die nicht amtliche Sachverständige sind, sowie auch vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zur Begutachtung ermächtigten Vereinen eine Vergütung für Zeitversäumnis, Mühewaltung und Aufwand gebührt; Sachverständigen, die dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehören, gebührt jedoch keine Vergütung für Zeitversäumnis, da sie als Gehaltsbezieher durch die Zeitversäumnis keinen Verlust erleiden.

Abs. 2 (§ 107 2. Satz):

Im § 107 2. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt:

„Diese Vergütungen werden von den Gebietskörperschaften, denen die Verwaltungsabgaben

zufießen, flüssiggemacht.“ Nunmehr soll die Gebietskörperschaft, der die einholende Behörde angehört, die Vergütung zu leisten und durch diese Behörde auszuzahlen haben.

§ 107 3. Satz des KFG. 1955 bestimmt ferner, „ob und inwieweit den vorerwähnten Sachverständigen, die dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehören, für ihre Gutachtertätigkeit eine Vergütung gebührt, richtet sich nach den dienstrechtlichen Vorschriften über die Zuerkennung von Nebengebühren“. Da es sich bei zahlreichen Sachverständigen um Landesbeamte handelt, über deren Bezüge nicht in einem Bundesgesetz Bestimmungen enthalten sein können, kann diese Bestimmung aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht übernommen werden. Da sie jedoch materiell nur einen Hinweis auf andere, ohnehin anwendbare Bestimmungen darstellen, ist sie auch nicht erforderlich. Demnach erhalten die amtlichen Sachverständigen die in Abs. 1 angeführte Vergütung als Mehrdienstleistungszulage, während die im Verzeichnis enthaltenen öffentlich Bediensteten ihre Vergütung als Gebühr für Nebentätigkeit erhalten.

Abs. 3 (§ 107 4. Satz):

Im § 107 4. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt:

„Die Gebietskörperschaften, denen die Verwaltungsabgaben in Angelegenheiten des Kraftfahrzeugwesens zufießen, haben den Gebietskörperschaften, deren Personalstand die Sachverständigen angehören, für die Gutachtertätigkeit dieser Sachverständigen und den damit verbundenen Amtsaufwand nach Maßgabe der Bestimmungen der Anlage eine als Einnahme der Gebietskörperschaft zu behandelnde Vergütung zu leisten. Die Vergütung gebührt auch dann, wenn der ihrem Personalstand angehörende Bedienstete selbst keine oder eine niedrigere Nebengebühr erhält, als den Vergütungssätzen der Anlage entspricht.“ Diese sachlich nicht begründete und die größten Verrechnungskomplikationen verursachende Bestimmung soll nunmehr auf das entsprechende Maß vereinfacht werden: Die Gebietskörperschaft, die den Amtsaufwand der das Gutachten einholenden Behörde zu tragen hat, soll der Gebietskörperschaft, deren Personalstand der Sachverständige angehört, nur eine Vergütung für den tatsächlichen Ausfall an Dienstleistungen des Sachverständigen während seiner Gutachtertätigkeit zu leisten haben.

Abs. 4 (Anlage):

Die in der Anlage zum KFG. 1955 enthaltenen Vergütungen sollen nunmehr durch Verordnung jeweils entsprechend festgesetzt werden können.

Zu § 130.

Abs. 1 (§ 109 Abs. 1):

Abs. 2 (§ 109 Abs. 2):

Zu den bisherigen Interessenvertretern sollen noch Vereine privater Kraftfahrzeugbesitzer (an Stelle von Vertretern des Kraftfahrportes) und Vereine zur Förderung der Verkehrssicherheit hinzukommen.

Abs. 3 bis 7 (§ 109 Abs. 3 bis 9):

Zu § 131.

Abs. 1 bis 6:

Die Bundesversuchsanstalt für Kraftfahrzeuge, welche nunmehr die Bezeichnung „Bundesversuchs- und Prüfanstalt für Kraftfahrzeuge“ erhalten soll, hatte bisher als gesetzliche Grundlage nur die Tatsache, daß sie im KFG. 1955 mehrmals erwähnt wird. Nunmehr sollen in gleicher Weise wie für die im Abschnitt IX des Forstrechtsbereinigungsgesetzes, BGBl. Nr. 222/1962, vorgesehene Forstliche Bundesversuchsanstalt entsprechende Bestimmungen festgesetzt werden, durch die alle rechtlichen und organisatorischen Fragen ihre Regelung finden.

Zum XIII. ABSCHNITT.

Zu § 132.

Abs. 1:

Grundsätzlich sollen Fahrzeuge, die den bisherigen Bestimmungen entsprechen, bis 31. Dezember 1967 in diesem Zustand auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen; dem Verbot vorspringender Teile, Kanten und Vorrichtungen müssen jedoch Fahrzeuge bereits ab 1. Juli 1964 und der Bestimmung über die Funkentstörung ab 1. Jänner 1966 entsprechen.

Abs. 2:

Die in diesem Absatz angeführten Bestimmungen gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes zum Verkehr zugelassen worden sind.

Abs. 3:

Die Einbeziehung der Motorfahräder in den Kreis der Kraftfahrzeuge macht besondere Übergangsbestimmungen für diese Fahrzeuge notwendig. Die formelle Zulassung bereits in Verkehr befindlicher Motorfahräder hat erst bei Wechsel des Besitzers zu erfolgen.

Abs. 4 und 5 (§ 110 Abs. 1):

Für die Genehmigung, ein Fahrzeug auch über die vorgesehene Übergangsfrist auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwenden zu dürfen, ist eine Delegation an den Landeshauptmann vorgesehen.

Abs. 6:

Da gemäß § 49 Abs. 6 des Entwurfes vordere Kennzeichentafeln bei Motorrädern nicht mehr vorgesehen sind, mußte für die bereits vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes zugelassenen Motorräder eine Ablieferungspflicht hinsichtlich der vorderen Kennzeichentafeln festgesetzt werden.

Zu § 133.

Abs. 1 bis 3 (§ 110 Abs. 2 und 3):

Abs. 4:

Im Hinblick auf die neue Lenkerberechtigung für die Gruppe H (Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter) waren besondere Übergangsvorschriften für die Lenker dieser Fahrzeuge notwendig.

Abs. 5:

Beim Austausch des Führerscheines sind in den neuen Führerschein auch die Daten der früheren Führerscheine einzutragen.

Zu § 134.

(§ 111):

Nunmehr ist auch hier das Kumulationsprinzip vorgesehen.

Zu § 135.

Um die Produktion von Kraftfahrzeugen und den Handel nicht vor wirtschaftlich unzumutbare Aufgaben zu stellen, sollen die in Abs. 2 angeführten Bestimmungen je nach Dringlichkeit im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht schon mit dem Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen wirksam werden. Da die Bestimmungen über Motorfahräder erst mit 1. Juli 1964 in Kraft treten, können die einschlägigen Vorschriften des KFG. 1955 erst mit diesem Zeitpunkt außer Kraft gesetzt werden.

Zu § 136.

(§ 113).