

186 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.

18. 7. 1966

Regierungsvorlage**Bundesgesetz vom 1966
über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz
1966 — KFG. 1966)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

I. ABSCHNITT**Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen****§ 1. Anwendungsbereich**

(1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sind, sofern im 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, und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den Bestimmungen des § 96;
- b) Transportkarren (§ 2 Z. 19), selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 2 Z. 21) und Anhänger-Arbeitsmaschinen (§ 2 Z. 22), mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze oder gemäß § 50 Z. 9 der StVO. 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden, und mit Transportkarren oder selbstfahrenden Arbeitsmaschinen auf solchen Fahrten gezogene Anhänger;
- c) Kraftfahrzeuge, die bei einer kraftfahr-sportlichen Veranstaltung und ihren Trainingsfahrten auf einer für den übrigen Verkehr gesperrten Straße verwendet werden, für die Dauer einer solchen Veranstaltung;
- d) Heeresfahrzeuge (§ 2 Z. 38), 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 Abs. 2.

(3) Auf Sonderkraftfahrzeuge und Sonderanhänger (§ 2 Z. 23 und 27) 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 oder eine Type von Fahrzeugen als Type von Kraftfahrzeugen oder Anhängern im Sinne dieses Bundesgesetzes zu gelten hat, so ist das Verfahren zu unterbrechen und die Entscheidung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie hierüber einzuholen. Dies gilt jedoch nicht für den Verfassungsgerichtshof und 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 freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird;

2. **Anhänger** ein nicht unter Z. 1 fallendes Fahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, mit Kraftfahrzeugen auf Straßen gezogen zu werden, oder mit 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 aus-

schließlich 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 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 oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines höchsten zulässigen Gesamtgewichtes 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 oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines höchsten zulässigen Gesamtgewichtes 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 oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines höchsten zulässigen Gesamtgewichtes 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 an der Seite mit einem zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmten Beiwagen fest 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 (Krankenfahrstühle 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. **Motorkarren** ein Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern bestimmt ist und bei dem dauernd gewährleistet ist, daß mit ihm auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann;

21. **selbstfahrende Arbeitsmaschine** ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist;

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

23. **Sonderkraftfahrzeug** ein Kraftfahrzeug, das nicht oder nicht ausschließlich auf Rädern läuft oder das unter keine der Z. 5 bis 22 fällt, sowie Einachszugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden;

24. **Ausgleichkraftfahrzeug** ein Kraftfahrzeug, das durch angebrachte besondere Teile oder Vorrichtungen geeignet ist, die Körperbehinderung

seines Lenkers beim Lenken des Fahrzeuges auszugleichen;

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

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

27. **Sonderanhänger** ein Anhänger, der nicht oder nicht ausschließlich auf Rädern läuft;

28. **Feuerwehrfahrzeug** ein Kraftwagen oder ein Anhänger, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind;

29. **Mannschaftstransportfahrzeug** ein Kraftwagen oder ein Anhänger, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Mannschaften für den Einsatz bestimmt sind und außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze aufweisen;

30. **Kraftwagenzug** ein Kraftwagen mit einem Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg oder mit mehr als einem Anhänger; Sattelkraftfahrzeuge gelten jedoch nicht als Kraftwagenzüge;

31. **Eigengewicht** das Gewicht eines vollständig ausgestatteten, betriebsbereiten, auf waagrechter, ebener Fahrbahn stehenden Fahrzeuges ohne Ladung, bei Kraftfahrzeugen einschließlich des vollgefüllten Kraftstoffbehälters oder der als Kraftquelle bestimmten Akkumulatorenbatterie;

32. **Gesamtgewicht** das Gewicht des stillstehenden, fahrbereiten Fahrzeuges samt der Ladung, dem Lenker und allen gleichzeitig beförderten Personen;

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

34. **Achslast** die Summe aller bei stehendem Fahrzeug auf eine waagrechte, ebene Fahrbahn wirkenden Radlasten einer Achse oder zweier Achsen mit einem Achsabstand bis zu 1 m. Unter „Räder einer Achse“ sind die Räder eines Fahrzeuges zu verstehen, die symmetrisch oder im wesentlichen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen, Achsen von Rädern, die ausschließlich der Stützung des Fahrzeuges dienen, gelten nicht als Achsen im Sinne dieses Bundesgesetzes;

35. **höchste zulässige Achslast** die höchste Achslast, die mit einem bestimmten stehenden Fahrzeug auf eine waagrechte, ebene Fahrbahn übertragen werden darf;

36. **höchste zulässige Belastung** das höchste zulässige Gesamtgewicht, vermindert um das Eigengewicht;

37. **höchste zulässige Nutzlast** das höchste Gewicht, das die Ladung eines bestimmten Fahrzeuges erreichen darf;

38. **Heeresfahrzeug** ein Kraftfahrzeug oder ein Anhänger, die zur Verwendung im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt sind.

§ 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.

5. Sonderanhänger.

(2) Sattelkraftfahrzeuge, Sattelzugfahrzeuge, Gelenkkraftfahrzeuge, Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Anhänger-Arbeitsmaschinen, Invalidenfahrzeuge, Ausgleichfahrzeuge fallen jeweils in die ihrer Bauart und Verwendungsbestimmung entsprechende, in Abs. 1 angeführte Ober- und Untergruppe; das gleiche gilt für Einachs zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden.

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 sie der Lenker, 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 die verkehrs- und betriebssichere Verwendung dieser Fahrzeuge maßgebenden Teile muß bei sachgemäßer Wartung und Handhabung zu erwarten sein.

(2) Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßiger Lärm, Rauch, übler Geruch oder vermeidbare Verschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenützer bei Verkehrsunfällen möglichst geschützt sind. Sie dürfen innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen.

(3) Hochspannungszündanlagen von Verbrennungsmotoren müssen so funktentstört sein, daß der Betrieb von Funkempfangsanlagen außerhalb des Fahrzeuges durch sie nicht beeinträchtigt werden kann (Fernentstörung).

(4) Kraftfahrzeuge außer Zugmaschinen ohne Führerhaus, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen müssen mit mindestens einer Vorrichtung ausgestattet sein, die der Inbetriebnahme durch Unbefugte ein beträchtliches Hindernis entgegensetzt.

(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 Heeresfahrzeuge.

(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 oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge (§ 29) und bei einzelnen Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge (§ 31) genehmigt werden dürfen, und die höchsten Gewichte, die bei diesen Genehmigungen als höchste zulässige Gesamtgewichte und höchste zulässige Achslasten (§ 2 Z. 33 und 35) festgesetzt werden dürfen (§ 28 Abs. 3); hiebei ist jeweils auch auf den Ausbauzustand der Straßen und Brücken und auf den Abstand der einzelnen Achsen voneinander Bedacht zu nehmen;

- b) die näheren Bestimmungen über vorspringende Teile, Kanten oder zusätzliche 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, und die zur Verhinderung einer unzulässigen Dichte des Rauches erforderlichen Vorrichtungen.

(7) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen erlassen werden

- a) über die Motorleistung, die bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf ihr höchstes zulässiges Gesamtgewicht erreichen müssen;

- b) über die im Abs. 3 angeführten elektrischen Anlagen; hiebei können aus der Wissenschaft und der Erfahrung abgeleitete, von fachlichen Stellen herausgegebene technische Bestimmungen für allgemein verbindlich erklärt werden (elektrotechnische Sicherheitsvorschriften), sofern hiebei angegeben wird, von welcher Stelle diese Vorschriften veröffentlicht wurden;

- c) über die im Abs. 4 angeführten Vorrichtungen und die im Abs. 5 angeführten Sicherheitsgurte;

- d) über die Zusammensetzung der Gase und Dämpfe, die mit den einzelnen Arten von Kraftfahrzeugen verursacht werden dürfen, und die zur Verhinderung einer gefährlichen Luftverunreinigung erforderlichen Vorrichtungen;

- e) über Erleichterungen für Einrichtungen an Platzkraftwagen (Taxi-Fahrzeuge) zum Schutz der persönlichen Sicherheit des Lenkers.

§ 5. Genehmigungspflichtige Teile, Ausrüstungsgegenstände und Sturzhelme

(1) Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen und Anhängern, die für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind und deren Wirksamkeit unabhängig vom Fahrzeug beurteilt werden kann, dürfen unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3 für Fahrzeuge, die für den Verkehr in Österreich bestimmt sind, nur dann feilgeboten oder verwendet werden, wenn sie den jeweils für sie geltenden Bestimmungen entsprechen, einer gemäß § 35 genehmigten Type angehören und an ihnen das für diese Type festgesetzte Genehmi-

gungszeichen vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angebracht ist 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.

(2) Durch Verordnung ist nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, festzusetzen, welche Teile und Ausrüstungsgegenstände für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind.

(3) Auf nicht typengenehmigte Teile und Ausrüstungsgegenstände nicht mehr erzeugter Typen, die zur Versorgung von Fahrzeugen nicht mehr erzeugter Typen verwendet werden, finden die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 keine Anwendung.

(4) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen über die Beschaffenheit von Sturzhelmen für Kraftfahrer festgesetzt werden.

§ 6. Bremsen

(1) Kraftfahrzeuge, außer den in Abs. 2 angeführten, müssen mindestens zwei voneinander unabhängig wirkende Bremsanlagen aufweisen, von denen jede aus einer Betätigungsvorrichtung, einer Übertragungsvorrichtung und den unmittelbar oder mittelbar auf Räder wirkenden Bremsvorrichtungen besteht; diese Bremsanlagen dürfen jedoch auch gemeinsame Bremsvorrichtungen haben. Bei jeder Bremsanlage eines Kraftfahrzeuges muß die Anzahl der mit ihr gebremsten Räder auf beiden Seiten der Längsmittlebene des Fahrzeuges gleich sein. Jede der beiden Bremsanlagen muß vom Lenkerplatz aus betätigt werden können. Die Bremsanlagen müssen einfach und übersichtlich und mit einfachen Mitteln zu warten und auf ihre Wirksamkeit zu prüfen sein.

(2) Zugmaschinen der Klasse I, Motorkarren (§ 91 Abs. 2) und Invalidenkraftfahrzeuge (§ 94) sowie Zugmaschinen der Klasse II, Transportkarren (§ 91 Abs. 1) und selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 93), mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann, müssen nur eine Bremsanlage mit einer Betätigungsvorrichtung aufweisen; diese Bremsanlage muß in der im Abs. 3 angeführten Weise feststellbar sein.

(3) Bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen muß es dem Lenker, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 4, möglich sein, mit jeder der beiden in Abs. 1 angeführten Bremsanlagen auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen

in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit diese, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Eine dieser beiden Bremsanlagen muß, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 9, vom Lenker auch betätigt werden können, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Diese Bremsanlage gilt als Betriebsbremse, die andere als Hilfsbremse. Die Wirksamkeit der Hilfsbremse darf auch geringer sein als die der Betriebsbremse. Die Hilfsbremse muß so betätigt werden können, daß der Lenker hierbei die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhält. Eine von der Betriebsbremse unabhängige oder bis auf die Bremsvorrichtungen unabhängige Bremsanlage muß durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung vom Lenkerplatz aus so feststellbar sein, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers dauernd verhindert werden kann. Diese Bremsanlage gilt als Feststellbremse.

(4) Bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen ist eine von der Betriebsbremsanlage verschiedene Hilfsbremsanlage nicht erforderlich, wenn die Betriebsbremsanlage auch beim Ausfallen eines der Teile, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, die für die Hilfsbremse vorgeschriebene Wirksamkeit gewährleistet.

(5) Bei einspurigen Kraftfahrzeugen muß es dem Lenker mit jeder der im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit diese, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen.

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

(7) Bei Omnibussen, bei Lastkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen, abgesehen vom Lenker, verwendet werden dürfen (§ 106 Abs. 5), bei Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12.000 kg und bei Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) muß die Betriebsbremse eine Zweikreisbremse sein. Die Zweikreisbremse ist eine Bremse mit zwei Übertra-

gungsvorrichtungen, von denen jede auch dann auf die Bremsvorrichtungen von mindestens zwei symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegenden Rädern wirkt, wenn die andere versagt.

(8) Zweisitzige Beiwagen von Motorrädern und Beiwagen mit einer höchsten zulässigen Radlast von mehr als 75 kg müssen mit einer auf das Beiwagenrad wirkenden, vom Lenker zu betätigenden Bremse versehen sein.

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

(10) Anhänger müssen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 11, mindestens eine Bremse haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremse des Zugfahrzeuges betätigt wird, und deren Wirksamkeit dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend geregelt werden kann. Eine Bremse des Anhängers muß durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung so feststellbar sein, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges dauernd verhindert werden kann, auch wenn der Anhänger nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden ist.

(11) Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, außer Sattelanhängern, Omnibusanhängern und Anhängern 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 Zugfahrzeug nähert. Anhänger, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und mit denen eine bestimmte, bei der Genehmigung festgesetzte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf, dürfen auch bei einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg als einzige Bremse eine Auflaufbremse oder eine Bremse haben, die unabhängig von der Betriebsbremse des Zugfahrzeuges zu betätigen ist. Leichte Anhänger müssen keine Bremse haben, wenn sie dazu bestimmt sind, ausschließlich mit Kraftfahrzeugen gezogen zu werden, deren Eigengewicht das Doppelte des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet. Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1500 kg, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und die dazu bestimmt sind, mit Zugfahrzeugen gezogen zu werden, deren Eigengewicht nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht dieser Anhänger, müssen keine Bremse haben.

(12) Anhänger müssen eine Vorrichtung aufweisen, durch die sie selbsttätig zum Stehen ge-

bracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden sind; dies gilt jedoch nicht für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1500 kg und nur einer Achse oder mit zwei Achsen, deren Abstand 1 m nicht übersteigt, und die mit dem Zugfahrzeug außer durch die Anhängerdeichsel auch durch eine Sicherungsverbindung (§ 13 Abs. 5) verbunden werden können.

(13) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit und Wirkung der Bremsen, insbesondere hinsichtlich der Bremsverzögerungswerte, festzusetzen.

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

(1) Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger außer Anhängeschlitten 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 Fahrbahn nicht beschädigt werden kann. Räder von Kraftfahrzeugen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 20 km/h überschritten werden kann, und Räder von Anhängern müssen mit ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügel und dergleichen versehen sein. Die hintersten Räder müssen mit geeigneten Kot-schutzlappen ausgerüstet sein.

(2) Gleitschutzvorrichtungen müssen so beschaffen sein, daß bei ihrer Verwendung die Fahrbahn nicht beschädigt und andere Straßenbenützer nicht gefährdet werden können.

(3) Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg und andere als leichte Anhänger müssen mit mindestens zwei Unterlegkeilen ausgestattet 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 Zugfahrzeug 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 lenkbaren 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 Kreisringes 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 Abs. 2), deren Antriebsmotor einen Hubraum von nicht mehr als 1000 cm³ hat, Transportkarren (§ 91 Abs. 1), mit denen auf gerader, waagrechtter 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 werden.

§ 10. Windschutzscheiben und Verglasungen

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

(2) Windschutzscheiben, Klarsichtscheiben, Seiten- und Heckfenster und Innenverglasungen von Kraftfahrzeugen sowie Außenfenster und Innenverglasungen von Anhängern müssen aus einem Stoff bestehen, der bei Bruch nicht in Stücke zer-

fällt, 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 des Lenkers oder beförderter Personen zu erwarten sind, und für Räume, die nicht für den Lenker oder 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 Beschädigungen von außen möglichst geschützt sind. 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 Regulierungsvorrichtungen in Gasleitungen müssen so beschaffen sein, daß gut zu erkennen ist, ob sie offen oder geschlossen oder ein- oder ausgeschaltet sind, und so angebracht sein, daß auch, wenn sie undicht werden, weder der Lenker noch beförderte Personen durch austretende Gase 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 Ansaugergeräusch 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 zur Dämpfung dieses Geräusches ausreichend abgeschirmt sein.

(2) Mündungen von Auspuffrohren dürfen nicht gegen die Fahrbahn und nicht nach rechts gerichtet sein. Sie dürfen 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 auf gerader, waagrechter Fahrbahn von der Richtung der Radspur des Zugfahrzeuges nur geringfügig abweichen kann (§ 104 Abs. 2 lit. a). 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 nicht selbsttätig zum Stehen gebracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden sind, so müssen diese Fahrzeuge eine Vorrichtung aufweisen, an die die Sicherungsverbindung des Anhängers (Abs. 5) angeschlossen werden kann; diese Sicherungsverbindung muß so anschließbar sein, daß die Radspur des Anhängers auf gerader, waagrechter Fahrbahn von der Richtung der Radspur des Zugfahrzeuges nur geringfügig abweichen und die Anhängerdeichsel nur geringfügig abfallen kann, wenn der Anhänger ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden ist.

(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 mit einer nicht selbsttätig schließenden 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 Zugfahrzeug ermöglicht. Als Nachläufer gilt ein

Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, auch nur durch das Ladegut des Zugfahrzeuges gezogen zu werden.

(5) Anhänger, die nicht selbsttätig zum Stehen gebracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden sind, müssen außer der Anhängerdeichsel (Abs. 4) eine Sicherungsverbindung aufweisen, mit der sie, auch wenn der Anhänger ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden ist, so gezogen werden können, daß ihre Radspur auf gerader, waagrechter Fahrbahn von der Richtung der Radspur des Zugfahrzeuges nur geringfügig abweichen und die Anhängerdeichsel nur geringfügig abfallen kann.

(6) Anhängewagen müssen eine Anhängerdeichsel aufweisen, die bleibend auf die Höhe der Anhängervorrichtung (Abs. 1) eingestellt werden kann und so am Fahrzeug angebracht ist, daß sie, wenn das Fahrzeug ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden ist, auch bei Unebenheiten der Fahrbahn diese nicht berührt.

(7) Sattelanhänger und Einachsanhänger außer Nachläufern müssen mit der Höhe nach einstellbaren 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 bei Nachläufern mit einer Achse, die unbeladen von einer Person in eine zum Beladen geeignete Stellung gebracht werden können.

§ 14. Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler für Kraftwagen

(1) Kraftwagen müssen vorne mit mindestens zwei Scheinwerfern, mit denen paarweise weißes oder gelbes Fernlicht, und mit zwei Scheinwerfern, mit denen paarweise weißes oder gelbes Abblendlicht ausgestrahlt werden kann, ausgerüstet sein; bei Kraftfahrzeugen, 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 (Teilfernlicht), sind zulässig. Die Scheinwerfer eines jeden 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 40 m ausreichend beleuchten können. Der Lenker muß von seinem Platz aus erkennen können, daß die Scheinwerfer für Fernlicht eingeschaltet sind. Die Scheinwerfer dürfen nur gleichzeitig und mit der gleichen Wirkung abblendbar sein. Fällt das Scheinwerferlicht ganz oder teilweise aus, so müssen Leuchten wirksam sein, durch die 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 nur weißes oder nur gelbes Licht ausgestrahlt und dadurch 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; sie müssen Licht ausstrahlen, wenn die in Abs. 1 angeführten Scheinwerfer Licht ausstrahlen. 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 nur weißes oder nur gelbes Licht ausgestrahlt und dadurch 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 und höchstens 40 cm von dessen äußerstem Rand entfernt 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 ent-

fernt und die äußersten Punkte ihrer Leuchtflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind. Sie müssen Licht ausstrahlen, wenn die im Abs. 1 angeführten Scheinwerfer sowie Nebelscheinwerfer, Breitstrahler, Teilfernlichtscheinwerfer und Stadtleuchten Licht ausstrahlen.

(5) Kraftwagen müssen hinten mit mindestens zwei Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen im Licht eines Scheinwerfers rotes Licht rückgestrahlt und anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann. Diese Rückstrahler dürfen nicht die Form eines 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. Kraftwagen, deren Länge 8 m übersteigt, müssen an beiden Längsseiten mit je einem Rückstrahler ausgerüstet sein, mit dem im Licht eines Scheinwerfers gelbrotes Licht quer zur Längsmittlebene des Fahrzeuges rückgestrahlt werden kann.

(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 müssen Licht ausstrahlen, wenn die im Abs. 1 angeführten Scheinwerfer sowie Nebelscheinwerfer, Breitstrahler, Teilfernlichtscheinwerfer und Stadtleuchten Licht ausstrahlen; sie müssen das Kennzeichen auch dann beleuchten, wenn am Fahrzeug eine Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen 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 anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann. Diese Leuchten müssen Licht ausstrahlen, wenn die im Abs. 1 angeführten Scheinwerfer sowie Nebelscheinwerfer, Breitstrahler, Teilfern-

lichtscheinwerfer und Stadtleuchten Licht ausstrahlen.

(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 gleicher Art dürfen paarweise nur gleichstarkes Licht gleicher Farbe ausoder rückstrahlen, doch dürfen bei Personenkraftwagen sowie Fahrzeugen, die nicht länger als 6 m und nicht breiter als 2 m sind, auch nur die Leuchten einer Seite des Fahrzeuges einschaltbar sein (Parklichtschaltung). Begrenzungsleuchten (Abs. 2), Stadtleuchten (Abs. 3), Schlußleuchten (Abs. 4), Rückstrahler im Lichte eines Scheinwerfers (Abs. 5), Bremsleuchten (§ 18) und Blinkleuchten (§ 19) dürfen nicht blenden und müssen ein auf eine hinreichende Entfernung sichtbares Licht ausoder rückstrahlen können. Die vorderen Scheinwerfer und Leuchten sowie die hinteren Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler der Kraftwagen dürfen auf jeder Seite jeweils auch gemeinsame Lichtaus- und 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 mit mindestens einem Scheinwerfer, mit dem Fernlicht ausgestrahlt werden kann, und mit einem Scheinwerfer, mit dem Abblendlicht ausgestrahlt werden kann, ausgerüstet sein. Sie müssen mit je einem der vorgeschriebenen Leuchten und Rückstrahler ausgerüstet sein;
- 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 von den Lichtaustrittsflächen der Leuchten getrennt sein, die Form eines gleichseitigen Dreieckes haben und so angebracht sein, daß eine Spitze des Dreieckes nach oben gerichtet ist. Anhänger, deren größte Breite 80 cm nicht übersteigt und die dazu bestimmt sind, mit einspurigen Krafträdern gezogen zu werden, müssen mit nur einer der sonst für Anhänger vorgeschriebenen Leuchten ausgerüstet sein.

(2) Anhänger müssen vorne mit zwei Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen im Licht eines Scheinwerfers weißes Licht rückgestrahlt werden kann und die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht sind, daß anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann. Anhänger, deren Länge, einschließlich einer Deichsel, 5 m übersteigt, müssen an beiden Längsseiten mit je einem Rückstrahler ausgerüstet sein, mit dem im Lichte eines Scheinwerfers gelbrotes Licht quer zur Längsmittlebene des Fahrzeuges rückgestrahlt werden kann. Unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkende Anhänger müssen vorne mit Scheinwerfern ausgerüstet sein, mit denen nur Abblendlicht ausgestrahlt werden kann. Für diese Rückstrahler und Scheinwerfer gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 1, 2 und 9 sinngemäß.

§ 17. Scheinwerfer und Leuchten für Fahrzeuge des Straßendienstes

(1) Fahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung im Bereich des Straßendienstes im Sinne des § 27 Abs. 1 der StVO. 1960 bestimmt und zur Verrichtung von Streu- oder Schneeräumarbeiten besonders gebaut oder ausgerüstet sind, müssen, sofern sie nicht ausschließlich oder vorwiegend 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 übrigen Fahrzeuges überragt, am äußersten Rand einer nicht am Gerät befestigten Vorrichtung vorne zwei Begrenzungsleuchten und hinten zwei Schlußleuchten, die so angebracht sind, daß durch diese anderen Straßenbenützern die größte Breite des Gerätes erkennbar gemacht werden kann. 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.
- (2) Für die im 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. 3), bei Anhängern der Betriebsbremse des Zugfahrzeuges, paarweise rotes Licht ausgestrahlt wird (Bremslicht). Dieses Licht muß sich vom Schlußlicht (§ 14 Abs. 4) durch 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
- Motorfahrrädern,
 - Zugmaschinen der Klasse I (§ 90 Abs. 2) und mit diesen gezogenen Anhängern,
 - Motorkarren,
 - Einachs zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden,
 - selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann, und mit diesen gezogenen Anhängern,

- f) 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,
- g) Anhängern, deren Abmessungen so gering sind, daß eine Bremsleuchte des Zugfahrzeuges 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 Lichtaustrittsflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind.
- (4) Für die in den Abs. 1 und 3 angeführten Bremsleuchten gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 9 sinngemäß.
- (5) Die Bestimmungen der Abs. 1, 3 und 4 sind auch dann auf Bremsleuchten an Kraftfahrzeugen und Anhängern anzuwenden, wenn sie für diese Fahrzeuge nicht vorgeschrieben sind.

§ 19. Fahrtrichtungsanzeiger

- (1) Mehrspurige Kraftfahrzeuge außer Motorrädern mit Beiwagen müssen mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein, deren Blinkleuchten (Abs. 2) symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und so angebracht sind, daß von vorne und von hinten jeweils mindestens zwei symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegende sichtbar sind; wenn jedoch zwingende Gründe vorliegen, ist es auch zulässig, daß Blinkleuchten nicht symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sind. Die auf einer Seite des Fahrzeuges angebrachten Blinkleuchten müssen durch dieselbe Betätigungsvorrichtung ein- und ausschaltbar sein. Sie dürfen nur ein- und ausschaltbar sein, wenn die Blinkleuchten der anderen Seite ausgeschaltet sind; eine zusätzliche Schaltung, durch die alle Blinkleuchten zugleich ein- und ausschaltbar sind, ist jedoch zulässig (Alarmschaltung). Der Lenker muß von seinem Platz aus erkennen können, daß die Blinkleuchten des von ihm gelenkten Fahrzeuges und eines mit diesem gezogenen Anhängers (Abs. 3) wirksam sind.
- (2) Fahrtrichtungsanzeiger dürfen nur unbewegliche Leuchten mit Blinklicht, Blinkleuchten, aufweisen, mit denen gelbrotes Licht ausgestrahlt werden kann. Die Blinkleuchten müssen in gleicher Höhe an den Längsseiten des Fahrzeuges oder vorne und hinten oder an den Längsseiten und vorne und hinten angebracht sein. Sie müssen gleich weit und mindestens 30 cm von der Längsmittlebene des Fahrzeuges entfernt sein.
- (3) Anhänger müssen hinten mit Blinkleuchten ausgerüstet sein, die den Bestimmungen des Abs. 2 über die hinteren Blinkleuchten entsprechen; An-

hänger, deren Abmessungen so gering sind, daß die Blinkleuchten des Zugfahrzeuges für Lenker nachfolgender Fahrzeuge sichtbar bleiben, müssen jedoch nicht mit Blinkleuchten ausgerüstet sein.

(4) Die Bestimmungen des Abs. 2 sind 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 im § 14 Abs. 1 bis 7 und in den §§ 17 bis 19 angeführten Scheinwerfern, Leuchten und Rückstrahlern dürfen ohne Bewilligung gemäß Abs. 4 an Kraftfahrzeugen und Anhängern 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, Rückfahrcheinwerfer und Teilfernlichtscheinwerfer;
- d) bei Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Militärstreife bestimmt sind, sowie bei Feuerwehrfahrzeugen und Fahrzeugen des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften oder der Österreichischen Gesellschaft vom Roten Kreuz Scheinwerfer und Leuchten, mit denen blaues Licht oder Drehlicht ausgestrahlt werden kann;
- e) bei Fahrzeugen, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung im Bereich des Straßendienstes im Sinne des § 27 Abs. 1 der StVO. 1960 bestimmt und zur Verrichtung von Streu- oder Schneeräumarbeiten besonders gebaut oder ausgerüstet sind und deren äußerste Punkte durch Flaggen erkennbar gemacht werden, je ein quer zur Fahrtrichtung wirkender Scheinwerfer, mit dem zur Beleuchtung dieser Flaggen weißes Licht ausgestrahlt werden kann.

(2) Nebelscheinwerfer und Breitstrahler müssen so angebracht sein, daß ihre Lichtaustrittsfläche nicht höher liegt, als der höchste Punkt der Lichtaustrittsfläche der Scheinwerfer, mit denen Abblendlicht ausgestrahlt werden kann. Sie müssen, außer bei Motorrädern mit Beiwagen, gleich weit von der Längsmittlebene des Fahrzeuges, mindestens aber 30 cm von dieser entfernt und

so angebracht sein, daß die äußersten Punkte ihrer Lichtaustrittsflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind. An mehrspurigen Kraftfahrzeugen außer Motorrädern mit Beiwagen und Motordreirädern mit nur einem Vorderrad dürfen nur zwei, an einspurigen Kraftfahrzeugen, Motorrädern mit Beiwagen und Motordreirädern mit nur einem Vorderrad nur ein Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler angebracht sein. Mit Rückfahrcheinwerfern muß weißes oder gelbes Licht ausgestrahlt werden können; sie 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 nach vorne nur gelbrotes, gelbes oder weißes und nach hinten nur gelbrotes oder rotes Licht ausgestrahlt werden können.

(4) Andere als die im § 14 Abs. 1 bis 7, in den §§ 17 bis 19 und im Abs. 1 angeführten Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler oder andere Lichtfarben dürfen nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes an Kraftfahrzeugen und Anhängern angebracht werden. Diese Bewilligung ist nach Maßgabe der Bestimmungen der Abs. 5 und 6 zu erteilen, wenn die Verkehrs- und Betriebssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird.

(5) Scheinwerfer und Leuchten, mit denen blaues Licht oder Drehlicht ausgestrahlt werden kann, dürfen nur für nicht unter Abs. 1 lit. d fallende Fahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren oder die zur Verwendung für den öffentlichen Hilfsdienst oder für den Rettungsdienst (§ 107) bestimmt sind, bewilligt werden.

(6) Leuchten mit gelbrotem Drehlicht dürfen nur für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für das Abschleppen von teilweise hochgehobenen Kraftfahrzeugen bestimmt sind (§ 105 Abs. 1), für Fahrzeuge von Straßenerhaltern, die zur Verwendung im Bereich des Straßendienstes (§ 27 Abs. 1 der StVO. 1960) bestimmt sind, für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind 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 nicht

blenden; sie dürfen die Wirkung der vorgeschriebenen Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler nicht beeinträchtigen. Nach vorne darf nie rotes Licht, nach hinten, außer bei Rückfahrcheinwerfern, rückstrahlenden Kennzeichentafeln und Zeichen für Platzkraftwagen (Taxi-Fahrzeuge), nie weißes oder gelbes Licht aus- oder rückgestrahlt werden können. Leuchten mit Blinklicht sind ausschließlich bei Fahrtrichtungsanzeigern (§ 19), Leuchten mit Drehlicht ausschließlich bei blauem und gelbrottem Licht (Abs. 5 und 6) zulässig. Leuchten mit Drehlicht sind Leuchten, bei denen die die Richtung der Lichtaussendung bestimmenden Teile rotieren.

(8) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen festgesetzt werden, denen die in den Abs. 1 bis 6 angeführten Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler insbesondere hinsichtlich ihrer Bauart und Anbringung am Fahrzeug und ihrer Wirkung zu entsprechen haben.

§ 21. Vorrichtungen zum Freihalten des Blickfeldes für den Lenker

Mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Windschutzscheiben, deren oberer Rand höher liegt als die Augen des Lenkers beim Lenken, müssen mit Scheibenwischern oder ähnlichen Vorrichtungen ausgerüstet sein, die dem Lenker selbsttätig auf der Windschutzscheibe ein ausreichendes Blickfeld freihalten. Sie müssen mit Scheibenwaschvorrichtungen und Vorrichtungen gegen das Beschlagen und Vereisen ausgerüstet sein; dies gilt jedoch nicht für Zugmaschinen.

§ 22. Warnvorrichtungen

(1) Kraftfahrzeuge und unabhängig vom Zugfahrzeug 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 Krafträdern mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 100 kg auch bei stillstehendem Motor wirksam betätigt werden können. Sie muß einen gut wahrnehmbaren, nicht auf- und abschwellenden, nicht schrillen Klang haben und auch wirksam betätigt werden können, wenn die Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen eingeschaltet ist. Glocken, Gongs und Ratschen dürfen an Kraftfahrzeugen und Anhängern nicht 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 die 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 den Abs. 5 und 6 angeführten Fällen, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes angebracht werden. Die Bewilligung darf nur für nicht unter Abs. 6 fallende Fahrzeuge erteilt werden, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren oder die zur Verwendung für den öffentlichen Hilfsdienst oder für den Rettungsdienst (§ 107) bestimmt sind, und nur, wenn diese Vorrichtungen sonst den Bestimmungen des Abs. 1 entsprechen.

(5) An Omnibussen, die zur Verwendung im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung bestimmt sind, dürfen Vorrichtungen zum Abgeben von Warnzeichen mit der Tonfolge des Posthornes (a-fis-a-d) angebracht sein.

(6) An Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Militärstreife bestimmt sind, sowie an Feuerwehrfahrzeugen und an Fahrzeugen des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften oder der Österreichischen Gesellschaft vom Roten Kreuz dürfen Vorrichtungen zum Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden, verschieden hohen Tönen außer der in Abs. 5 angeführten Tonfolge des Posthornes 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, Fahrtschreiber und Wegstreckenmesser

(1) Kraftfahrzeuge müssen mit einem geeigneten, im Blickfeld des Lenkers liegenden Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein; dies gilt jedoch nicht für Zugmaschinen der Klassen I und II (§ 90 Abs. 2) und Motorkarren (§ 91 Abs. 2) sowie für Transportkarren (§ 91 Abs. 1) und für 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, Omnibusse und Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und Wegstreckennessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können; mit Fahrtschreibern und Wegstreckennessern müssen jedoch nicht ausgerüstet sein:

- a) Lastkraftwagen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, sowie Heereslastkraftwagen,
- b) Mannschaftstransportfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge und
- c) Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.

(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, Fahrtschreiber und Wegstreckennesser festgesetzt werden.

§ 25. Heizvorrichtungen

(1) Heizvorrichtungen zur Erwärmung der Innenräume von Kraftfahrzeugen und Anhängern müssen so beschaffen sein, daß durch ihren Betrieb der Lenker oder beförderte Personen nicht gefährdet werden können. Das gleiche gilt für anderen Zwecken dienende Vorrichtungen, die innerhalb des Fahrzeuges angebracht sind und Wärme abgeben.

(2) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen festgesetzt werden, denen die im Abs. 1 angeführten Heizvorrichtungen, insbesondere hinsichtlich ihrer Bauart, entsprechen müssen.

§ 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 zu befördernde Personen sichere Haltegriffe, Fußrasten, Auffangstangen und Lehnen vorhanden sein.

(4) Auf nicht geschlossenen Krafträdern müssen bei Sitzen für den Lenker und, außer in Beiwagen, bei Sitzen für zu befördernde Personen Fußrasten oder Trittbretter vorhanden sein; bei Motorfahrrädern können jedoch an Stelle der Fußrasten oder Trittbretter Tretkurbeln angebracht sein. Bei getrennt angebrachten Sitzen muß ein hinreichend fester Haltegriff, bei Sitzbänken ein nicht dehnbarer, knapp an diesen anliegender Haltegurt angebracht sein.

(5) Sitze für Kinder unter acht 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, deren Bremsen vom Lenker des Zugfahrzeuges nicht oder nur unter Gefährdung der Verkehrs- oder Betriebssicherheit unmittelbar oder mittelbar betätigt werden können, müssen für den im § 104 Abs. 3 angeführten Bremser einen Sitz 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 und zusätzlicher Schutzvorrichtungen festgesetzt werden.

§ 27. Fahrgestellnummer, Motornummer und Aufschriften

(1) Am Fahrzeug müssen der Name oder die Marke des Erzeugers und die Fahrgestellnummer,

am Fahrzeugmotor die Motornummer vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben oder zuverlässig angebracht sein.

(2) An Omnibussen, Lastkraftwagen und Zugmaschinen und an Anhängern außer Wohnanhängern müssen an der rechten Außenseite vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar das Eigengewicht, das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten, bei Lastkraftwagen und Anhängern außerdem die höchste zulässige Nutzlast angeschrieben 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. Wenn eine nach früheren Vorschriften genehmigte Type oder ein genehmigtes einzelnes Fahrzeug oder Fahrgestell nicht oder nicht mehr den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht und die Verkehrssicherheit dadurch gefährdet wird, ist die Genehmigung von der Behörde, die den Bescheid in letzter Instanz erlassen hat, von Amts wegen aufzuheben oder entsprechend abzuändern.

(3) Bei der Genehmigung sind, der Bauart 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) soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, Bedingungen, die zur Gültigkeit der Genehmigung erfüllt sein müssen, oder Auflagen, die zur Gültigkeit der Genehmigung bei der Zulassung zum Verkehr vorgeschrieben sein müssen.

(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. 23) oder Typen solcher Fahrzeuge sind nur gemäß Abs. 1 zu genehmigen, wenn sie dazu bestimmt sind, mit einem anderen Fahrzeug oder einem Gerät so verbunden zu werden, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden. Bei der Genehmigung ist auch auszusprechen, mit welchen Arten von Fahrzeugen sie verbunden werden dürfen und welche Voraussetzungen hiebei zu erfüllen sind.

(6) Bei der Genehmigung ist auf Antrag auch auszusprechen, welche Geräte, zusätzlichen Aufbauten, Sitze und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern oder welche ihrer Typen mit dem Fahrzeug auch so verbunden werden dürfen, daß sie die Fahreigenschaften des Fahrzeuges verändern, und unter welchen Bedingungen und Auflagen im Sinne des Abs. 3 lit. d, insbesondere hinsichtlich der bei der Belastung der einzelnen Achsen des Fahrzeuges nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit einzuhaltenen höchsten und zu gewährleistenden mindesten Achslasten, ein solches Fahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden darf.

§ 29. Typenehmigung

(1) Bei Fahrzeugen, die serienmäßig hergestellt werden, darf unbeschadet der Bestimmungen des § 31 Abs. 1 lit. c und e nur die Type genehmigt werden; Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) dürfen jedoch nur gemäß §§ 31 oder 34 einzeln genehmigt werden. Ist die Type genehmigt, so gelten unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 6 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, Gewerbe und Industrie zu entscheiden. Bei Heeresfahrzeugen ist hiebei vor der Entscheidung das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung herzustellen. Der Antrag darf nur vom Erzeuger, bei Heeresfahrzeugen auch vom Bundesministerium für Landesverteidigung gestellt werden; ein ausländischer Erzeuger darf jedoch den Antrag nur durch eine Person stellen, die im Bundesgebiet ihren ordentlichen Wohnsitz, ihre Hauptniederlassung oder ihren Sitz hat und als einzige von ihm

bevollmächtigt ist, in Österreich selbst oder durch einen Vertreter (§ 10 des AVG. 1950) Anträge auf Genehmigung einer Type von ihm hergestellter Fahrzeuge oder Fahrgestelle zu stellen. Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann jedoch Anträge auf Genehmigung einer Type von besonderen Bevollmächtigten für einzelne Untergruppen von Fahrzeugen oder Fahrgestellen entgegennehmen, 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, Gewerbe und Industrie hat vor der Entscheidung über den Antrag auf Typengenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer 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, Gewerbe und Industrie 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) Bei Anträgen auf Genehmigung einer Type von Heeresfahrzeugen ist zur Erstellung des im Abs. 3 angeführten Gutachtens auch ein gemäß § 124 bestellter Sachverständiger aus dem Personalstand des Bundesministeriums für Landesverteidigung heranzuziehen. Heeresfahrzeuge gelten nur als genehmigt im Sinne des Abs. 1 zweiter Satz, wenn die im Typenschein vorgesehenen Angaben für sie gemäß § 30 Abs. 7 in den Aufzeichnungen des Bundesministeriums für Landesverteidigung festgehalten sind, und nur solange sie zur Verwendung im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt sind.

(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 über 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,

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. Die Ausstellung eines Typenscheines ist jedoch unzulässig, wenn die Type nicht mehr den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

(2) Der Typenschein muß nach einem vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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, Gewerbe und Industrie 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 Kraftfahrzeugwesens 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, einen neuen Typenschein auszustellen. Er darf diesen nur mit Zustimmung der Behörde ausstellen, die zuletzt einen Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat. Diese Behörde hat die Zustimmung zu erteilen, wenn keine Bedenken dagegen bestehen, daß das Fahrzeug noch der genehmigten Type und gemäß § 33 Abs. 3 genehmigten Änderungen am Fahrzeug entspricht. Sie hat die Genehmigung solcher Änderungen in den neuen Typenschein einzutragen.

(6) Werden die in den Abs. 1, 2 und 4 angeführten Verpflichtungen hinsichtlich der Ausstellung von Typenscheinen nicht ordnungsgemäß erfüllt, so hat das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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.

§ 31. Einzelgenehmigung

(1) Die Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrzeuges 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. 2),
- e) einer genehmigten Type angehört und der Nachweis erbracht wurde, daß für das Fahrzeug oder Fahrgestell kein Typenschein erlangt werden kann, oder
- f) einer Type angehört, deren Genehmigung vom Bundesministerium für Landesverteidigung beantragt wurde, und nicht mehr zur Verwendung im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt ist (§ 30 Abs. 7).

(2) Über die Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrzeuges solcher Fahrzeuge hat unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 5 und des § 34 der Landeshauptmann zu entscheiden, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat. Der Landeshauptmann hat vor der Entscheidung über den Antrag auf Einzelgenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß § 125 bestellter Sachverständiger oder der Bundesprüfanstalt 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. Der Landeshauptmann 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, im § 97 Abs. 1 angeführten Fahrzeuges hat das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie zu entscheiden. Hierbei sind die Abs. 1 bis 4 sinngemäß anzuwenden, doch ist das Gutachten gemäß Abs. 3 bei gemäß § 124 bestellten Sachverständigen einzuholen. Von diesen muß mindestens einer dem Personalstand des Bundesministeriums für Landesverteidigung angehören. Vor der Entscheidung ist das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung herzustellen.

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

(7) 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 über 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, Gewerbe und Industrie 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, Gewerbe und Industrie 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 zum Verkehr zugelassenen Fahrzeug einer genehmigten

Type, die im Genehmigungsbescheid enthaltene Angaben betreffen, hat der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat; durch Verordnung kann jedoch festgesetzt werden, daß Änderungen durch das Anbringen bestimmter Arten von gemäß § 35 typengenehmigten Teilen, Ausrüstungsgegenständen oder zusätzlichen Aufbauten oder Vorrichtungen an Fahrzeugen, für die sie in der Typengenehmigung als geeignet erklärt wurden, nicht angezeigt werden müssen, wenn diese Änderungen

- a) nicht wesentliche technische Merkmale der genehmigten Type betreffen,
- b) den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht zuwiderlaufen und
- c) die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges erhöhen.

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

(3) Wurden Änderungen angezeigt, die nicht wesentliche technische Merkmale der Type betreffen, so hat der Landeshauptmann diese Änderungen im Sinne des § 28 Abs. 1 zu genehmigen und auf dem Typenschein zu bestätigen.

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

(5) Für Änderungen an einem gemäß §§ 31 oder 34 einzeln genehmigten Fahrzeug gelten die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 sinngemäß.

§ 34. Ausnahmegenehmigung

(1) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann auf Antrag des Erzeugers, bei ausländischen Erzeugern ihres gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigten, Typen von Fahrzeugen oder von Fahrgestellen oder, auf Antrag des Besitzers, einzelne Fahrzeuge oder Fahrgestelle, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, zum Zwecke der Erprobung, für die Beförderung unteilbarer Güter oder wegen anderer besonderen Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, gemäß § 29 als Type oder in sinngemäßer Anwendung des § 31 einzeln genehmigen, wenn dagegen vom Standpunkt der

Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen (Ausnahmegenehmigung).

(2) Die Ausnahmegenehmigung ist, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder im Hinblick auf den Ausbauzustand der Straßen und Brücken geboten ist, unter den entsprechenden Bedingungen oder Auflagen im Sinne des § 28 Abs. 3 lit. d zu erteilen.

(3) Die Ausnahmegenehmigung ist aufzuheben, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie erteilt worden ist, nicht mehr gegeben sind.

(4) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann, sofern es sich nicht um die Genehmigung einer Type handelt, den Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen 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 sowie von zusätzlichen Aufbauten und Vorrichtungen

(1) Für die Genehmigung einer Type der im § 5 angeführten Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder einer Type von Sturzhelmen für Kraftfahrer und für die Genehmigung von Änderungen einer solchen Type gelten die Bestimmungen der §§ 28, 29, 32 und 34 sinngemäß. 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 ein besonderes Genehmigungszeichen für die Type festzusetzen. Dies darf an Teilen, Ausrüstungsgegenständen, Aufbauten, Vorrichtungen oder Sturzhelmen der genehmigten Type nur vom jeweiligen Erzeuger, bei ausländischen Erzeugern vom jeweiligen gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigten angebracht werden. Es muß gut sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angebracht sein. Das Genehmigungszeichen für eine Type darf nur an Teilen, Ausrüstungsgegenständen, Aufbauten, Vorrichtungen und Sturzhelmen dieser Type angebracht sein. Das Anbringen eines Zeichens an Teilen, Ausrüstungsgegenständen, zusätzlichen Aufbauten und Vorrichtungen, durch das eine Verwechslung mit einem festgesetzten oder auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen in Österreich anerkannten ausländischen Genehmigungszeichen möglich ist, ist unzulässig.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 sind sinngemäß auch auf Typen von zusätzlichen Aufbauten, Sitzen und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern anzuwenden, die mit einem Kraftfahrzeug oder einem Anhänger auch so verbunden werden sollen, daß sie die Fahrzeugeigenschaften des Fahrzeuges verändern.

IV. ABSCHNITT

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

§ 36. Allgemeines

Kraftfahrzeuge und Anhänger außer Anhängern, die mit Motorfahrrädern gezogen werden, dürfen unbeschadet der Bestimmungen der §§ 82, 83 und 104 Abs. 7 über die Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern mit ausländischem Kennzeichen und von nicht zugelassenen Anhängern auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn

- a) sie zum Verkehr zugelassen sind (§§ 37 bis 39) oder mit ihnen behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten (§§ 45 und 46) durchgeführt werden,
- b) sie das behördliche Kennzeichen (§ 48) führen,
- c) bei der Zulassung oder Bewilligung einer Probe- oder Überstellungsfahrt vorgeschriebene Auflagen erfüllt werden,
- d) für sie die vorgeschriebene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (§§ 59 und 60) oder Haftung (§ 62) besteht und
- e) der Versicherer des Fahrzeuges nicht auf Grund der nicht rechtzeitigen Zahlung geschuldeter Prämien, Zinsen oder Kosten gemäß § 38 Abs. 2 oder § 39 Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958, BGBl. Nr. 2/1959, von der Verpflichtung zur Leistung frei ist.

§ 37. Zulassung

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger sind auf Antrag und, soweit dies erforderlich ist, unter Vorschreibung entsprechender Auflagen zum Verkehr zuzulassen, wenn die im Abs. 2 angeführten Voraussetzungen erfüllt 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 oder das Fahrzeug auf Grund eines Abzahlungsgeschäftes im Namen des rechtmäßigen Besitzers innehat, wenn er eine Erklärung über die beabsichtigte Verwendung des Fahrzeuges abgibt und wenn er folgende Nachweise erbringt:

- a) den Typenschein oder den Bescheid über die Einzelgenehmigung, 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 Verwendungsbestimmung 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, das in das Bundesgebiet eingebracht wurde, 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 hergestellt wurde, die in das Bundesgebiet eingebracht wurden; 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;
- f) bei rechtmäßigem Besitz auf Grund eines Bestandvertrages eine Zustimmungserklärung des Bestandgebers zur beantragten Zulassung.

(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. Sattelzugfahrzeuge 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 im Sinne des § 56 Abs. 1 festgestellt wurde, daß das Fahrzeug oder dessen Type den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen 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. Vorübergehende Zulassung

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger sind auf Antrag für die Dauer von höchstens einem Jahr vorübergehend zuzulassen, wenn der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz nicht im Bundesgebiet hat und die im § 37 Abs. 2 angeführten Unterlagen und Nachweise ordnungsgemäß erbracht sind.

(2) Bei einem Antrag auf vorübergehende Zulassung von Fahrzeugen, die in das Bundesgebiet eingebracht wurden, gilt, sofern keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges bestehen, 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 Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

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

§ 39. Eingeschränkte Zulassung

(1) Fahrzeuge, für die eine Ausnahmegenehmigung (§ 34) unter der Bedingung 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, soweit dies insbesondere im Hinblick auf örtliche Gegebenheiten erforderlich ist, die entsprechenden Auflagen vorzuschreiben.

(2) Bei Fahrzeugen, die nach Abs. 1 zugelassen sind, muß neben der vorderen und hinteren Kennzeichentafel je eine kreisrunde gelbe Tafel mit mindestens 20 cm Durchmesser, schwarzem Rand und dem lateinischen Buchstaben „R“ in dauernd gut lesbarer und unverwischbarer schwarzer Schrift vollständig sichtbar 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 Antragstellers, bei Fahrzeugen von Unternehmungen der Ort, von dem aus der Antragsteller über das Fahrzeug hauptsächlich

verfügt; bei Fahrzeugen die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Österreichischen Bundesbahnen oder der Post- und Telegraphenverwaltung bestimmt sind, sowie für Heeresfahrzeuge gilt als dauernder Standort Wien.

(2) Über einen Antrag auf vorübergehende Zulassung (§ 38) hat die Behörde zu entscheiden, in deren örtlichem 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, Gewerbe und Industrie nach Anhörung der Straßenverwaltungen, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt, zu entscheiden.

(5) Heeresfahrzeuge sind vom Bundesministerium für Landesverteidigung zuzulassen. Wurde für ein solches Fahrzeug eine Ausnahmegenehmigung (§ 34) unter der Bedingung erteilt, daß es nur auf bestimmten Arten von Straßen verwendet wird, so sind vor der eingeschränkten Zulassung (§ 39 Abs. 1) die Straßenverwaltungen anzuhören, 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, Gewerbe und Industrie (§ 39, § 40 Abs. 3 und 4) ist der Zulassungsschein jedoch von der Behörde auszustellen, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat. Wurde gemäß § 48 Abs. 1 letzter Satz ein Deckkennzeichen zugewiesen, so ist ein mit dem ersten gleichlautender zweiter Zulassungsschein auszustellen, jedoch an Stelle des ersten Kennzeichens das Deckkennzeichen einzutragen.

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

- a) Name, ordentlicher Wohnsitz, Hauptniederlassung oder Sitz des Zulassungsbesitzers sowie der Ort, von dem aus der Zulassungsbesitzer über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt,

- b) das Kennzeichen (§ 48),
 - c) die Untergruppe (§ 3), in die das Fahrzeug fällt,
 - d) die Marke und Type des Fahrzeuges,
 - e) die Fahrgestellnummer und die Motornummer,
 - f) die Besteuerungsgrundlage für die Ermittlung der Kraftfahrzeugsteuer,
 - 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) eine gemäß § 37 Abs. 2 angegebene Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges,
 - k) Auflagen, die bei der Zulassung vorgeschrieben wurden (§ 37 Abs. 1),
 - l) eine befristete (§ 37 Abs. 4), vorübergehende (§ 38) oder eingeschränkte (§ 39) Zulassung,
 - m) im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung gemäß § 28 Abs. 6 angeführte Geräte, zusätzliche Aufbauten, Sitze oder Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern, die mit dem Fahrzeug auch so verbunden werden dürfen, daß sie dessen Fahreigenschaften verändern.
- (3) Bei Anhängern sind dem Zulassungsbesitzer auf Antrag zwei gleichlautende Zulassungsscheine auszustellen.
- (4) Ein Zulassungsschein ist ungültig, wenn behördliche Eintragungen, Unterschriften oder Stempel unkenntlich geworden sind oder Beschädigungen oder Merkmale seine Vollständigkeit, Einheit oder Echtheit in Frage stellen. Ist ein Zulassungsschein ungültig, so hat der Zulassungsbesitzer bei der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, unverzüglich um Vornahme erforderlicher Ergänzungen oder um Ausstellung eines neuen Zulassungsscheines anzusuchen. Bestehen keine Bedenken, ob die Voraussetzungen für die Zulassung noch gegeben sind, so hat die Behörde die Ergänzungen vorzunehmen oder den neuen Zulassungsschein auszustellen.
- (5) Die Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, hat die Zulassung des Fahrzeuges, das zugewiesene Kennzeichen und den Namen des Zulassungsbesitzers auf dem Typenschein oder auf dem Bescheid über die Einzelgenehmigung zu bestätigen; dies gilt jedoch nicht für gemäß § 48 Abs. 1 letzter Satz zugewiesene Deckkennzeichen.
- (6) Wird ein Fahrzeug vom Bundesministerium für Landesverteidigung zum Verkehr zugelassen, so hat dieses hierüber unter sinnvoller Anwendung der Bestimmungen des

Abs. 1 letzter Satz und Abs. 2 bis 4 den Heereszulassungsschein auszustellen.

(7) Bei der Zuweisung von Wechselkennzeichen (§ 48 Abs. 2) darf 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 ordentlichen Wohnsitzes, seiner Hauptniederlassung oder seines Sitzes und des Ortes, von dem aus er über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt, innerhalb des örtlichen Wirkungsbereiches derselben Behörde oder Änderungen des Typenscheines oder des Bescheides über die Einzelgenehmigung.

(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, der im Ausland in das Fahrzeug eingebaut wurde, ist die Bestätigung eines Zollamtes vorzulegen, daß der Motor einem entsprechenden Zollverfahren unterzogen wurde; dieser Nachweis ist jedoch bei Fahrzeugen, die ihren dauernden Standort in einem österreichischen Zollaus-schlußgebiet haben, der Behörde erst vorzulegen, wenn der dauernde Standort in das Zollgebiet verlegt wurde.

(3) Die Behörde hat den Zulassungsbesitzer auf Antrag von der im Abs. 2 erster Satz angeführten Verpflichtung der Anzeige der Motornummer zu befreien, wenn er nachweist, daß er für das Fahrzeug zwei oder mehrere Fahrzeugmotoren derselben Type besitzt, die dazu bestimmt sind, im Zuge der Wartung des Fahrzeuges regelmäßig gegeneinander ausgetauscht zu werden. Die erteilte Befreiung ist auf dem Zulassungsschein zu vermerken.

§ 43. Abmeldung

(1) Die Zulassung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers erlischt, wenn der Zulassungsbesitzer das Fahrzeug bei der Behörde abgemeldet hat, die den Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat oder in deren örtlichem Wirkungsbereich er seinen Aufenthalt hat. Bei der Abmeldung sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.

(2) Wurde das Fahrzeug abgemeldet und der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln ab-

geliefert (Abs. 1) oder ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht, so sind der Behörde, sofern nicht zwingende entgegenstehende Gründe glaubhaft gemacht werden, der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung und der Nachweis der ordnungsgemäß entrichteten Kraftfahrzeugsteuer oder der Steuerbefreiung zur Einsichtnahme vorzulegen. Die Behörde hat auf diesen Dokumenten die Abmeldung und den Tag der Abmeldung zu bestätigen. 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.

(3) Das Kennzeichen ist auf Antrag des Zulassungsbesitzers längstens sechs Monate, gerechnet vom Tage der Abmeldung an, freizuhalten und dem Antragsteller für ein anderes Fahrzeug derselben Untergruppe (§ 3), dessen Zulassung er vor Ablauf der Frist von sechs Monaten beantragt hat, zuzuweisen.

(4) Der Zulassungsbesitzer hat sein Fahrzeug abzumelden, wenn

- a) das Fahrzeug nicht mehr zur Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr bestimmt ist,
- b) er den dauernden Standort des Fahrzeuges in den örtlichen Wirkungsbereich einer anderen Behörde verlegt hat,
- c) er nicht mehr der rechtmäßige Besitzer oder, bei Fahrzeugen, die der Zulassungsbesitzer auf Grund eines Abzahlungsgeschäftes im Namen des Besitzers innehatte (§ 37 Abs. 2), nicht mehr Inhaber des Fahrzeuges ist; die Pflicht zur Abmeldung des Fahrzeuges entfällt bei Zulassungsbesitzern, die das Fahrzeug in Bestand gegeben haben und keine Zustimmungserklärung zu einer vom Bestandnehmer beantragten Zulassung abgegeben haben (§ 37 Abs. 2 lit. f), oder
- d) die vorgeschriebene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug nicht besteht, beendet ist oder ihre Versicherungssummen die vorgeschriebenen Mindestsummen (§ 59 Abs. 3 und 4) nicht erreichen.

(5) Wenn der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges, das er auf Grund eines Abzahlungsgeschäftes im Namen des Besitzers innehatte (§ 37 Abs. 2) oder das er als Bestandnehmer innehatte, nicht mehr Inhaber des Fahrzeuges ist und dieses nicht gemäß Abs. 4 lit. c abgemeldet hat, darf auch der jeweilige Besitzer das Fahrzeug abmelden, sofern er glaubhaft macht, daß er der rechtmäßige Besitzer ist.

§ 44. Aufhebung der Zulassung

(1) Die Zulassung ist von der Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, aufzuheben, wenn

- a) sich das Fahrzeug nicht in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befindet und

nicht glaubhaft gemacht wird, daß es erst nach Behebung dieses Zustandes weiter auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet wird,

- b) der Versicherer des Fahrzeuges die im § 61 Abs. 3 angeführte Anzeige erstattet hat; das Verfahren zur Aufhebung der Zulassung ist spätestens einen Monat gerechnet vom Einlangen der Anzeige einzuleiten, sofern der Versicherer nicht die Behörde verständigt hat, daß seine Verpflichtung zur Leistung wieder besteht,
- c) der Versicherer des Fahrzeuges eine im § 61 Abs. 4 angeführte Anzeige erstattet hat,
- d) der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung seine Gültigkeit verloren hat; dies gilt jedoch nicht bei der Genehmigung von Änderungen an einem Fahrzeug gemäß § 33 Abs. 2, oder
- e) ihr das Finanzamt angezeigt hat, daß den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer nicht mehr Genüge geleistet ist.

(2) Die Zulassung kann von der Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, 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 vorübergehend zugelassenes Fahrzeug zur gewerbsmäßigen Beförderung verwendet wurde (§ 38 Abs. 3), oder
- e) der für die Zulassung als Nachweis gemäß § 37 Abs. 2 lit. a erbrachte Typenschein oder Bescheid über die Einzelgenehmigung seine Gültigkeit verloren hat.

(3) Eine Berufung gegen die Aufhebung der Zulassung gemäß Abs. 1 lit. a oder c hat keine aufschiebende Wirkung.

(4) Nach Eintritt der Vollstreckbarkeit des Bescheides über die Aufhebung der Zulassung hat der bisherige Zulassungsbesitzer den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich einer der im § 43 Abs. 1 angeführten Behörden abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.

(5) Die Bestimmungen des § 43 Abs. 2 über die Bestätigung der Abmeldung gelten sinngemäß auch für die Aufhebung der Zulassung.

§ 45. Probefahrten

(1) Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur mit Bewilligung der Behörde durchgeführt werden. Probe-

fahrten 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.

(2) Der Besitzer einer im Abs. 1 angeführten Bewilligung darf Probefahrten mit zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen nur durchführen, wenn sie ein Probefahrtenkennzeichen führen oder wenn der Zulassungsbesitzer oder dessen Bevollmächtigter an der Fahrt teilnimmt oder einen schriftlichen Auftrag zu dieser Fahrt erteilt hat.

(3) Die im Abs. 1 angeführte Bewilligung ist auf Antrag zu erteilen, wenn

- a) sich der Antragsteller im Rahmen seines gewerblichen Betriebes, gewerbmäßig oder zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen des eigenen Betriebes, mit der Erzeugung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befaßt, mit solchen Handel treibt oder solche gewerbmäßig befördert oder eine Anstalt oder einen Betrieb besitzt, der sich im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung oder Prüfung von Fahrzeugen befaßt,
- b) die Notwendigkeit der Durchführung solcher Fahrten glaubhaft gemacht wird, und
- c) für jedes beantragte Probefahrtenkennzeichen eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 Abs. 1 in zweifacher Ausfertigung beigebracht wurde.

(4) Bei der Erteilung der im Abs. 1 angeführten Bewilligung ist auch auszusprechen, welche Kennzeichen bei den Probefahrten zu führen sind. Diese Kennzeichen sind Probefahrtenkennzeichen (§ 48 Abs. 3) und dürfen nur bei Probefahrten geführt werden. Über die Erteilung der im Abs. 1 angeführten Bewilligung ist dem Antragsteller eine Bescheinigung, der Probefahrtschein, auszustellen.

(5) Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen, deren Abmessungen oder höchste zulässige Gesamtgewichte die durch Verordnung allgemein festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig, 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 zugewiesenen 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 drei Jahre gerechnet vom Tag der letzten Eintragung aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen zur Einsichtnahme vorzulegen. Für Probefahrten auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z. 16 der StVO. 1960) 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 Abs. 1 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) abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.

(8) Das Bundesministerium für Landesverteidigung kann die Durchführung von Probefahrten mit Heeresfahrzeugen bewilligen, wenn solche Fahrten zur Erfüllung der dem Bundesheer oder der Heeresverwaltung obliegenden Aufgaben erforderlich sind. Hiebei sind die Bestimmungen der Abs. 1 bis 6 sinngemäß anzuwenden.

§ 46. Überstellungsfahrten

(1) Die Behörde hat Personen, die in ihrem örtlichen Wirkungsbereich ihren Aufenthalt haben, die Bewilligung zu 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 bei nicht zugelassenen Fahrzeugen nur erteilt werden, wenn eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 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 ist für die beantragte Dauer, jedoch höchstens für eine Woche, wenn sie wegen des Verlustes von Kennzeichentafeln beantragt wurde, höchstens für drei Wochen zu erteilen.

(3) Überstellungsfahrten mit Fahrzeugen, deren Abmessungen oder höchste zulässige Gesamtgewichte die durch Verordnung allgemein festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig, 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 Überstellungsfahrtsschein, 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 Überstellungsfahrtsschein (Abs. 4) der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich ihr Besitzer seinen Aufenthalt hat, abzuliefern.

(6) Das Bundesministerium für Landesverteidigung kann die Durchführung von Überstellungsfahrten mit Heeresfahrzeugen 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- oder von Überstellungsfahrten (§§ 45 und 46) zu führen.

(2) Die Behörde hat aus der im Abs. 1 angeführten Kartei auf Anfrage und Angabe des von einem Fahrzeug geführten Kennzeichens den Organen des Bundes, der Länder und der Gemeinden, den gesetzlichen Interessenvertretungen und Privatpersonen, sofern diese ein rechtliches Interesse glaubhaft machen, den Namen und die Anschrift des Zulassungsbesitzers oder des Besitzers der Bewilligung zur Durchführung von Probe- oder von Überstellungsfahrten (§§ 45 und 46) 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 und über

die erteilten Bewilligungen zur Durchführung von Probe- oder von Überstellungsfahrten (§§ 45 und 46) 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 bei Fahrzeugen, für die eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht, den Versicherer bekanntzugeben.

§ 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. Für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Steuerfahndung oder für Fahrten der im § 103 Abs. 6 lit. a angeführten Personen bestimmt sind, sowie für Heeresfahrzeuge darf jedoch, sofern dies zur Durchführung besonderer amtlicher Erhebungen unerlässlich ist, außer dem zugewiesenen Kennzeichen auch ein zweites noch nicht für ein anderes Fahrzeug zugewiesenes Kennzeichen, ein Deckkennzeichen, zugewiesen werden.

(2) Bei der Zulassung zweier Kraftfahrzeuge derselben Untergruppe (§ 3) oder eines Personenkraftwagens und eines Kombinationskraftwagens desselben Antragstellers ist auf Antrag ein einziges Kennzeichen, ein Wechselkennzeichen, zuzuweisen. Dies gilt jedoch nicht für Motorfahräder. Das Wechselkennzeichen 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 Probefahrtkennzeichen für Probefahrten mit Kraftwagen, mit Kraftködern, nur mit Motorfahrködern, mit Anhängern oder mit allen Arten von Fahrzeugen zuzuweisen (§ 45 Abs. 4). Ein mit einer Bewilligung zugewiesenes Probefahrtkennzeichen 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 örtliche Bereich zu entnehmen sein, in dem die Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, ihren Sitz hat, und die Nummer, unter der das Fahrzeug bei dieser Behörde vorgemerkt ist.

(5) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie hat die Buchstaben oder Ziffern für die einzelnen örtlichen Bereiche fest-

zusetzen. Der Landeshauptmann hat die Kennzeichenserien für die Behörden seines örtlichen Wirkungsbereiches festzusetzen. Dieselben Kennzeichenserien dürfen nur je für Kraftwagen, für Krafträder außer Motorfahrrädern und für Motorfahrräder festgesetzt werden. Für zugelassene Fahrzeuge, für vorübergehend zugelassene Fahrzeuge, für Überstellungsfahrten und für Probefahrten dürfen nicht dieselben Kennzeichenserien festgesetzt 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 Gesteungskosten 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, Gewerbe und Industrie (§ 40 Abs. 4, § 45 Abs. 5 und § 46 Abs. 3) zugewiesen wurden, sind von der Behörde auszugeben, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat.

(3) Für Anhänger mit ausländischem Kennzeichen, die mit einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen (§ 83), hat die Behörde auf Antrag des Zulassungsbesitzers 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. Diese Schrift muß bei Tag und klarem Wetter auf mindestens 20 m lesbar sein. Der Grund der Kennzeichentafeln muß schwarz sein, jedoch bei Motorfahrrädern und bei Kennzeichentafeln gemäß Abs. 3 rot, bei Probefahrtenkennzeichen und bei vorübergehend zugelassenen Fahrzeugen blau und bei Überstellungskennzeichen grün. Die Kennzeichentafeln müssen bei Motorfahrrädern weiß, bei Anhängern rot umrandet sein. Auf Kennzeichentafeln für vorübergehend zugelassene Fahrzeuge müssen auf einem roten Streifen am rechten Rand der Tafel in weißer Schrift die zwei letzten Ziffern der Jahres-

zahl des Kalenderjahres angegeben sein, in dem das Kennzeichen zugewiesen wurde. Kennzeichentafeln müssen dauerhaft und widerstandsfähig ausgeführt und mit einer Hohlprägung versehen sein, die das Staatswappen mit der Umschrift „Republik Österreich“ und die dem Hersteller der Kennzeichentafeln (Abs. 5) vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie zugewiesene Kontrollnummer zeigt.

(5) Die Kennzeichentafeln dürfen nur von Personen hergestellt werden, denen die Berechtigung hierzu vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie verliehen wurde, und nur zu den vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie festgesetzten Bedingungen. Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie hat festzusetzen, aus welchem Stoff und in welcher Ausführung die Tafeln herzustellen sind und zu welchen Bedingungen und an welche Auftraggeber die Tafeln zu liefern sind. Die Berechtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Sie ist zu entziehen, wenn die Vertrauenswürdigkeit nicht mehr gegeben ist; sie kann entzogen werden, wenn die festgesetzten Bedingungen nicht eingehalten wurden. Wurde die Berechtigung entzogen, so sind die Prägestempel mit dem Staatswappen unverzüglich dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.

(6) An Kraftwagen und Motordreirädern muß vorne und hinten, an Motorfahrrädern, Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen und an Anhängern hinten, die vorgesehene Kennzeichentafel mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen Kennzeichen angebracht sein. Das Anbringen weiterer Kennzeichentafeln ist unzulässig; bei Probefahrten dürfen jedoch auch Kennzeichentafeln mit Probefahrtenkennzeichen angebracht sein. 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 und durch die Kennzeichenleuchten im Sinne des § 14 Abs. 6 ausreichend beleuchtet werden kann. Bei Anhängern und Motorfahrrädern muß auch die Umrandung vollständig sichtbar sein. Ist das Anbringen der Kennzeichentafeln hinten am Fahrzeug nicht möglich, wie bei 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 Probefahrten- oder Überstellungskennzeichen und Kennzeichentafeln gemäß Abs. 3 dürfen jedoch, sofern sie in der im 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 nicht mehr dauernd 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 Erstattung der Anzeige (Abs. 1) ist dem Lenker zu bestätigen. Die Anzeige ist an die Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, weiterzuleiten. Diese hat für das Fahrzeug ein anderes Kennzeichen zuzuweisen. Kennzeichentafeln für dieses Kennzeichen sind nur gegen Ablieferung der über die Anzeige des Verlustes ausgestellten Bestätigung auszufolgen. Vorhandene Kennzeichentafeln für das bisherige Kennzeichen sind der Behörde abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.

(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) Ist die Kennzeichentafel für ein Kennzeichen in Verlust geraten, so darf dieses erst ein Jahr nach der Anzeige des Verlustes (Abs. 1) wieder 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 des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln gestellt oder neuerlich ihre Hinterlegung verfügt hat.

(2) Der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln dürfen nach ihrer Hinterlegung (Abs. 1) erst wieder ausgefolgt werden, wenn eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 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 Kraftwagen, die zur Verwendung für Fahrten des Bundespräsidenten bei feierlichen Anlässen bestimmt sind, dürfen die Kennzeichentafeln durch Tafeln mit dem Staatswappen verdeckt oder ersetzt sein. Das gleiche gilt bei Besuchen ausländischer Staatsoberhäupter sinngemäß auch hinsichtlich der jeweiligen ausländischen Staatswappen für die bei solchen Anlässen verwendeten Kraftwagen.

§ 54. Abzeichen an Kraftfahrzeugen und Anhängern

(1) Standarten, Flaggen und Wimpel in den Farben der Republik Österreich mit dem Staatswappen dürfen nur bei offiziellen Anlässen geführt werden und nur an Kraftwagen, die zur Verwendung für Fahrten des Bundespräsidenten, der Präsidenten des Nationalrates, des Vorsitzenden des Bundesrates, der übrigen Abgeordneten zum Nationalrat, der übrigen Mitglieder des Bundesrates, der Mitglieder der Bundesregierung, der Staatssekretäre, der Landeshauptmänner oder Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rechnungshofes, des Verfassungsgerichtshofes, des Verwaltungsgerichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes bestimmt sind. Das Führen dieser Standarten, Flaggen und Wimpel vorne am Fahrzeug in der Mitte ist nur bei Fahrten des Bundespräsidenten sowie bei Fahrten mit Kraftwagen des Bundespräsidenten bei feierlichen Anlässen zulässig.

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

(3) Das Zeichen „CD“ (corps diplomatique) darf nur an Kraftfahrzeugen angebracht sein, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Personen bestimmt sind, die eine vom Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten ausgestellte gültige Legitimationskarte für Mitglieder des Diplomatischen Korps in Wien, für Angestellte der ausländischen diplomatischen Vertretungsbehörden in Österreich oder für Beamte der internationalen Organisationen in Österreich besitzen; das Zeichen „CC“ (corps consulaire) darf nur an Kraftfahrzeugen angebracht sein, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Personen bestimmt sind, die eine vom Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten ausgestellte gültige Legitimationskarte für Mitglieder des Konsularkorps in Österreich oder für Angestellte der ausländischen konsularischen Vertretungsbehörden in Österreich besitzen. Dies gilt jedoch 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. Die Zeichen „CD“ und „CC“ müssen in der bei Kennzeichentafeln üblichen Art am Fahrzeug angebracht sein. Das Recht, diese Zeichen zu führen, ist in den Zulassungsschein einzutragen.

(4) Das Anbringen anderer als der in den Abs. 1 und 3 angeführten Zeichen, bildlichen Darstellungen, 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, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, 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:

- a) Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern und der von diesen Gebietskörperschaften

unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen;

- b) Zugmaschinen der Klasse I (§ 90 Abs. 2);
- c) Transportkarren (§ 91 Abs. 1), mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann;
- d) selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 93), mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann; und
- e) Invalidenkraftfahrzeuge (§ 94).

(2) Die wiederkehrende Überprüfung ist drei Jahre, bei Kraftwagen und Anhängern zur entgeltlichen Personenbeförderung und zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) ein Jahr nach der ersten Zulassung sowie einmal in jedem darauffolgenden Kalenderjahr vorzunehmen; bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen und Zugmaschinen der Klasse II 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 abgemeldet war oder der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln hinterlegt waren, kann die Behörde auf Antrag einen späteren Zeitpunkt für die nächste Überprüfung festsetzen.

(3) Für die wiederkehrende Überprüfung ist ein Kostenbeitrag zu leisten. Dieser ist vor der im § 57 Abs. 1 angeführten Prüfung zu erlegen und rückzuerstatten, wenn die Prüfung unterbleibt. Wurden bei der Überprüfung Mängel festgestellt, so ist auch für mehrere neuerliche Überprüfungen gemäß § 57 Abs. 7 nur ein weiterer Kostenbeitrag in derselben Höhe zu leisten. Der Kostenbeitrag ist von der Behörde einzuheben, die die wiederkehrende Überprüfung durchführt, und fließt der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand dieser Behörde zu tragen hat.

(4) Durch Verordnung sind unter Berücksichtigung der Art der Fahrzeuge, der Art der erforderlichen Prüfungen und Untersuchungen und der Angemessenheit im Hinblick auf die jeweils bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse die näheren Bestimmungen über das Ausmaß des im Abs. 3 angeführten Kostenbeitrages festzusetzen.

§ 56. Besondere Überprüfung

(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen Bedenken bestehen, ob sie sich in verkehrs- und 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, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen.

(2) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann jederzeit Fahrzeuge einer bestimmten Art gemäß Abs. 1 überprüfen, wenn diese Fahrzeuge Fehler oder Mängel aufweisen, durch die die Verkehrs- oder 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 Art kann auch durch Verordnung angeordnet werden; hiebei kann auch bestimmt werden, daß Fahrzeuge, bei denen die Überprüfung ergeben hat, daß sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen, als solche erkennbar sein müssen und in welcher Weise sie erkennbar gemacht sein müssen.

(4) Wurden bei der besonderen Überprüfung Mängel festgestellt, so ist ein Kostenbeitrag gemäß § 55 Abs. 3 und 4 zu entrichten.

§ 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 gemäß § 125 bestellten Sachverständigen, bei der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge oder bei einem vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie gemäß Abs. 4 zur Abgabe von solchen Gutachten ermächtigten Verein einzuholen.

(3) Der Landeshauptmann hat dem im Abs. 1 angeführten Sachverständigen die für die Prüfung des Fahrzeuges erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Der Sachverständige hat sich dieser Einrichtungen, soweit dies erforderlich ist, bei der Prüfung zu bedienen. Hiebei hat die Gebietskörperschaft, die den Aufwand der das Gutachten einholenden Behörde zu tragen hat, bei Sachverständigen, die dem Personalstand einer anderen Gebietskörperschaft an-

gehören, dieser für die Benützung der zur Verfügung gestellten Einrichtungen eine Aufwandsvergütung zu leisten.

(4) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann für bestimmte Gebiete Vereine, die hinreichend über hiezu geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 erfüllendes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Abgabe von Gutachten für die wiederkehrende Überprüfung ermächtigen, wenn die zur Verfügung stehenden gemäß § 125 bestellten Sachverständigen, die erforderlichen, vom Landeshauptmann zur Verfügung gestellten Einrichtungen und die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge nicht ausreichen, um alle Gutachten gemäß Abs. 1 rechtzeitig zu erstatten.

(5) Der Zulassungsbesitzer hat sein Fahrzeug zur Überprüfung (Abs. 1) vorzuführen und den Typenschein oder den Bescheid über die Einzelgenehmigung vorzulegen. Er hat dafür zu sorgen, daß das zur Überprüfung vorgeführte Fahrzeug gereinigt ist.

(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. Diese Bestätigung unterliegt keiner Stempelgebühr.

(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 sind bei Gefahr im Verzug, unbeschadet der Bestimmungen des § 44 Abs. 1 lit. a über die Aufhebung der Zulassung, der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen.

§ 58. Prüfung an Ort und Stelle

(1) Die Wirksamkeit der Teile und Ausstattungsgegenstände eines Fahrzeuges, die bei seinem Betrieb betätigt werden und für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit von Bedeutung sind, und der Zustand seiner Reifen kann jederzeit von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder von den ihr zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes an Ort und Stelle geprüft werden. Wird die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet, so sind die Bestimmungen des § 57 Abs. 8 anzuwenden.

(2) Die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich ein Fahrzeug befindet, oder die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können jederzeit an Ort und Stelle prüfen, ob mit dem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch oder übler Geruch verursacht wird, als bei ordnungsgemäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist.

(3) Kraftfahrzeuglenker, die mit ihrem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch oder üblen Geruch verursacht haben, als bei ordnungsgemäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist, haben das Fahrzeug auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes an einem geeigneten, nicht mehr als 3 km von ihrem Weg zum Fahrtziel entfernten Ort zur Prüfung gemäß Abs. 2 vorzuführen.

(4) Der Landeshauptmann hat den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes die für die Prüfung des Fahrzeuges an Ort und Stelle erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

VI. ABSCHNITT

Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge und Anhänger

§ 59. Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit inländischem Kennzeichen

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

- a) für Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen sind (§§ 37 bis 39),
- b) für Probefahrten (§ 45),
- c) für Überstellungsfahrten (§ 46).

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

(3) Die Versicherungssummen für die im Abs. 1 angeführte Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung müssen gleich hoch sein wie

1. hinsichtlich der Tötung oder Verletzung eines Menschen die im § 15 Abs. 1 Z. 3 des Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetzes — EKHG. angeführten Haftungshöchstbeträge;

2. hinsichtlich der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen

- a) für Kraftfahrzeuge und Anhänger, ausgenommen Omnibusse, Omnibusanhänger

und Lastkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen verwendet werden dürfen (§ 106 Abs. 5), die im § 15 Abs. 3 Z. 1 des EKHG. angeführten Haftungshöchstbeträge,

- b) für Omnibusse und Lastkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen verwendet werden dürfen (§ 106 Abs. 5), das Doppelte der in der lit. a angeführten Beträge; wenn das Fahrzeug außer dem Lenkerplatz für mehr als 19 Personen gemäß § 28 Abs. 3 lit. c genehmigte Plätze aufweist, erhöhen sich diese Beträge für je angefangene fünf Plätze um die Hälfte der in der lit. a angeführten Beträge,
- c) für Omnibusanhänger die in der lit. a angeführten Beträge; wenn der Omnibusanhänger für mehr als zehn Personen gemäß § 28 Abs. 3 lit. c genehmigte Plätze aufweist, erhöhen sich diese Beträge für je angefangene fünf Plätze um die Hälfte der in der lit. a angeführten Beträge;

3. hinsichtlich Schäden an Sachen der im § 16 Abs. 1 Z. 3 des EKHG. angeführte Betrag, mindestens jedoch ein Zehntel, für Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) sieben Zehntel der sich nach der Z. 2 ergebenden Kapitalbeträge.

(4) Die im Abs. 3 angeführten Versicherungssummen können durch Verordnung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Versicherungsnehmer zwecks Annäherung an die Mindestversicherungssummen der Pflicht-Haftpflichtversicherung in den Nachbarländern höher als nach Abs. 3 festgesetzt werden.

§ 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 für die Zukunft unter Bedachtnahme auf die Betriebsgrundlagen und die Betriebsergebnisse der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die jeweils bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse im Hinblick auf die im § 59 Abs. 3 und 4 angeführten Versicherungssummen für die einzelnen Arten der Fahrzeuge und deren Verwendungsbestimmung in folgender Weise durch Verordnung festzusetzen:

1. Bei der Festsetzung der Versicherungsbedingungen darf von den Bestimmungen des Ver-

sicherungsvertragsgesetzes 1958 nicht zum Nachteil der Versicherten und geschädigter Dritter abgewichen werden.

2. Durch die Versicherung muß die gesetzliche Haftpflicht des Eigentümers, des Halters und der Personen, die mit Willen des Halters beim Betrieb des Fahrzeuges tätig sind, gedeckt sein.

3. Aus der Versicherung können ausgeschlossen werden Ersatzansprüche

- a) von Angehörigen des Versicherungsnehmers, denen er zur Zeit des Unfalles kraft Gesetzes unterhaltspflichtig ist,
- b) von gesetzlichen Vertretern des Versicherungsnehmers und deren Angehörigen gemäß lit. a,
- c) des Eigentümers, des Versicherungsnehmers, des Halters oder, bei Vermietung des Fahrzeuges ohne Stellung eines Lenkers, des Mieters und der Personen, denen der Mieter das Fahrzeug überläßt, gegen mitversicherte Personen,
- d) wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens von Sachen, die dem Versicherungsnehmer oder seinen Dienstnehmern zur Beförderung übergeben oder zur Benützung überlassen worden sind oder die sich zu anderen Zwecken in ihrem Gewahrsam befunden haben,
- e) aus Schäden, die mit Aufruhr, inneren Unruhen, Kriegsereignissen, Verfügungen von hoher Hand und Erdbeben unmittelbar oder mittelbar zusammenhängen,
- f) aus Schäden, die bei Beteiligung an kraftfahrtsportlichen Veranstaltungen, bei denen es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt, und bei ihren Trainingsfahrten entstehen,
- g) aus Schäden, die sich außerhalb Europas ereignen.

4. Die Versicherungsbedingungen können Vereinbarungen vorsehen, nach welchen

- a) der Versicherer unbeschadet des § 154 Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 von der Verpflichtung zur Leistung frei sein soll, wenn der Versicherte ohne Einwilligung des Versicherers den geschädigten Dritten befriedigt oder dessen Ersatzanspruch anerkennt,
- b) der Versicherte dem Versicherer die Führung eines Rechtsstreites über den Ersatzanspruch zu überlassen hat,
- c) der Versicherer als bevollmächtigt gilt, alle ihm zur Befriedigung oder zur Abwehr der Ersatzansprüche des geschädigten Dritten zweckmäßig erscheinenden Erklärungen im Namen des Versicherten abzugeben,
- d) die Versicherungsansprüche vor ihrer endgültigen Feststellung ohne ausdrückliche

Zustimmung des Versicherers weder abgetreten noch verpfändet werden dürfen.

5. Als Obliegenheiten im Sinne des § 6 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 können bestimmt werden:

- a) die im § 36 lit. c, § 64 Abs. 1 und § 106 Abs. 3 erster Satz und Abs. 4, ferner die im § 4 Abs. 1 und 2 und § 5 Abs. 1 der StVO. 1960 angeführten Verpflichtungen;
- b) die Verpflichtung, mit dem Fahrzeug nicht eine größere Anzahl von Personen zu befördern als jene, für welche die tarifmäßige Prämienberechnung erfolgt ist.

(3) Werden Versicherungsbedingungen oder ein Tarif festgesetzt, so gelten sie auch für die im Zeitpunkt ihres Inkrafttretens bereits bestehenden Versicherungsverträge.

(4) Die Höhe des Entgeltes für die Vermittlung von Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen, für die Prämieeinhebung und die Betreuung sowie auch die Voraussetzungen für die Leistung dieses Entgeltes können in volkswirtschaftlich gerechtfertigtem Umfang für die Zukunft durch Verordnung festgesetzt werden. Werden solche Bestimmungen festgesetzt, so gelten sie auch für die im Zeitpunkt des Inkrafttretens bereits bestehenden Versicherungsverträge und Vereinbarungen über die Vermittlung von Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträgen, die Prämieeinhebung und die Betreuung.

§ 61. 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 über das Nichtbestehen oder die Beendigung der vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung erstattet worden ist (Abs. 4).

(3) Ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, weil der Versicherungsnehmer die erste oder einmalige Prämie (§ 38 Abs. 1 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958) nicht rechtzeitig gezahlt hat oder weil der Versicherungsnehmer nach Ablauf einer ihm gemäß § 39 Abs. 1

des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 bestimmten Zahlungsfrist mit der Zahlung einer Folgeprämie für die für das Fahrzeug vorgeschriebene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung oder geschuldeter Zinsen oder Kosten im Verzug ist, so hat er dies der Behörde, die den Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat, unter Angabe des Kennzeichens anzuzeigen. Der Versicherer hat gleichzeitig auch den Versicherungsnehmer von dieser Anzeige zu verständigen. Hat der Versicherungsnehmer die Zahlung nachgeholt, so hat der Versicherer die Behörde unverzüglich davon zu verständigen, daß die Verpflichtung zur Leistung wieder besteht.

(4) Der Versicherer hat jeden Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der für ein Fahrzeug vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zur Folge hat, der Behörde, die den Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat, unter Angabe des Kennzeichens in zweifacher Ausfertigung anzuzeigen; das gleiche gilt, wenn die Versicherungssummen die vorgeschriebenen Mindestsummen nicht erreichen. Die Anzeige ist jedoch nicht erforderlich, wenn die Behörde den Versicherer von der Abmeldung des Fahrzeuges oder von der Aufhebung der Zulassung verständigt hat (Abs. 2). Unter den sonstigen Voraussetzungen und vorbehaltlich der übrigen Bestimmungen des § 158 c Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 hat diese Verständigung die gleiche Wirkung wie die dort vorgesehene Anzeige, falls eine solche nicht erteilt worden ist.

(5) Ist zu befürchten, daß der Versicherer in Ansehung des Dritten von der Verpflichtung zur Leistung frei wird (§ 158 c Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958), so sind, unbeschadet der Bestimmungen des § 44 Abs. 1 lit. c über die Aufhebung der Zulassung, der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen.

(6) Die Bestimmungen der Abs. 2 bis 5 gelten für die Bewilligung zur Durchführung von Probeder Überstellungsfahrten (§§ 45 und 46) sinngemäß.

§ 62. 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 des öffentlichen Sicherheitsdienstes 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 im 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 Unfallhaftung des Bundes für höchstens 90 v. H. des Verlustes unter der Voraussetzung zu übernehmen, daß der Bund 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 festgesetzt 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 und 4 bestimmten Mindestversicherungssummen festgesetzt werden.

(7) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die einem ausländischen Staat oder bei Bundesstaaten einem seiner Länder gehören, von der im 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 im 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 Ländern von Bundesstaaten der Bundesregierung, mitgeführt wird, in der auch die Stelle angegeben ist, der es obliegt, nach dem Recht des durch-

fahrenen 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 des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

§ 63. Ansprüche geschädigter Dritter gegen den Versicherer

(1) Der geschädigte Dritte kann den ihm gegen einen durch eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung oder eine Schadenbehandlungsversicherung Versicherten zustehenden Schadenersatzanspruch im Rahmen des betreffenden Versicherungsvertrages auch gegen den Versicherer geltend machen. Der Versicherer und der ersatzpflichtige Versicherte haften als Gesamtschuldner.

(2) Der Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten gegen den Versicherer unterliegt der gleichen Verjährung wie der Schadenersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherten; die Verjährung beginnt mit dem Zeitpunkt, mit dem die Verjährung des Schadenersatzanspruches gegen den ersatzpflichtigen Versicherten beginnt, sie endet jedoch spätestens in zehn Jahren vom Schadenersatzanspruch an. Ist der Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten beim Versicherer angemeldet worden, so ist die Verjährung bis zur Zustellung einer schriftlichen Erklärung des Versicherers, daß er den Schadenersatzanspruch ablehnt, gehemmt. Wiederholte Anmeldungen desselben Schadenersatzanspruches hemmen die Verjährung nicht erneut. Die Hemmung oder die Unterbrechung der Verjährung des Schadenersatzanspruches gegen den ersatzpflichtigen Versicherten bewirkt auch die Hemmung oder die Unterbrechung der noch laufenden Verjährung des Schadenersatzanspruches gegen den Versicherer und umgekehrt.

(3) Soweit durch rechtskräftiges Urteil ein Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten aberkannt wird, wirkt das Urteil, wenn es zwischen dem geschädigten Dritten und dem Versicherer ergeht, auch zugunsten des Versicherten, wenn es zwischen dem geschädigten Dritten und dem Versicherten ergeht, auch zugunsten des Versicherers.

(4) Der geschädigte Dritte, der seinen Schadenersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherten oder gegen den Versicherer geltend machen will, hat diesem das Schadensereignis binnen vier Wochen von dem Zeitpunkt an schriftlich anzuzeigen, zu dem er von der Person des Versicherers Kenntnis erhalten hat oder erhalten hätte müssen; außerdem hat er, wenn er seinen Schadenersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherten gerichtlich geltend macht, dies dem Versicherer unverzüglich schriftlich an-

zuzeigen. Der Versicherer kann vom geschädigten Dritten Auskunft verlangen, soweit sie zur Feststellung des Schadensereignisses und der Höhe des Schadens erforderlich und dem geschädigten Dritten zumutbar ist. Zur Vorlegung von Belegen ist der geschädigte Dritte nur insoweit verpflichtet, als ihm die Beschaffung zugemutet werden kann. Verletzt der geschädigte Dritte die vorstehend genannten Pflichten, so beschränkt sich die Haftung des Versicherers auf den Betrag, den er auch bei gehöriger Erfüllung der Pflichten zu leisten gehabt hätte. Diese Rechtsfolge tritt bezüglich der Pflicht zur Auskunft und zur Vorlegung von Belegen nur ein, wenn der Versicherer den geschädigten Dritten vorher ausdrücklich und schriftlich auf die Folgen der Verletzung hingewiesen hat.

(5) Im übrigen bleiben für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Schadenbehandlungsversicherung die § 158 c Abs. 1 bis 4, § 158 e Abs. 2 und § 158 f bis § 158 h des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 unberührt, die § 158 c Abs. 5, § 158 d und § 158 e Abs. 1 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 sind nicht anzuwenden.

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 nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für jede der im § 65 Abs. 1 angeführten Gruppen oder eines von der Behörde ausgestellten Lenkerausweises für Motorfahrräder (§ 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 nur Personen erteilt werden, die im Sinne des § 66 verkehrszuverlässig, zum Lenken von Kraftfahrzeugen der entsprechenden Gruppe geistig und körperlich geeignet und fachlich befähigt sind und die, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 3 und 4, das 18. Lebensjahr vollendet haben.

(3) Eine Lenkerberechtigung für die Gruppen 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 Ortslinienverkehr (§ 6 Abs. 4 des Beförderungsteuergesetzes 1953, BGBl.

Nr. 22) oder beschränkt auf Fahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind, erteilt werden, wenn sie im Sinne des § 120 Abs. 4 als Omnibuslenker für den Stadtverkehr ausgebildet sind oder dem Fahr- und Maschinendienst von Feuerwehren angehören.

(4) Eine Lenkerberechtigung für die Gruppe F, beschränkt auf Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, für die Erleichterungen gemäß § 90 Abs. 3 lit. b, § 91 Abs. 2 oder § 93 festgesetzt sind und die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, darf bei dringender wirtschaftlicher Notwendigkeit auch Personen erteilt werden, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, wenn sie die zum Lenken solcher Fahrzeuge erforderliche geistige und körperliche Reife besitzen und die nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötigen Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Beschränkungen der Gültigkeit vorgeschrieben werden.

(5) Das Lenken eines Kraftfahrzeuges auf Grund einer im Ausland erteilten Lenkerberechtigung ist, unbeschadet der Bestimmungen des VIII. Abschnittes, zulässig, wenn ihr Besitzer in Österreich keinen ordentlichen Wohnsitz hat oder seit der Begründung seines ordentlichen Wohnsitzes 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 bei materieller Gegenseitigkeit auf Antrag eine Lenkerberechtigung mit dem gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen, wenn bei ihnen keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrszuverlässigkeit (§ 66), der geistigen und körperlichen Eignung und der 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:

1. 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, mit denen andere als leichte Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen werden, sofern der Lenker zum Lenken dieser Kraftwagen berechtigt ist.

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

Gruppe F: Zugmaschinen der Klassen I und II (§ 90 Abs. 2) und Motorkarren, auch wenn mit ihnen Anhänger gezogen werden, und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, für die gemäß § 93 Erleichterungen festgesetzt sind oder die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind;

Gruppe G: Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Z. 21 und 23), auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird;

Gruppe H: Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92), auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird.

(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 zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Beschränkungen der Gültigkeit 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 Lenkerberechtigung für die Gruppen D und H umfaßt 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 F berechtigt auch zum Lenken von Einachs zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, wenn dieses nach seinem Eigengewicht und der höchsten mit ihm auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille erreichbaren Geschwindigkeit einer Zugmaschine der Klasse I oder II (§ 90 Abs. 2) entspricht. Das Ziehen von anderen als leichten Anhängern mit Kraftfahrzeugen der Gruppe G mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg ist nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen G, B und E zulässig. Das Ziehen von anderen als leichten Anhängern mit Kraftfahrzeugen der Gruppe G mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg ist nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen C und E zulässig. Das Lenken eines Sattelkraftfahrzeuges mit einem Sattelanhänger, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht 750 kg überschreitet, ist entsprechend dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges oder der Bestimmung des Fahrzeuges zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen B und E, C und E, D und E oder H und E zulässig. Das Ziehen von Anhängern, die zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, mit Kraftfahrzeugen, die selbst nicht zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, ist nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen H und E zulässig.

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

§ 66. Verkehrszuverlässigkeit

(1) Als verkehrszuverlässig gilt eine Person, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Abs. 2) und ihrer Wertung (Abs. 3) an-

genommen werden muß, daß sie auf Grund ihrer Sinnesart

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

(2) Als bestimmte Tatsache im Sinne des Abs. 1 hat insbesondere zu gelten, wenn jemand

- a) häufig in einem die Zurechnungsfähigkeit ausschließenden Rauschzustand eine strafbare Handlung begangen hat (§ 523 des StG. und Art. VIII Abs. 1 lit. c des EGVG. 1950),
- b) das Verbrechen der Notzucht oder der Schändung begangen hat,
- c) das Verbrechen des Mordes, des Totschlages oder der schweren körperlichen Beschädigung begangen hat,
- d) das Verbrechen des Diebstahls oder des Raubes begangen hat,
- e) in einem durch Alkohol im Sinne des § 5 Abs. 1 zweiter Satz der StVO. 1960 beeinträchtigten Zustand ein Kraftfahrzeug gelenkt oder in Betrieb genommen hat,
- f) als Lenker eines Kraftfahrzeuges unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen hat,
- g) es unterlassen hat, nach einem durch das Lenken eines Kraftfahrzeuges selbst verursachten Verkehrsunfall, bei dem eine Person schwer verletzt wurde, sofort anzuhalten oder erforderliche Hilfe zu leisten oder herbeizuholen, oder
- h) bei der Erteilung seiner Lenkerberechtigung vorgeschriebene Auflagen nicht eingehalten und dadurch wiederholt die Verkehrssicherheit gefährdet hat.

(3) Für die Wertung der im Abs. 1 angeführten Tatsachen sind bei strafbaren Handlungen ihre Verwerflichkeit, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend.

§ 67. Verfahren bei der Erteilung der Lenkerberechtigung

(1) Die Lenkerberechtigung ist auf Antrag zu erteilen, wenn das in den Abs. 2 bis 7 und in den §§ 68 bis 70 angeführte Verfahren ergibt, daß die Voraussetzungen für die Erteilung vorliegen. Auf Antrag hat die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz hat, die Durch- oder Weiterführung des Verfahrens auf die Behörde

zu übertragen, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort der Beschäftigung des Antragstellers 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 Antragsteller 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, insbesondere hinsichtlich der Feststellung, ob der Bau und die Ausrüstung eines bestimmten Fahrzeuges die in einem auf „beschränkt geeignet“ lautenden Gutachten anzuführenden körperlichen Mängel ausgleicht, ist ein Gutachten eines technischen, gemäß § 126 bestellten Sachverständigen hierüber einzuholen. Wenn das ärztliche Gutachten eine Beobachtung des Antragstellers beim Handhaben von Betätigungsvorrichtungen des Kraftfahrzeuges erfordert, ist die Durchführung einer Beobachtungsfahrt (§ 69 Abs. 2) anzuordnen. Der Antragsteller hat die zur Erstattung des ärztlichen Gutachtens erforderlichen besonderen Befunde oder ein insbesondere im Hinblick auf sein Lebensalter oder sein bisheriges Verhalten im Straßenverkehr erforderliches Gutachten einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle zu erbringen.

(3) Vor der Erteilung der Lenkerberechtigung hat die Behörde ein Gutachten je eines vom Landeshauptmann bestimmten rechtskundigen und technischen gemäß § 126 bestellten Sachverständigen darüber einzuholen, ob der Antragsteller 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 Lenkerprüfung 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 Sachverständigen dieser Ansicht sind. Die Lenkerprüfung darf nicht vor Ablauf von zwei Wochen wiederholt werden. Eine nicht bestandene Lenkerprüfung ist auf Antrag innerhalb von drei Monaten neuerlich abzunehmen.

(4) Personen, denen eine Lenkerberechtigung gemäß § 73 Abs. 1 entzogen wurde, darf vor Ablauf der bei der Entziehung festgesetzten Zeit keine Lenkerberechtigung erteilt werden. Bei der Erteilung einer Lenkerberechtigung an einen Antragsteller, dem eine Lenkerberechtigung entzogen

wurde, kann die Behörde, sofern das letzte ärztliche Gutachten im Zeitpunkt der Entscheidung nicht älter ist 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 im Hinblick auf den Grund der Entziehung und vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus keine Bedenken bestehen.

(5) Bei einem Antrag auf gleichzeitige Erteilung einer Lenkerberechtigung für die Gruppe A und für weitere Gruppen hat die Behörde ein Gutachten über die fachliche Befähigung (Abs. 3) für diese Gruppen, für die Gruppe A jedoch nur 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 älter als ein Jahr 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.

(8) Ein Antrag auf Erteilung einer Lenkerberechtigung darf nur gestellt werden, wenn der Antragsteller nicht bereits eine Lenkerberechtigung für die beantragte Gruppe besitzt.

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

(1) Die Lenkerberechtigung für die Gruppen D und H darf nur für fünf 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 und für die Leistung Erster Hilfe entsprechend ausgebildet sind. Die Lenkerberechtigung für die Gruppe D darf jedoch, sofern sie für zwei Jahre, gerechnet von der Erteilung, auf den Ortslinienverkehr (§ 64 Abs. 3) oder auf Fahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind, eingeschränkt wird, auch Personen erteilt werden, die eine Lenkerberechtigung für die Gruppe C besitzen, im Sinne der Bestimmungen des § 120 Abs. 4 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 Antragsteller 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 B oder C gelenkt haben.

§ 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 oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen der Gültigkeit 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 24 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 anzu-

führen, bei dem diese Mängel ausgeglichen werden können;

- d) zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer oder mehrerer Gruppen nicht geeignet, so hat das Gutachten „nicht geeignet“ für die entsprechenden Gruppen zu lauten.

(2) Die im § 67 angeführte Beobachtungsfahrt darf nur auf einem Schulfahrzeug (§ 112 Abs. 3) der in Betracht kommenden Gruppe von Kraftfahrzeugen (§ 65 Abs. 1) vorgenommen werden; ist jedoch angesichts besonderer Umstände eine Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht zu befürchten, so kann die Beobachtungsfahrt, insbesondere bei Besitzern einer Lenkerberechtigung, auch auf einem anderen geeigneten Kraftfahrzeug der in Betracht kommenden Gruppe vorgenommen werden. Während der Beobachtungsfahrt muß, wenn möglich, neben dem zu beobachtenden Lenker ein technischer gemäß § 126 bestellter Sachverständiger, ein Inhaber eines Fahrlehrerausweises gemäß § 114 Abs. 1, ein im § 120 Abs. 1 angeführter Auszubildner oder ein Besitzer einer im § 122 Abs. 1 angeführten Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten sitzen. Der neben dem Lenker Sitzende hat durch entsprechendes Eingreifen in dessen Fahrweise Unfällen, soweit es ihm möglich ist, vorzubeugen. Ist die Beobachtungsfahrt auch zur Beurteilung technischer Fragen erforderlich, so hat 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 und die Erstellung des ärztlichen Gutachtens (Abs. 1) festgesetzt werden; hiebei ist auch festzusetzen, daß Personen, bei denen bestimmte Leiden oder Gebrechen vorliegen, als zum Lenken von Kraftfahrzeugen nicht geeignet oder nur unter bestimmten Voraussetzungen im Sinne des Abs. 1 lit. b als 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 im Abs. 2 lit. a angeführten Vorschriften beschränken.

(2) Die theoretische Prüfung ist, sofern nicht durch Verordnung ihre schriftliche Abnahme allgemein festgesetzt oder eine Beeinträchtigung des Prüfungsvorganges zu erwarten ist, auf Antrag des Prüfungswerbers in Gegenwart der von ihm angeführten Personen abzunehmen. Die bei der Prüfung anwesenden Personen dürfen den Prüfungsvorgang nicht beeinträchtigen. Personen, die den Prüfungsvorgang beeinträchtigen, sind aus dem Raum, in dem die Prüfung abgenommen wird, zu entfernen. Die Prüfung ist unter Beachtung 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 Straßenbenutzer; 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 den für die Fahrt notwendigen und möglichen Überprüfungen des Zustandes des Fahrzeuges,
- b) Fahrübungen, wie insbesondere Umkehren, Rückwärtsfahren, Anfahren auf Steigungen, Einfahren in Parklücken und Ausfahren aus diesen, und Bremsübungen, wie insbesondere Gefahrenbremsungen,
- 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 24) beizustellen.

(5) Die praktische Prüfung darf erst abgenommen werden, wenn 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 § 112 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. Wenn er die Prüfung nicht bestanden hat, haben ihm die Prüfer die Begründung hierfür bekanntzugeben und auch wann die Prüfung nach ihrer Ansicht frühestens innerhalb des im § 67 Abs. 3 letzter Satz angeführten Zeitraumes wiederholt werden kann. Wurde die theoretische Prüfung oder der sich auf die Verkehrsvorschriften (Abs. 2 lit. a) oder der sich auf die technischen Kenntnisse (Abs. 2 lit. b) erstreckende Teil der theoretischen Prüfung bestanden, so darf die theoretische Prüfung oder der bereits bestandene Teil bei Wiederholungen innerhalb von sechs Monaten nicht mehr abgenommen 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 zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen der Gültigkeit einzutragen, unter denen die Lenkerberechtigung erteilt wurde (§ 65 Abs. 2). Weitere Führerscheine

für diese Lenkerberechtigung dürfen nur in den in den Abs. 3 und 4 angeführten Fällen ausgestellt werden.

(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 ist ungültig, wenn die behördlichen Eintragungen, Unterschriften oder Stempel unkenntlich geworden sind, das Lichtbild fehlt oder den Besitzer nicht mehr einwandfrei erkennen läßt oder Beschädigungen oder Merkmale 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 neuen Führerscheines oder die Vornahme der erforderlichen Ergänzungen zu beantragen.

(4) Ein neuer Führerschein gemäß Abs. 3 darf nur von der Behörde ausgestellt werden, die die betreffende Lenkerberechtigung erteilt hat. Dieser 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 neuen Führerscheines verliert der alte Führerschein seine Gültigkeit; er ist, sofern dies möglich ist, der Behörde unverzüglich abzuliefern.

§ 72. Führerschein für Diplomaten und Angestellte ausländischer Vertretungsbehörden und internationaler Organisationen mit dem Sitz in Österreich

(1) Personen, die eine vom Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten ausgestellte gültige Legitimationskarte für Mitglieder des Diplomatischen Korps in Wien, für Mitglieder des Konsularkorps in Österreich, für Angestellte bei ausländischen diplomatischen oder konsularischen Vertretungsbehörden oder für Beamte internationaler Organisationen in Österreich besitzen, ist auf Antrag, 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, sofern hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen und, außer bei Beamten internationaler Organisationen, materielle Gegenseitigkeit vorliegt.

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

§ 73. Entziehung der Lenkerberechtigung

(1) Die Lenkerberechtigung ist zu entziehen, wenn ihr Besitzer nicht mehr im Sinne des § 66 verkehrszuverlässig, nicht mehr geistig oder körperlich geeignet oder nicht mehr fachlich befähigt ist, ein Kraftfahrzeug zu lenken. Verkehrszuverlässigen Lenkern, die nicht mehr die erforderliche geistige und körperliche Eignung und fachliche Befähigung aufweisen, ist die Lenkerberechtigung entsprechend diesem Mangel ganz oder nur hinsichtlich bestimmter Gruppen zu entziehen oder durch Auflagen oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen der Gültigkeit einzuschränken.

(2) Bei der Entziehung ist auch auszusprechen, für welche Zeit keine neue Lenkerberechtigung erteilt werden darf. Diese Zeit ist auf Grund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens festzusetzen und darf bei Personen, die nicht verkehrszuverlässig sind, nicht kürzer sein als drei Monate.

(3) Die Lenkerberechtigung ist unter Anwendung der Bestimmungen der Abs. 1 und 2 für eine Zeit von nicht mehr als 18 Monaten vorübergehend zu entziehen, wenn anzunehmen ist, daß nach Ablauf dieser Zeit die Gründe für die Entziehung nicht mehr gegeben sind. Nach Ablauf der Zeit, für die die Lenkerberechtigung vorübergehend entzogen wurde, ist der Führerschein dem Besitzer auf Antrag wieder auszufolgen, sofern nicht ein neuerliches Ermittlungsverfahren zur Entziehung gemäß Abs. 1 eingeleitet wurde.

§ 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 (§ 64 Abs. 2), so hat sie unverzüglich ein Ermittlungsverfahren einzuleiten.

(2) Vor der Entziehung der Lenkerberechtigung wegen mangelnder geistiger oder körperlicher Eignung ist ein neuerliches ärztliches Gutachten gemäß § 67 Abs. 2, vor der Entziehung wegen mangelnder fachlicher Befähigung ein Gutachten über die fachliche Befähigung gemäß § 67 Abs. 3 einzuholen. Leistet der Besitzer einer Lenkerberechtigung einem rechtskräftigen Bescheid mit der Aufforderung, sich ärztlich untersuchen zu lassen, zur Erstattung des ärztlichen Gutachtens erforderliche Befunde zu erbringen oder die Lenkerprüfung neuerlich abzulegen, keine Folge, so ist ihm die Lenkerberechtigung zu entziehen.

(3) 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 Zulassungsbesitzer des Kraftfahrzeuges waren. Die rechtskräftige Entziehung einer Lenkerberechtigung wegen des Mangels der Verkehrszuverlässigkeit kann von der Behörde auch in geeigneter Weise verlautbart werden.

(4) 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 des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben einem Kraftfahrzeuglenker, aus dessen Verhalten deutlich zu erkennen ist, daß er insbesondere infolge eines übermäßigen Alkoholenusses 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, sofern nicht das Ermittlungsverfahren gemäß § 74 Abs. 1 eingeleitet wird.

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

(2) Bestehen auf Grund offensichtlicher Umstände Bedenken, ob der Antragsteller verkehrszuverlässig (§ 66), geistig und körperlich geeignet und fachlich befähigt ist, ein Motorfahrzeug zu lenken oder ob er sich einer der im Abs. 4 lit. a bis f angeführten Handlungen schuldig gemacht hat, so ist unverzüglich ein Ermittlungsverfahren einzuleiten. Für dieses Ermittlungsverfahren gelten die Bestimmungen des § 67 sinngemäß.

(3) Bestehen bei der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Besitzer eines Lenkerausweises für Motorfahräder seinen ordentlichen Wohnsitz hat, Bedenken, ob er verkehrszuverlässig (§ 66), geistig und körperlich geeignet und fachlich befähigt ist, ein Motorfahrzeug zu lenken, so hat sie unverzüglich ein Ermittlungsverfahren einzuleiten. Für dieses Ermittlungsverfahren gelten die Bestimmungen des § 74 sinngemäß.

(4) Für die Entziehung des Lenkerausweises für Motorfahräder gelten die Bestimmungen des § 73 sinngemäß. Der Lenkerausweis ist jedoch auch zu entziehen, wenn sein Besitzer wiederholt mit einem Motorfahrzeug

- a) die gemäß § 98 Abs. 1 festgesetzte Geschwindigkeit für Motorfahräder wesentlich überschritten hat,
- b) mehr Lärm, Rauch oder üblen Geruch verursacht hat, als bei ordnungsgemäßem Zu-

stand und sachgemäßem Betrieb des Motorfahrrades unvermeidbar ist,

- c) gefahren ist, das nicht mit einer zweckmäßigen, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechenden Vorrichtung zur Dämpfung des Motorengeräusches ausgestattet war,
- d) Gehsteige oder Radwege vorschriftswidrig befahren hat,
- e) dieselbe Straße oder denselben Straßenzug innerhalb eines örtlichen Bereiches ohne zwingenden Grund mehrmals hintereinander befahren hat oder den Motor bei stillstehendem Fahrzeug länger als unbedingt notwendig laufen hat lassen oder
- f) durch sonstige Verstöße gegen die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 andere Straßenbenutzer gefährdet oder behindert hat.

(5) Für Lenkerausweise für Motorfahrräder gelten die Bestimmungen des § 75 über die vorläufige Abnahme des Führerscheines und des § 78 über den Zentralnachweis für Lenkerberechtigungen sinngemäß.

(6) Erhält die Behörde davon Kenntnis, daß der Besitzer einer Lenkerberechtigung gemäß § 64 Abs. 1 zum Lenken von Motorfahrrädern 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 Motorfahrrad zu lenken. Dies ist in den Führerschein einzutragen.

(7) Ein Antrag auf Ausstellung eines Lenkerausweises für Motorfahrräder darf nur gestellt werden, wenn der Antragsteller nicht bereits eine Lenkerberechtigung gemäß § 64 Abs. 1 besitzt.

(8) Der Lenkerausweis für Motorfahrräder verliert seine Gültigkeit, wenn seinem Besitzer eine Lenkerberechtigung gemäß § 64 Abs. 1 erteilt wird, und ist unverzüglich der Behörde abzuliefern.

§ 77. Heereslenkerberechtigung

(1) Das Bundesministerium für Landesverteidigung kann die Berechtigung zum Lenken von Heeresfahrzeugen 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 im Abs. 1 angeführten lenken, wenn es zur Erfüllung der dem Bundesheer gemäß § 2 des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, obliegenden Aufgaben im Einzelfall erforderlich ist, wenn er eine von der hiefür 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 die Verkehrszuverlässigkeit (§ 66) gegeben ist, 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 Gruppen 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 rechtskräftigen Entziehung einer Lenkerberechtigung,
- c) von der Wiedererteilung einer Lenkerberechtigung und
- d) von rechtskräftigen Bestrafungen von Kraftfahrzeuglenkern ohne Lenkerberechtigung, wenn die Bestrafung aus Gründen erfolgt ist, die die Entziehung einer Lenkerberechtigung zur Folge hätten.

(2) Vor der Entscheidung über ein Ansuchen um Erteilung einer Lenkerberechtigung oder um Ausstellung eines neuen Führerscheines gemäß

§ 71 Abs. 3 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 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 § 62 über die Haftung und der §§ 82 bis 85 eingehalten werden.

(2) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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 Verkehrs- und Betriebssicherheit dagegen keine Bedenken bestehen. Es kann dies jedoch, sofern hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen, auch sonst gestatten, 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 Kraftfahrzeuge und Anhänger mit inländischem Kennzeichen

Kraftfahrzeuge und Anhänger mit österreichischem Kennzeichen müssen beim Verlassen des österreichischen Bundesgebietes hinten außer dem Kennzeichen auf einer Tafel oder auf dem Fahrzeug selbst das Unterscheidungszeichen für Österreich führen. Dieses hat aus einem mindestens 80 mm hohen lateinischen Buchstaben „A“ in dauernd gut lesbarer, unverwischbarer, schwar-

zer Schrift mit mindestens 10 mm Strichstärke auf einer mindestens 175 mm breiten und mindestens 115 mm hohen weißen, elliptischen Fläche zu bestehen. Unterscheidungszeichen müssen am Fahrzeug auf einer senkrecht zu dessen Längsmittlebene und annähernd lotrecht liegenden Fläche und vollständig sichtbar angebracht sein.

§ 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 internationalen Kraftfahrdokumente ist die Behörde zuständig, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen Aufenthalt hat.

(5) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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, Gewerbe und Industrie. 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 im 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 im Abs. 4 angeführten Behörde eingebracht werden.

(7) Die von den ermächtigten Vereinen ausgestellten Dokumente bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Behörde, in deren ört-

lichem 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 auf Straßen mit öffentlichem Verkehr 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 im Abs. 1 angeführten Vereinbarungen beigetreten ist, dürfen nur verwendet werden, wenn sie gemäß § 38 vorübergehend 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 dem im Abs. 1 lit. a angeführten Genfer Abkommen beigetreten ist, keinen nationalen oder eines Staates, der dem im Abs. 1 lit. b angeführten Pariser Übereinkommen beigetreten ist, keinen internationalen Zulassungsschein vorweisen, so hat er unverzüglich um vorübergehende Zulassung (§ 38) anzusehen. 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; für den ersten Anhänger eines Kraftwagens mit zwei Anhängern ist jedoch kein Unterscheidungszeichen erforderlich. 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 eingeschränkte Zulassung bewilligt werden, wenn nach Art der Verwendung der Fahrzeuge vom Standpunkt

der Verkehrs- und Betriebssicherheit 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. Hiedurch werden die Vorschriften des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, nicht berührt.

§ 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 vorgesehenen 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 oder einen im Genfer Abkommen (Abs. 1) vorgesehenen 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 eines nach dem Muster des Anhanges 10 des Genfer Abkommens (Abs. 1) ausgestellten internationalen Führerscheines oder 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 Verpflichtung, einen internationalen Führerschein vorweisen zu können, 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 diese Personen 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 für das Lenken des Fahrzeuges im Heimatstaat des Lenkers kein Führerschein erforderlich ist.

(2) Die Bestimmungen des § 62 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 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 Mannschaftstransportfahrzeuge (§ 2 Z. 29), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache bestimmt sind, für Heeresmannschaftstransportfahrzeuge sowie für Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.

(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 zu befördernden 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 Omnibusanhänger, 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 zu befördernden Personen und dem Lenker des Zugfahrzeuges gegeben sein. Übergänge vom Omnibusanhänger zum

Zugfahrzeug und bei Gelenkkraftfahrzeugen müssen bei jedem Einschlag der Lenkvorrichtung ohne Gefahr betreten werden können.

(4) Lastkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen, abgesehen vom Lenker, verwendet werden dürfen (§ 106 Abs. 5), außer Heereslastkraftwagen 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 Straßenbenützer 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 befördernden Personen die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit, Ausrüstung und Ausstattung der Omnibusse, Omnibusanhänger und der Lastkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen, abgesehen vom Lenker, verwendet werden dürfen, und über die Führung eines Wagenbuches oder gleichwertiger Evidenzbehelfe für diese Fahrzeuge 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 Lenkerplatz und der Raum, in dem Personen befördert werden, muß vom Raum, in dem Güter befördert werden, durch eine geeignete Vorrichtung so zu trennen sein, daß weder der Lenker noch beförderte Personen 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 der höchsten mit ihnen erreichbaren Geschwindigkeit 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 höchsten mit ihnen erreichbaren Geschwindigkeit in km/h.

(2) In die Klasse I (Abs. 1) fallen Zugmaschinen, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann und die eine Kennziffer bis 999 haben. In die Klasse II fallen Zugmaschinen, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden kann und die eine Kennziffer bis 999 haben, oder Zugmaschinen, die eine Kennziffer von 1000 bis 1999 haben. Alle übrigen Zugmaschinen fallen in die Klasse III.

(3) Die Klasse einer Zugmaschine muß an der rechten Seite des Fahrzeuges vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben sein.

(4) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen festzusetzen über

- a) den Bau und die Ausrüstung von Zugmaschinen,
- b) Erleichterungen hinsichtlich der Beschaffenheit und Ausrüstung von Zugmaschinen, die wegen der Art ihrer Verwendungsbestimmung, insbesondere in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben, erforderlich sind,
- c) die Voraussetzungen, unter denen 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.

§ 91. Transportkarren und Motorkarren

(1) Für Transportkarren (§ 2 Z. 19), mit denen Straßen mit öffentlichem Verkehr im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung nicht nur überquert oder nicht nur auf ganz kurze oder gemäß § 50 Z. 9 der StVO. 1960 als Bau-

stelle gekennzeichnete 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 höchsten mit ihnen erreichbaren Geschwindigkeit Erleichterungen, insbesondere für das Ziehen von Anhängern, festgesetzt werden.

(2) Für Motorkarren (§ 2 Z. 20) können durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit und unter Berücksichtigung des Eigengewichtes, der Abmessungen und der höchsten mit ihnen erreichbaren Geschwindigkeit Erleichterungen festgesetzt werden, insbesondere für das Ziehen von Anhängern sowie hinsichtlich der Voraussetzungen, unter denen Geräte, zusätzliche Aufbauten und Sitze mit dem Fahrzeug auch so verbunden werden dürfen, daß sie die Fahreigenschaften des Fahrzeuges verändern.

§ 92. Kraftwagen und Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter

(1) Kraftwagen und Anhänger, die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter im Sinne des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), BGBl. Nr. 30/1956, 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,
- e) die Führung eines Wagenbuches oder gleichwertiger Evidenzbehalte und
- f) 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 und die nicht sofort und ohne besondere fachliche Befähigung behebbar sind, 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) Heeresfahrzeuge, die 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, mit denen Straßen mit öffentlichem Verkehr im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung nicht nur überquert oder nicht nur auf ganz kurze oder gemäß § 50 Z. 9 der StVO. 1960 als Baustellen gekennzeichnete 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 hinsichtlich des II. Abschnittes über die Bauart und Ausrüstung 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 und Sonderanhänger

Für Sonderkraftfahrzeuge und Sonderanhänger (§ 2 Z. 23 und 27) 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 Verwendungsbestimmung, 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 mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann, und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger (§ 1 Abs. 2 lit. a) dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn durch ihre Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß durch ihr Betriebsgeräusch während ihrer Verwendung kein übermäßiger Lärm verursacht werden kann, und hinten am Fahrzeug eine weiße Tafel mit der dauernd gut lesbaren und unverwischbaren Aufschrift „10 km“ in schwarzer Farbe vollständig sichtbar angebracht ist.

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

(3) Der Landeshauptmann hat auf Antrag für Typen oder für einzelne der im Abs. 1 angeführten Fahrzeuge eine Bescheinigung darüber auszustellen, daß mit diesen Fahrzeugen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann 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 technischer gemäß § 125 bestellter Sachverständiger einzuholen.

(4) Bei Typen im 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 Wohnsitz, ihre Hauptniederlassung oder 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 im Abs. 1 angeführter Fahrzeuge haben auf Fahrten die in den Abs. 3 oder 4 angeführte Bescheinigung mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

§ 97. Heeresfahrzeuge

(1) Für Heeresfahrzeuge, die wegen ihres militärischen Verwendungszweckes besonders gebaut und ausgerüstet sind, können nach den Erforder-

nissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, Erleichterungen hinsichtlich der Beschaffenheit und Ausrüstung festgesetzt werden, die wegen der Art ihrer militärischen Verwendungsbestimmung notwendig sind.

(2) Für Heeresfahrzeuge, 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 und Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers und des Zulassungsbesitzers

§ 98. Höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit

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

(2) Der Landeshauptmann kann für einzelne Kraftfahrzeuge zum Zwecke ihrer Erprobung das Überschreiten der für solche Fahrzeuge gemäß Abs. 1 allgemein festgesetzten höchsten zulässigen Geschwindigkeit auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z. 16 der StVO. 1960) 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 dauernd gut lesbar und unverwischbar 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 6 und des § 60 Abs. 3 letzter Satz der StVO. 1960 die vorgeschriebenen Scheinwerfer und Leuchten (§§ 14 bis 17) einzuschalten, durch die anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht, das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht und die Straße, soweit erforderlich, insbesondere im Hinblick auf die Fahrgeschwindigkeit, ausreichend be-

leuchtet wird; dies gilt jedoch nicht bei Einsatzübungsfahrten von Heeresfahrzeugen, sofern auf andere Art, insbesondere durch das Zusammenwirken mit den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, 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 Abs. 1 Z. 15 der StVO. 1960) darf außer in den im Abs. 5 angeführten Fällen Fernlicht nicht verwendet werden; bei unzureichender Beleuchtung der Fahrbahn ist jedoch das Verwenden des Fernlichtes während des Fahrens außer in den im Abs. 4 lit. c bis f angeführten Fällen zulässig. Stadtlicht (§ 14 Abs. 3) darf nur bei ausreichender Straßenbeleuchtung verwendet werden.

(4) Auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z. 16 der StVO. 1960) darf während des Fahrens bei Dunkelheit Stadtlicht nicht verwendet werden. Fernlicht darf auf Freilandstraßen bei Dunkelheit nicht verwendet werden

- a) bei ausreichender Straßenbeleuchtung,
- b) bei stillstehendem Fahrzeug,
- c) vor entgegenkommenden Fahrzeugen, deren Lenker durch Fernlicht geblendet werden würde,
- d) beim Fahren hinter Kraftfahrzeugen in geringem Abstand, ohne zu überholen,
- e) vor Gruppen von Fußgängern und
- f) beim Herannahen von Schienenfahrzeugen oder Schiffen, die sich unmittelbar neben der Fahrbahn bewegen.

(5) Bei Nebel ist Abblendlicht zu verwenden. Bei Sichtbehinderung durch Regen, Schneefall und dergleichen 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 Sichtbehinderung durch Nebel, Regen, Schneefall und dergleichen oder auf engen oder kurvenreichen Strecken verwendet werden.

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

§ 100. Optische Warnzeichen

Als optische Warnzeichen (§ 22 Abs. 2) dürfen nur gut wahrnehmbare, kurze Blinkzeichen mit zwei symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegenden Scheinwerfern, bei einspurigen Kraftfahrzeugen, Motorfahrzeugen mit Beiwagen und Motordreirädern mit nur einem Vorderrad mit einem Scheinwerfer abgegeben werden; die Bestimmungen des § 99 Abs. 3 bis 5 über die Verwendung von Fern- und Abblendlicht bleiben unberührt. Blinkzeichen dürfen außer bei Alarmschaltung nicht durch längere Zeit abgegeben werden.

§ 101. Beladung

(1) Die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2, 3 und 5 nur zulässig, wenn

- a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges durch die Beladung nicht überschritten werden,
- b) die durch Verordnung allgemein festgesetzte Höchstgrenze für die größte Höhe von Fahrzeugen (§ 4 Abs. 6 lit. a) durch die Beladung nicht überschritten wird und
- c) die größte Länge durch die Beladung um nicht mehr als ein Viertel der Länge des Fahrzeuges überschritten wird.

(2) Bei Langgutfahrten (Abs. 3), Wirtschaftsfahrten (§ 30 der StVO. 1960), Großvieh-, Boot- und Flugzeugtransporten und wenn von Zugmaschinen oder Motorkarren Geräte getragen werden, dürfen die Abmessungen und in Ausnahmefällen, wie bei unteilbaren Gütern, die Abmessungen, das höchste zulässige Gesamtgewicht und die höchsten zulässigen Achslasten durch die Beladung überschritten werden, wenn die hierfür durch Verordnung (Abs. 6) festgesetzten Grenzen und Voraussetzungen eingehalten werden.

(3) Langgutfahrten sind Beförderungen von Ladungen, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges samt der Ladung 14 m übersteigt, oder Beförderungen von Ladungen, die um mehr als ein Viertel der Länge des Kraftfahrzeuges über dessen hintersten Punkt hinausragen. Bei Kraftfahrzeugen mit Anhängern gilt die Beförderung als Langgutfahrt, wenn die Länge des letzten Anhängers samt der Ladung 14 m übersteigt oder wenn die Ladung des letzten Anhängers um mehr als ein Viertel der Länge des Fahrzeuges über dessen hintersten Punkt hinausragt. Ist der letzte Anhänger jedoch ein Nachläufer (§ 13 Abs. 4), so gilt die Beförderung als Langgutfahrt, wenn die Ladung um mehr als ein Fünftel ihrer Länge über den hintersten Punkt des Nachläufers hinausragt.

(4) Ragt die Ladung um mehr als 1 m über den vordersten oder hintersten Punkt des Kraftfahr-

zeuges, bei Kraftfahrzeugen mit Anhängern des letzten Anhängers, hinaus, so müssen die äußersten Punkte der hinausragenden Teile der Ladung anderen Straßenbenützern gut erkennbar gemacht sein.

(5) Transporte, bei denen die gemäß Abs. 6 festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Fahrzeuges samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig. Die Bewilligung darf nur unter Vorschreibung der höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit und, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, unter den entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit erteilt werden.

(6) Durch Verordnung ist unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit festzusetzen, in welchem Ausmaß und unter welchen Voraussetzungen in den im Abs. 2 angeführten Fällen die höchsten zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten und die Abmessungen von Fahrzeugen durch die Beladung überschritten werden dürfen.

(7) Der Lenker eines Kraftfahrzeuges hat auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes an Ort und Stelle oder bei einer nicht mehr als 3 km von seinem Weg zum Fahrtziel entfernten Waage prüfen 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 Wägens zu ersetzen. Der Landeshauptmann hat den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes die zur Prüfung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes und der höchsten zulässigen Achslasten an Ort und Stelle erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

(8) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 finden auf Heeresfahrzeuge 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. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht. Der Lenker

hat auf Fahrten Verbandzeug mitzuführen. Lenker von Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg, von Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) oder von Omnibussen haben dafür zu sorgen, daß der Fahrtschreiber und der Wegstreckenmesser auf Fahrten in Betrieb sind.

(2) Der Lenker hat dafür zu sorgen, daß die Sicht vom Lenkerplatz aus für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreicht und 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 während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn es die Witterung sonst erfordert, die hintere oder die gemäß § 49 Abs. 6 seitlich angebrachten Kennzeichentafeln beleuchtet sind; dies gilt jedoch nicht bei stillstehendem Fahrzeug, wenn die Straßenbeleuchtung zum Ablesen des Kennzeichens ausreicht, und bei Einsatzübungsfahrten mit Heeresfahrzeugen (§ 99 Abs. 1).

(3) Der Lenker muß die Handhabung und Wirksamkeit der Betätigungsvorrichtungen des von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges kennen. Ist er mit ihrer Handhabung und Wirksamkeit noch nicht vertraut, so darf er das Fahrzeug nur mit besonderer Vorsicht lenken. Er muß die Lenkvorrichtung während des Fahrens mit mindestens einer Hand festhalten und muß beim Lenken Auflagen, unter denen ihm die Lenkerberechtigung erteilt wurde, erfüllen. Er hat sich im Verkehr der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend zu verhalten.

(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 des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen zur Überprüfung auszuhandigen

- 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 (§ 45 Abs. 4) und auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z. 16 der StVO. 1960) und an Sonn- und Feiertagen die Bescheinigung über das Ziel und den Zweck der Probefahrt (§ 45 Abs. 6). Bei Betrieben, die außerhalb des

Ortsgebietes (§ 2 Abs. 1 Z. 15 der StVO. 1960) liegen, muß diese Bescheinigung nur an Sonn- und Feiertagen mitgeführt werden,

- e) bei Überstellungsfahrten den Überstellungsfahrtschein gemäß § 46 Abs. 4 und
- f) Bescheide über kraftfahrrechtliche Bewilligungen, die zur Art der Verwendung des Fahrzeuges auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderlich sind (§ 101 Abs. 5, § 104 Abs. 5 lit. d und Abs. 7).

Die in den lit. a bis f angeführten Dokumente werden im Falle des Verlustes bis zur Ausstellung des neuen Dokumentes, jedoch nicht länger als eine Woche, bei den in den lit. a und c angeführten Dokumenten vier Wochen, gerechnet vom Tag des Verlustes, durch die behördliche Bestätigung über die Verlustanzeige ersetzt.

(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 nur durch Überwindung eines beträchtlichen Hindernisses 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 ihrem Zulassungsbesitzer bekanntzugeben.

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

(9) Der Lenker darf Schneeketten und dergleichen (§ 7 Abs. 2) nur dann verwenden, wenn dies erforderlich ist, und nur, wenn sie so befestigt sind, daß sie die Oberfläche der Fahrbahn nicht beschädigen können.

§ 103. Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers

(1) Der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers hat dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug und seine Beladung 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 die Verwendung seines Anhängers nur Personen überlassen, die die erforderliche Lenkerberechtigung oder den

erforderlichen Lenkerausweis besitzen. Er hat der Behörde auf Verlangen Auskunft darüber zu erteilen, wem er jeweils das Lenken seines Kraftfahrzeuges oder die Verwendung seines Anhängers überlassen hat, und entsprechende Aufzeichnungen zu führen, wenn er ohne diese die verlangte Auskunft nicht erteilen kann.

(3) Der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges hat, sofern er der Dienstgeber des Lenkers ist, dafür zu sorgen, daß eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit des Lenkers oder 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, eines Kraftwagens zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) oder eines Omnibusses hat dafür zu sorgen, daß der Fahrtschreiber und der Wegstreckenmesser für Fahrten betriebsbereit sind.

(5) Der Zulassungsbesitzer eines Omnibusses, eines Lastkraftwagens, einer Zugmaschine oder eines Anhängers, außer Wohnanhängern, hat dafür zu sorgen, daß an der rechten Außenseite des Fahrzeuges vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar sein Name und seine Anschrift, bei Unternehmungen deren Gegenstand und der dauernde Standort des Fahrzeuges (§ 40 Abs. 1) angeschrieben sind; bei Fahrzeugen im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen darf jedoch an Stelle des Namens und der Anschrift sowie des dauernden Standortes auch ein allgemein bekanntes Symbol für den Zulassungsbesitzer angebracht sein. Die Behörde kann auf Antrag von der Verpflichtung, den Namen und die Anschrift am Fahrzeug anzuschreiben, befreien, wenn diese Aufschrift im Hinblick auf die Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges eine Gefährdung der Person oder des Vermögens des Antragstellers zur Folge hätte.

(6) Bei Personenkraftwagen im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unter-

nehmungen muß hinten am Fahrzeug vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar auf einem Hintergrund in den Farben der Republik Österreich im weißen Mittelfeld das Wort „Dienstkraftwagen“ angeschrieben sein; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge,

- a) die für Fahrten des Bundespräsidenten, der Präsidenten des Nationalrates, des Vorsitzenden des Bundesrates, der Mitglieder der Bundesregierung, der Staatssekretäre, der Landeshauptmänner oder der Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rechnungshofes, des Verfassungsgerichtshofes, des Verwaltungsgerichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes verwendet werden,
- b) an deren Außenseite vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar der Name des Zulassungsbesitzers oder ein allgemein bekanntes Symbol für diesen angeschrieben ist, oder
- c) die ein Deckkennzeichen (§ 48 Abs. 1 letzter Satz) führen.

(7) 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

(1) Mit Kraftfahrzeugen außer Motorfahrzeugen dürfen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 7, nur gezogen werden

- a) zum Verkehr zugelassene Anhänger,
- b) Anhänger, mit denen behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden (§§ 45 und 46), und
- c) ausländische Anhänger, die das Kennzeichen ihres inländischen Zugfahrzeuges führen (§ 83).

Mit Sattelkraftfahrzeugen und Gelenkkraftfahrzeugen dürfen Anhänger nicht gezogen werden.

(2) Anhänger dürfen mit Kraftwagen nur gezogen werden,

- a) wenn sie durch die im § 13 angeführten Vorrichtungen mit dem Zugfahrzeug sicher verbunden sind und die Radspur des Anhängers, außer bei unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkenden Anhängern, auf gerader, waagrechter Fahrbahn von der Richtung der Spur des Zugfahrzeuges nur geringfügig abweichen kann; bei Langgutfahrten darf jedoch der Anhänger auch nur durch das Ladegut des Zugfahrzeuges gezogen werden, wenn er mit dessen Ladegut sicher verbunden ist;
- b) wenn die Anhängerdeichsel, sofern sie sich ohne den Willen des Lenkers von der An-

hängevorrichtung löst, nur geringfügig abfallen kann (§ 13 Abs. 2);

- c) bei leichten Anhängern ohne Bremse, wenn das Eigengewicht des Zugfahrzeuges das Doppelte des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet;
- d) bei Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1500 kg, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und die keine Bremse haben, wenn das Eigengewicht des Zugfahrzeuges nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht des Anhängers, und
- e) bei Anhängern, die breiter sind als das Zugfahrzeug, wenn der Anhänger vorne auf beiden Seiten mit je einer Begrenzungsleuchte ausgerüstet ist, die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht ist, daß anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann. Dies gilt jedoch nicht für Anhänger, 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.

(3) Kann der Lenker eines Kraftfahrzeuges die Bremse eines mit diesem gezogenen Anhängers nicht oder nur unter Gefährdung der Verkehrs- oder Betriebssicherheit unmittelbar oder mittelbar 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 Zugfahrzeug 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 Krauträdern dürfen nur Einachsanhänger gezogen werden; hierbei gelten die Bestimmungen des Abs. 2 lit. a erster Halbsatz und lit. c sinngemäß. Mit Motorrädern dürfen nur einspurige Anhänger gezogen werden. Mit mehrspurigen Krauträdern dürfen nur Anhänger gezogen werden, die nicht breiter sind als das Zug-

fahrzeug. Mit Motorfahrrädern dürfen auch nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger gezogen werden. Anhänger dürfen jedoch mit Motorfahrrädern nur unter folgenden Voraussetzungen gezogen werden:

- a) der Anhänger muß mit dem Zugfahrzeug gelenkig und verkehrs- und betriebssicher verbunden sein;
 - b) der Anhänger muß vorne mit zwei weißen und hinten mit zwei roten Rückstrahlern ausgerüstet sein, die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht sind, daß dadurch seine größte Breite anderen Straßenbenützern erkennbar gemacht werden kann;
 - c) wird durch den Anhänger oder dessen Ladung die Schlußleuchte des Zugfahrzeuges verdeckt, so muß am Anhänger eine entsprechende Schlußleuchte angebracht sein;
 - d) das Gesamtgewicht des Anhängers darf bei einspurigen Motorfahrrädern 50 kg, bei mehrspurigen 100 kg nicht überschreiten. Das Ziehen von Anhängern mit höherem Gesamtgewicht ist nur mit Bewilligung der Behörde zulässig, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Anhänger gezogen werden sollen; die Bewilligung ist zu erteilen, wenn keine Bedenken hinsichtlich der Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit bestehen, und darf, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, nur unter entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit erteilt werden;
 - e) bei einspurigen Motorfahrrädern darf der gezogene Anhänger nicht breiter sein als 80 cm;
 - f) bei einspurigen Motorfahrrädern muß der Anhänger eine feststellbare Bremsanlage aufweisen.
- (6) Anhängeschlitten dürfen mit Kraftfahrzeugen nur gezogen werden, wenn die Straße mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschichte bedeckt ist.
- (7) Nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger, wie insbesondere Fuhrwerke und Geräte, dürfen mit Kraftfahrzeugen außer Motorfahrrädern nur gezogen werden, wenn die durch Verordnung (Abs. 8 lit. b) hierfür festgesetzten Voraussetzungen vorliegen. Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, so dürfen nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes gezogen werden, in dessen örtlichem Wirkungsbereich sie gezogen werden sollen. Die Bewilligung darf nur unter Vor-

schreibung einer höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit und, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, unter den entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit 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 Kraftfahrzeuge mit Anhängern über ihre größte zulässige Länge, ihr höchstes zulässiges Gesamtgewicht, die Art ihrer Bremsung, das Verhältnis der Breite und des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Zugfahrzeuges zu den entsprechenden Abmessungen und höchsten zulässigen Gesamtgewichten der Anhänger, das Verhältnis der Motorleistung zur Summe ihrer höchsten zulässigen Gesamtgewichte, die Voraussetzungen, unter denen Anhänger gezogen werden dürfen, sowie die Voraussetzungen, unter denen der Landeshauptmann Ausnahmen bewilligen darf;
- b) unter welchen Voraussetzungen nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger (Abs. 7) 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 ist nur zulässig, wenn ihre Lenkvorrichtung und, bei nicht starrer Verbindung mit dem Zugfahrzeug, auch mindestens eine Bremse ausreichend wirksam ist oder wenn das abzuschleppende Fahrzeug teilweise hochgehoben wird. Die Verbindung nicht teilweise hochgehobener Fahrzeuge mit dem Zugfahrzeug darf jedoch nicht länger sein als acht Meter und muß anderen Straßenbenützern durch Lappen oder dergleichen gut erkennbar gemacht sein.

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

(3) Der Lenker des Zugfahrzeuges muß die zum Lenken dieses Fahrzeuges erforderliche Lenkerberechtigung oder den erforderlichen Lenkerausweis besitzen. Bei abzuschleppenden 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 abzuschleppende Fahrzeug muß, soweit dies erforderlich ist, mit einer entsprechenden Notbeleuchtung ausgerüstet oder durch Beleuchtung vom Zugfahrzeug aus anderen Straßenbenützern erkennbar gemacht sein.

(5) Das gleichzeitige Abschleppen mehrerer Kraftfahrzeuge ist unzulässig.

(6) Fahrzeuge, die nur für bestimmte Straßenzüge zugelassen sind, dürfen nur auf diesen Straßenzügen abgeschleppt werden; für das Abschleppen solcher Fahrzeuge auf anderen Straßenzügen und für das Abschleppen von nicht-zugelassenen Fahrzeugen, deren Abmessungen oder höchste zulässige Gesamtgewichte die durch Verordnung allgemein festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, gelten die Bestimmungen des § 46 Abs. 3 sinngemäß.

(7) Kraftfahrzeuge dürfen mit Kraftfahrzeugen nur geschoben werden

- a) auf ganz kurze Strecken,
- b) in Schrittgeschwindigkeit,
- c) wenn zwingende Gründe vorliegen,
- d) wenn andere Straßenbenutzer dadurch nicht gefährdet werden, und
- e) wenn die Lenker beider Fahrzeuge die erforderliche Lenkerberechtigung besitzen.

§ 106. Personenbeförderung

(1) Mit Kraftfahrzeugen und Anhängern 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 der Lenker oder beförderte Personen sonst gefährdet werden.

(2) Auf der Ladefläche von Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Kombinationskraftwagen oder auf ihrer Ladung dürfen Personen nur befördert werden, wenn sie sich am Fahrzeug oder an der Ladung sicher anhalten können, nicht über die größte Länge und Breite und die durch Verordnung allgemein festgesetzte größte Höhe von Fahrzeugen (§ 4 Abs. 6 lit. a) hinausragen und durch die Ladung nicht gefährdet werden, und wenn die Ladung am Fahrzeug entsprechend befestigt ist. Mit Zugmaschinen dürfen Kinder unter 12 Jahren auf den Sitzen für Mitfahrer (§ 26 Abs. 2) nur befördert werden, wenn diese Sitze und der Abstand der zu den Sitzen gehörigen Fußrasten der Körpergröße der Kinder entsprechen.

(3) Bei der Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen und Anhängern darf die bei der Genehmigung festgesetzte größte zulässige An-

zahl der Personen, die mit dem Fahrzeug, und der Personen, die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen (§ 28 Abs. 3 lit. c), nicht überschritten werden. Bei der Berechnung der Anzahl der Personen, die mit einem Fahrzeug befördert werden dürfen, sind zwei Kinder unter zwölf Jahren als eine Person und Kinder unter fünf Jahren nicht zu zählen, doch dürfen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 6, außer bei Omnibussen und Omnibusanhängern, abgesehen vom Lenker nicht mehr als acht 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 zehnte Lebensjahr vollendet haben. Mit Motorfahrrädern dürfen Kinder unter acht 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 acht Personen, abgesehen vom Lenker, 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) Bei Schülertransporten mit geschlossenen Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, bei denen als größte zulässige Anzahl der beförderten Personen gemäß § 28 Abs. 3 lit. c außer dem Lenker acht Personen festgesetzt wurde, dürfen mehr als acht, jedoch nicht mehr als zwölf Schüler befördert werden. Als Schülertransporte gelten Beförderungen von Schülern einer allgemeinbildenden Pflichtschule oder der Unterstufe einer allgemeinbildenden höheren Schule von und zu dieser Schule oder ihren Schulveranstaltungen.

(7) Mit Anhängern außer Omnibusanhängern (§ 87 Abs. 3) dürfen Personen nur befördert werden, wenn die durch Verordnung (Abs. 8) hierfür festgesetzten Voraussetzungen vorliegen. Mit nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern dürfen Personen nur befördert werden, wenn eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten wird.

(8) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Erfordernisse die Voraussetzungen festzusetzen, unter denen Personen mit Kraftfahrzeugen, mit Anhängern, insbesondere mit Anhängern, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forst-

wirtschaftlichen Betriebes oder für Möbeltransporte bestimmt sind, oder bei Schülertransporten befördert werden dürfen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit können als Voraussetzungen insbesondere eine höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit und bestimmte Bremsanlagen oder eine entsprechende Wirksamkeit der Bremsen vorgeschrieben werden.

(9) Heeresfahrzeuge und die Lenker solcher Fahrzeuge sind von den Bestimmungen der Abs. 2 bis 5, 7 und 8 ausgenommen.

§ 107. Fahrzeuge zur Verwendung für dringende Einsätze

(1) Auf Fahrten zu Orten eines dringenden Einsatzes mit Fahrzeugen, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren, für den öffentlichen Sicherheits- oder Hilfsdienst, für die Militärstreife oder für den Rettungsdienst bestimmt sind, finden die Bestimmungen über die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit und die Personenbeförderung (§§ 98 und 106) keine Anwendung, wenn mit den im § 20 Abs. 1 lit. d und Abs. 5 angeführten Scheinwerfern oder Leuchten Blaulicht ausgestrahlt wird.

(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) Auf Rückfahrten von Orten eines dringenden Einsatzes mit Fahrzeugen, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind, finden die Bestimmungen über die Personenbeförderung (§ 106) keine Anwendung.

(4) Heeresfahrzeuge 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. Diese Fahrzeuge unterliegen auf Einsatzübungsfahrten nicht den Bestimmungen über die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit und die Personenbeförderung (§§ 98 und 106), wenn es der Zweck dieser Fahrten erfordert und sonst in geeigneter Weise für die Verkehrssicherheit vorgesorgt ist.

XI. ABSCHNITT

Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern

§ 108. Ausbildung in Fahrschulen

(1) Das gewerbmäßige Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung und Weiterbilden von Besitzern einer Lenkerberechtigung ist nur im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule zulässig.

(2) Bewerber um eine Lenkerberechtigung und Besitzer einer Lenkerberechtigung dürfen im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule nur durch deren Besitzer, sofern er die Voraussetzungen des § 109 erfüllt, durch einen Leiter (§ 113 Abs. 2 bis 4), durch Fahrschullehrer (§ 116) und durch Fahrlehrer (§ 117) ausgebildet oder weitergebildet werden. Die Bewerber müssen das für die angestrebte Lenkerberechtigung erforderliche Mindestalter erreicht haben oder in spätestens drei Monaten erreichen. Wurde einem Fahrschulbesitzer, einem Leiter oder einem Fahrschullehrer die Lenkerberechtigung wegen des Mangels der körperlichen Eignung entzogen, so dürfen sie, solange die Lenkerberechtigung entzogen ist, nicht praktischen Fahrunterricht erteilen.

(3) 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 hierzu erteilt hat (§ 112). In der Bewilligung zur Errichtung einer Fahrschule ist anzuführen, für welche Gruppen von Kraftfahrzeugen Lenker ausgebildet werden dürfen; § 65 Abs. 4 gilt sinngemäß. Die Fahrschulbewilligung und die Betriebsgenehmigung (§ 113 Abs. 2) gelten nach dem Tod ihres Besitzers auch für einen hinterbliebenen Ehegatten und für Nachkommen ersten Grades bis zur Vollendung ihres 24. Lebensjahres.

(4) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über das im Abs. 1 angeführte gewerbmäßige Ausbilden oder Weiterbilden von Lenkern in Fahrschulen festgesetzt werden.

§ 109. Persönliche Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrschulbewilligung

(1) Eine Fahrschulbewilligung (§ 108 Abs. 3) darf nur natürlichen Personen und nur 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 § 113 Abs. 2 lit. b und c bestellt wird,
- e) das Ingenieurdiplom oder das Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen

Hochschule besitzen oder die Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung erfolgreich bestanden haben,

- f) eine Fahrerschullehrerberechtigung (§ 117) für die in Betracht kommenden Gruppen von Kraftfahrzeugen besitzen,
- 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 Fahrzeuge tatsächlich gelenkt haben, und nicht wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden sind; bei Bewerbern um eine Fahrerschulbewilligung für die Gruppen D und H ist jedoch nur eine Lenkerberechtigung für die Gruppe C und die Lenkerpraxis mit Fahrzeugen dieser Gruppe erforderlich, und die
- h) glaubhaft machen, daß sie Gelegenheit hatten, mindestens drei Jahre, für Besitzer eines in der lit. e angeführten Diploms oder akademischen Grades ein Jahr lang als Fahrerschullehrer die für das Ausbilden von Lenkern erforderlichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens zu erwerben.

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

(3) Der Landeshauptmann kann bei der Ausdehnung einer Fahrerschulbewilligung 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 Gebiete des Kraftfahrwesens (Abs. 1 lit. h) können auch durch eine mindestens dreijährige Tätigkeit erworben sein als Ausbildner von

- a) Lenkern an einer landwirtschaftlichen Lehr- oder Versuchsanstalt (§ 119 Abs. 1), einer Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung oder einer Fachschule 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 Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen zu Lenkern (§ 120 Abs. 2) oder

- c) Lenkern von Heereskraftfahrzeugen (§ 121).

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

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

(1) Die Fahrerschulbewilligung (§ 108 Abs. 3) darf nur erteilt werden, wenn

- a) die für die theoretische und praktische Ausbildung von Fahrerschülern erforderlichen Räume und die Mittel für Lehrpersonen, 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 Fahrerschulbewilligung für denselben Standort 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.

(4) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit und der Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über die Anzahl der erforderlichen Lehrpersonen und über die Art, die Anzahl, den Umfang und die Ausstattung der erforderlichen Räume, Lehrbehelfe und Schulfahrzeuge festgesetzt werden.

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

(1) Vor der Erteilung der Fahrerschulbewilligung (§ 108 Abs. 3) oder ihrer Ausdehnung auf weitere Gruppen von Fahrzeugen hat der Landeshaupt-

mann von der zuständigen gesetzlichen Interessenvertretung eine Stellungnahme zu der Frage des gemäß § 110 Abs. 1 lit. b zu prüfenden Bedarfes einzuholen; dieser steht das Recht der Berufung zu, wenn die Fahrschulbewilligung entgegen ihrer Stellungnahme erteilt wurde.

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

(3) Für die Bewilligung der Verlegung des Standortes einer Fahrschule gelten die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 sinngemäß.

§ 112. Genehmigung des Betriebes einer Fahrschule

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

(2) Die Räume, Lehrbehelfe 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 Fahrlehrerunterricht angeschlagen sein. Die Bezeichnung der Fahrschule muß ihrer Bestimmung entsprechen.

(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 und die Betriebs- und Hilfsbremse sowie die akustische und die optische Warnvorrichtung zu betätigen und die Scheinwerfer abzublenden.

(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 dessen Einbringung entschieden, so darf der Fahrschulbesitzer 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.

§ 113. Leitung der Fahrschule

(1) Der Fahrschulbesitzer hat den Betrieb seiner Fahrschule außer in den im 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, wenn

- a) der Fahrschulbesitzer durch eine längerdauernde Krankheit daran gehindert ist, den Betrieb seiner Fahrschule selbst zu führen, oder wenn ihm dies vom Landeshauptmann untersagt wurde (§ 115 Abs. 3),
- b) eine Fahrschule nach dem Tod ihres Besitzers vom hinterbliebenen Ehegatten oder von Nachkommen ersten Grades weitergeführt wird (§ 108 Abs. 3), die die Voraussetzungen des § 109 Abs. 1 nicht erfüllen, oder
- c) 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.

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

§ 114. Betrieb der Fahrschule und Fahrschulkurse außerhalb des Standortes

(1) Der Fahrschulbesitzer 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 Fahrschulbesitzer die beantragten Ausweise auszustellen, wenn die betreffenden Lehrpersonen den in den §§ 116 und 117 angeführten Voraussetzungen entsprechen. Dem Fahrlehrerausweis muß zu entnehmen sein, für welche Gruppen von Fahrzeugen sein Besitzer Unterricht erteilen darf.

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

Fahrlehrerausweis unverzüglich dem Landeshauptmann abzuliefern.

(3) Schulfahrzeuge müssen durch am Fahrzeug angebrachte Tafeln mit dem Buchstaben „L“ in vollständig sichtbarer und dauernd gut lesbarer und unverwischbarer weißer Schrift auf hellblauem Grund sowie durch am Fahrzeug angebrachte Tafeln mit der vollständig sichtbaren und dauernd gut lesbaren und unverwischbaren Aufschrift „Fahrschule“ in schwarzer Schrift auf gelbem Grund aus beiden Fahrtrichtungen anderen Straßenbenützern als Schulfahrzeuge erkennbar sein; die Aufschrift „Fahrschule“ darf durch zusätzliche Angaben über die Fahrschule ergänzt sein. Die Bezeichnung der Fahrschule muß dem gemäß § 112 Abs. 1 genehmigten Wortlaut entsprechen.

(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 Fahrschulbesitzer 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 von der zuständigen gesetzlichen Interessenvertretung eine Stellungnahme zur Frage des Bedarfes einzuholen; 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 Fahrschulbesitzer oder Fahrschulleiter die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrschulbewilligung und bei den Fahrschullehrern und Fahrlehrern die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrschullehrer- oder Fahrlehrer-

berechtigung noch gegeben sind. Er kann anordnen, daß in den Schulräumen bestimmte Bekanntmachungen anzuschlagen sind.

§ 115. Entziehung der Fahrschulbewilligung und Verbot des Fahrschulbetriebes

(1) Die Fahrschulbewilligung (§ 108 Abs. 3) ist zu entziehen, wenn

- a) der Fahrschulbetrieb aus Verschulden ihres Besitzers mehr als sechs Monate nach der 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 Besitzers mehr als sechs Monate nach der Erteilung der Fahrschulbewilligung nicht begonnen oder mehr als sechs Monate ununterbrochen geruht hat,
- b) ihr Besitzer 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 Fahrschulbesitzer 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 hierfür ein geeigneter Leiter bestellt und die Bestellung bewilligt wurde.

§ 116. 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, e und 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, Gewerbe und Industrie kann auf Antrag vom Erfordernis des Vorliegens der im § 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 Erteilung der Fahrerschullehrerberechtigung angesucht hat, ein Mangel an Fahrerschullehrern besteht. Eine auf Grund dieser Befreiung erteilte Fahrerschullehrerberechtigung gilt nur für das Bundesland, dessen Landeshauptmann sie erteilt hat.

(3) Vor der Erteilung der Fahrerschullehrerberechtigung (Abs. 1) hat der Landeshauptmann ein Gutachten eines rechtskundigen und eines technischen gemäß § 127 Abs. 2 und 3 bestellten Sachverständigen darüber einzuholen, ob der Antragsteller die Lehrbefähigung für die in Betracht kommenden Gruppen von Fahrzeugen besitzt. Dieses Gutachten ist auf Grund der Lehrbefähigungsprüfung (§ 118) zu erstatten. Es hat nur auszusprechen, ob der Begutachtete die Lehrbefähigung für Fahrerschullehrer für die in Betracht kommenden Gruppen von Fahrzeugen besitzt 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 Sachverständigen dieser Ansicht sind.

(4) Vor der Ausdehnung einer Fahrerschullehrerberechtigung auf weitere Gruppen von Fahrzeugen hat der Landeshauptmann nur ein Ergänzungsgutachten im Sinne des Abs. 3 über das Vorliegen der für die angestrebte Ausdehnung erforderlichen Voraussetzungen einzuholen.

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

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

(6) Der Landeshauptmann kann auf Antrag Personen, bei denen die im § 109 Abs. 1 lit. b, e und g angeführten Voraussetzungen gegeben sind, für nicht mehr als drei Monate die Berechtigung erteilen, in einer bestimmten Fahrschule als Probefahrschullehrer theoretischen und praktischen Unterricht zu erteilen, wenn bei der Fahrschule noch kein Probefahrschullehrer verwendet wird (§ 114 Abs. 1) oder wenn die Anzahl der Fahrerschullehrer 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 Fahrerschullehrern festgesetzt werden.

§ 117. 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 und g angeführten Voraussetzungen erfüllen; § 65 Abs. 1 gilt sinngemäß. Die Bestimmungen des § 116 Abs. 3, 4 und 6 sind auf Fahrlehrer sinngemäß anzuwenden. Die Fahrlehrerberechtigung ist zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr gegeben sind.

(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.

§ 118. Lehrbefähigungsprüfung für Fahrerschullehrer und Fahrlehrer

(1) Die Lehrbefähigungsprüfung für Fahrerschullehrer und Fahrlehrer hat aus einer theoretischen und einer praktischen Prüfung zu bestehen. Sie kann für ein Ergänzungsgutachten den Ergebnissen bereits bestandener Lehrbefähigungsprüfungen entsprechend abgekürzt werden.

(2) Die theoretische Prüfung ist bei Bewerbern um eine Fahrerschullehrerberechtigung schriftlich und mündlich, bei Bewerbern um eine Fahrlehrerberechtigung nur mündlich abzunehmen. Der Prüfungswerber hat im Zuge der mündlichen Prüfung auch seine Fähigkeit zu erweisen, die zum Lenken von Fahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppen notwendigen Kenntnisse in geeigneter Weise zu vermitteln. Bei Bewerbern um eine Fahrerschullehrerberechtigung ist hiezu auch ein Vortrag über ein im Fahrschulunterricht in Betracht kommendes Thema erforderlich.

(3) Bei der praktischen Prüfung ist eine Prüfungsfahrt vorzunehmen, bei der der Prüfungswerber auch in den schwierigsten Verkehrslagen seine Fahrsicherheit und seine Fähigkeit zu erweisen hat, Fahrschülern in geeigneter Weise die Fertigkeit zu vermitteln, ein Kraftfahrzeug sachgemäß und vorschriftsmäßig zu lenken und bei Gefahren und Fehlern eines Fahrschülers rechtzeitig auf dessen Fahrweise entsprechend Einfluss zu nehmen.

(4) Nach der Prüfung haben die Prüfer dem Prüfungswerber bekanntzugeben, ob er die Prüfung bestanden hat. Wenn er die Prüfung nicht

bestanden hat, haben ihm die Prüfer die Begründung hierfür bekanntzugeben und auch wann die Prüfung nach ihrer Ansicht frühestens wiederholt werden kann. Die Lehrbefähigungsprüfung darf nicht vor Ablauf von zwei 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 Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer und Fahrlehrer festzusetzen.

§ 119. Lenkerausbildung in landwirtschaftlichen Lehranstalten und in berufsbildenden höheren und mittleren Schulen

(1) Landwirtschaftliche Lehr- oder Versuchsanstalten sind befugt, ihre Schüler im Lenken von Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen auszubilden, wenn diese Ausbildung erforderlich ist, um das durch den Lehrplan 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. Hierfür ist die Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Fahrkurs abgehalten werden soll; diese Bewilligung gilt jeweils nur für einen Fahrkurs.

(3) Höhere technische Lehranstalten maschinen- oder elektrotechnischer Richtung und Fachschulen maschinen- oder elektrotechnischer Richtung sind befugt, ihre Schüler im Lenken von Kraftfahrzeugen auszubilden, wenn diese Ausbildung erforderlich ist, um das durch den Lehrplan vorgeschriebene Lehrziel zu erreichen; dies gilt jedoch bei einer Höheren technischen Lehranstalt nur für die Schüler des vierten und fünften Jahrganges und bei einer Fachschule nur für die Schüler der dritten und vierten Klasse.

(4) Die in den 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 Auszubildner zu bestellen.

(5) Für die in den Abs. 1, 3 und 4 angeführten Anstalten, Leiter und Auszubildner gelten die Bestimmungen der §§ 112 bis 114 und der §§ 116 und 117 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 öffentlich Bedienstete, für die zur Erfüllung ihrer

dienstlichen Aufgaben der Besitz einer Lenkerberechtigung von Bedeutung ist 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 die auf Grund ihrer Erfahrungen und Kenntnisse zur Verwendung als Auszubildner geeignet sind.

(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 hinreichend Einfluß zu nehmen. Diese Fahrzeuge müssen durch am Fahrzeug angebrachte Tafeln mit dem Buchstaben „L“ in vollständig sichtbarer und dauernd gut lesbarer und unverwischbarer weißer Schrift auf hellblauem Grund sowie durch am Fahrzeug angebrachte Tafeln mit einer vollständig sichtbaren und dauernd gut lesbaren und unverwischbaren Aufschrift aus beiden Fahrtrichtungen anderen Straßenbenützern als Fahrzeuge für Schulfahrten erkennbar sein. Eine solche Kenntlichmachung von Fahrzeugen, die nicht zur Ausbildung von Lenkern verwendet werden, ist unzulässig.

(3) Der Auszubildner hat auf Schulfahrten eine Bescheinigung seiner Dienststelle über seine Bestellung zum Auszubildner mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Die Bestimmungen des § 114 Abs. 4 über die Erteilung des praktischen Unterrichtes gelten sinngemäß.

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

(5) 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 Heereskraftfahrzeugen obliegt dem Bundesministerium für Landesverteidigung. Als Heeresfahrerschullehrer und Heeresfahrlehrer dürfen nur Personen verwendet werden, die hiezu auf Grund ihrer Erfahrungen und Kenntnisse geeignet sind. Hierüber ist den Heeresfahrerschullehrern 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 Fahrers hinreichend Einfluß zu nehmen. Die Bestimmungen des § 120 Abs. 2 über die Kenntlichmachung der Schulfahrzeuge gelten sinngemäß. Eine solche Kenntlichmachung von Fahrzeugen, die nicht zur Ausbildung von Lenkern verwendet werden, ist unzulässig.

(3) Die Heeresfahrerschullehrer und Heeresfahrlehrer haben auf Schulfahrten den Heeresfahrlehrerausweis (Abs. 1) mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Die Bestimmungen des § 114 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 der §§ 120 und 121 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 erreicht hat oder in spätestens drei Monaten erreichen wird.

(2) Die im Abs. 1 angeführte Bewilligung ist nach Maßgabe der Bestimmungen des Abs. 3 zu erteilen, wenn der Lehrende während der der Einbringung des Antrages um diese Bewilligung unmittelbar vorangehenden drei Jahre Kraftfahrzeuge der Gruppe gelenkt hat, in die das für die Übungsfahrten zu verwendende Kraftfahrzeug fällt, und nicht wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft wurde.

(3) Demselben Antragsteller darf jedoch innerhalb eines Jahres nur zweimal 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 des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Die Bestimmungen des § 114 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 dem Buchstaben „L“ in vollständig sichtbarer und gut lesbarer und unverwischbarer weißer Schrift auf hellblauem

Grund sowie eine Tafel mit der vollständig sichtbaren und dauernd gut lesbaren und unverwischbaren Aufschrift „Übungsfahrt“ 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. Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) dürfen nicht für Übungsfahrten verwendet werden.

XII. ABSCHNITT

Zuständigkeit, Sachverständige, Vergütungen

§ 123. Zuständigkeit

(1) 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, Gewerbe und Industrie zuständig.

(2) An der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch die Bezirksverwaltungsbehörden und den Landeshauptmann hat die Bundesgendarmerie mitzuwirken. Die Bundesgendarmerie hat

- a) die Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften auf den Straßen mit öffentlichem Verkehr zu überwachen,
- b) Verfolgungshandlungen bei Verdacht von Verwaltungsübertretungen vorzunehmen und
- c) in den in diesem Bundesgesetz ausdrücklich vorgesehenen Fällen einzuschreiten.

§ 124. Sachverständige für die Typenprüfung

(1) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie hat zur Begutachtung von Typen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, von Fahrgestellen 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, Gewerbe und Industrie zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Dieses Verzeichnis muß mindestens je einen Sachverständigen aus dem Personalstand des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und des Bundesministeriums für Landesverteidigung sowie mindestens zwei aus dem Personalstand eines jeden Bundeslandes enthalten, sofern ein Vorschlag seines 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) Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik an einer österreichischen Technischen Hochschule,
- b) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B seit mindestens drei Jahren sowie einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C 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 der Z. 1 angeführten Personen nicht ausreicht, auch nicht dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende Personen, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) österreichische Staatsbürgerschaft,
- b) Ingenieurdiplom oder Doktorat 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 B seit mindestens drei Jahren sowie einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C.

(3) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 2 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Diplome und akademischen Grade zu Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn sie eine der im Abs. 2 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 2 angeführten Voraussetzungen vorliegen.

§ 125. Sachverständige für die Einzelprüfung

(1) Der Landeshauptmann hat zur Begutachtung einzelner Kraftfahrzeuge oder Anhänger oder Fahrgestelle solcher Fahrzeuge (§ 31 Abs. 2) technische Sachverständige zu bestellen. Die Sachverständigen müssen für diese Begutachtung besonders geeignet sein. Ein Verzeichnis der für das Bundesland bestellten Sachverständigen ist beim Amt der Landesregierung 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) Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Hochschule oder erfolgreich bestandene Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung,
- b) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B seit mindestens drei Jahren sowie einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C 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 der Z. 1 angeführten Personen nicht ausreicht, auch nicht dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende Personen, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

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

(3) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 2 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Diplome, akademischen Grade und Reifezeugnisse zu Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 2 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 2 angeführten Voraussetzungen vorliegen.

§ 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 der 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) Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Hochschule oder erfolgreich bestandene Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung,
- b) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B seit mindestens drei Jahren und einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C 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 der Z. 1 angeführten Personen nicht ausreicht, auch nicht dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende Personen, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

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

(4) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 3 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Diplome, akademischen Grade und Reifezeugnisse zu technischen Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 3 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 3 angeführten Voraussetzungen vorliegen.

§ 127. Sachverständige für die Lehrbefähigungsprüfung für Fahrerschullehrer und Fahrlehrer

(1) Der Landeshauptmann hat zur Begutachtung der Lehrbefähigung von Fahrerschullehrern und Fahrlehrern 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) Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Hochschule,
- b) Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B seit mindestens drei Jahren sowie einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C 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.

(4) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 3 lit. a angeführten Diplome und akademischen Grade zu technischen Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 3 lit. a angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 3 angeführten Voraussetzungen vorliegen.

§ 128. Pflichten und Enthebung der Sachverständigen

Die in den §§ 124 bis 127 angeführten Sachverständigen sind verpflichtet, die auf Grund dieses Bundesgesetzes von ihnen verlangten Gutachten zu dem von der Behörde bestimmten Zeitpunkt zu erstatten. Sie 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. Sie können enthoben werden, wenn sie ohne berücksichtigungswürdige Gründe die Erstattung eines Gutachtens abgelehnt haben.

§ 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 und

c) den vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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, sofern sie sich nicht bereits im Ruhestand befinden, 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 auszuführen.

(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 den Abs. 1 und 3 angeführten Vergütungen festzusetzen.

§ 130. Kraftfahrbeirat

(1) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie hat zur sachverständigen Beratung in Kraftfahrangelegenheiten und insbesondere zur Begutachtung der Entwürfe von Gesetzen und Verordnungen, die das Kraftfahrwesen betreffen, den Kraftfahrbeirat zu bestellen. Der Kraftfahrbeirat hat aus 22 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. Versicherungsunternehmungen,
7. Sozialversicherung,
8. Lastfuhrwerksgewerbe,
9. Personenuhrwerksgewerbe,
10. Omnibusunternehmungen,
11. Berufskraftfahrer des Lastfuhrwerksgewerbes,

12. Berufskraftfahrer des Personentransportgewerbes,
13. Berufskraftfahrer im Privatdienstverhältnis,
14. Werkverkehr,
15. Privatunternehmungen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs,
16. Fahrschulen;

II. aus je zwei Vertretern des Interessenkreises

1. Landwirtschaft,
2. Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern,
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 bis 10 und 14 bis 16 angeführten Interessenkreise, der Österreichische Arbeiterkammertag für die Bestellung der Vertreter der im Abs. 2 Z. I Z. 11, 12 und 13 angeführten Interessenkreise, der Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger für die Bestellung des Vertreters des im Abs. 2 Z. I Z. 7 angeführten Interessenkreises 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, Gewerbe und Industrie 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, Gewerbe und Industrie. 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. Durch Verordnung kann eine Geschäftsordnung erlassen werden, die nähere Bestimmungen, insbesondere über die Einberufung des Kraftfahrbeirates und über die Bildung von Arbeitsausschüssen, enthält.

(7) Die Bundesministerien und die Ämter der Landesregierungen 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. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge

(1) Die Bundesprüfanstalt 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 berechtigt. Sie hat dem Bund als kraftfahrtechnische Prüfanstalt zu dienen und Gutachten zu erstatten. Sie ist berechtigt, Zeugnisse auszustellen; diese sind öffentliche Urkunden.

(2) Die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge untersteht als Anstalt ohne Rechtspersönlichkeit dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie. Das Anstaltspersonal ist unbeschadet der dienstrechtlichen und disziplinarischen Unterordnung unter das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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, Gewerbe und Industrie bis Ende Februar jedes Kalenderjahres einen ausführlichen Tätigkeitsbericht über das vergangene Jahr vorzulegen.

(5) Leistungen, die nicht für den Bund erbracht werden, sind diesem nach einem festgesetzten Tarif (Abs. 6) zu vergüten.

(6) Der im 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 4 nichts anderes bestimmt ist, bis 31. Dezember 1971 in diesem Zustand auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden; sie müssen jedoch ab 1. Jänner 1969 den Bestimmungen des § 4 Abs. 2 zweiter Satz über das Verbot vorspringender Teile, Kanten oder Vorrichtungen, sofern sich diese vorne am Fahrzeug befinden, und den Bestimmungen des § 14 Abs. 5 und des § 16 Abs. 2 über die seitlichen Rückstrahler, ab 1. Jänner 1970 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) der § 4 Abs. 5 über Sicherheitsgurte,
- b) des § 8 Abs. 2 über die Lenkhilfe,
- c) des § 10 Abs. 1 über die Sicht bei Bruch von Windschutz- und Klarsichtscheiben,
- d) des § 13 Abs. 3 über die selbsttätig wirkende Anhängervorrichtung,
- e) 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,
- f) bei Zugmaschinen und Anhängern, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, des § 19 Abs. 1 und 3 über die Ausrüstung mit Fahrtrichtungsanzeigern,
- g) des § 21 über Scheibenwaschvorrichtungen und Vorrichtungen gegen das Beschlagen und Vereisen,
- h) des § 24 über die Geschwindigkeitsmesser, Fahrtsschreiber und Wegstreckenmesser bei

Kraftfahrzeugen außer Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) und Omnibussen.

(3) Motorfahräder, die vor dem 1. Juli 1968 bei der Behörde gemäß § 79 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 angemeldet worden sind, gelten als von diesem Tag an zum Verkehr zugelassen im Sinne der Bestimmungen des IV. Abschnittes. Sie dürfen bis 30. Juni 1971 auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, wenn sie den bisherigen Vorschriften entsprechen.

(4) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann die Genehmigung erteilen, daß im 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 Verkehrs- und Betriebssicherheit hiedurch nicht gefährdet wird.

(5) Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie kann den Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, mit der Durchführung des im 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, abzuliefern. Kommen sie dieser Verpflichtung trotz Aufforderung nicht nach, so sind die Tafeln abzunehmen. Die Ablieferung und die Abnahme der Kennzeichentafeln begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.

§ 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. Lenkerberechtigungen, die gemäß § 61 Abs. 1 oder § 110 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 für die Gruppen C, F oder G erteilt oder ausgetauscht wurden, gelten jeweils für die im § 65 Abs. 1 angeführten Gruppen C, F oder G. Die Mitglieder der in den §§ 103 bis 106 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 angeführten Kommissionen gelten als ent-

sprechende Sachverständige gemäß §§ 124 bis 127.

(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 ordentlichen Wohnsitz hat, auf Antrag auszu-

tauschen:
einen Führerschein für die Gruppe a gegen einen Führerschein jeweils mit dem entsprechenden Vermerk „berechtigt, Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ zu lenken“ oder „berechtigt, Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 250 cm³ 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 Gruppen A, B, C, D oder F, eingeschränkt auf ein bestimmtes Fahrzeug (§ 65 Abs. 3),

einen Führerschein für die Gruppen f 1 oder 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 und E,

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

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

(4) Macht der Antragsteller glaubhaft, daß er Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) 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 den Vermerk mit der Gültigkeit für fünf Jahre einzutragen: „berechtigt, Kraftfahrzeuge der Gruppe H zu lenken“. Die Bestimmungen des § 68 Abs. 2 sind sinngemäß anzuwenden.

(5) Beim Austausch (Abs. 2 und 3) 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 ausgestellter Führerscheine einzutragen.

§ 134. Strafbestimmungen

Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe 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 im Abs. 2 angeführten Bestimmungen mit 1. Jänner 1968 in Kraft.

(2) In Kraft treten die Bestimmungen über

a) die Bauart und Ausrüstung (II. Abschnitt), den Lenkerausweis (§ 76) und die Verwendung von Abblendlicht und Stadtlicht (§ 99 Abs. 3 bis 5) für Motorfahräder am 1. Juli 1968,

b) das Verbot vermeidbarer vorspringender Teile, Kanten oder zusätzlicher Vorrichtungen, die bei Verkehrsunfällen schwere Verletzungen erwarten lassen (§ 4 Abs. 2 zweiter Satz), am 1. Juli 1968,

c) die Pflicht zur Ausstattung mit einer dritten Bremsanlage (§ 6 Abs. 6) am 1. Jänner 1970,

d) die Pflicht zur Ausstattung mit einer Zweikreisbremse (§ 6 Abs. 7), außer für Omnibusse, am 1. Jänner 1970,

e) die Sicht bei Bruch von Windschutzscheiben und Klarsichtscheiben (§ 10 Abs. 1) am 1. Jänner 1970,

f) die seitlichen Rückstrahler (§ 14 Abs. 5 und § 16 Abs. 2) am 1. Jänner 1969,

g) die ausschließliche Zulässigkeit von rotem Bremslicht (§ 16 Abs. 1) am 1. Jänner 1973,

h) die ausschließliche Zulässigkeit von Blinkleuchten für Fahrtrichtungsanzeiger (§ 19 Abs. 2) am 1. Jänner 1970,

i) die ausschließliche Zulässigkeit von gelbrotem Blinklicht für Fahrtrichtungsanzeiger (§ 19 Abs. 2) am 1. Jänner 1973,

j) die Anbringung von Nebelscheinwerfern und Breitstrahlern (§ 20 Abs. 2 erster Satz) am 1. Jänner 1969,

k) Geschwindigkeitsmesser, Fahrtschreiber und Wegstreckenmesser (§ 24), außer für Omni-

busse und Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter, am 1. Jänner 1969,

- 1) die höchstzulässige Stärke des Betriebsgeräusches von Kraftfahrzeugen, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann (§ 96), am 1. Jänner 1969.

(3) Das Kraftfahrgesetz 1955, BGBl. Nr. 223, tritt mit dem Ablauf des 31. Dezember 1967 außer Kraft. Die Bestimmungen des § 1 Abs. 2 letzter Satz, § 4 Abs. 1, § 14, § 19 Abs. 2, § 29, § 32 und § 79 über Motorfahräder treten jedoch mit dem Ablauf des 30. Juni 1968, die Bestimmungen des § 20 Abs. 2 lit. a über die Zulässigkeit von Zeigern für Fahrtrichtungsanzeiger mit dem Ablauf des 31. Dezember 1969, die Bestimmung des § 19 erster Satz über die Zulässigkeit von orangefarbenem Bremslicht und die Bestimmungen des § 20 Abs. 2 lit. b über die Zulässigkeit von weißem und rotem Blinklicht für Fahrtrichtungsanzeiger mit dem Ablauf des 31. Dezember 1972 außer Kraft.

(4) Artikel I des Heereskraftfahrgesetzes 1958, BGBl. Nr. 52, tritt mit dem Ablauf des 31. Dezember 1967 außer Kraft.

§ 136. Vollzugsbestimmungen

(1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes, mit Ausnahme des § 60, des § 62 Abs. 2 bis 5 und des § 63 ist das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie betraut, hinsichtlich des § 1 Abs. 2 lit. d, 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. 8, des § 102 Abs. 2 und 5, des § 104 Abs. 8, des § 106 Abs. 9, des § 107 Abs. 4, des § 121 und des § 124 Abs. 1 bezüglich der Angelegenheiten des Bundesheeres und der Heeresverwaltung im Einvernehmen mit dem Bundes-

ministerium für Landesverteidigung, hinsichtlich des § 1 Abs. 4 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz, hinsichtlich des § 59 und des § 62 Abs. 1, 6, 7 und 8 im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Justiz und für Finanzen, hinsichtlich des § 55 Abs. 3 und 4, des § 56 Abs. 4, des § 61, 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 Kraftfahrzeuglenkern im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung, hinsichtlich des § 109 Abs. 2, des § 124 Abs. 3, des § 125 Abs. 3, des § 126 Abs. 4 und des § 127 Abs. 4 bezüglich der Frage der Gleichwertigkeit der Ausbildung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Unterricht, hinsichtlich des § 48 Abs. 1 zweiter Satz und des § 54 Abs. 4 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres und hinsichtlich des § 87, des § 89 und des § 124 Abs. 1 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen.

(2) Mit der Vollziehung des § 57 Abs. 6 zweiter Satz, des § 60, des § 62 Abs. 2 bis 5, des § 67 Abs. 7, des § 68 Abs. 2 zweiter Satz und des § 77 Abs. 1 zweiter Satz ist das Bundesministerium für Finanzen betraut, hinsichtlich des § 60 und des § 62 Abs. 2 erster Satz, Abs. 3 erster Satz und Abs. 5 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie und hinsichtlich des § 60 Abs. 1 bis 3 und des § 62 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 § 63 ist das Bundesministerium für Justiz im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Finanzen und für Handel, Gewerbe und Industrie 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

Allgemeiner Teil

Der Nationalrat hat anlässlich der Neuregelung der Straßenpolizeivorschriften in seiner EntschlieÙung 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 derselben EntschlieÙung 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 EntschlieÙung 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 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 Kraftfahrgezetznovelle 1958, betreffend die Bestimmungen des § 56 über die Haftung für ausländische Kraftfahrzeuge und Anhänger, die Kraftfahrgezetznovelle 1965, betreffend die Höchstgeschwindigkeit bei Großviehtransporten, und durch die Streichung der Verordnungsermächtigung für den Geschäftsplan für die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung im § 54 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 Hee-

reskraftfahrzeuge und ihre Lenker enthielt. Die Anwendung dieser Vorschriften ist sehr erschwert, weil sie in zwei verschiedenen Gesetzen enthalten sind, von denen das eine, das Heereskraftfahrzeuggesetz 1958, mit seinen neun 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 werden, so daß ein eigenes Heereskraftfahrzeuggesetz erlassen werden mußte. Da diese Gründe weggefallen sind, wäre die ursprüngliche Absicht zu verwirklichen, die Bestimmungen über Heereskraftfahrzeuge und ihre Lenker wieder in das Kraftfahrzeuggesetz aufzunehmen.

Die seit dem Jahre 1959 durchgeführte eingehende Prüfung der zahlreichen, zum Teil wiederholt und nachdrücklich vorgebrachten Novellierungswünsche zum Kraftfahrzeuggesetz 1955 hatten ergeben, daß auch eine Gesamtnovellierung dieses Gesetzes, deren Entwurf (mit 129 Paragraphen) im Jahre 1961 versendet wurde, den Erfordernissen der Praxis nicht mehr gerecht zu werden vermag.

Daraufhin wurde im Jahre 1962 ein Entwurf eines Kraftfahrzeuggesetzes 1962 mit 139 Paragraphen versendet und nach vier Jahre dauernden Vorarbeiten am 3. Mai 1963 beim Nationalrat die Regierungsvorlage eines Kraftfahrzeuggesetzes 1963 (98 der Beilagen, X. GP.) eingebracht. Diese Regierungsvorlage wurde nach zweijähriger erschöpfender parlamentarischer Behandlung zu einer Fassung umgearbeitet, die zwar allen Bedürfnissen und Wünschen soweit als möglich zu entsprechen schien, infolge der Selbstauflösung des Nationalrates aber nicht mehr verabschiedet werden konnte.

In Anbetracht der nunmehr sechsjährigen sorgfältigen Bearbeitung der gesamten Materie des Kraftfahrwesens unter intensiver Mitarbeit aller hiezu berufenen Stellen und Beteiligung der Öffentlichkeit darf angenommen werden, daß der vorliegende Entwurf allen Erfordernissen Rechnung trägt und in jeder Hinsicht vertretbar ist.

Besonderer Teil

Zum I. Abschnitt

Zu § 1

Abs. 1 (§ 1 Abs. 1 1. Halbsatz):

Das Kraftfahrzeuggesetz 1966 soll (dem § 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960 entsprechend) auf Kraftfahrzeuge und Anhänger anzuwenden sein, die „auf Straßen mit öffentlichem Verkehr“ verwendet werden, somit auf Straßen, „die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benutzt werden können“. Ob eine Straße „als Straße mit öffentlichem Verkehr“ gilt oder nicht, hängt nicht davon ab, wer der Eigentümer der Straße ist, sondern vom Willen des Eigentümers der Straße. Diese Frage kann daher meritorisch nicht durch einen konstitutiven Hoheitsverwaltungsakt entschieden werden. Sie ist vielmehr eine reine Beweisfrage. Der mit dem Kraftfahrzeuggesetz angestrebte Verwaltungszweck ist der Schutz der öffentlichen Verkehrssicherheit. Daher soll sein Anwendungsbereich auf die Straßen mit öffentlichem Verkehr beschränkt werden.

Das Kraftfahrzeuggesetz 1966 soll ferner auf Kraftfahrzeuge und Anhänger anzuwenden sein, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr „verwendet werden“, das heißt, die, ohne Rücksicht auf ihre Verwendungsbestimmung, tatsächlich auf solchen Straßen verwendet wurden oder die auch weiterhin noch zu dieser Verwendung bestimmt sind. Das Kraftfahrzeuggesetz 1955 hingegen stellt seinen Geltungsbereich nicht auf den Ort der Verwendung der Fahrzeuge, auf welche es Anwendung findet, ab, sondern spricht in seinem § 1 Abs. 1 lediglich davon, daß seine Bestimmungen auf Kraftfahrzeuge und Anhänger anzuwenden sind, „die für den Verkehr auf Straßen bestimmt sind“ (OGH. vom 9. Oktober 1961, 9 Os 232/1961). Von Kraftfahrzeugen und Anhängern, die dauernd oder vorübergehend für den Verkehr auf anderen als auf Straßen mit öffentlichem Verkehr bestimmt sind, kann aber während dieser Zeit nicht immer gefordert werden, daß sie den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entsprechen. Insbesondere aber ist bei Fahrzeugen, die nur Herstellungs- oder Versuchszwecken oder kaufmännischen Zwecken dienen oder die beschädigt oder unvollständig sind, und die sich außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes und außerhalb der behördlichen Evidenz, somit vor allem der Möglichkeiten der Identitätsfeststellung, befinden, die Forderung, daß sie den Erfordernissen der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs entsprechen, oft nicht nur unzumutbar, sondern auch gar nicht vollziehbar. Es kann nicht Sache des Kraftfahrzeuggesetzes als einer Verwaltungsvorschrift zum Schutze der Verkehrs- und Betriebssicherheit auf Straßen mit öffentlichem Verkehr sein, die Beschaffenheit und Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern außerhalb dieses Ver-

kehrsräume zu regeln. Vielmehr kann die Vielfalt der außerhalb dieses Verkehrsraumes gegebenen Möglichkeiten 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 1966 soll schließlich „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 die Fahrzeuge beziehen, wie etwa die Bestimmungen über die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen, über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und Anhängern, über die Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers und des Zulassungsbesitzers und über die Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern.

Nach dem Kraftfahrgesetz 1966 sollen auch die Motorfahräder als Kraftfahrzeuge gelten. Durch eine Reihe von Erleichterungen für Motorfahräder soll dafür gesorgt werden, daß die Behandlung dieser Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge für ihre Besitzer keinerlei unzumutbare Belastung mit sich bringt. Die Bestimmung des § 1 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1955, daß Motorfahräder nicht als Kraftfahrzeuge gelten, ist im Hinblick auf die technische Entwicklung dieser Fahrzeuge und ihre Verbreitung nicht mehr aufrechtzuerhalten.

Abs. 2:

Die Ausnahmen vom Geltungsbereich werden der Übersicht halber in einem einzigen, an den Abs. 1 anschließenden Absatz zusammengefaßt. Die materiellen kraftfahrgesetzlichen Bestimmungen, denen sonst vom Geltungsbereich ausgenommene Fahrzeuge unterliegen sollen, sind aus dem bisherigen Katalog der Ausnahmen im § 1 des Kraftfahrgesetzes 1955 entfernt und in eigene Paragraphen aufgenommen und zum Teil erweitert.

lit. a (§ 1 Abs. 5):

Die Grenze für die wegen ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit ausgenommenen Kraftfahrzeuge ist im Hinblick auf die geplante Neufassung des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr von 9 km/h auf 10 km/h erhöht. 10 km/h ist die Geschwindigkeit, die mit einem höchstzulässig beladenen Fuhrwerk praktisch nicht überschritten wird. Eine Geschwindigkeitsmessung auf 1 bis 5 km/h genau ist in der Praxis des Straßenverkehrs weder dem Straßenbenützer noch dem nicht mit Spezialgerät ausgestatteten Organ des Sicherheitsdienstes zumutbar. Daher soll auch die niederste Höchstgeschwindigkeitsgrenze wie alle übrigen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen ein Zehnerwert sein. Die

Worte „nach ihrer Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet“ besagen, daß eine Überschreitung der festgesetzten Höchstgeschwindigkeit bei den angegebenen Prüfbedingungen ohne Veränderung des Fahrzeuges durch technische Eingriffe mit erheblichem Müheaufwand, wie insbesondere Entfernung, Austausch oder Hinzufügen von Bestandteilen, nicht möglich ist. Eine einwandfreie Messung der Höchstgeschwindigkeit ist besonders bei leichten Fahrzeugen und solchen mit geringer Windschnittigkeit nur unter der Voraussetzung der Windstille möglich. Die durch diese Bestimmung getroffenen Fahrzeuge können nicht gänzlich von der Anwendung des Kraftfahrgesetzes ausgenommen sein und müssen gewissen kraftfahrrechtlichen Mindestvorschriften unterliegen, die im § 96 zusammengefaßt sind. Das Ziehen von Anhängern mit den hier in Frage stehenden Fahrzeugen sowie das Mitführen von Bremsern auf solchen Anhängern ist nach der Straßenverkehrsordnung 1960 zu beurteilen.

lit. b (§ 1 Abs. 6):

Fahrzeuge, die im Rahmen ihrer „bestimmungsgemäßen Verwendung“ Straßen mit öffentlichem Verkehr „nur überqueren oder auf ganz kurze oder ... als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren“, sind in erster Linie Fahrzeuge, die an sich nicht zum Verkehr auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sondern nur zur Verwendung auf einem beiderseits an solche Straßen angrenzenden Gebiet bestimmt sind und mit denen diese Straßen aus betrieblichen Gründen innerhalb des Gebietsbereiches überquert werden müssen. Das „Befahren auf ganz kurze Strecken“ darf daher dieses Ausmaß nicht wesentlich überschreiten. Wenn die „bestimmungsgemäße Verwendung“ auch das Befahren von Straßen mit öffentlichem Verkehr auf längere Strecken vorsieht, fallen diese Fahrzeuge nicht unter die vorliegende Ausnahme.

lit. c (§ 1 Abs. 1):

Unter „Trainingsfahrten“ sind solche zu verstehen, die zwar nicht zur Veranstaltung selbst zu zählen sind, aber unter denselben Bedingungen wie diese stattfinden.

lit. d (§ 1 Abs. 3 des Heereskraftfahrgesetzes 1958):

Die Ausnahme vom Anwendungsbereich ist nur für die durch Bewaffnung, Panzerung oder sonstige Vorrichtungen „für den unmittelbaren Kampfeinsatz“ besonders gebauten und ausgerüsteten und diesem Zweck gewidmeten Fahrzeuge vertretbar. Aber auch diese Fahrzeuge werden nicht gänzlich von der Anwendung des Kraftfahrgesetzes ausgenommen sein können. Es soll daher im § 97 die Möglichkeit geschaffen werden, für

diese Fahrzeuge im Bedarfsfalle durch Verordnung gewisse kraftfahrrechtliche Vorschriften zu erlassen.

Abs. 3:

Die praktisch nicht erfassbare Vielfalt der möglichen Sonderkraftfahrzeuge und Sonderanhänger gestattet nur eine „sinngemäße“ Anwendung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften.

Abs. 4 (§ 1 Abs. 3):

Die Einholung einer derartigen Entscheidung kommt bei genehmigten Fahrzeugen oder Typen nicht in Frage, weil die Behörde an den Inhalt des Genehmigungsbescheides gebunden ist. Von der Pflicht zur Unterbrechung des Verfahrens und der Einholung der Entscheidung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie müssen der Verfassungs- und der Verwaltungsgerichtshof ausgenommen sein, weil eine Beschwerde gegen die Entscheidung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie an die beiden Gerichtshöfe möglich ist. Durch diese Beschwerde würden die bisher mit der Sache als Vorfrage befaßt gewesenen Gerichte nur — nach einer sinnlosen, aufwendigen Verzögerung — dieselbe Sache, als Hauptfrage, erst recht wieder selbst zu entscheiden haben.

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):

Die Merkmale des Kraftfahrzeuges sollen in erster Linie sein: der Antrieb durch technisch freigemachte Energie, das nicht an Gleise Gebundensein und die Bestimmung zur Verwendung auf Straßen. Es sollen aber auch mit technisch freigemachter Energie angetriebene, nicht an Gleise gebundene Fahrzeuge, die an sich nicht zur Verwendung auf Straßen bestimmt sind, als Kraftfahrzeuge gelten, wenn und solange sie tatsächlich auf der Straße verwendet werden. Dies wird bei zahlreichen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen von Bedeutung sein. Das Kraftfahrsgesetz 1955 versteht hingegen unter Kraftfahrzeugen nur „Straßenfahrzeuge, die durch Maschinenkraft angetrieben werden und nicht an Gleise gebunden sind“. Der Ausdruck „Maschinenkraft“ ist nicht eindeutig und wurde daher präzisiert. Der vorletzte Satz des § 1 Abs. 2 des Kraftfahrsgesetzes 1955 besagt widersprüchlich, daß es auch Oberleitungskraftfahrzeuge gibt, die nicht Kraftfahrzeuge sind, und wurde daher berichtigt.

Z. 2 (§ 1 Abs. 4, § 61 Abs. 2 lit. E):

Als Anhänger sollen nicht nur wie bisher Fahrzeuge gelten, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt sind, von Kraftfahrzeugen auf Straßen gezogen zu werden, sondern auch alle Fahrzeuge, die nicht dazu bestimmt sind, aber tatsächlich von einem Kraftfahrzeug auf einer Straße gezogen werden, jedoch nur solange sie gezogen werden. Kraftfahrzeuge, die mit Kraftfahrzeugen gezogen werden, sollen nicht als Anhänger gelten.

Z. 3 und 4 (§ 2 Abs. 1):

Für die Begriffe des Kraftwagens und des Kraftrades, die bisher nur aus der geltenden Einteilung der Kraftfahrzeuge abgeleitet werden können, soll nunmehr eine Definition festgesetzt werden. Kraftfahrzeuge mit mehr als zwei Rädern müssen aus technischen Gründen mehrspurig gebaut werden. Als Zwillingräder sollen nur zwei Räder gelten, die eine gemeinsame Nabe haben.

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 maßgebend sein, für die nicht immer „Sitze“, sondern auch Bänke oder, selbst für den Lenker, Räume zum Stehen vorgesehen sein können.

Z. 6 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. b):

Als Kombinationskraftwagen sollen nur mehr Kraftwagen gelten, die wahlweise „vorwiegend“ zur Beförderung von Personen oder „vorwiegend“ zur Beförderung von Gütern zu verwenden sind und außer dem Lenkerplatz „für nicht mehr als acht Personen“ Plätze aufweisen. Das Fahrzeug muß so gebaut und ausgestattet sein, daß der zur Beförderung von Personen und Gütern bestimmte Raum des Fahrzeuges betriebsmäßig, also mit einfachen Mitteln, von der Personenbeförderung auf die Güterbeförderung und umgekehrt umgestellt werden kann. Nach der geltenden Definition hingegen können alle „mehrspurigen Kraftfahrzeuge“, also auch solche mit drei Rädern oder Omnibusse, als Kombinationskraftwagen angesehen werden, und zwar immer, wenn sie „zur wahlweisen Beförderung von Personen oder Gütern eingerichtet sind“, also auch, wenn nur ein Sitz in einen Gütertransportraum verwandelt werden kann.

Z. 7 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. c):

Als Omnibus soll jedes Kraftfahrzeug gelten, das „außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze aufweist“, also auch eines, das

nicht ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist.

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 die Einachszugmaschinen besonderer Vorschriften bedürfen und ihre Definition und Einreihung auf große Schwierigkeit stößt, sollen sie nicht mehr wie bisher unter die Zugmaschinen, sondern unter die Sonderkraftfahrzeuge (Z. 22) fallen. Unter einer „beschränkten Ladefläche“ kann nur eine im Verhältnis geringere (eingeschränkte) Ladefläche verstanden werden, da der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Kraftfahrzeugarten darin besteht, daß die Inanspruchnahme der Ladefläche zur Beförderung von Gütern und allenfalls Personen der ausschließliche Zweck des Lastkraftwagens ist, während das Wesen der Zugmaschine vorwiegend in der Ausnützung ihrer Kraft zum Ziehen anderer Fahrzeuge oder zum Tragen von Geräten ist. Das Vorhandensein und die Größe einer Ladefläche ist daher auch für die Einstufung eines Kraftfahrzeuges als Zugmaschine von untergeordneter Bedeutung (VwGH. vom 21. Dezember 1964, 100/64).

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 oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines höchsten zulässigen Gesamtgewichtes vom Sattelzugfahrzeug getragen wird“. Die technische und wirtschaftliche Entwicklung macht es aber auch notwendig, Sattelzugfahrzeuge und Sattelanhänger für sich als selbständige Fahrzeuge zu behandeln.

Z. 11 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. f):

Das Sattelzugfahrzeug soll ein selbständiger Kraftwagen sein, der mit allen technisch zu ihm passenden Sattelanhängern verbunden werden kann.

Z. 12 (§ 2 Abs. 1 Z. 1 lit. f):

Der Sattelanhänger soll ein Anhänger sein, der auf alle technisch zu ihm passenden Sattelzugfahrzeuge aufgesattelt werden kann.

Z. 13 (§ 1 Abs. 4 der KfV. 1955 in der Fassung BGBl. Nr. 64/1962):

Die Gelenkkraftfahrzeuge sollen in Anbetracht ihrer zunehmenden Bedeutung und der Schwierigkeit

ihrer Einreihung als eigene Fahrzeuggattung definiert werden. Das entscheidende Merkmal ist, daß die einzelnen Teile nicht selbständige Fahrzeuge sind und daß sie dauernd miteinander gelenkig verbunden sind.

Z. 14 (§ 79 Abs. 1):

Die technische Entwicklung hat aus den Motorfahrrädern längst Fahrzeuge gemacht, die zum Großteil nicht mehr in ihrer Bauart „alle üblichen Merkmale von Fahrrädern“, sondern die von Motorrädern aufweisen. Abgesehen davon, daß ihre Teile hinsichtlich ihrer Ausbildung und Bemessung meist den im Motorradbau üblichen Teilen entsprechen, ist ihre Tretkurbel zu einer Scheinvorrichtung herabgesunken, die der Verkehrssicherheit abträglich ist und als Antriebsvorrichtung praktisch nicht mehr in Betracht kommt. Die Motorfahrräder sollen daher als Kraftfahrzeuge und näherhin als Kraftträder gelten und nicht mehr wie bisher „die wesentlichen Merkmale von Fahrrädern aufweisen“ müssen. Als Definitionsmerkmal soll neben dem Hubraum von 50 cm³ nur die erreichbare Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h gelten, gemessen bei Windstille und einer Belastung von 75 kg. Bei der Belastung von 75 kg handelt es sich um ein reines Meßkriterium, das nicht Gegenstand von Straßenkontrollen oder Strafverfahren sein kann. Diese Gewichtsgrenze soll verhindern, daß die Möglichkeit besteht, eine größere Höchstgeschwindigkeit dadurch zu verbergen, daß das Fahrzeug bei der Testfahrt höher belastet wird.

Z. 15 bis 17 (§ 2 Abs. 1 Z. 2 lit. a bis c):

Z. 18 (§ 2 Abs. 1 Z. 3 lit. b):

Das Invalidenkraftfahrzeug ist zum Unterschied vom Ausgleichkraftfahrzeug von vornherein für die Bedürfnisse und Möglichkeiten des Körperbehinderten gebaut. Die in § 64 Abs. 1 der KfV. 1955 festgesetzte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h soll als Definitionsmerkmal aufgenommen werden, um den Kreis dieser Fahrzeuge schon im Gesetz und nicht erst durch Verordnung zu umschreiben. Bei der Belastung von 75 kg handelt es sich auch hier wie beim Motorfahrrad um ein reines Meßkriterium, das nicht Gegenstand von Straßenkontrollen oder Strafverfahren sein kann.

Z. 19 (§ 2 Abs. 1 Z. 3 lit. a):

Z. 20:

Diese besonders in der Landwirtschaft immer häufiger verwendeten Fahrzeuge bedürfen einer eigenen Definition.

Z. 21 und 22 (§ 2 Abs. 1 Z. 3 lit. c):

Die Schwierigkeit der Abgrenzung der selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und der Anhänger-

Arbeitsmaschinen gegenüber anderen Fahrzeugarten und ihre zunehmende Bedeutung erfordert ihre definitorische Festlegung. Da die gleiche Arbeitsmaschine sowohl auf einem Kraftfahrzeug als auch auf einem Anhänger montiert sein kann, besteht der Unterschied der selbstfahrenden gegenüber der Anhänger-Arbeitsmaschine nur in der Fähigkeit, durch eigene Kraft fortbewegt zu werden.

Z. 23 (§ 2 Abs. 1 Z. 3 lit. c):

Außer den nicht auf Rädern, sondern auf Ketten, Kufen u. dgl. laufenden Fahrzeugen und den Einachszugmaschinen, die mit einem Fahrzeug (Anhänger) oder einem Gerät so verbunden sind, daß sie ein einziges Kraftfahrzeug bilden, sollen nur solche Fahrzeuge als Sonderkraftfahrzeuge gelten, auf die keine der übrigen Fahrzeugdefinitionen anwendbar sind.

Z. 24 (§ 2 Abs. 2):

Als Ausgleichkraftfahrzeuge sollen zum Unterschied von den Invalidenkraftfahrzeugen nur serienmäßig gebaute Fahrzeuge gelten, die erst durch nachträglich angebrachte besondere Teile und 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 Benützer bestimmt sind, wie etwa eine serienmäßig hergestellte automatische Kupplung, so liegt kein Ausgleichkraftfahrzeug vor.

Z. 25 (§ 2 Abs. 3 lit. a):

Ein Anhänger mit zwei Achsen soll auch dann als Anhängewagen gelten, wenn diese Achsen einen Achsabstand von weniger als 1 m haben und als Doppelachse zu bezeichnen sind.

Z. 26 (§ 2 Abs. 3 lit. b):

Z. 27 (§ 2 Abs. 3 lit. c):

Siehe Bemerkung zu Z. 23.

Z. 28 und 29:

Wegen der verschiedenen Erleichterungen und Ausnahmen, die für diese Fahrzeuge getroffen werden, sind für sie eigene Definitionen erforderlich. — Unter „Feuerwehren“ sind auch Werksfeuerwehren und die für Feuerlöschzwecke bestimmten Heeresfahrzeuge zu verstehen.

Z. 30 (§ 2 Abs. 4):

Z. 31 (§ 3 Abs. 1 1. Satz):

Zur „vollständigen Ausstattung eines Fahrzeuges“ gehören vor allem Ersatzräder, Werk-

zeug und Ersatzteile, Wagenheber, Feuerlöscher, Gleitschutzketten, Belastungsgewichte u. dgl. Zum Eigengewicht gehört jedoch auch alles, was mit dem Fahrzeug fest verbunden ist, insbesondere die im Genehmigungsbescheid angeführten (oder als Änderung genehmigungspflichtigen) Geräte, Hebezeuge, Behälter u. dgl. Das Stehen auf waagrecht, ebener Fahrbahn ist für eine einwandfreie Gewichtsfeststellung unerlässlich.

Z. 32 (§ 3 Abs. 1 2. Satz):

Das Genfer Abkommen über den Straßenverkehr definiert in seinem Artikel 4 Abs. 11: „Gesamtgewicht eines Fahrzeuges ist das Gewicht des stillstehenden Fahrzeuges samt Ladung inbegriffen das Gewicht des Führers und aller gleichzeitig beförderten Personen.“ Die Straßenverkehrsordnung definiert in ihrem § 2 Abs. 1 Z. 20: „Gesamtgewicht eines Fahrzeuges (Anhängers): das Gewicht eines fahrbereiten Fahrzeuges (Anhängers) samt Ladung einschließlich des Gewichtes des Lenkers und aller gleichzeitig beförderten Personen.“ Die kraftfahrrechtliche Definition des Gesamtgewichtes soll zwar mit der straßenpolizeilichen Definition gleichlautend sein, doch ist eine Präzisierung der letzteren durch die bereits im Genfer Abkommen festgesetzte Bedingung des „Stillstandes“ des Fahrzeuges unerlässlich. Der § 3 Abs. 1 des KFG. 1955 definiert das Gesamtgewicht als „das Gewicht des vollbeladenen, besetzten und betriebsbereiten Fahrzeuges“. Demnach gäbe es bei nicht voll beladenen Fahrzeugen entweder kein Gesamtgewicht oder es müßte an Stelle des jeweiligen tatsächlichen Gewichtes des Fahrzeuges samt allen darauf befindlichen Personen und Sachen im Zeitpunkt des Wägens stets das auf die fiktive volle Beladung erhöhte Gewicht als Gesamtgewicht gelten. Dies wäre jedoch nicht zumutbar. Unter Ladung sind alle Gegenstände zu verstehen, die sich auf dem Fahrzeug befinden und nicht zu den unter Z. 31 angeführten, nur für das Eigengewicht in Betracht kommenden Gegenständen gehören. Der Lenker wird nicht zu den „beförderten Personen“ gezählt.

Z. 33 (§ 3 Abs. 1 3. Satz):

Während das Eigengewicht und das Gesamtgewicht tatsächliche Gewichte des Fahrzeuges und bestimmter, auf dem Fahrzeug befindlicher Personen und Sachen sind, ist das „höchste zulässige Gesamtgewicht“ eine Höchstgrenze. Diese Höchstgrenze wird im Genfer Abkommen über den Straßenverkehr Artikel 4 12. und 13. Absatz definiert: „Zulässiges Gesamtgewicht ist das Gewicht des fahrbereiten Fahrzeuges samt seiner Nutzlast“, und letztere wird dahin definiert: „Nutzlast ist das von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes bewilligte Gewicht der Ladung.“ Diese Definition beruht jedoch auf einer falschen Übersetzung der Worte des offiziellen

englischen und französischen Textes, die von „permissible maximum weight (load)“ beziehungsweise „poids maximum admissible (charge maximum admissible)“ sprechen. Während also der offizielle Text eindeutig von einer Höchstgrenze spricht, können die Worte „das von der Behörde bewilligte Gewicht“ nur ein tatsächliches Gewicht meinen. Das Kraftfahrzeuggesetz 1955 definiert den Begriff des „zulässigen Gesamtgewichtes“ nicht, sondern verwendet ihn nur in zwei verschiedenen Bedeutungen. Im § 3 Abs. 1 2. bis 4. Satz heißt es: „Das zulässige Gesamtgewicht wird bei der Genehmigung nach dem III. Abschnitt festgesetzt. Die zulässige Belastung ist das zulässige Gesamtgewicht vermindert um das Eigengewicht. Die Nutzlast bei Lastkraftfahrzeugen und Anhängern ist das von der Genehmigungsbehörde bewilligte Höchstgewicht der Ladung.“ Hier handelt es sich somit um die individuelle Höchstgrenze für eine bestimmte Type oder ein bestimmtes Fahrzeug. Im § 3 Abs. 3 heißt es hingegen: „Das zulässige Gesamtgewicht ... und die Abmessungen ... sind ... durch Verordnung festzulegen ...“ Hier handelt es sich hingegen um die allgemein festzusetzenden Höchstgrenzen überhaupt. Da unter „zulässig“ mangels einer Legaldefinition nur gesetzlich oder behördlich erlaubt verstanden werden kann, ist eine Festsetzung des zulässigen Gesamtgewichtes gar nicht möglich, weil es bis zum höchsten Gesamtgewicht, das ein Fahrzeug haben darf, je nach dem Grad der Beladung unendlich viele Gesamtgewichte geben kann. 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, soll die erlaubte Höchstgrenze für das Gesamtgewicht eines bestimmten Fahrzeuges zur eindeutigen Bezeichnung des tatsächlichen Sachverhaltes „höchstzulässiges Gesamtgewicht“ genannt und als „das höchste Gesamtgewicht, das ein bestimmtes Fahrzeug erreichen darf“ definiert werden.

Z. 34 (§ 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 hier 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, soll an Stelle des Wortes „Achsdruck“ im Sinne des § 1 Abs. 10 des Maß- und Eichgesetzes, BGBl. Nr. 152/1950, das Wort „Achslast“ (ONORM V 5002) verwendet werden. Eine einwandfreie Messung der Achslast ist nur „bei stehendem Fahrzeug“ möglich.

Z. 35 und 36 (§ 3 Abs. 1 4. und 6. Satz):

Siehe Bemerkung zu Z. 33 und 34.

Z. 37 (§ 3 Abs. 1 5. Satz):

Z. 38:

Zu § 3

Die bisherige Einteilung der Kraftfahrzeuge und Anhänger im § 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 richtet sich gleichzeitig nach verschiedenen Gesichtspunkten, so daß die Begriffe einander überschneiden. Ferner ist diese Einteilung mit den Begriffsbestimmungen vermischt. Es soll nunmehr 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, auseinandergelassen und durch Hinweise entsprechend aufeinander bezogen werden (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

Dieser Abschnitt soll die Bau- und Ausrüstungsvorschriften enthalten, denen die Kraftfahrzeuge und Anhänger entsprechen müssen, um genehmigt und zum Verkehr zugelassen zu wer-

den. Wenn die Fahrzeuge diesen Vorschriften entsprechen, soll angenommen werden dürfen, daß sie verkehrs- und betriebssicher sind. Diese Vorschriften sollen in erster Linie für die Erzeuger und die Behörden von Bedeutung sein. Für den Lenker oder Zulassungsbesitzer hingegen sollen diese Vorschriften nur insoweit von Bedeutung sein, als es ihnen zumutbar ist, sich davon zu überzeugen oder dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug den Vorschriften entspricht. Der Lenker oder Zulassungsbesitzer soll sich darauf verlassen dürfen, daß das Fahrzeug den Vorschriften entspricht, wenn es dem Zustand, in dem es (oder seine Type) genehmigt wurde, entspricht. Die Mängel eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers sollen dem Kraftfahrzeuglenker oder Zulassungsbesitzer nur dann als Übertretung angelastet werden, wenn er gegen die Vorschriften des X. Abschnittes verstoßen hat (§§ 102 und 103). Die Beschaffenheit eines verkehrs- und betriebssicheren Fahrzeuges kann einer Formalvorschrift zuwiderlaufen, z. B. bei unbedeutender Überschreitung von zahlenmäßig festgesetzten Grenzen bezüglich der Abmessungen, Gewichte, Geschwindigkeiten oder Entfernungen. Verkehrs- und betriebssicher ist ein Fahrzeug, wenn es bei sachgemäßem, vorschriftsmäßigem Betrieb allen im Straßenverkehr zu erwartenden Anforderungen entspricht. Ist dies nur mehr unter einschränkenden Voraussetzungen der Fall, etwa nur bei vorsichtigem Fahren, so ist das Fahrzeug nicht mehr verkehrs- und betriebssicher, gefährdet aber noch nicht die Sicherheit des Verkehrs. Dies tritt vielmehr erst dann ein, wenn der Lenker das Fahrzeug überhaupt nicht mehr verwenden kann, ohne die Sicherheit des Verkehrs zu gefährden, zum Beispiel wenn die Lenkvorrichtung oder die Bremsen nicht mehr verlässlich wirksam sind.

Zu § 4

Abs. 1 (§ 4 Abs. 1 und 2):

In diesem Absatz soll die grundsätzliche allgemeine Forderung aufgestellt werden, daß der Bau und die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger die verkehrs- und betriebssichere Verwendung gewährleisten. Der bisher geltende zu weite und mehrdeutige Begriff der „Einrichtung“ hat zu Abgrenzungsschwierigkeiten geführt und soll daher durch die deutlicheren Begriffe „Bau“, „Teil“ und „Ausrüstung“ ersetzt werden.

Abs. 2 (§ 4 Abs. 1):

Der § 4 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 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 entstehen.“

Diese Forderung soll dadurch verschärft und verdeutlicht werden, daß statt von „üblichem Betrieb“ von „sachgemäßem Betrieb“ gesprochen wird, daß ausdrücklich auch „Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen“ genannt werden, daß statt „vermeidbare Geräusche“ gesagt wird „übermäßiger Lärm“, und daß auch die vermeidbare Beschmutzung anderer Straßenbenützer erwähnt wird. Hiezu kommt noch die besondere Forderung, daß „innen und außen“ alle „vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen“ unzulässig sind, „die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen“. Als „vermeidbar“ sollen alle Teile, Kanten und zusätzlichen Vorrichtungen anzusehen sein, die ohne Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung entfernt werden können. Dieses Verbot entspricht internationalen Empfehlungen und ist auf das notwendige und zumutbare Maß beschränkt. Sind vorspringende Teile, Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen unvermeidbar und so gefährlich, daß andere Straßenbenützer gefährdet werden, so ist eine entsprechende Abdeckung oder Kennzeichnung erforderlich.

Abs. 3 (§ 4 Abs. 3):

Die Fernentstörung soll zur Vermeidung der Beeinträchtigung des Fernsehens, der Ultrakurzwellensendungen und des Fluglandeverkehrs durch nicht entstörte Kraftfahrzeuge vorgeschrieben werden. Es soll nur die Funkfernentstörung von Hochspannungszündanlagen von Verbrennungsmotoren gefordert werden, da die Störung durch weitere Anlagen, wie etwa Anlaßmaschinen, Stromabnehmer u. dgl., nicht von Bedeutung sind. 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 Auswirkung der häufigen Diebstähle, aber auch der Gebrauchsdiebstähle von Kraftfahrzeugen eine Gefährdung der Verkehrssicherheit bedeuten und eine erhebliche Belastung der Behörden verursachen, sollen Vorrichtungen verlangt werden, durch die Unbefugten das Inbetriebnehmen des Fahrzeuges beträchtlich erschwert wird. Zünd- und Türschlösser genügen daher nur dann, wenn sie den Verwaltungszweck verlässlich zu erfüllen imstande sind. Bei geschlossenen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit geschlossenem Führerhaus wird das Abziehen des Zündschlüssels und das Abschließen des Fahrzeuges als ausreichende Sicherung anzusehen sein. Bei Zug-

maschinen ohne Führerhaus, Motorkarren und Arbeitsmaschinen wäre das Anbringen von Diebstahlsicherungen zu kostspielig und daher unzumutbar. In diesen Fällen ist aber auch eine Diebstahlgefahr kaum von Bedeutung.

Abs. 5:

Auf Grund der Ergebnisse internationaler Erhebungen, Forschungen und Diskussionen soll vorgeschrieben werden, daß „Personen- und Kombinationskraftwagen mit Sicherheitsgurten oder mit Vorrichtungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten ausgerüstet sein“ müssen. Die Anschaffung von Sicherheitsgurten und ihre tatsächliche Verwendung soll dem einzelnen zwar freigestellt, aber doch wesentlich erleichtert werden.

Abs. 6 lit. a (§ 3 Abs. 3):

Im § 3 Abs. 1 dritter Satz des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 wird bestimmt: „Das zulässige Gesamtgewicht wird bei der Genehmigung nach dem III. Abschnitt festgesetzt.“ Damit ist das höchste zulässige Gesamtgewicht einer bestimmten Type oder eines bestimmten Fahrzeuges gemeint.

Im § 3 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 wird hingegen bestimmt, „das zulässige Gesamtgewicht, die zulässigen Achsdrücke ... und die Abmessungen der Kraftfahrzeuge und Anhänger sind ... durch Verordnung festzulegen ...“ Damit sind aber nicht die höchsten zulässigen Gesamtgewichte, Achslasten und Abmessungen gemeint, sondern nur die zulässigen Höchstgrenzen. Um diese Absicht eindeutig auszudrücken, soll 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. 33 und 35) festgesetzt werden dürfen (§ 28 Abs. 3).“

Da die Höchstgrenzen für die Abmessungen und Gewichte stets den wirtschaftlichen Notwendigkeiten einerseits und den technischen Möglichkeiten andererseits angepaßt werden müssen und daher eine starre gesetzliche Verankerung nicht vertretbar wäre, soll ihre Festsetzung im Verordnungswege erfolgen.

lit. b:

In der Verordnung wird sowohl zu regeln sein, welche der gebräuchlichen vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen als vermeidbar zu gelten haben und daher unzulässig sind, als auch welche Schutzvorrichtungen bei den nicht vermeidbaren vorspringenden Teilen, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen erforderlich sind.

lit. c:

Diese Bestimmungen werden insbesondere auch Prüf- und Meßmethoden für die zulässige Dichte des Rauches zu beinhalten haben.

Abs. 7 lit. a:

Die Empfindlichkeit des Verkehrs gegen Behinderungen verlangt die Sicherung gegen Verkehrsstockungen durch Fahrzeuge mit zu schwachen Motoren, insbesondere auf Bergstraßen.

lit. b:

Diese Verordnungsermächtigung soll die Erlassung der bezüglichen elektrotechnischen Sicherheitsvorschriften des Elektrotechnischen Vereines als Verordnung ermöglichen.

lit. c:

lit. d:

Nach dem Stand der Technik und den Erfahrungen anderer Länder (USA) sind die Voraussetzungen zur Erlassung näherer Bestimmungen über die Stoffe, die in den Abgasen der Kraftfahrzeuge nicht oder nur in beschränktem Ausmaße enthalten sein dürfen, bereits gegeben. Es ist nunmehr technisch möglich und wirtschaftlich tragbar, das Entstehen dieser Stoffe zu vermeiden. Auch die Kontrolle der Abgase im Hinblick auf das Vorhandensein und das Ausmaß dieser Stoffe liegt bereits im Bereich der praktischen Möglichkeit.

Zu § 5

Abs. 1 und 2 (§ 4 Abs. 4):

Nach den geltenden Bestimmungen des § 4 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 „kann“ der Verordnungsgeber festsetzen, „welche ... Ein- und Ausrüstungsgegenstände ... nur dann feilgeboten und verwendet werden dürfen, wenn sie ... typengenehmigt wurden“.

Obwohl es schwer möglich ist, den Kreis dieser Gegenstände genau zu umschreiben, soll nunmehr dem Verordnungsgeber doch wenigstens durch die Merkmale der „besonderen Bedeutung für die Verkehrs- und Betriebssicherheit“ und der „unabhängig vom Fahrzeug zu beurteilenden Wirksamkeit“ eine gesetzliche Richtlinie, und zwar für eine obligatorische Verordnung, gegeben werden. Ferner soll gefordert werden, daß die Gegenstände „den jeweils für sie geltenden Bestimmungen entsprechen“ und daß das „Genehmigungszeichen“ angebracht ist. Auch sollen auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen ausländische Typengenehmigungen und Genehmigungszeichen anerkannt werden. Sicherheitsgurte sind Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen, Sturzhelme jedoch nicht, da sie nur ein Ausrüstungsgegenstand für eine Person sein können. Hinsichtlich der Sturzhelme können nur

Vorschriften über das Feilbieten, nicht aber über die Verwendung erlassen werden, da ein Sturzhelmzwang nicht vertretbar und daher ein Verwendungsverbot für nicht entsprechende Sturzhelme sinnwidrig wäre.

Abs. 3:

Diese Bestimmung ist für die Ersatzteile der alten Fahrzeugbestände unerlässlich.

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 konkreter 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 des KFG. 1955 und § 4 Abs. 1 3. und 7. Satz der KFV. 1955):

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 (Bremstrommeln) oder mit der Antriebswelle fest verbunden sind. Kraftwagen, bei denen aus Gründen ihrer besonderen Verwendung im Gelände die Räder auch einzeln abbremsbar sein müssen, wie zum Beispiel bei gewissen Zugmaschinen, dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn diese Möglichkeit durch eine verlässliche Vorrichtung ausgeschlossen ist. Solche Fahrzeuge werden nur unter der Bedingung zu genehmigen sein, daß bei der Zulassung die Auflage des Ausschließens dieser Möglichkeit erteilt wird.

Abs. 2 (§ 74 Abs. 2, § 75, § 77, § 78 des KFG. 1955 und § 60 Abs. 2, § 62 Abs. 3, § 63 Abs. 3 und § 64 Abs. 3 der KFV. 1955):

Für Zugmaschinen der Klassen I und II, Motorkarren, Invalidenkraftfahrzeuge sowie langsame (30 km/h) Transportkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen soll nur eine Bremsanlage genügen, sie muß aber feststellbar sein.

Abs. 3 (§ 5 Abs. 1 und 2):

Die Bestimmungen hinsichtlich der Betriebs- und Hilfsbremse sollen insbesondere durch die Forderung verschärft werden, daß die Wirksam-

keit bei jeder Fahrgeschwindigkeit und auch beim Ziehen von Anhängern der jeweiligen Verkehrslage entsprechend gewährleistet ist. Die Betriebsbremse soll eine Fußbremse sein. Die Wirksamkeit der Hilfsbremse kann aus technischen Gründen nicht immer die gleiche sein wie die der Betriebsbremse.

Der § 5 Abs. 2 letzter Satz des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 bestimmt nur, daß eine Bremse „feststellbar sein“ muß. Dies soll durch die Bestimmung verschärft werden, daß diese Bremsanlage durch eine „ausschließlich mechanische Vorrichtung“ so feststellbar sein muß, daß mit ihr „das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers dauernd verhindert“ werden kann.

Abs. 4:

Bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen soll eine gesonderte Hilfsbremsanlage nicht erforderlich sein, wenn die Beschaffenheit der Betriebsbremse ein vollständiges Ausfallen ihrer Wirkung nicht erwarten läßt. Diese Betriebsbremsanlage muß zwei Arten von Bestandteilen haben. Bei der einen Art handelt es sich um mechanische Teile, die groß bemessen und leicht zu warten sind und die gleichen Sicherheitsmerkmale haben wie andere wesentliche Teile des Fahrzeuges (zum Beispiel Lenkung). Hiefür kommen insbesondere in Betracht die Pedale, die Hauptzylinder und -kolben, die Bremsventile, die Verbindung vom Pedal zum Hauptzylinder oder zu den Bremsventilen und der Bremsnockenbetätigungsvorrichtung. Bezüglich aller übrigen Bestandteile, vor allem der hydraulischen oder pneumatischen Leitungen und sonstigen Teile einer Betriebsbremsanlage, muß die Betriebsbremsanlage so gebaut sein, daß die beim Ausfallen eines dieser Teile verbleibende Bremswirkung der Betriebsbremsanlage das für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Ausmaß erreicht. Diese Ausbildung der Betriebsbremsanlage hat gegenüber der Ausrüstung mit getrennter Betriebsbremsanlage und Hilfsbremsanlage folgende Vorteile: Bei einer Störung der Betriebsbremsanlage muß der Lenker das Fahrzeug nicht mit einer Hilfsbremsanlage zum Stillstand bringen, die er im normalen Fahrbetrieb nicht verwendet und mit der Hand betätigen muß. Die vom Erkennen des Versagens der Fußbetriebsbremsanlage bis zur Betätigung der gesonderten Handhilfsbremsanlage anzustellenden Überlegungen verursachen meist einen erheblichen Zeitverlust. Die Wirkung der Hilfsbremse setzt daher viel später ein. Infolge der seltenen Benützung der Hilfsbremsanlage als Fahrbremse fehlt meist die erforderliche Übung in der Dosierung ihrer Wirkung und besteht die Gefahr, daß ihre nicht ausreichende oder gar fehlende Wirkung übersehen und erst im entscheidenden Augenblick offenkundig wird. Diese Mängel entfallen, wenn die oben angeführten verlässlichen

Teile der Betriebsbremsanlage bei einer Störung die Hilfsbremsung übernehmen. Diese Bauart von Betriebsbremsanlagen in Zweikreisausführung ist wegen ihrer Betriebssicherheit in den geltenden Kraftfahrvorschriften für Omnibusse bereits allgemein vorgeschrieben. Bei der Überprüfung der internationalen Richtlinien für Bremsen von Kraftfahrzeugen und Anhängern (Empfehlung des Subkomitees Straßentransporte der ECE, XXV. Tagung; Dokument TRANS/260) durch das zuständige Organ der ECE wurde eine entsprechende Abänderung dieser Richtlinien vorgesehen, für die sich bisher Belgien, Bulgarien, USA, Irland, Italien, Holland, Schweden, CSSR und das Vereinigte Königreich ausgesprochen haben.

Abs. 5:

Bei einspurigen Kraftfahrzeugen ist aus fahrtechnischen Gründen kein Unterschied zwischen der Betriebsbremsanlage und der Hilfsbremsanlage vorgesehen. Beide sollen als Betriebsbremse verwendet werden können (und werden so oft auch in der Praxis) und sollen sich daher auch nicht in ihrer Wirksamkeit voneinander unterscheiden.

Abs. 6 (§ 72 Abs. 1 Z. 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. 1 und 55 Abs. 1 der KfV. 1955 mußten bisher nur Omnibusse und Lastkraftwagen zur Personenbeförderung Zweikreisbremsen haben. Dieser Absatz erweitert diese Vorschrift auch auf Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12.000 kg und Kraftfahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter.

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 Radlast von mehr als 75 kg“ vorgeschrieben und muß auf das Beiwagenrad wirken können.

Abs. 9:

Bei Invaliden- und Ausgleichkraftfahrzeugen sowie bei gewissen Zugmaschinen muß oft auf die Fußbremse verzichtet und eine Handbremse als Betriebsbremse zugebilligt werden.

Abs. 10 (§ 5 Abs. 3 1. und 3. Satz des KfG. 1955 und § 4 Abs. 4 1. und 5. Satz der KfV. 1955):

Anhänger sollen nunmehr mindestens eine Bremse haben, die wirkt, wenn die Betriebs-

bremse des Zugfahrzeuges betätigt wird und deren Wirksamkeit dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend geregelt werden kann.

Abs. 11 (§ 5 Abs. 3 2. Satz des KfG. 1955 und § 4 Abs. 4 3. Satz der KfV. 1955):**Abs. 12 (§ 5 Abs. 4):**

Da unter „Anhängervorrichtung“ allgemein nur die am Zugfahrzeug 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 „Anhängedeichsel“ aus.

Abs. 13 (§ 5 Abs. 6):**Zu § 7****Abs. 1 (§ 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“. Nunmehr sollen verlangt werden 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, ebenso Kotschutzlappen für die Hinterräder.

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 sind nicht mit dem Fahrzeug fest verbunden und daher keine Ausrüstungsgegenstände. Sie sollen daher bei den Verhaltensvorschriften für den Lenker (§ 102) behandelt werden.

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 soll nunmehr eine Lenkvorrichtung verlangt werden, „mit der das Fahrzeug leicht, schnell und sicher gelenkt werden kann“.

Abs. 2 (§ 6 Abs. 2 KfV. 1955):

Die Lenkhilfe soll nunmehr für Kraftfahrzeuge vorgeschrieben werden, „die insbesondere wegen der Radlast der lenkbaren Räder nicht leicht gelenkt werden können“.

Abs. 3 (§ 8 Abs. 2):

Gemäß § 8 Abs. 2 des KFG. 1955 ist durch Verordnung lediglich „der Durchmesser des Wendekreises“ festzusetzen. Nunmehr sollen 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 Kreisringes und das Erfordernis einer Lenkhilfe“ festzusetzen sein.

Zu § 9**Abs. 1 (§ 9):**

Nunmehr sollen alle Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren mit einer Anlaßvorrichtung ausgestattet sein. Von dieser Verpflichtung wären jedoch Zugmaschinen der Klasse I bis 1000 cm³, Transportkarren bis zu 30 km/h Höchstgeschwindigkeit und selbstfahrende Arbeitsmaschinen auszunehmen.

Abs. 2 (§ 10):**Zu § 10****Abs. 1 (§ 11 Abs. 1):**

Auch die vorderen Seitenfenster müssen dem Lenker stets die nötige Sicht gewährleisten. Darüber hinaus soll verlangt werden, 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, die nicht für den Lenker oder zur Beförderung von Personen bestimmt sind“, da die Verglasung dieser Räume mit Sicherheitsglas in vielen Fällen

nur unter unzumutbaren Kosten oder überhaupt nicht möglich ist.

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. — Durch diese Bestimmungen wird die Verwendung von Flüssiggas als Kraftstoff nicht ausgeschlossen.

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 Lärms mit Vorrichtungen sowohl zur Dämpfung des Auspuffgeräusches als auch des Ansauggeräusches zu versehen sein, 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):

Die Mündung des Auspuffrohres soll „bei Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter nur nach links gerichtet“ sein dürfen.

Abs. 3 (§ 14 Abs. 2):

Nach § 14 Abs. 2 des KFG. 1955 ist durch Verordnung nur festzusetzen, „inwieweit 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. Hierbei wird insbesondere den drei Hauptfaktoren des Betriebsgeräusches, dem Ansaug-, dem Motor- und dem Auspuffgeräusch, Rechnung zu tragen sein.

Zu § 13

Unter „Anhängervorrichtung“ wird nur mehr die im § 15 Abs. 2 des KFG. 1955 angeführte „Hauptanhängervorrichtung“ am Zugfahrzeug 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 verlässliche Anhängervorrichtung vorhanden sein.“ Ferner wird im 3. Satz bestimmt: „abgesehen von den unabhängig vom Zugfahrzeug gelenkten Anhängern, 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 die entsprechende Fassung zu geben. Darüber hinaus soll im Hinblick auf Schwierigkeiten bei der Genehmigung der Fahrzeuge bestimmt werden, daß auch die Anschlüsse für die vorgeschriebenen Leuchten und Übertragungseinrichtungen für die Bremsen des Anhängers vorhanden sein müssen.

Abs. 2 (§ 15 Abs. 2):

Die Sicherungsverbindung soll so anschließbar sein, daß sie auch nach dem Abreißen der Anhängervorrichtung das richtige Spuren des Anhängers gewährleistet und die Anhängerdeichsel auffängt (zum Beispiel durch gekreuzte Ketten mit Haken an der richtigen Stelle).

Abs. 3:

Wegen der häufigen Unfälle beim Reversieren zum Ankuppeln von Anhängern sollen Fahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg mit einer selbsttätig schließenden Anhängervorrichtung auszurüsten sein. „Spielfrei und doppelt gesichert“ verbundene Omnibusanhänger sollen jedoch hiervon ausgenommen sein.

Abs. 4:

Die Anhängerdeichsel soll ausdrücklich vorgeschrieben werden.

Abs. 5:

Siehe Bemerkung zu Abs. 2.

Abs. 6:

Die „bodenfreie“ Einstellbarkeit der Anhängerdeichsel ist unerlässlich.

Abs. 7 (§ 16):

Die Einstellbarkeit der Höhe nach ist unerlässlich. Die Anhängerstützen sind nur dann entbehrlich, wenn die Deichsel auch bei vollbeladenem Einachsanhänger von einer Person aufgehoben werden kann.

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“, „Begrenzungsleuchten“, „Stadtlichter“ 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 des KFG. 1955 und § 10 Abs. 7 der KfV. 1955):

Da die Scheinwerfer „mit der gleichen Wirkung abzublenden“ sein sollen, sind abzublendende asymmetrische Scheinwerfer zulässig, sofern sie paarweise gegeneinander austauschbar sind.

Abs. 2 (§ 18 Abs. 2 3. Satz):

Mit Begrenzungsleuchten soll nach vorn nur 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 „Decklichter“ sollen nunmehr als Schlußleuchten bezeichnet werden.

Abs. 5 (§ 18 Abs. 6):

Die Rückstrahler sollen nunmehr nicht die Form eines Dreieckes haben, damit sie nicht mit dreieckigen Anhängerrückstrahlern verwechselt werden können. Die Gelenkkraftfahrzeuge sollen die gleichen Rückstrahler haben wie die Anhänger.

Abs. 6 (§ 18 Abs. 7 des KFG. 1955 und § 10 Abs. 10 der KfV. 1955):

Kennzeichenleuchten sollen nicht nach hinten Licht ausstrahlen können. Wenn sie ausgeschaltet sind, soll nur Parklicht ausgestrahlt werden 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. 11 1. 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 1. Satz und Abs. 11 1. 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 nicht mehr als 100 kg nur die Stadt- und Schlußleuchten wirksam sein müssen, wenn der Motor stillsteht. 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 weiterleuchtenden Lichtquelle erforderlich sein.

Abs. 2 (§ 18 Abs. 9 2. Satz):

Auf Grund der sinngemäßen Anwendung ergibt sich, daß Motorräder mit Beiwagen und Motordreiräder mit einem Vorderrad nur mit einem, die übrigen Motordreiräder aber mit zwei Scheinwerfern ausgerüstet sein müssen.

Zu § 16**Abs. 1 (§ 18 Abs. 8 1. Satz):**

Die hinteren Rückstrahler für Anhänger sollen die Form eines gleichseitigen Dreieckes mit der Spitze nach oben haben und von den Leuchten getrennt sein.

Abs. 2 (§ 18 Abs. 8 2. und 4. Satz):

Anhänger sollen vorne zwei weiße Begrenzungsrückstrahler haben. Unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkende Anhänger sollen mit Ab-

blendlicht-Scheinwerfern ausgerüstet sein. Bisher „genügen“ solche Scheinwerfer (gemäß § 18 Abs. 4 2. Halbsatz KFG. 1955), so daß auch Scheinwerfer mit Fernlicht zulässig wären.

Zu § 17**Abs. 1 (§ 10 Abs. 11 der KFV. 1955):**

Die Bestimmungen des § 10 Abs. 11 der KFV. 1955 sollen in das Gesetz aufgenommen und auf Fahrzeuge des Straßendienstes (§ 27 Abs. 1 StVO. 1960) ausgedehnt werden. Es soll nunmehr oben am Fahrzeug eine Leuchte mit gelbrotem Drehlicht anzubringen sein. Mit dem zweiten Scheinwerferpaar der Schneeräumfahrzeuge muß auch bei vorgebautem Schneeräumgerät die Fahrbahn hinreichend beleuchtet werden können.

Abs. 2 (§ 18 Abs. 12 2. Satz):

Die näheren Bestimmungen für die in Abs. 1 angeführten Scheinwerfer und Leuchten sollen durch Verordnung festzusetzen sein.

Zu § 18**Abs. 1 (§ 19 1. Satz):**

Mehrspurige Kraftfahrzeuge außer Motorrädern mit Beiwagen sowie Anhänger sollen nunmehr mit zwei Bremsleuchten auszustatten sein.

Abs. 2 (§ 19 2. Satz):

Für Motorfahräder, Zugmaschinen der Klasse I, Motorkarren, Kombinationen von Einachszugmaschinen mit anderen Fahrzeugen und Geräten, 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:

Die Anbringung soll entsprechend den Bestimmungen des § 14 Abs. 4 vorgeschrieben sein.

Abs. 4 (§ 18 Abs. 12):**Abs. 5:****Zu § 19****Abs. 1 (§ 20 Abs. 1):**

Dieser Absatz schreibt Fahrtrichtungsanzeiger für „mehrspurige Kraftfahrzeuge außer Motorrädern mit Beiwagen“ vor, nunmehr also auch für Motordreiräder. Blinkleuchten sollen, sofern es nicht unmöglich ist, symmetrisch angeordnet sein und sollen eine Alarmschaltung haben dürfen.

Abs. 2 (§ 20 Abs. 2 lit. b des KFG. 1955 und § 12 Abs. 2 Z. 1 der KFV. 1955):

Fahrtrichtungsanzeiger sollen nur mehr „unbewegliche Leuchten mit Blinklicht“ aufweisen dürfen.

186 der Beilagen

81

Abs. 3 (§ 20 Abs. 3):

Kleine Anhänger sollen vom Erfordernis der Fahrtrichtungsanzeiger ausgenommen sein.

Abs. 4 (§ 20 Abs. 4):**Abs. 5 (§ 18 Abs. 12):****Zu § 20****Abs. 1 (§ 18 Abs. 10 2. Satz):**

Zu den nicht vorgeschriebenen, nicht bewilligungspflichtigen Leuchten und Scheinwerfern sollen gehören: Zeichen für Platzkraftwagen (Taxi), Linienzeichen, Zielschilder u. dgl. (zum Beispiel für Omnibusse), Parkleuchten, Nebelscheinwerfer, Breitstrahler, Rückfahrcheinwerfer und Teilfernlichtscheinwerfer, ferner blaue Drehleuchten für den öffentlichen Sicherheitsdienst, die Militärstreife, die Feuerwehr und die öffentlichen Rettungsdienste und das Rote Kreuz. Zu den Fahrzeugen des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften sind auch die für Rettungszwecke bestimmten Heeresfahrzeuge zu zählen.

Abs. 2 (§ 18 Abs. 10 und Abs. 11 4. Satz):

Nebelscheinwerfer und Breitstrahler sollen außer bei Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen und Motordreirädern mit nur einem Vorderrad nurmehr paarweise und tiefer als die Scheinwerfer angebracht sein dürfen. Rückfahrcheinwerfer 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 gelbrotes oder nach vorne weißes oder gelbes und nach hinten rotes Licht ausstrahlen können. Sie dürfen nach § 99 Abs. 6 ohne sonstige Beleuchtung nur im Ortsgebiet verwendet werden.

Abs. 4 (§ 18 Abs. 10 1. Satz):**Abs. 5 (§ 18 Abs. 11 2. Satz):**

Unter Fahrzeugen des Rettungsdienstes sollen auch jene Fahrzeuge im Privatbesitz zu verstehen sein, die zum Zwecke des Rettungsdienstes eingerichtet sind und hierfür auch verwendet werden sollen, jedoch nicht alle Krankentransportfahrzeuge.

Abs. 6:

Gelbrote Drehleuchten sollen nur für Kranfahrzeuge zum Abschleppen, für Fahrzeuge des Straßendienstes, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und für wegen ihrer Breite für die Verkehrssicherheit bedenkliche Fahrzeuge bewilligt werden dürfen.

Abs. 7 (§ 18 Abs. 11 3. Satz):

Nicht vorgeschriebene Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler sollen die Erkennbarkeit der vorgeschriebenen nicht beeinträchtigen dürfen. Drehleuchten sollen nur bei blauem und gelbrotem Licht zulässig sein.

Abs. 8 (§ 18 Abs. 12 1. Satz):**Zu § 21****(§ 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.

Zu § 22**Abs. 1 (§ 22 Abs. 1 1. bis 4. Satz des KFG. 1955 und § 15 Abs. 2 4. Satz der KfV. 1955):**

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 Warnvorrichtung unwirksam werden. Glocken sollen bei Motorfahrrädern zulässig sein.

Abs. 2 (§§ 22 Abs. 1, 81 Abs. 1 2. Satz):

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 5. Satz):**Abs. 4 (§ 22 Abs. 2):**

Für das Tonfolgehorn sollen die gleichen Bestimmungen gelten wie für das Blaulicht (§ 20).

Abs. 5 (§ 22 Abs. 3):

Postomnibusse sollen auch weiterhin die Tonfolge des Posthornes als Warnzeichen verwenden dürfen.

Abs. 6 (§ 22 Abs. 2):

Siehe Bemerkung zu Abs. 4.

Zu § 23**Abs. 1 und 2 (§ 23):**

Bisher müssen nur „Kraftwagen ... wenigstens mit einem Rückblickspegel“ ausgerüstet sein. Nunmehr sollen „mehrspurige Kraftfahrzeuge“ mit „Rückblickspegeln“ so ausgerüstet sein, daß der Lenker die Straße auch neben dem Fahrzeug ausreichend überblicken kann.

Zu § 24**Abs. 1:**

Die Vorschreibung der Ausrüstung mit Geschwindigkeitsmessern ist in Anbetracht der Bedeutung des Einhaltens der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für fast alle Fahrzeugarten unerlässlich geworden.

Abs. 2 und 3 (§ 72 Abs. 1 Z. 7):

Während bisher nur Omnibusse mit Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern auszurüsten waren, soll dies nunmehr auch für Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg und für Kraftfahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter vorgeschrieben werden, ebenso die Sicherung vor dem Zugriff Unbefugter. Die Verpflichtung der Verwendung der Fahrtschreiber wird in den §§ 102 und 103 festgelegt.

Zu § 25**Abs. 1 und 2 (§ 24):**

Bei jeder Heizvorrichtung muß ohne Rücksicht auf ihren Zweck die Gefährdung beförderter Personen ausgeschlossen werden.

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; es sollen jedoch alle am Fahrzeug, auch auf Anhängern, befindlichen Personen vor der Ladung geschützt sein.

Abs. 3 (§ 25 Abs. 2):

Die bisherige Forderung der Haltegriffe, Fußrasten und Lehnen 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 nicht geschlossenen Kraftfahrzeugen... für Lenker und, außer in Beiwagen, bei Sitzen für zu befördernde Personen 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 dehnbarer, knapp an diesen anliegender Haltegurt“ verlangt werden.

Abs. 5:

Dieser Absatz soll die im § 65 Abs. 3 2. Satz und § 66 Abs. 5 StVO. 1960 geschaffene Rechtslage hinsichtlich der Beförderung von Kindern auf Motorfahrzeugen materiellrechtlich übernehmen, aber nicht ändern.

Abs. 6 (§ 26 Abs. 2):**Abs. 7 (§ 87 Abs. 4 2. Halbsatz):**

Dieser Absatz enthält die der Betriebsvorschrift des § 104 Abs. 3 entsprechende Ausrüstungsvorschrift. Da sich der Bremser während der Betätigung der Bremsanlage nicht immer in der erforderlichen Weise an den Haltegriffen festhalten kann, muß er durch eine Auffangstange gesichert sein.

Abs. 8:

Als Anbringung zusätzlicher Schutzvorrichtungen zu Sitzen kämen insbesondere die Überschlagsicherung bei gewissen Arten von Zugmaschinen in Betracht.

Zu § 27**Abs. 1 (§ 27 Abs. 1):**

Während die Fahrgestell- und die Motornummer bisher „einzuschlagen und mit roter Farbe einzurahmen“ waren, soll nunmehr aus produktionstechnischen Gründen nur verlangt werden, daß sie „gut sichtbar und dauernd gut lesbar“ angeschrieben sein müssen. Sie sollen beispielsweise auch eingätzt oder sonst auf gleichwertige Art angebracht werden können.

Abs. 2 (§ 27 Abs. 2 1. Satz):

Von dieser Vorschrift sollen Wohnanhänger ausgenommen sein. Nunmehr sollen auch die höchsten zulässigen Achslasten anzugeben sein.

Zum III. Abschnitt**Zu § 28****Abs. 1 (§ 28 1. 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 serienmäßig hergestellten Fahrzeugen 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 Osterreich oder der Besitzer des Fahrzeuges ist. Die Behörde muß die Möglichkeit haben, die Genehmigung nicht mehr tragbarer (zum Beispiel veralteter) Typen oder Fahrzeuge, die etwa wieder erzeugt oder in den Handel gebracht werden, aufzuheben oder deren notwendige Anpassung an die Vorschriften zu verlangen.

Abs. 3 (§ 28 3. Satz):

lit. a und b:

Der „Bauart des Fahrzeuges entsprechend“ sind dasjenige höchste zulässige Gesamtgewicht und diejenigen höchsten zulässigen Achslasten, die sich aus der konstruktionsbedingten Höchstbelastbarkeit des Fahrzeuges ergeben.

lit. c:

Als „Personen“ kommen hier erwachsene Personen mittlerer Durchschnittsgröße in Betracht. Plätze für Kinder müßten daher im Bescheid als solche angeführt werden.

lit. d:

Ist bei der Verwendung eines Fahrzeuges eine aufschiebende oder auflösende Bedingung nicht erfüllt, so gilt die Genehmigung als nicht erteilt. Wird eine Auflage nicht erfüllt, so bleibt die Genehmigung sowie auch die Zulassung gültig. Im ersteren Fall würde eine Strafbarkeit wegen des Fehlens einer gültigen Genehmigung, im zweiten Fall nur wegen der Nichterfüllung der Auflage gegeben sein. Als Bedingungen kommen vor allem solche in Betracht, durch die die Genehmigung erst gültig wird oder ihre Gültigkeit verliert, wenn bestimmte Teile oder Ausrüstungsgegenstände angebracht, verändert oder entfernt worden sind, oder solche, die eine Verwendungsbestimmung beinhalten (zum Beispiel nur in der Landwirtschaft). Als Auflagen kommen vor allem auferlegte Verpflichtungen hinsichtlich der Art der Zulassung und hinsichtlich eines bestimmten Verhaltens in Frage.

Abs. 4:

Bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern und ihren Typen ist es unerlässlich, für jedes Fahrzeug beziehungsweise jede Type die erforderlichen technischen Mindestvoraussetzungen vorzuschreiben, die das jeweilige andere Fahrzeug oder die Type erfüllen muß.

Abs. 5:

Eine Genehmigungspflicht für Einachszugmaschinen ist nicht erforderlich und wäre auch praktisch kaum vollziehbar. Für die Kombinationen mit Einachszugmaschinen ist sie jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit unerlässlich.

Abs. 6:

Wenn die Verbindung eines Fahrzeuges mit einem Gerät seinem Wesen nach nicht mehr, wie etwa bei der Zugmaschine als Geräteträger, als Befestigen einer Ladung, sondern als Änderung des Fahrzeuges angesehen werden muß, zum Beispiel beim montierten Pflug, dann ist eine dem Verfahren bei Fahrzeugänderungen analoge Behandlung unerlässlich. Da hier aber eine regelrechte Genehmigung infolge der Vielfalt der Möglichkeiten weder zumutbar noch vollziehbar wäre, muß wenigstens im Genehmigungsbescheid angeführt werden, mit welchen Gegenständen das Fahrzeug verbunden werden darf und welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Die Frage der Verteilung der Ladung ist hiebei eine der wesentlichsten Gesichtspunkte.

Zu § 29

Abs. 1 (§ 28 1. und 2. Satz und § 29 Abs. 1):

Die Genehmigung als Type soll vorgeschrieben sein, wenn die Fahrzeuge „serienmäßig hergestellt werden“. Es kann nicht dem Erzeuger anheimgestellt werden, seine Fahrzeuge typen- oder einzelgenehmigen zu lassen. Bei Einzelgenehmigungen von Serienfahrzeugen vor der Genehmigung ihrer Type würden sich sowohl die Landeshauptmänner als auch das für die Typengenehmigung zuständige Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie präjudizieren, was erfahrungsgemäß bereits zu unhaltbaren Situationen geführt hat. Da Unfälle mit Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter (zum Beispiel Tankfahrzeugen) insbesondere durch das Ausfließen der Ladeflüssigkeit erfahrungsgemäß außergewöhnlich nachhaltige und große Schäden verursachen und für diese Fahrzeuge besonders weitgehende Sicherheitsvorschriften bestehen, ist bei ihnen die Einzelgenehmigung unerlässlich. Fahrzeuge einer Type sollen als genehmigt gelten, 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 des 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 1. Satz und § 102 Abs. 3 1. Satz):

Nach § 29 Abs. 2 des KFG. 1955 hat die Behörde „ein Gutachten der Typenprüfungskommission nach § 103 einzuholen“. Diese hat nach § 102 Abs. 3 des 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 stätet 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. Diese zweifellos unerläßliche Personalunion führt aber zur materiellrechtlich unhaltbaren Praxis, daß der zuständige Abteilungsleiter bei der Typenprüfungskommission, deren Vorsitzender er ist — also bei sich selbst —, ein Rechtsgutachten über etwas einholt, worüber er als Behörde selbst zu entscheiden hat, und daß er daraufhin als Vorsitzender der Typenprüfungskommission der Behörde, die er als Abteilungsleiter verkörpert — also wieder sich selbst —, vorschreibt, wie zu entscheiden sei. Diese Praxis hat zu unentwirrbaren verfahrensrechtlichen, dienstrechtlichen, besoldungsrechtlichen und verrechnungstechnischen Schwierigkeiten geführt. Um dem in Frage stehenden Verfahren eine gesetzliche Grundlage zu geben und die bestehenden Schwierigkeiten zu lösen, soll nunmehr die Behörde ein Gutachten eines oder mehrerer Sachverständiger aus der Sachverständigenliste gemäß § 124 einzuholen haben. Das

Gutachten soll nur darüber eingeholt werden, ob die Type den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht. Es ist jedoch Sache der Behörde, sowohl darüber zu entscheiden, ob die Type den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht, als auch, ob die Type den gesetzlichen Bestimmungen entspricht oder nicht.

Abs. 4 (§ 29 Abs. 2 2. und 3. Satz):

Nach § 29 Abs. 2 2. Satz des KFG. 1955 hat die Typenprüfungskommission „ihr Gutachten auf Grund einer Prüfung 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, wenn bestimmt wird, daß das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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 1. Satz):

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 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 einzige in Frage kommende präzise Ausdruck des Gegenstandes der Genehmigung nicht eigens gesetzlich gefordert werden. Die zeichnerische Darstellung muß jedoch als Sondervorschrift verlangt werden.

Abs. 6 (§ 2 Abs. 1 1. Satz des HKFG. 1958):

Die Grundlage der Typengenehmigung ist die Entscheidung über die Frage, ob eine Type verkehrs- und betriebssicher ist und den sonstigen Forderungen des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht.

Hierüber kann nur die Behörde erkennen, die für die Angelegenheiten des Kraftfahrwesens in seiner Gesamtheit zuständig ist, nämlich das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie. Ein anderes Ressort kann daher auch bei Heranziehung von Sachverständigen nicht in der Lage sein, über Genehmigungsanträge sachgemäß zu entscheiden. Hingegen ist mit Rücksicht auf die Eigenart der besonderen Ausrüstung von Heereskraftfahrzeugen, bei Anträgen auf Genehmigung derselben, die Heranziehung eines Sachverständigen aus dem Personalstand des Bundesministeriums für Landesverteidigung geboten.

Abs. 7 (§ 29 Abs. 2 letzter Satz):

Zu § 30

Abs. 1 (§ 30 Abs. 1):

Der Typenschein ist der Nachweis dafür, daß das Fahrzeug als genehmigt gilt. Entspricht die Type nicht mehr den Vorschriften, so muß es auch unzulässig sein, für Fahrzeuge dieser Type Typenscheine auszustellen.

Abs. 2:

Die Richtigkeit dessen, was mit dem Typenschein bestätigt wird (Abs. 1), kann praktisch nur überprüft werden, wenn darin alle Angaben des Genehmigungsbescheides enthalten sind.

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 Aufbewahrungsfrist 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 des HKFG. 1958):

Die derzeit bestehende Verpflichtung des Bundesministeriums für Landesverteidigung zur Aus-

stellung 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 nur auf Grund einer neuerlichen Genehmigung weiter verwendet werden dürfen.

Zu § 31

Abs. 1 (§ 28 2. Satz, § 31 Abs. 2 letzter Satz und § 32 Abs. 1 2. Satz):

In diesem Absatz werden alle für eine Einzelgenehmigung in Betracht kommenden Fälle aufgezählt.

Abs. 2 (§ 32 Abs. 1 1. und 3. Satz):

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 überprüfaren 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. Die Berechtigung, einen Antrag auf Einzelgenehmigung zu stellen, soll im Gegensatz zur Antragstellung bei der Typengenehmigung nicht auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt sein.

Der Begriff des „ordentlichen Wohnsitzes“ ist dem § 5 des Staatsbürgerschaftsgesetzes 1965 (BGBl. Nr. 250) entnommen, der, ebenso wie bereits der gleichlautende § 2 Abs. 2 des Wähler-evidenzgesetzes, BGBl. Nr. 243/1960, lautet:

„Der ordentliche Wohnsitz einer Person ist an dem Orte begründet, an dem sie sich in der erweislichen oder aus den Umständen hervorgehenden Absicht niedergelassen hat, ihn bis auf weiteres zum Mittelpunkt ihrer Lebensbeziehungen zu wählen. Hiebei ist es unerheblich, ob die Absicht darauf gerichtet war, für immer an diesem Orte zu bleiben.“

Hiezu wird in der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes unter anderem folgendes ausgeführt:

Der Begriff des Wohnsitzes ist im Sinne des § 66 Abs. 1 der JN. zu verstehen: Demnach ist der Wohnsitz an dem Ort begründet, an welchem sich eine Person in der erweislichen oder aus den Umständen hervorgehenden Absicht niedergelassen hat, daselbst ihren bleibenden Aufenthalt zu nehmen (Erk. d. VfGH. Slg. 1994). Nur an jenem Ort ist ein ordentlicher Wohnsitz begründet, den die betreffende Person zum Mittelpunkt ihrer wirtschaftlichen, beruflichen oder gesellschaftlichen Betätigung zu gestalten die Absicht hatte

(Erk. d. VfGH. Slg. 1327, 1328, 1329, 1393, 1394 und 2935). Dies bedeutet allerdings nicht, daß die Absicht dahin gehen muß, an dem gewählten Ort für immer zu bleiben. Es genügt durchaus, daß der Ort nur bis auf weiteres zu diesem Mittelpunkt frei gewählt worden ist (Erk. d. VfGH. Slg. 1393, 1394 und 2935). Darum kann der ordentliche Wohnsitz eines Studierenden am Studienort oder eines Arbeiters am Beschäftigungsort nicht mit der Begründung allein verneint werden, daß es sich nicht um auf Dauer berechnete Verhältnisse handle; in gleicher Weise wäre es unrichtig, zu sagen, daß schlechthin am Studienort oder Beschäftigungsort ein ordentlicher Wohnsitz gegeben wäre (Erk. d. VfGH. Slg. 2935).

Abs. 3 (§ 32 Abs. 1 4. Satz):

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 Sachverständigen der Einzelprüfungskommission.

Abs. 4:

Für Einzelgenehmigungen reicht meist auch eine bildliche Darstellung des Fahrzeuges aus.

Abs. 5 (§ 2 Abs. 2 1. Satz des HKFG. 1958):

Bei Heereskraftfahrzeugen ist das Gutachten bei den gemäß § 124 bestellten Sachverständigen für die Typenprüfung einzuholen.

Abs. 6:

Auch einzelgenehmigte Fahrzeuge sollen, wenn sie nicht mehr im militärischen Bereich verwendet werden, neu zu genehmigen sein.

Abs. 7 (§ 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 betreffen, die 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 Eigenschaften 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 auch in Form eines entsprechenden Abänderungsvermerkes des Typengenehmigungsbescheides erteilt werden kann.

Zu § 33

Abs. 1 und 2 (§ 31 Abs. 1 1. und 3. Satz):

Siehe die Bemerkungen zu § 32.

Das Anbringen von gemäß § 35 typengenehmigten Teilen, Ausrüstungsgegenständen oder zusätzlichen Aufbauten oder Vorrichtungen ist an sich zwar eine Änderung, die aber als bereits durch die Typengenehmigung gemäß § 35 genehmigt angesehen werden soll.

Abs. 3 (§ 31 Abs. 2 2. Satz):

Abs. 4 und 5 (§ 32 Abs. 2 1. Satz):

Siehe die Bemerkungen zu § 32.

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 § 33 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. Die Behörde soll jedoch hiezu verpflichtet sein.

Abs. 4 (§ 3 Abs. 4 und § 33 letzter Satz):

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,

Gewerbe und Industrie 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, Gewerbe und Industrie 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, Gewerbe und Industrie „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, Gewerbe und Industrie zu entscheiden. Durch diese Möglichkeit einer echten Delegation, bei der das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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. Diese Delegation ist aber auch deshalb unerlässlich, weil das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie wie jede Zentralstelle mit dem verfügbaren Personal gar nicht in der Lage wäre, den mit der Vollziehung der Bestimmungen des Abs. 1 verbundenen Aufgaben quantitativ gerecht zu 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 1. und 2. Satz):

Österreich ist dem im Jahre 1959 in Kraft getretenen „Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung“ bisher noch nicht beigetreten. Auch Sturzhelmtypen sollen nunmehr genehmigungspflichtig sein.

Abs. 2 (§ 34 3. Satz):

Das Genehmigungszeichen soll von der Behörde bei der Genehmigung festgesetzt werden.

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 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.

lit. a (§ 35 Abs. 1, § 46 und § 47):

Die Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten oder von Überstellungsfahrten ist keine Zulassung und muß daher ausdrücklich angeführt werden.

lit. b (§ 41 Abs. 1):

Das Führen des Kennzeichens soll eine Voraussetzung für die Verwendung des Fahrzeuges zum Verkehr sein.

lit. c:

Die durch die Erfüllung vorgeschriebener Bedingungen gewährleistete Gültigkeit der Genehmigung des Fahrzeuges sowie die Erfüllung vorgeschriebener Auflagen soll ebenfalls ausdrücklich als Voraussetzung für die Verwendung des Fahrzeuges zum Verkehr angeführt werden.

lit. d und e (§ 55 Abs. 6):

Im § 55 Abs. 6 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 wird bestimmt: „Es ist untersagt, auf Straßen Fahrzeuge zu verwenden, deren Haftpflichtversicherung den Vorschriften nicht entspricht.“

Die Haftpflichtversicherung entspricht nicht mehr den Vorschriften, wenn infolge Nichtbezahlung der fälligen Prämie der Versicherer gemäß § 39 Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 von der Verpflichtung zur Leistung frei geworden ist, wenngleich gemäß § 158 c Abs. 1 leg. cit. die Haftung des Versicherers gegenüber dem Dritten noch nicht erloschen ist (Erk. d. VwGH. vom 21. Feber 1963, 1673/61). Da die bisherige Fassung der Bestimmungen über die Überwachung der Versicherung infolge ihrer Unklarheit Schwierigkeiten verursachte, sollen nunmehr die Voraussetzungen bezüglich der Haftpflichtversicherung ausdrücklich angeführt werden.

Zu § 37

Abs. 1 (§ 36 Abs. 1 1. Satz und Abs. 3 1. Satz):

§ 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 Fahrzeug ... zuzulassen.“ Nunmehr sollen Kraftfahrzeuge und Anhänger zuzulassen sein: „auf Antrag ... unter Vorschreibung entsprechender Auflagen“ und wenn die vorgeschriebenen „Voraussetzungen erfüllt sind“. Bei der Zulassung sollen nur Auflagen erteilt werden können. Eine Zulassung unter Bedingungen soll jedoch nicht möglich sein, da die nicht erfüllte Bedingung die Zulassung ungültig und eine neuerliche Zulassung erforderlich machen würde. Dies würde aber nicht nur zu einer übermäßigen Belastung der Verwaltungsbehörden führen, sondern auch unabsehbare Folgen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung haben. Als Auflagen kommen beispielsweise Übertragungssperrfristen der Zollbehörden in Betracht. Es sollen ferner nur Kraftfahrzeuge und Anhänger zugelassen werden dürfen, nicht aber Fahrgestelle, die als Fahrgestelle und nicht als den Vorschriften entsprechende Kraftfahrzeuge oder Anhänger genehmigt wurden. § 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 Kreditgeber, aber auch der Dieb oder derjenige, der glaubt, Eigentümer zu sein. Dagegen ist der Gebrauchsberechtigte, der Fruchtnießer, der Entlehner 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 oder „das Fahrzeug auf Grund eines Abzahlungsgeschäftes im Namen des rechtmäßigen Besitzers innehat“. Letzteres wird bei einem Großteil der Anmeldungen der Fall sein. Bei diesen „kreditfinanzierten“ Fahrzeugen behält sich der Kreditgeber in der Regel nicht nur das Eigentum, sondern auch den Besitz bis zur völligen Abzahlung des gewährten Kredites vertraglich vor, will aber auch in der Regel nicht der Behörde gegenüber als Antragsteller auftreten, da dies ebenso wie für die Behörde selbst verwaltungstechnisch praktisch undurchführbar wäre. Nach Abs. 2 lit. f soll bei gemieteten Fahrzeugen, also bei Leihwagen oder auf Grund eines Leasinggeschäftes übernommenen Fahrzeugen, eine Anmeldung nur möglich sein, wenn der Vermieter zugestimmt hat, weil dies bei Leihwagen fast nie, beim Leasinggeschäft jedoch fast immer der Fall sein wird.

Mit dem Zulassungsbescheid — der bei antragsgemäßer Erledigung in der Regel nicht ausgefertigt, sondern nur durch den Zulassungsschein bestätigt wird — 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. Dieser Begriff ist deshalb unentbehrlich, weil der Zulassungsbesitzer sowohl Eigentümer als Besitzer, als Inhaber, als Halter (im Sinne des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes) ist, dies alles aber keineswegs immer sein muß. Wenn der Antragsteller nicht glaubhaft machen kann, daß er der rechtmäßige Besitzer des Fahrzeuges ist oder das Fahrzeug im Namen des rechtmäßigen Besitzers innehat, 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. Die Beurteilung, ob der rechtmäßige Besitz an einem Kraftfahrzeug oder Anhänger glaubhaft gemacht wurde oder nicht, richtet sich nach § 309 ABGB., wonach Besitzer derjenige Inhaber einer Sache ist, der den Willen hat, sie als die seinige zu behalten, und nach § 316 ABGB., wonach der Besitz einer Sache rechtmäßig ist, wenn er auf einem gültigen Titel, das ist auf einem zur Erwerbung gültigen Rechtsgrund (zum Beispiel Eigentumserwerb, Kauf mit Eigentumsvorbehalt durch den Darlehensgeber) beruht. Der Zulassungsbesitzer ist der Besitz des Rechtes, ein bestimmtes Fahrzeug im Sinne der kraftfahrrechtlichen Vorschriften zu verwenden. Der Käufer eines Kraftwagens hat sich durch Einsichtnahme in den Typenschein von der

Rechtmäßigkeit des Besitzes seines Vorgängers zu überzeugen; hiezu genügt jedoch nicht der Zulassungsschein, noch weniger aber ein Attest der Zollbehörde (OGH. vom 13. Feber 1958, 3 Ob 32/58). Die Eintragung des Käufers in den Typenschein durch den Erzeuger oder Bevollmächtigten ist nach Maßgabe der Bestimmungen der §§ 45 bis 47 AVG. als Nachweis für den rechtmäßigen Besitz anzusehen. Für zahlreiche Verwendungsbestimmungen sind zum Teil erschwerende, zum Großteil aber erleichternde Ausnahmebestimmungen vorgesehen, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind und den Organen der Straßenaufsicht im Wege des Zulassungsscheines evident gemacht werden müssen. Die Angabe der Verwendungsbestimmung ist daher unerlässlich, um für die Vollziehung dieser Ausnahmebestimmungen eindeutige Verhältnisse zu gewährleisten. Antragsteller, die keine Ausnahmebestimmungen in Anspruch nehmen wollen, werden daher auch als Verwendungszweck „keinen besonderen“ anzugeben haben. Soweit die Verwendungsbestimmung nicht schon aus dem Bau und der Ausrüstung des Fahrzeuges hervorgeht, können Fahrzeuge insbesondere noch zur Verwendung bestimmt sein: im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung, des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der österreichischen Bundesbahnen, der Post- und Telegraphenverwaltung, der Steuerfahndung, im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes, zur gewerbmäßigen Beförderung und für Fahrten der in §§ 53 und 54 angeführten Personen.

lit. a (§ 35 Abs. 2 lit. b):

Die Erfüllung bei der Genehmigung erteilter Bedingungen kann nur von der Genehmigungsbehörde, nicht aber von der Zulassungsbehörde, die fast nie über technische Sachverständige verfügt, beurteilt werden.

lit. b (§ 35 Abs. 2 lit. c):

lit. c (§ 35 Abs. 2 lit. d):

lit. d (§ 35 Abs. 2 lit. e):

Für „Assemblingfahrzeuge“ soll keine Zollbestätigung erforderlich sein. Ebenso nicht für die Fahrzeuge im Zollausschlußgebiet, da sie erst nach einer Zulassung innerhalb des Zollgebietes zollbehandlungspflichtig werden.

lit. e:

Im § 9 Abs. 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952, BGBl. Nr. 110, in der Fassung der Kraftfahrzeugsteuernovelle 1954, BGBl. Nr. 17, wird bestimmt: „Die zur Zulassung zuständige Verwaltungsbehörde hat den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln erst auszuhändigen, wenn derjenige, für den das Kraftfahrzeug zugelassen

wird, nachgewiesen hat, daß den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer Genüge getan ist.“ Die Zulassung ist daher nur möglich, wenn der Antragsteller den Nachweis der ordnungsgemäß entrichteten Kraftfahrzeugsteuer oder der Steuerbefreiung erbringt.

lit. f:

Siehe Bemerkung zu § 43 Abs. 4 lit. c.

Abs. 3 (§ 39 Abs. 3 letzter Satz):

Eine Zulassung ohne die bei der Genehmigung als Bedingung geforderte Auflage käme rechtlich der Zulassung eines nicht genehmigten Fahrzeuges gleich und wäre eine rechtswidrige, aber gültige Zulassung. § 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.

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 geändert und gesetzlich fundiert werden. Die Frist von einem Jahr entspricht der Notwendigkeit längerer Erprobungszeiten.

Zu § 38

Abs. 1 (§ 69 Abs. 3 2. Satz):

Die vorübergehende Zulassung entspricht in mancher Hinsicht dem „Zollkennzeichen“ anderer Staaten und ist nur für die Dauer von höchstens einem Jahr und nur für Antragsteller mit einem ordentlichen Wohnsitz im Ausland vorgesehen.

Abs. 2 (§ 69 Abs. 3 3. Satz):

Voraussetzung für die vorübergehende 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 1. Satz):**

Die vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie oder vom delegierten Landeshauptmann erteilte Ausnahmegenehmigung soll nach § 34, sofern dies im Hinblick auf den Ausbauzustand der Straßen und Brücken geboten ist, unter den entsprechenden Bedingungen 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 Auflagen geknüpft werden. Die besondere Überwachung bestimmter Arten der Straßenbenützung, für die eine behördliche Bewilligung erforderlich ist, hat die Behörde auf Grund des § 96 Abs. 6 der StVO. 1960 zu verfügen. Inwieweit die Partei die Kosten dieser Überwachung zu tragen hat, wird durch das Überwachungsgebührengesetz, BGBl. Nr. 214/1964, geregelt.

Abs. 2:

Eingeschränkt zugelassene Fahrzeuge sollen den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes durch eine kreisrunde gelbe Tafel mit schwarzem Rand und dem Buchstaben „R“ in schwarzer Farbe leicht erkennbar gemacht werden.

Zu § 40**Abs. 1 (§ 35 Abs. 1 3. Satz und Abs. 2, § 36 Abs. 4, § 3 1. Satz des HKFG. 1958):**

Der Antragsteller ist sehr oft nicht der Besitzer des Fahrzeuges, zum Beispiel bei den kreditfinanzierten Fahrzeugen. Der Zweck dieser Bestimmung ist, daß der Besitzer eines Kraftfahrzeuges jeweils ohne weitere Umstände festgestellt und erreicht werden kann. Bei der Bestimmung des Standortes kommt es darauf an, von wo aus der Besitzer über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt (VwGH. vom 11. April 1962, 142/62). Ist der Besitzer eines Kraftfahrzeuges ein Unternehmer, so wird als Standort der Ort der Niederlassung des Unternehmens anzusehen sein, von der aus über das Kraftfahrzeug verfügt wird (VwGH. vom 8. Feber 1961, 1432/60). Als dauernder Standort soll auch für Fahrzeuge, die im Bereich der Zollwache verwendet werden, Wien gelten.

Abs. 2 (§ 69 Abs. 3 1. Satz):

Für die vorübergehende Zulassung kann nur die Behörde zuständig sein, in deren örtlichem

Wirkungsbereich der Antragsteller seinen Aufenthalt hat.

Abs. 3 (§ 36 Abs. 2 1. und 2. Satz):

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 des KFG. 1955 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 hierfür 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. Durch die Forderung der Anhörung der Straßenverwaltung soll einerseits gewährleistet werden, daß diese im Ermittlungsverfahren als objektiver Amtssachverständiger zur Begutachtung des Vorbringens des Antragstellers herangezogen wird. Andererseits soll verhindert werden, daß die Straßenverwaltung namens des Straßenerhalters als Partei auftritt und in einseitiger Vertretung seiner Interessen gegen den Antrag Stellung nimmt. Dies ist insbesondere bei Bundes- oder Landesstraßen von Bedeutung, wenn ein und dasselbe Amt im Verfahren sowohl als erkennende Behörde als auch als Organ der Wirtschaftsverwaltung auftritt.

Abs. 4:

Auch bei Routen durch mehr als zwei Bundesländer soll nur ein einziger Antrag, und zwar an das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie, zu stellen sein. In diesem Verfahren sollen alle in Betracht kommenden Straßenverwaltungen anzuhören sein.

Abs. 5 (§ 3 2. Satz des HKFG. 1958):

Nach § 3 2. Satz des HKFG. 1958 obliegt die Zulassung der Heeresfahrzeuge dem Bundesministerium für Landesverteidigung. Mangels weiterer Bestimmungen können daher zum Beispiel auch überschwere Heeresfahrzeuge, die im Zivilbereich gemäß § 36 Abs. 2 des KFG. 1955 vom Landeshauptmann zuzulassen sind, ohne Einvernehmen mit diesem für alle Straßen zugelassen werden. Um die beträchtlichen Schwierigkeiten, die bisher auf Grund dieser Rechtslage entstanden sind, in Hinkunft zu vermeiden, soll nunmehr auch bei Heeresfahrzeugen eine beschränkte Zulassung

vorgeschrieben sein, bei der die Bestimmungen des § 39 sinngemäß anzuwenden sind und bei der die zuständigen Straßenverwaltungen anzuhören sind.

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. Im Falle der Stattgebung wird er gemäß § 62 Abs. 1 und 2 des AVG. 1950 der Partei mündlich mitgeteilt und dies im Zulassungsakt durch einen Vermerk beurkundet. Der mit dem Deckkennzeichen verfolgte Zweck erlaubt nicht seine Eintragung in den Zulassungsschein mit dem ordentlichen Kennzeichen. Es ist daher ein zweiter Zulassungsschein erforderlich, der keinerlei unerwünschte Aufmerksamkeit durch zwei verschiedene Kennzeichen erregt. Durch die Verfälschung des Zulassungsscheines für ein Kraftfahrzeug wird der Staat in seinem konkreten Recht auf Zulassung von Kraftfahrzeugen zum öffentlichen Verkehr sowie auf Überprüfung dieser Fahrzeuge und ihrer Lenker verletzt (OGH. vom 11. April 1962, 12 Os 41/62).

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, Gewerbe und Industrie 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, der ordentliche Wohnsitz oder Sitz beziehungsweise der Ort, von dem aus

über das Fahrzeug verfügt wird, das Kennzeichen, die Untergruppe, in die das Fahrzeug fällt, die Marke und Type, die Fahrgestellnummer, die Motornummer, die Besteuerungsgrundlage für die Ermittlung der Kraftfahrzeugsteuer, bei Lastkraftwagen und Anhängern auch die höchsten zulässigen Achsdrücke, die höchste Anzahl der Personen, die auf jeder Sitzbank befördert werden darf. Die kraftfahrrechtliche Erheblichkeit des Verwendungszweckes macht ferner auch seine Eintragung in den Zulassungsschein unerlässlich, insbesondere für die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Hinblick auf die auf Grund des Verwendungszweckes gewährten Erleichterungen. Weiters müssen Auflagen, Befristungen und Einschränkungen und schließlich auch die Genehmigung der Anbringung zusätzlicher Gegenstände eingetragen werden.

Abs. 3:

Zulassungsbesitzern von Anhängern sollen auf Antrag zwei gleichlautende Zulassungsscheine ausgestellt werden. Dies ist unerlässlich, weil Anhänger vielfach vom Zugfahrzeuglenker an einen Ort gebracht werden, um erst, nachdem er diesen verlassen hat, von einem anderen Zugfahrzeuglenker mit einem anderen Zugfahrzeug weitergezogen zu werden. Eine Übergabe des Zulassungsscheines ist daher nicht zumutbar.

Abs. 4:

Die Partei kann das Fehlen von Eintragungen, Unterschriften oder Stempeln mangels Sach- und Amtskundigkeit keineswegs immer erkennen und kann daher auch hiefür nicht verantwortlich gemacht werden. Sie kann vielmehr nur bei nachträglichem Unkenntlichwerden oder bei Beschädigungen oder sonstigen Merkmalen, die die Vollständigkeit, Einheit oder Echtheit des Dokumentes in Frage stellen, verpflichtet werden, einen neuen Zulassungsschein zu beantragen.

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.

Zu § 42

Abs. 1 (§ 39 Abs. 1 1. Satz):

Abs. 2 (§ 39 Abs. 1 2. Satz):

Wird der Fahrzeugmotor im Ausland ausgetauscht, so soll die Bestätigung eines Zollamtes

vorzulegen sein, „daß der Motor einem entsprechenden Zollverfahren unterzogen wurde“. Bei Fahrzeugen mit dem dauernden Standort in einem österreichischen Zollausschlußgebiet soll dieser Nachweis erst nach Verlegung des dauernden Standortes in das Zollgebiet erforderlich sein.

Abs. 3:**Zu § 43****Abs. 1 (§ 37 Abs. 1):**

Da die Zulassung ein verliehenes Recht ist, muß ausgesprochen werden, wann dieses erlischt. Das Wort abmelden besagt noch nicht ausdrücklich, daß damit auch die Zulassung erlischt. Außerdem soll die Zulassung nur erlöschen, wenn das Fahrzeug bei der Behörde, die es zugelassen hat, oder bei der Aufenthaltsbehörde abgemeldet wurde. Die Vorlage des Typenscheines, des Einzel- oder Ausnahmegenehmigungsbescheides und des Kraftfahrzeugsteuernachweises können nicht als mit der Abmeldung zeitlich zusammenfallende Handlungen verlangt werden. Dies ist nur beim Zulassungsschein und bei den Kennzeichentafeln möglich und auch unerlässlich. Bei den übrigen Dokumenten, insbesondere beim Typenschein, werden sich oft Beschaffungsschwierigkeiten ergeben, so daß eine zweite Verpflichtung aufzuerlegen ist, die erst durch die Abmeldung entsteht und deren Erfüllung nach Möglichkeit in weiterer Folge geschieht.

Abs. 2:

Die Behörde soll nunmehr die Abmeldung und den Tag der Abmeldung auf dem Typenschein oder dem Bescheid über die Einzelgenehmigung und auf der Kraftfahrzeugsteuerkarte, sofern eine vorhanden ist, 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 sechs Monate für ein Fahrzeug derselben Untergruppe freizuhalten sein.

Abs. 4:

In diesem Absatz sind alle Umstände zusammengefaßt, die die Pflicht des Zulassungsbesitzers begründen, das Fahrzeug abzumelden.

lit. a (§ 37 Abs. 1 1. Satz):

§ 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.

lit. b (§ 39 Abs. 3 2. Satz):**lit. c (§ 39 Abs. 2 1. Satz):**

Bei Abzahlungsgeschäften muß der zur Abmeldung verpflichtet sein, der das Fahrzeug im Namen des Besitzers innehatte, da er als solcher auch den Antrag auf Zulassung gestellt hat und Zulassungsbesitzer wurde. Bei den Bestandverträgen im sogenannten Leihwagengewerbe, bei dem es sich aus Gründen der Rentabilität stets nur um kurzfristige Mietverträge handeln kann, will und soll der Vermieter seinen Zulassungsbesitz nicht aufgeben. Da der Besitz aber auch bei diesen Verträgen, weil es Mietverträge sind, auf den Mieter übergeht, muß der Vermieter von der Abmeldepflicht befreit sein, sofern er nicht einer Anmeldung des Fahrzeuges zugestimmt hat, was praktisch kaum vorkommen wird.

lit. d (§ 55 Abs. 6 2. Halbsatz):**Abs. 5:**

Grundsätzlich soll nur der Zulassungsbesitzer das Recht zur Abmeldung des Fahrzeuges haben, damit jede mißbräuchliche Abmeldung ausgeschlossen werden kann. Da aber kreditfinanzierte oder (bei Leasinggeschäften) vermietete Fahrzeuge, die wegen Nichtbezahlung der fälligen Ratenschuld vom Kreditgeber wieder zurückgenommen oder weiterveräußert wurden, vom Zulassungsbesitzer vielfach nicht mehr pflichtgemäß abgemeldet werden, weil diesem das Interesse fehlt oder weil er, oft unbekannt wohin, verzo-gen ist, muß der jeweilige Besitzer ausdrücklich zur Abmeldung berechtigt sein, sonst würde er nicht in der Lage sein, das Fahrzeug zu verwer-ten.

Zu § 44**Abs. 1:**

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. Die Zulassung kann nur von der Behörde aufgehoben werden, die das Fahrzeug zugelassen hat.

lit. a (§ 38 Abs. 2):

Nach § 38 Abs. 2 des KFG. 1955 hat die Behörde die Zulassung zurückzunehmen, wenn sie verständigt wurde, „daß sich das betreffende Fahrzeug nicht in verkehrs- oder betriebssicherem Zustand befindet“.

Da es oft längere Zeit dauert, bis ein Fahrzeug wiederhergestellt ist, soll von einer Aufhebung der Zulassung abgesehen werden, wenn glaubhaft gemacht wird, daß das Fahrzeug nicht verwendet wird.

lit. b (§ 38 Abs. 2):

Nach § 38 Abs. 2 des KFG. 1955 hat die Behörde die Zulassung zurückzunehmen, „wenn den Bestimmungen des VI. Abschnittes über die Haftpflichtversicherung nicht mehr Genüge geleistet ist“. Eine Prüfung dieser in der Hauptsache zivilrechtlichen Frage ist der Verwaltungsbehörde gar nicht möglich. Diese kann nur verpflichtet werden, auf Grund der Anzeige des Versicherers einzuschreiten. Die in lit. b angeführte Anzeige wird erstattet, wenn der Versicherer nur dem Versicherten gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung frei ist, dem Dritten gegenüber aber auf unbegrenzte Zeit weiter zur Leistung verpflichtet ist. Auf die Anzeige des Versicherers hin, daß er wegen Prämienverzuges dem Versicherten gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung frei ist, muß die Behörde das Verfahren zur Aufhebung der Zulassung einleiten und dieses bis zur Abnahme der Kennzeichentafeln durchführen. In den meisten Fällen wurden diese Verfahren infolge des erbrachten Nachweises des bezahlten Prämienrückstandes eingestellt und sind daher praktisch eine reine Inkassohilfe der Behörde für den Versicherer. Da jährlich zehntausende solcher Verfahren mit Tausenden von Patrouillengängen der Gendarmerie zur Abnahme der Kennzeichentafeln durchgeführt werden müssen und die tatsächliche Aufhebung der Zulassung und Abnahme der Kennzeichentafeln nur ganz selten erfolgt, soll zur Entlastung der Behörden erst ein Monat nach dem Einlangen der Anzeige das Verfahren einzuleiten sein. Während dieses Monats kann die Mitteilung des Versicherers, daß er der Behörde die Anzeige erstattet hat, viele Säumige zur Prämienzahlung veranlassen, so daß die Behörde durch die im § 61 Abs. 3 letzter Satz vorgesehene Mitteilung des Versicherers, daß die Verpflichtung zur Leistung wieder besteht, das Verfahren nicht mehr einleiten muß.

lit. c (§ 38 Abs. 2):

Diese Anzeige wird erstattet, wenn der Versicherer wegen Beendigung oder Nichtbestehens des Versicherungsvertrages von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherten gegenüber frei ist, aber auch dem Dritten gegenüber nur mehr ein Monat lang zur Leistung verpflichtet ist, so daß

das unverzügliche, wirksame Einschreiten der Behörde unerlässlich ist.

lit. d:

Wenn der Typenschein seine Gültigkeit verloren hat, weil er durch einen Einzelgenehmigungsbescheid ersetzt wurde, kommt eine Aufhebung der Zulassung nicht in Betracht.

lit. e:

Im § 9 Abs. 3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952, BGBl. Nr. 110, in der Fassung der Kraftfahrzeugsteuernovelle 1954, BGBl. Nr. 17, wird bestimmt: „Auf Anzeige des Finanzamtes, daß die Kraftfahrzeugsteuer nicht oder nicht ordnungsgemäß entrichtet wurde, hat die zuständige Behörde die Kennzeichentafeln und den Zulassungsschein einzuziehen.“ Die Zulassung muß daher aufgehoben werden, wenn diese Anzeige eingelangt ist.

Abs. 2 (§ 38 Abs. 3, § 52):

In diesem Absatz sind alle Umstände aufgezählt, bei denen die Behörde die Zulassung aufheben kann. Nunmehr soll die Zulassung auch aufgehoben werden können, wenn Auflagen nicht eingehalten wurden, wenn vorübergehend zugelassene Fahrzeuge zur gewerbsmäßigen Beförderung verwendet wurden und wenn ein ungültig gewordener Typenschein nicht abgeliefert wird.

Abs. 3:

Die gesetzliche Aufhebung der aufschiebenden Wirkung der Berufung ist nur vertretbar, wenn das Fahrzeug in verkehrsgefährdendem Zustand ist oder wenn der Versicherer auch dem Dritten gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung frei ist; in den übrigen Fällen wäre sie meist eine Härte. Die Berufung soll in den beiden angeführten Fällen keine aufschiebende Wirkung haben, damit der Bescheid sofort vollstreckbar ist und der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln im Bedarfsfalle sofort nach Zustellung des Bescheides abgenommen werden können.

Abs. 4 (§ 38 Abs. 1):

Die gesetzliche Verpflichtung zur Ablieferung des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln ist nicht nur bei der Abmeldung (§ 43 Abs. 1), sondern auch bei der Aufhebung der Zulassung unerlässlich.

Abs. 5:

Auch die Aufhebung der Zulassung muß, wie bei der Abmeldung, im Sinne des § 43 Abs. 2 auf dem Typenschein oder dem Einzelgenehmigungsbescheid und auf der Kraftfahrzeugsteuernkarte bestätigt werden.

Zu § 45**Abs. 1 (§ 46 Abs. 2):**

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. Nunmehr soll ausdrücklich ausgesprochen werden, daß Probefahrten mit nicht zugelassenen Fahrzeugen bewilligungspflichtig sind und was als Probefahrt zu gelten hat. Aus Abs. 1 ergibt sich, daß ein Fahrzeug mit einem Probefahrtenkennzeichen auch von einem Kaufinteressenten ohne Begleitung eines Betriebsangehörigen gelenkt werden darf, wie dies zum Beispiel bei einem einsitzigen Kraftrad nicht anders möglich sein kann. 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. Gegen die gleichzeitige Durchführung einer „Überführung eines Kraftfahrzeuges“ und einer Probefahrt eines Kaufinteressenten bestehen ebenfalls keine Bedenken. Bei Probe- und Überführungsfahrten im Rahmen des Geschäftsbetriebes kann auch ein schleppendes Fahrzeug mit einem Probefahrtenkennzeichen versehen werden, sofern beim Abschleppen die übrigen Vorschriften eingehalten werden. Die Überlassung eines Probefahrtenkennzeichens an den Käufer eines Kraftfahrzeuges, um diesem die Heimfahrt mit einem gekauften Kraftfahrzeug zu ermöglichen, widerspricht hingegen der Vorschrift des Gesetzes, wonach Probefahrtenkennzeichen zur Überführung von Kraftfahrzeugen an den Wohnsitz des Käufers nur „im Rahmen des Geschäftsbetriebes“ erfolgen dürfen (VwGH. vom 18. Jänner 1961, 1323/60).

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.

Abs. 2 (§ 46 Abs. 5):

Probefahrten müssen wegen der Lenkerfeststellung als solche nachweisbar sein. Daher darf es dem Besitzer einer Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten nicht möglich sein, mit einem zugelassenen Fahrzeug ohne Probefahrtenkennzeichen und ohne Wissen des Zulassungsbesitzers Fahrten durchzuführen oder durch sein Personal durchführen zu lassen.

Abs. 3 (§ 46 Abs. 1 1. Satz, § 53 Abs. 1):

Wenn die Voraussetzungen vorliegen, soll die Behörde die Bewilligung zu erteilen haben; die Notwendigkeit der Probefahrten soll aber glaubhaft zu machen sein. Die Bewilligung soll auch Betrieben erteilt werden, die sie „zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen des eigenen Betriebes“ benötigen und an Anstalten oder Betriebe, die sich „im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung oder Prüfung von Fahrzeugen“ befassen. Hieher gehören insbesondere die Betriebe mit größerem Wagenpark und eigener Reparaturwerkstätte, die Verkehrsbetriebe von Gebietskörperschaften und die im § 57 Abs. 4 genannten Vereine. Wer von einem anderen (Geschäftsherrn) mit der Vermittlung oder Abschließung von Handelsgeschäften oder überhaupt von Rechtsgeschäften über bewegliche Sachen, Rechte oder Arbeiten in dessen Namen und für dessen Rechnung ständig betraut ist und diese Tätigkeit selbständig und gewerbsmäßig ausübt, ist selbständiger Handelsvertreter (früher „Handelsagent“) (§ 1 Abs. 1 des Handelsagentengesetzes in der Fassung der Novelle vom 13. Juli 1960, BGBl. Nr. 153). Da es für Probefahrten bedeutungslos ist, ob das Handeln mit Fahrzeugen im eigenen oder fremden Namen und auf eigene oder fremde Rechnung erfolgt, bestehen gegen die Zuweisung von Probefahrtenkennzeichen an selbständige Handelsvertreter keine Bedenken. Unter „Betrieb“ muß zweifellos jedes „kaufmännische Unternehmen“ verstanden werden, also sowohl ein selbständiger Handelsvertreter als auch ein Kraftfahrzeughändler (Erl. d. BMfHuW. vom 24. Juni 1963, Zl. 184.808-IV/28 a/63).

Abs. 4 (§ 46 Abs. 1 1. und 2. Satz):

So wie die bisherige „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. 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 Probefahrtschein, auszustellen sein, die in ihrer Funktion dem Zulassungsschein entspricht.

Abs. 5:

Bei Anträgen auf Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit Fahrzeugen, deren Abmessungen oder höchstzulässige Gesamtgewichte die durch Verordnung allgemein festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, sollen die Bestimmungen über die eingeschränkte Zulassung sinngemäß anzuwenden sein.

Abs. 6 (§ 46 Abs. 4 4. bis 6. Satz):

Um aus dem Nachweis über die Probefahrtenkennzeichen ersehen zu können, an welchen Fahrzeugen sie geführt wurden, soll 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 des 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 noch gewahrt ist.

Abs. 2 (§ 47 Abs. 1 und Abs. 2):

Die Forderung, eine Versicherungsbestätigung beizubringen, ist bei zugelassenen Fahrzeugen weder notwendig noch zumutbar. Die Bewilligung soll für nicht länger erteilt werden, als beantragt wurde.

Abs. 3:

Wenn Fahrzeuge überstellt werden sollen, deren Abmessungen oder höchste zulässige Ge-

samtgewichte die durch Verordnung allgemein festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, muß auch hier die Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Überstellungsfahrten durchgeführt werden sollen, eingeholt werden (siehe auch die Erläuternden Bemerkungen zu § 45 Abs. 5).

Abs. 4 (§ 47 Abs. 2):

Der Überstellungsfahrtschein entspricht in seiner Funktion dem Zulassungsschein.

Abs. 5 (§ 47 Abs. 2 letzter Satz):**Abs. 6:**

Auch für Heeresfahrzeuge können Überstellungsfahrten bewilligt werden; für diese Bewilligung ist das Bundesministerium für Landesverteidigung zuständig.

Zu § 47**Abs. 1 (§ 40 Abs. 1):****Abs. 2 (§ 40 Abs. 2):**

Die Auskunftspflicht ist praktisch nur erfüllbar, wenn das Kennzeichen angegeben ist. Sie muß aber auch für die nicht zugelassenen, jedoch mit Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen ausgestatteten Fahrzeuge festgelegt sein. Zur Erleichterung und Beschleunigung der Liquidierung der Schäden soll die Behörde auch den Versicherer eines bestimmten Fahrzeuges bekanntgeben. Auch ohne diese gesetzliche Verpflichtung können insbesondere bei Vorliegen eines öffentlichen Interesses Auskünfte erteilt werden, wenn nach dem konkreten Einzelfall nicht besondere Gründe dagegen sprechen und wenn eine Auskunftserteilung nicht mit zu großem Arbeitsaufwand verbunden ist. Das Vorliegen eines öffentlichen Interesses wird beispielsweise anzunehmen sein, wenn Organisationen, die sich die Hebung der Verkehrssicherheit zur Aufgabe gemacht haben, um Auskünfte aus der Kartei ersuchen. In allen Fällen wird jedoch zu prüfen sein, ob nicht etwa die Voraussetzungen des Artikels 20 Abs. 2 B.-VG. zur Wahrung der Amtsverschwiegenheit vorliegen.

Abs. 3 (§ 3 4. Satz des HKFG. 1958):**Zu § 48****Abs. 1 (§ 36 Abs. 3 1. Satz):**

Das Kennzeichen soll der Behörde die Möglichkeit geben, an Hand der Zulassungskartei jederzeit ermitteln zu können, wer der Zulassungsbesitzer eines bestimmten Kraftfahrzeuges oder Anhängers ist.

Abs. 2 (§ 42):

Das Wechselkennzeichen muß aus Gründen der Verwaltungsentlastung auf die Untergruppe be-

schränkt werden, da die Kennzeichenserien große verwaltungstechnische Bedeutung haben und nicht gestört werden dürfen. Es soll jedoch die Möglichkeit bestehen, Wechselkennzeichen für einen Personenkraftwagen und einen Kombinationskraftwagen zuzuweisen. Der Unterschied zwischen einem Personenkraftwagen und einem Kombinationskraftwagen ist in vielen Fällen so geringfügig, daß für Kombinationskraftwagen gemeinsam mit Personenkraftwagen ein einziges Kennzeichen ausgegeben werden kann. Motorfahräder müssen wegen des außerordentlich regen Besitzwechsels bei diesen Fahrzeugen zur Vermeidung einer zu großen Verwaltungsbelastung von den Bestimmungen über Wechselkennzeichen ausgenommen werden. Voraussetzung für die Zuweisung eines Kennzeichens für zwei Kraftfahrzeuge ist der Besitz zweier Kraftfahrzeuge im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde (VwGH. vom 23. November 1955, 1409/54). Ist die gleichzeitige Benützung zweier Fahrzeuge vorgesehen, so wäre die Zuweisung eines Wechselkennzeichens auch dann gesetzwidrig, wenn die Fahrzeuge der gleichen Untergruppe angehören, weil Wechselkennzeichen zur selben Zeit nur auf einem der beiden Fahrzeuge geführt werden dürfen (Erl. d. BMfHuW. vom 14. Oktober 1963, Zl. 187.520-IV/28 a/63).

Abs. 3 (§ 46 Abs. 4 1. Satz):

Abs. 4 (§ 41 Abs. 2):

Eine Änderung des derzeitigen Kennzeichensystems ist nicht erforderlich, da trotz vorangehender Untersuchungen keine nachgewiesenen ernstlichen Schwierigkeiten, die durch dieses System verursacht werden, bekanntgeworden sind. Eine Änderung ohne zwingende Notwendigkeit wäre in Anbetracht der erheblichen Kosten und der Verwaltungsbelastung nicht vertretbar.

Abs. 5 (§ 41 Abs. 3):

Zu § 49

Abs. 1 (§ 43 Abs. 1 und § 47 Abs. 1):

Da es sich bei der Kennzeichentafel um eine öffentliche Urkunde handelt, unterliegt vor allem ihre Nachahmung oder ein Mißbrauch anderer Art einer besonderen strafrechtlichen Haftung. Amtliche Kennzeichentafeln können Gegenstand des Diebstahls sein (OGH. vom 20. Juni 1963, 10 Os 83/63). Für Überstellungskennzeichen soll eine kostendeckende Benützungsgebühr zu bezahlen sein.

Abs. 2:

Die Zuweisung des Kennzeichens soll stets ein Bestandteil des Zulassungsaktes sein. Daher muß auch der Landeshauptmann und das Bundesmini-

sterium für Handel, Gewerbe und Industrie bei der Zulassung die Kennzeichen zuweisen. Dies ist verwaltungstechnisch durch Reservierung bestimmter Kennzeichenkontingente ohne weiteres möglich. Es wäre jedoch eine nicht vertretbare Verwaltungsbelastung, wenn der Landeshauptmann und das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie auch die Verwaltung von Kennzeichentafeln übernehmen müßte (Beschaffung, Lagerung, Ausgabe).

Abs. 3:

Siehe die Ausführungen zu § 83.

Abs. 4 (§ 43 Abs. 1 3. Satz, § 46 Abs. 4 2. Satz und § 47 Abs. 2 1. Satz):

Mit Rücksicht auf die verschiedenartige Verwendung von Probefahrerkennzeichen und Überstellungskennzeichen wurde von verschiedenen Seiten angeregt, auch eine äußerliche Unterscheidbarkeit vorzusehen; die Überstellungskennzeichen sollen nunmehr grün sein. Die Bestimmungen dieses Absatzes schließen die Anfertigung der Kennzeichentafeln aus rückstrahlendem Material nicht aus.

Abs. 5 (§ 43 Abs. 1 4. bis letzter Satz):

Die Kennzeichentafeln sind nicht für den freien Handel bestimmt, sondern nur zur Ausgabe durch die Behörde an ganz bestimmte Personen. Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie soll daher die Möglichkeit haben, durch Festsetzung der Lieferbedingungen einen bundeseinheitlichen Gestehungskostensatz für die Tafeln zu bestimmen. In diesen Lieferbedingungen wird auch die Ausführung der Tafeln (Abmessungen, Farbtöne, rückstrahlendes Material u. dgl.) festzusetzen sein. Nicht das ganze Gerät zur Anbringung der Hohlprägung kann Gegenstand der Ablieferungspflicht sein, sondern nur die Prägestempel, das sind die Bestandteile, auf denen sich das Relief des Staatswappens befindet. Zu den Prägestempeln gehören die vom Münzamt für den Berechtigten hergestellte Urmatrize, die nicht zur Verwendung als Werkzeug bestimmt ist, und die von der Partei danach zur Verwendung als Werkzeug angefertigten Gebrauchsmatrizen (Matrizen und Patrizen).

Abs. 6 (§ 43 Abs. 2 und 3):

Für Theaterkulissenwagen, bei denen die sonst vorgeschriebene Anbringung der Kennzeichentafeln nicht möglich ist, soll eine Ausnahme vorgesehen werden. Bei einspurigen Krafträdern und Motorrädern mit Beiwagen sollen Kennzeichentafeln nur mehr hinten angebracht sein. Nach § 132 Abs. 6 sollen die Besitzer dieser Kraftfahrzeuge verpflichtet sein, die vorderen Kennzeichentafeln ohne Anspruch auf Entschädigung abzuliefern.

Abs. 7 (§ 43 Abs. 2 2. Satz):

Zu § 50

Abs. 1 (§ 44 Abs. 1):

Abs. 2 (§ 44 Abs. 2):

Die Verpflichtung des Zulassungsbesitzers, eine dauernd unlesbar gewordene Kennzeichentafel zu ersetzen, ergibt sich aus § 103 Abs. 1 im Zusammenhalt mit § 49 Abs. 4.

Zu § 51

Abs. 1 (§ 48 Abs. 1 1. Satz):

Abs. 2 (§ 48 Abs. 1 1. und 3. Satz und Abs. 2):

Bei einer Verlustmeldung soll die Behörde von Amts wegen ein neues Kennzeichen zuzuweisen haben und nicht nur auf Antrag.

Abs. 3 (§ 48 Abs. 1 4. Satz):

Mit einer behelfsmäßigen Ersatztafel soll das Fahrzeug nunmehr eine Woche vom Tage des Verlustes an verwendet werden. Die hier genannte Frist ist keine verfahrensrechtliche, sondern eine materiellrechtliche, Sonn- und Feiertage sind einzurechnen (VwGH. vom 29. Mai 1963, 1789/62).

Abs. 4 (§ 48 Abs. 3):

Zu § 52

Abs. 1 (§ 37 Abs. 2 1., 2. und 4. Satz):

Die inhaltlich nahezu gleiche Vorschrift des KFG. 1955 hatte den irreführenden Titel „zeitweilige Abmeldung“.

Abs. 2 (§ 37 Abs. 2 3. Satz):

Zu § 53

(§ 45):

Wann an den Kraftwagen, die „zur Verwendung für Fahrten des Bundespräsidenten bei feierlichen Anlässen bestimmt sind“, das Staatswappen zu führen ist, soll vom Bundespräsidenten selbst bestimmt werden. Das gleiche soll auch für ausländische Staatsoberhäupter gelten.

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

Ob ein Fahrzeug „den Vorschriften entspricht“, ist eine Rechtsfrage, die die Behörde auf Grund

des Rechtsgutachtens ihrer hierfür zuständigen Organe zu beantworten hat (jura novit curia). Die Vorschriften über die Beschaffenheit des Fahrzeuges beinhalten aber nicht nur ganz konkrete Forderungen, deren Erfüllung auch ohne besondere technische Fachkenntnisse festgestellt werden kann (bestimmte Abmessungen und Gewichte, bestimmte Vorrichtungen, ihre Anzahl, ihre Anordnung), sondern auch die allgemeine Forderung der Verkehrs- und Betriebssicherheit. Die Rechtsfrage, ob das Fahrzeug den Vorschriften entspricht, kann die Behörde daher nur beantworten, wenn sie hinsichtlich der kraftfahrtechnischen Vorfrage, ob das Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher ist, ein Gutachten eines technischen Sachverständigen eingeholt hat. Vorschriftswidrigkeit eines Fahrzeuges bedeutet noch nicht, daß es nicht verkehrs- und betriebssicher ist, und daß ein Fahrzeug nicht verkehrs- und betriebssicher ist, bedeutet noch nicht immer, daß es die Sicherheit des Verkehrs gefährdet. Die Behörde kann somit nicht bei Personen, die ihr nicht als Organe angehören, ein Gutachten über die Rechtsfrage, „ob das Fahrzeug den Vorschriften entspricht“, einholen, noch kann sich der kraftfahrtechnische Sachverständige als solcher über diese Frage äußern. Dies ist nicht nur deshalb von dienst- und besoldungsrechtlicher Bedeutung, weil die Prüfung der Fahrzeuge faktisch von Beamten vorgenommen wird, sondern vor allem, weil auch Vereine zur Begutachtung der Fahrzeuge herangezogen werden können (§ 57 Abs. 4). Wenn auch meist faktisch ein und dieselbe Person das Fahrzeug prüft, so ist dennoch ihre Äußerung, soweit es sich um die kraftfahrtechnische Frage der Verkehrs- und Betriebssicherheit handelt, als Sachverständigengutachten, soweit es sich aber um die Rechtsfrage der reinen Vorschriftsmäßigkeit handelt, als Bericht beziehungsweise als Anzeige von Mängeln zu werten. Demnach ist die von der Behörde zu besorgende Kontrolle der Fahrzeuge auf ihre Vorschriftsmäßigkeit die „Überprüfung“, die vom kraftfahrtechnischen Sachverständigen durchzuführende Untersuchung des Fahrzeuges die „Prüfung“ und die Äußerung des Sachverständigen das „Gutachten“ (§ 57 Abs. 1), dem in der Praxis noch ein Bericht hinzugefügt wird, der die Vorschriftsmäßigkeit meldet oder Vorschriftswidrigkeiten anzeigt. Die endgültige Entscheidung hierüber obliegt der Behörde. Die periodische Kontrolle der Fahrzeuge ist die „wiederkehrende Überprüfung“ (§ 55), die nach Bedarf vorzunehmende die „besondere Überprüfung“ (§ 56). Das Verfahren ist bei beiden das gleiche (§ 57), doch kommt bei der „besonderen Überprüfung“ noch die „Prüfung an Ort und Stelle“ als eine Art Vorstufe hinzu (§ 58). — Durch die Bestimmungen des V. Abschnittes werden anderweitige Vorschriften über die Überprüfung der Fahrzeuge

(zum Beispiel nach dem Kraftfahrlineiengesetz 1952) nicht berührt.

Zu § 55

Abs. 1 (§ 50 Abs. 1 1. Satz):

Zuständig für die wiederkehrende Überprüfung soll die Behörde sein, die den Zulassungsschein ausgestellt hat. Die wiederkehrende Überprüfung der Motorfahräder ist dringend erforderlich und trotz ihrer Anzahl, besonders bei Heranziehung von Vereinen, durchaus zu bewältigen. 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).

lit. a (§ 50 Abs. 1 letzter Satz):

Fahrzeuge „im Besitz“ einer Gebietskörperschaft können auch solche sein, die nicht im Eigentum dieser Gebietskörperschaft stehen, sondern von dieser auf Grund vertraglicher Abmachungen mit dem Eigentümer verwendet werden. Besitzer eines Fahrzeuges kann nur eine natürliche oder juristische Person sein, daher kommt als Besitzer beim Bundesheer, wie auch sonst bei Behörden oder Ämtern, nur die „Gebietskörperschaft“ in Betracht, die den Aufwand zu tragen hat. Die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern sind Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien. Eine gesetzliche Pflicht der periodischen Überprüfung für die Fahrzeuge dieser Gebietskörperschaften ist nicht erforderlich, weil die Überprüfung im Dienstwege angeordnet und überwacht werden kann. Die besondere Überprüfung ist jederzeit möglich.

lit. b bis e:

Fahrzeuge, mit denen eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann (mit Zugmaschinen der Klasse I 25 km/h), sind nicht nur weniger verkehrsfährdend als die übrigen, sondern benötigen auch viel längere Zeit, um eine größere Entfernung zu einem Überprüfungsort zurückzulegen. Sie sollen daher zur Entlastung der Wirtschaft von der wiederkehrenden Überprüfung ausgenommen werden.

Abs. 2 (§ 50 Abs. 1 3. und 4. Satz):

Mit Rücksicht auf den technischen Fortschritt im Kraftfahrzeugbau kann bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen sowie Lastkraftwagen und Zugmaschinen der Klasse II mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg die zweite wiederkehrende Überprüfung erst zwei Jahre nach der ersten

stattfinden. Bei Fahrzeugen, bei denen der Nachweis über die erstmalige Zulassung nicht erbracht werden kann, wird an Stelle der erstmaligen Zulassung das Baujahr für die Bestimmung des Termins der ersten Überprüfung maßgebend sein. Auf Antrag sollen die Termine für abgemeldet gewesene Fahrzeuge (oder bei Hinterlegung der Kennzeichentafeln) entsprechend erstreckt werden können.

Abs. 3 (Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1957, TP. 265):

Durch das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 14. Oktober 1964, Zl. V 20/64/8, wurden die Worte „a) Kraftwagen ... 50— ...“ in der Tarifpost 265 der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1957 als gesetzwidrig aufgehoben und die Bundesregierung verpflichtet, diese Aufhebung unverzüglich im Bundesgesetzblatt kundzumachen. Daraufhin wurde die Tarifpost 265 mit Verordnung der Bundesregierung vom 1. Dezember 1964, BGBl. Nr. 298, aufgehoben.

Damit entfällt die Einhebung einer Verwaltungsabgabe bei der Überprüfung von Kraftwagen, Anhängern und Krafträdern. Diesem Ausfall an Einnahmen mit einer Novellierung des Gebührengesetzes zu begegnen und als Ersatz eine Stempelgebühr für die Überprüfungen einzuführen, ist aus folgenden Gründen nicht möglich. Die gegenständlichen Verwaltungsabgaben wurden in der mittelbaren Bundesverwaltung als Landesverwaltungsabgaben eingehoben und flossen daher automatisch den Ländern zu (§ 78 des AVG.). Würden diese Beträge als eine Gebühr (also in Bundesstempelmarken) eingehoben werden und daher dem Bund zufließen, so müßten die Landesbehörden eigene Evidenzen darüber führen, um überhaupt vom Bund die Refundierung ansprechen zu können. Ein derart aufwendiger Verrechnungsapparat, um dessen Kosten sich die Gesamteinnahmen verringern würden, wäre ebenso wenig vertretbar wie die Überwälzung des Aufwandes auf die Parteien durch Erhöhung der Gebühren. Es soll daher als einzige praktisch in Frage kommende Lösung an Stelle der bisherigen Verwaltungsabgabe ein Kostenbeitrag eingeführt werden, der genauso wie diese eingehoben und verrechnet wird, so daß sich an der bisherigen, seit vielen Jahren beibehaltenen Vorgangsweise praktisch nichts ändert. Die §§ 75 ff. des AVG. 1950 gelten nur für jene Fälle, in denen die materiellen Verwaltungsvorschriften nichts anderes bestimmen; sie schließen daher nicht aus, daß in Verwaltungsgesetzen besondere Verwaltungsabgaben vorgesehen werden.

Abs. 4:

Die Höhe des Kostenbeitrages soll durch Verordnung den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend festgesetzt werden.

Zu § 56**Abs. 1 (§ 50 Abs. 2):**

Nach § 50 Abs. 2 des KFG. 1955 haben „der Landeshauptmann oder die sonst zuständige Behörde“ die Kraftfahrzeuge und Anhänger bei Bedenken „begutachten“ zu lassen. Nunmehr sollen die Fahrzeuge „von der Behörde“ zu überprüfen sein, also von der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat. Die Fahrzeuge sollen auch überprüft werden, wenn mit ihnen „mehr Lärm, Rauch oder übler Geruch verursacht wird, als bei ordnungsmäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist“.

Abs. 2 (§ 50 Abs. 3):

Fahrzeuge einer bestimmten Art können Fahrzeuge einer bestimmten Type, aber auch einer bestimmten Beschaffenheit, Dimension, Herkunft oder eines bestimmten Alters sein. Die Verordnung wird dann zu erlassen sein, wenn die Aufforderung der einzelnen Besitzer nicht oder nur mit übermäßigem Verwaltungsaufwand möglich ist.

Abs. 3:

Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie soll die Überprüfung aller Fahrzeuge einer bestimmten Art auch durch Verordnung anordnen können. Von dieser Möglichkeit wird dann Gebrauch gemacht werden, wenn die Aufforderung der einzelnen Besitzer nicht oder nur mit übermäßigem Verwaltungsaufwand möglich ist. Wird eine solche Verordnung erlassen, so werden die geprüften Fahrzeuge zum Beispiel mit einer Plakette zu versehen sein, damit die Straßenaufsichtsorgane ungeprüfte Fahrzeuge feststellen können.

Abs. 4 (Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1957, TP. 265):**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-recht-

lichen Rechtswirkungen kann jedoch nur Sache der Behörde sein. Diese wird die Fahrzeuge von Sachverständigen begutachten zu lassen haben, ob sie den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprechen. Die Sachverständigen sollen jedoch bestimmte Voraussetzungen erfüllen und daher dem Verzeichnis der Sachverständigen für die Einzelprüfung zu entnehmen sein. Auch die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge sowie hiezu ermächtigte Vereine sollen zur Begutachtung herangezogen werden können. Die Auswahl der begutachtenden Stelle bleibt der Behörde überlassen, wobei auch die Art des zu begutachtenden Fahrzeuges zu berücksichtigen sein wird.

Abs. 3:

Der Landeshauptmann soll ausdrücklich verpflichtet werden, den Sachverständigen die erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Den Amtssachaufwand für die erforderlichen Einrichtungen, die der Landeshauptmann den Sachverständigen zur Verfügung zu stellen hat, muß das Land tragen. Da aber der Kostenbeitrag wie bisher die Verwaltungsabgaben bei den Überprüfungen durch Bundespolizeibehörden nur dem Bund zufließen können, muß der Bund dem Land eine entsprechende Aufwandsvergütung zu leisten haben.

Abs. 4:

Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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 Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge mit der Durchführung der wiederkehrenden Überprüfung nicht nachkommen, wird daher im Interesse der Verkehrssicherheit zum Beispiel von den Überprüfungseinrichtungen des ÖAMTC, des ARBO und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit Gebrauch gemacht werden können.

Abs. 5 (§ 51 Abs. 1 1. bis 3. Satz):

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 für die Vorführung 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. und 5. 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 2. und 3. Satz):

Zu § 58

Abs. 1 (§ 50 Abs. 4):

Abs. 2 und 3:

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):

Die Versicherungspflicht bezweckt nicht nur den Schutz des Geschädigten, sondern auch den des Halters und Lenkers eines Kraftfahrzeuges. Da vorübergehend zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger keinen dauernden Standort im Inland haben, wird als Merkmal für die Versicherungspflicht eines Fahrzeuges das inländische Kennzeichen angesehen.

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 Osterreichischen 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):

Wenn die Mindestversicherungssummen durch Verordnung festzusetzen sind und damit die erst durch Verordnung zu bestimmenden Summen die Grundlage des durch Verordnung (gemäß § 60 Abs. 2) festzusetzenden Tarifes bilden, kann der Einwand, daß hier eine Subdelegation vorliegt, schwer entkräftet werden. Es bestünde daher bei dieser Regelung die Gefahr einer erfolgreichen Anfechtung der Tarifverordnung und ihrer Aufhebung durch den Verfassungsgerichtshof. Die Mindestversicherungssummen wären daher bereits im Gesetz festzusetzen. Sie müssen ferner so festgesetzt werden, daß sie mit den Haftungshöchstbeträgen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetzes — EKHG. — überein-

stimmen. Die Mindestversicherungssummen können nicht niedriger sein als die Haftungshöchstbeträge des EKHG., weil dieses dem Geschädigten den Schadenersatzanspruch bis zur festgesetzten Höhe auch ohne Beweis der Schuld des Schädigers sichert. Damit der Schadenersatz aber in dieser Höhe auch einbringlich ist, wenn der Schädiger vermögenslos ist, muß sich auch die Versicherungspflicht auf dieselben Summen beziehen. Die Mindestversicherungssummen sollen aber auch nicht höher sein als die Haftungshöchstbeträge des EKHG., weil sonst die Geschädigten versucht sind, auf jeden Fall die Schuld des Schädigers zu behaupten, damit der über den Haftungshöchstbetrag des EKHG. hinausgehende Teil der Mindestversicherungssummen ihrem Zugriff offensteht. Aus Gründen der Vermeidung einer Verschlechterung der Stellung des Versicherten beziehungsweise Geschädigten kann der § 59 Abs. 3 aus folgenden Gründen nicht nur ein bloßer Verweis auf das EKHG. sein.

Im § 24 der KFV. 1955 in der Fassung der Novelle BGBl. Nr. 233/1956 beträgt die Mindestversicherungssumme für Sachschäden 60.000 S, im EKHG. nur 40.000 S. Das EKHG. kennt ferner die im § 24 Abs. 3 lit. B Z. 2 der KFV. 1955 vorgesehene Erhöhung der Sachschadenssummen bei Omnibussen auf 10% der in Z. 1 lit. b angeführten Summe für mehrere geschädigte Personen („Ereignissumme“) nicht; schließlich enthält das EKHG. in seinem § 15 Abs. 3 Z. 2 bezüglich der „Ereignissumme“ für Omnibusse, welche entsprechend den Risikogegebenheiten nach der Platzanzahl gestaffelt sein muß, nur einen Verweis auf die gemäß dem KFG. 1955 festgesetzten Mindestversicherungssummen. Die Gliederung des § 59 Abs. 3 wäre weiters analog dem EKHG. zunächst nach der Zweckbestimmung der Beträge und erst innerhalb dieser Gruppen nach der Art der Fahrzeuge vorzunehmen.

Z. 1 (§ 24 Abs. 2 bis 4 jeweils lit. B Z. 1 lit. a der KFV. 1955):

Das EKHG. setzt im § 15 Abs. 1 Z. 3 zum Unterschied von § 24 Abs. 2 bis 4 jeweils lit. B Z. 1 lit. a der KFV. 1955 neben die Leistung des Kapitalsbetrages von 200.000 S auch die Leistung einer Jahresrente von 12.000 S (siehe hiezu § 14 EKHG.). Zuzugle der österreichischen 3%igen Sterbetafel MO. 1930/1933, vom Bundesministerium für Finanzen für den Bereich der Haftpflichtversicherung mit Bescheid vom 20. Dezember 1962, Z. 120.091-19/62, genehmigt (siehe Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Finanzen, betreffend die Vertragsversicherung 1964, S. 18) kann aus dem Kapital von 200.000 S nur dann eine Rente von 12.000 S gezahlt werden, wenn der Rentenempfänger mindestens 46 Jahre alt ist. Um die Rentenansprüche

aller Altersstufen zu befriedigen, bedürfte es eines Kapitals von 321.000 S. In dieser Hinsicht liegt daher die Mindestversicherungssumme des § 24 der KfV. 1955 unter dem Erfordernis des EKHG.

Z. 2:

lit. a (§ 24 Abs. 2 lit. B Z. 1 lit. b der KfV. 1955):

Die im § 15 Abs. 3 Z. 1 des EKHG. zum Unterschied von § 24 Abs. 2 lit. B (Z. 1 lit. b) der KfV. 1955 festgesetzte Multiplikation der Summe von 200.000 S für eine Person mit 3 (600.000 S) trifft auch die Rentenbeträge, so daß hier nicht nur ein Kapitalsbetrag von 600.000 S, sondern auch ein Rentenbetrag von 36.000 S festgesetzt ist.

lit. b (§ 24 Abs. 3 lit. B Z. 1 lit. b und Abs. 5 der KfV. 1955):

Nach der hier festgesetzten Formel betragen die „Ereignissummen“ für Omnibusse mit einer Platzzahl bis 19 1,200.000 S, von 20 bis 24 Plätzen 1,500.000 S, von 25 bis 29 Plätzen 1,800.000 S usw.

lit. c (§ 24 Abs. 4 lit. B Z. 1 lit. b der KfV. 1955):

Der § 15 Abs. 3 Z. 2 des EKHG. erwähnt nicht wie der § 24 Abs. 4 lit. B Z. 1 lit. b der KfV. 1955 die Omnibusanhänger. Für Schäden, die die Insassen des Omnibusanhängers erleiden und sich „beim Betrieb des Kraftfahrzeuges“ (das heißt des Zugfahrzeuges, § 1 EKHG.) ereignen, haftet der Halter des Zugfahrzeuges. Daher müßten die für Insassen des Omnibusanhängers vorgesehenen Beträge im Versicherungsvertrag des Zugfahrzeuges mitversichert werden. Es wäre aber wirtschaftlich untragbar, immer die Insassen aller Anhänger, die mit dem zu versichernden Zugfahrzeug gezogen werden dürfen, versichern zu müssen. Die Summen für die Insassen des Omnibusanhängers sollen daher eigens für den Anhänger zu versichern sein. Dadurch wären auch die Schäden versichert, die durch abgestellte Anhänger verursacht werden. Als „Ereignissummen“ würden sich ergeben: Für Omnibusanhänger mit einer Platzanzahl bis 10 600.000 S, mit 11 bis 15 Plätzen 900.000 S, mit 16 bis 20 Plätzen 1,200.000 S usw.

Z. 3 (§ 24 Abs. 2 bis 4 jeweils lit. B Z. 2 der KfV. 1955):

Der Hinweis auf § 16 des EKHG. würde allein nicht hinreichen, weil die dort derzeit festgesetzte Summe von 40.000 S unter der im § 24 Abs. 2 bis 4 jeweils lit. B Z. 2 der KfV. 1955 festgesetzten Summe (10% der „Ereignissumme“) liegt. Es muß jedoch auch für den Fall vorgesorgt werden, daß bei einer Novellierung des EKHG. das derzeitige Verhältnis des Kapitalsbetrages für

Personenschäden (§ 15 Abs. 1 Z. 3 des EKHG.) zum Sachschadenbetrag (§ 16 Abs. 1 Z. 3 des EKHG.) von 1 : 0,2 verbessert wird, so daß dann der Betrag gemäß § 16 Abs. 1 Z. 3 des EKHG. höher ist als 10% der „Ereignissumme“.

Bezüglich der Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter ergibt sich entsprechend der vorgesehenen Formel ein Betrag von 420.000 S (sieben Zehntel des in Z. 2 lit. a genannten Betrages der dreifachen Summe von 200.000 S). Diese Regelung entspricht einer seit Jahren im Interesse des Gewässerschutzes erhobenen Forderung. Im Bereich der Prämien würde sich diese Versicherungssumme als Zuschlag von 14% auswirken.

Abs. 4:

Neben der Bestimmung der Mindestversicherungssummen gemäß Abs. 3 soll noch die Möglichkeit bestehen bleiben, diese durch Verordnung auch höher festzusetzen, um eine Angleichung an die Versicherungssummen der Nachbarländer herbeizuführen, woraus sich Erleichterungen für den grenzüberschreitenden Verkehr (zum Beispiel Entfall der Grünen Versicherungskarte) ergeben.

Zu § 60

Abs. 1 (§ 54 1. und 4. Satz):

Der Umfang des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrages wird im Versicherungsvertragsgesetz 1958 und in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und im Tarif geregelt. Der geschädigte Dritte soll gegen abweichende Vereinbarungen zu seinem Nachteil geschützt sein.

Abs. 2 (§ 54 2. und 3. Satz):

Im § 56 der KfV. 1947, BGBl. Nr. 83, wurde bestimmt, daß die Versicherungsbedingungen (auf Grund des § 13 des Versicherungsaufsichtsgesetzes, RGBl. I S. 315/1931 — GBl. f. d. L. O. Nr. 624/1939) zu genehmigen sind. Im § 54 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 wird bestimmt, daß die Versicherung nach dem „genehmigten oder angeordneten Geschäftsplan (Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung)“ abzuschließen ist, und weiter: „Bei der Genehmigung oder Anordnung dieses Geschäftsplanes ist auf die Betriebsgrundlagen der Versicherungsunternehmungen, auf die Bedürfnisse des Kraftfahrverkehrs und auf die Interessen der Versicherungsnehmer und der Versicherungsunternehmungen Bedacht zu nehmen.“ Der Begriff des „Geschäftsplanes“ umfaßt gemäß § 5 des Versicherungsaufsichtsgesetzes mehr als die auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes zu regelnden Versicherungsbedingungen und den Tarif und soll

daher in diesem Zusammenhang nicht mehr verwendet werden. Im § 60 Abs. 2 der Regierungsvorlage eines Kraftfahrgesetzes 1963 (98 der Beilagen, X. GP.) war hingegen nur vorgesehen, daß die Versicherungsbedingungen „durch Verordnung festzusetzen“ sind, weil der geltende Tarif und mit diesem einige Bedingungen durch die Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen vom 27. Jänner 1960, BGBl. Nr. 28, festgesetzt wurden. Die Behörde muß die Möglichkeit haben, im Falle des Erfordernisses eine Neuregelung zu erlassen, die auf Grund eines Begutachtungsverfahrens allen Bedürfnissen nach Möglichkeit Rechnung trägt und Interessengegensätze ausgleicht. Bei einer lediglich bescheidmäßigen Genehmigung der von den Versicherungsunternehmen als Antrag vorzulegenden Versicherungsbedingungen wäre die Behörde darauf angewiesen, daß dieser Antrag von der Partei überhaupt erst gestellt wird. Die Versicherungsunternehmen könnten bei einer solchen Regelung durch Unterlassen der Antragstellung das Aufrechtbleiben der abänderungsbedürftigen Regelung erzwingen. Weiters hätten die betroffenen Stellen und Interessenvertretungen bei einem bloßen Genehmigungsverfahren keine Möglichkeit, zu Wort zu kommen. Der Verfassungsgerichtshof hat ferner mit Erkenntnis vom 16. Dezember 1965, G 20/65, BGBl. Nr. 7/1966, im ersten Satz des § 54 des KFG. 1955 die Worte „oder angeordnet“ und im zweiten Satz dieser Bestimmung die Worte „oder Anordnung“ als verfassungswidrig mit Wirksamkeit vom 15. Dezember 1966 aufgehoben. In den Entscheidungsgründen wird im wesentlichen ausgeführt, daß die Verordnungsermächtigung des § 54 des KFG. 1955 über den Inhalt der zu erlassenden Anordnung nichts aussage, „daß lediglich in einer sehr allgemeinen Umschreibung Gesichtspunkte hervorgehoben würden, auf die die Verordnungsgewalt Bedacht zu nehmen habe, und daß es sich hiebei nur um Selbstverständlichkeiten handeln dürfte, deren Beachtung gar nicht besonders hervorgehoben zu werden brauchte. Die Gestaltung eines Geschäftsplanes, die keine Rücksicht auf die Betriebsgrundlagen der Versicherungsunternehmen nähme, sei kaum denkbar, das gleiche gelte für die ebenfalls genannten Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs, die Interessen der Versicherungsnehmer und die der Versicherungsunternehmen. In diesen Umschreibungen dürfte keine Vorausbestimmung des Inhaltes von Rechtsvorschriften gelegen sein, sondern nur ein Appell, gewissenhaft und sorgfältig vorzugehen. Es bleibe offen, wie die zum Teil entgegengesetzten Interessen der Versicherungsnehmer und Versicherungsunternehmen zu berücksichtigen sein“. Der Kernsatz der Begründung lautet: „In Wahrheit überläßt das Gesetz dem Verordnungsgeber, den Inhalt der Allgemeinen Bedingungen

für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung frei zu gestalten, ohne ihn in einer bestimmten Richtung zu binden.“ Weiters wird ausgeführt: „Da es sich in dem diesem Gesetzesprüfungsverfahren zugrunde liegenden Verordnungsprüfungsverfahren um eine Anordnung, nicht aber um eine Genehmigung des Geschäftsplanes (Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Kraftfahrversicherung und Tarif) handelt, wurden, entsprechend dem eingeschränkten Prüfungsthema, nur die auf die Anordnung Bezug habenden Worte des Gesetzes als verfassungswidrig aufgehoben.“

Es kann demnach aus dem Erkenntnis nicht geschlossen werden, daß nur die Worte „oder angeordneten“ und „oder Anordnung“ als verfassungswidrig angesehen sind, die Worte „genehmigten“ und „Genehmigung“ hingegen nicht. Vielmehr wäre im Falle einer Anfechtung auch diesem Worte die gleiche Beurteilung widerfahren, da das Gesetz auch nicht normiert, unter welchen Voraussetzungen die Genehmigung zu erteilen und wann sie zu versagen ist. Es soll demnach dem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes dadurch Rechnung getragen werden, daß die Verordnungsermächtigung die wesentlichen Merkmale der beabsichtigten Regelung enthält. Die wirtschaftliche Brauchbarkeit einer Versicherung ergibt sich — abgesehen von der Versicherungssumme und dem danach bemessenen Tarif — aus der Bestimmung der Ereignisse, bei deren Eintritt der Versicherte zwar von einem Nachteil betroffen wird, aber auf Grund der Versicherung vom Versicherer eine Entschädigung erhält. Die Qualität der Versicherung richtet sich danach, ob sie viele solche Ereignisse (aus einer bestimmten Gefahrenquelle) umfaßt oder nicht. Üblicherweise werden die Versicherungen hinsichtlich dieser Ereignisse negativ umschrieben; die Bedingungen enthalten daher keine Aufzählung der Versicherungsfälle, sondern nur eine Aufzählung der Risikoausschlüsse, also der Ereignisse, bei deren Eintritt sich der Versicherer verhält, als bestünde kein Versicherungsvertrag. Daneben werden noch Fälle unterschieden, die zwar objektiv unter die Versicherung fallen, subjektiv aber keine Versicherungsleistung auslösen, weil der Versicherungsnehmer eine für ihn bestehende Verhaltensvorschrift („Obliegenheit“) nicht beobachtet hat, weshalb der Versicherer „leistungsfrei“ ist. In der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung trifft eine solche Leistungsfreiheit auf Grund der Sondervorschriften der §§ 158 c und 158 f des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 nicht das Verkehrsoffer; der Versicherer zahlt zwar den Schaden, regressiert sich aber am Versicherungsnehmer. Bei der Festsetzung von Versicherungsbedingungen durch Verordnung muß daher der Formulierung der Ausschlußgründe und der Obliegenheiten die entscheidende Bedeutung zukommen.

Der Tarif bestimmt sich seiner Höhe nach einerseits nach den Ergebnissen der auf Grund einer aufsichtsbehördlichen Anordnung des Bundesministeriums für Finanzen von den Versicherern geführten Statistik; seine zweite Komponente sind die vorgeschriebenen Mindestversicherungssummen. Bei Erstellung des Tarifes wird ferner auch auf das allgemeine Lohn- und Preisniveau (Reparaturkosten, Sozialversicherungsrenten) Bedacht zu nehmen sein, wenn für die Zukunft eine beträchtliche Veränderung dieses Niveaus gewärtigt werden muß.

Z. 1:

Neben den zwingenden und halbzwingenden Vorschriften enthält das Versicherungsvertragsgesetz 1958 auch dispositive Normen, die dann zur Anwendung kommen, wenn über den betreffenden Umstand keine besondere Vereinbarung zwischen den Parteien getroffen wurde. Wenn der Gesetzgeber Normen für die Erlassung von Versicherungsbedingungen aufstellt, können die Vorschriften dieser Bedingungen den Versicherungsnehmer und den Geschädigten — deren Schutz als die wirtschaftlich Schwächeren das Versicherungsvertragsgesetz 1958 vornehmlich bezweckt — wohl nicht schlechter stellen dürfen, als es das Versicherungsvertragsgesetz 1958 in seinen dispositiven Bestimmungen vorsieht.

Z. 2 (§ 10 Abs. 1 der AKB. 1940):**Z. 3 (§ 2 Abs. 1 und 5, § 11 Z. 1, 3 bis 6 der AKB. 1940):**

Es sollen hier in allgemeiner Weise die Fälle umschrieben werden, in denen der verursachte Schaden unmittelbar oder mittelbar den Versicherungsnehmer selbst trifft. Dies ist wohl immer der Fall, wenn der Geschädigte ein unterhaltsberechtigter Angehöriger oder eine (physische oder juristische) Person ist, deren gesetzlicher Vertreter der Dritte ist. — Es können nur Schadenersatzansprüche versichert werden, die aus gesetzlichen Bestimmungen (EKHG. und ABGB.) entspringen; Schadenersatz aus Verträgen (zum Beispiel Beförderungs- und Verwahrungsverträgen) zu versichern, auf deren Gestaltung der Versicherer keinen Einfluß hat, ist wegen der Gefahr des Versicherungsbetruges nicht möglich.

Z. 4 (§ 3 Abs. 3, § 7 Z. II der AKB. 1940):

Da der Schaden letzten Endes aus dem Vermögen des Versicherers zu ersetzen ist, muß diesem — schon damit er rechtzeitig Vergleiche abschließen kann — die Führung etwaiger Schadenersatzprozesse überlassen werden; vgl. § 7 Z. II Abs. 5 der AKB. 1940.

§ 154 Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 läßt ein Verbot der Anerkennung der Ent-

schädigungspflicht durch den Versicherungsnehmer zu, normiert es aber nicht. Da der Versicherer die Stellung des dominus litis erhält, soll er nicht vom Versicherungsnehmer präjudiziert werden können; vgl. § 7 Z. II Abs. 1 der AKB. 1940.

Z. 5:

Bei Bestimmung der Obliegenheiten muß ein Ausgleich gefunden werden zwischen dem Verhalten, das zu beobachten dem Versicherten billigerweise zugemutet werden kann, und dem Verhalten, das im Interesse des Versicherers an einer möglichst wirksamen Verhütung von Verkehrsunfällen verlangt werden muß. Da sich das Interesse des Versicherers mit dem des Gesetzgebers an der Verkehrssicherheit deckt, können bestimmte wichtige Verhaltensweisen, die in diesem Gesetz und in der StVO. 1960 gefordert werden, als Obliegenheiten bestimmt werden. Hier kommen in Frage: Pflicht zum Besitz der Lenkerberechtigung, siehe §§ 64 und 103 Abs. 2 (= § 2 Abs. 2 lit. b der AKB. 1940); Verbot unzulässiger Personenbeförderung, siehe § 106 (= Z. 13 lit. D der Vorbemerkungen zum Tarif); Verbot der Alkoholisierung, siehe § 5 der StVO. 1960 (= Z. 13 lit. A Fall a der Vorbemerkungen zum Tarif); Verbot der Fahrerflucht, siehe § 4 der StVO. 1960 (= Z. 13 lit. A Fall b der Vorbemerkungen zum Tarif).

Abs. 3 (§ 54 3. Satz):**Abs. 4:**

Auch hinsichtlich der Vergütung für die Versicherungsvermittler sollen für die Vermittlung der Versicherungsverträge, die Prämieeinhebung sowie für die Betreuung ihres Kundenkreises verbindliche Bedingungen festgesetzt werden können. Hier wird insbesondere auf eine Einschränkung der nebenberuflichen Tätigkeit berufsfremder Personen Bedacht zu nehmen sein.

Zu § 61**Abs. 1 (§ 55 Abs. 2):**

Die gesetzliche Definition der Versicherungsbestätigung ist erforderlich, weil sie nicht nur eine Bestätigung über das Bestehen einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, sondern auch — bei allen neu abzuschließenden Verträgen — der Nachweis für die vorzeitige Übernahme der Verpflichtungen aus dem Versicherungsvertrag ist. 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):

Nunmehr soll die Behörde den Versicherer von der Beendigung der Zulassung zu verständigen haben, um eine bewährte Praxis, die bereits bei einigen Behörden geübt wird, allgemein einzuführen.

Abs. 3 (§ 55 Abs. 5):

Unter „Unterbrechung der Haftung“, die gemäß § 55 Abs. 5 des KFG. 1955 der Behörde anzuzeigen ist, ist gemäß dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 21. Feber 1963, Zl. 1673/61, die Leistungsfreiheit des Versicherers zu verstehen. Da für die Zwecke des Gesetzes nur die Leistungsfreiheit wegen Prämienzahlungsverzuges in Frage kommt, soll diese entsprechend umschrieben werden. Die Verständigung der Behörde von der nachgeholtten Zahlung soll unnötigen Interventionen der Behörde begegnen (siehe auch § 44 Abs. 1 lit. b). Die Angabe des Kennzeichens in der Anzeige ist erforderlich, da die Behördenkartei nur nach Kennzeichen geführt wird.

Abs. 4 (§ 55 Abs. 5):

Die Anzeigepflicht des Versicherers ist hinsichtlich des Schutzes 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. Ein solcher Umstand liegt zum Beispiel vor, wenn der Vertrag über die vorläufige Übernahme der Verpflichtungen aus einer abzuschließenden Versicherung („vorläufige Deckung“) gekündigt wurde.

Abs. 5 (§ 38 Abs. 2):

Die Leistungsfreiheit des Versicherers gegenüber dem Dritten kann nur im Falle des Abs. 4, und zwar ein Monat nach erfolgter Anzeige, eintreten.

Abs. 6:

Diese Bestimmung ist notwendig, da bei den hier genannten Bewilligungen kein Zulassungsschein, sondern ein Probefahrt- oder ein Überstellungsfahrtsschein ausgestellt wird.

Zu § 62**Abs. 1 (§ 56 Abs. 1, § 79 Abs. 1 2. Satz):**

Da Fahrzeuge mit Zollkennzeichen keinen „dauernden Standort“ haben, muß das ausländische Kennzeichen als Merkmal festgesetzt werden. Auch auf ausländische Motorfahräder soll sich die Nachweispflicht für eine Haftung erstrecken.

Abs. 2 (§ 56 Abs. 2):

Der Nachweis soll nunmehr auf Verlangen auch den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu erbringen sein. In der Praxis kommt als Dokument für einen solchen Nachweis zunächst die „Internationale Haftpflichtversicherungskarte für Kraftverkehr“ (sogenannte „Grüne Karte“) in Betracht, welche besagt, daß der Verband der Versicherungsanstalten Österreichs „hinsichtlich des Gebrauches des in dieser Versicherungskarte bezeichneten Fahrzeuges die Verpflichtungen eines Haftpflichtversicherers“ übernimmt. Auch in Anbetracht der vorgesehenen Ausfallhaftung des Bundes ist es unerlässlich, diese Kontrolle den Zollämtern zu übertragen. Die vorerwähnte Ausfallhaftung verlangt auch die dem Zollamt gegebene wirksame Möglichkeit, diese Vorschriften durch Verhinderung der Einbringung durchzusetzen.

Abs. 3 (§ 56 Abs. 4):

Den ausländischen Kraftfahrzeuglenkern, die ohne die vorerwähnte „Grüne Karte“ einreisen wollen, muß jedoch schon im Interesse des Fremdenverkehrs, aber auch aus Gründen der Flüssigkeit des grenzüberschreitenden Verkehrs die Möglichkeit geboten werden, sich an der Grenze einfach, rasch und billig einen Nachweis zu beschaffen, der ihnen die Einreise ermöglicht. Die zweckmäßigste Regelung hierfür ist die Einhebung eines einheitlichen geringen Betrages gegen Quittung im Anschluß an die Zollkontrolle. Durch diese Institution ist gewährleistet, daß der inländische Versicherungsverband das durch ein ausländisches Fahrzeug geschädigte Verkehrsoffer befriedigt und hinsichtlich des vorgeleisteten Schadensbetrages beim ausländischen Schädiger Regreß nimmt. Die österreichischen Rechtsverhältnisse lassen es allerdings zweckmäßig erscheinen, diesen einheitlichen Betrag als Versicherungsprämie und nicht als „Gebühr“ einzuheben, weil zur Schaffung der erforderlichen gesetzlichen Grundlagen für erstere weit einfachere gesetzgeberische Maßnahmen erforderlich sind als für die Einhebung, Verrechnung und Verwendung einer neuen „Gebühr“. Für die Einhebung dieser Versicherungsprämie kommen praktisch nur die Zollämter in Frage, weil an vielen Grenzeinfahrtstellen überhaupt nur ein Zollamt vorhanden ist und jede Einschränkung der Zahl der Grenzeinfahrtstellen aus Gründen des Fremdenverkehrs vermieden werden muß. Weiters soll die Manipulation bei der Einhebung dieser Versicherungsprämien ebenfalls im Interesse des Fremdenverkehrs im Anschluß an die Zollkontrolle in einfachster Form möglichst ohne jede Schreiarbeit durchgeführt werden. Der einzuhebende Betrag muß daher eine runde, auch alle Nebengebühren, wie Versicherungssteuern u. dgl., enthaltende Summe darstellen, die kein zeitraubendes Heraus-

geben von Kleingeld erfordert. Der Betrag muß ferner sehr niedrig sein und dennoch eine Haftung im Umfange der im Inland vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung begründen. Die vorgesehene Tätigkeit des Zollamtes beim Abschluß eines privaten Versicherungsvertrages bedarf im Hinblick auf Art. 18 Abs. 1 B.-VG. einer gesetzlichen Grundlage, weil sie nicht unmittelbar zu den Aufgaben eines Zollamtes und einer Behörde überhaupt gehört und weil es die oben angeführte Ausfallhaftung des Bundes verlangt, daß die Gebarung der für diese Versicherungen eingehenden Beträge nach den für Ämter und Behörden geltenden Verrechnungs- und Kontrollbestimmungen vor sich geht.

Abs. 4 (§ 56 Abs. 3):

Der Verband der Versicherungsanstalten Österreichs hat eine entsprechende Versicherung geboten, dieses Angebot aber an die Bedingung geknüpft, daß der Bund für den Betrieb dieser Versicherung eine 90%-Ausfallhaftung übernimmt und daß die Zollämter mit der Ausgabe der Versicherungspolizzen und ihrer Kontrolle betraut werden.

Abs. 5 und 6 (§ 56 Abs. 5 und 6):

Die Möglichkeit, für ausländische Kraftfahrzeuge abweichende Versicherungssummen, Versicherungsbedingungen und Tarife vorzusehen, ist für den Fall notwendig, daß für einreisende ausländische Kraftfahrzeuge, für welche kein Nachweis im Sinne des Abs. 1 erbracht werden kann, eine echte Haftpflichtversicherung, welche bei der Einreise abzuschließen wäre (sogenannte Ticketversicherung), eingeführt werden muß.

Abs. 7 (§ 56 Abs. 5 und 6):

Hier kommt in erster Linie eine Befreiung auf Grund einer besonderen Erklärung des Verbandes der Versicherungsanstalten in Frage, die Haftung ohne Rücksicht auf das Vorliegen des Nachweises durch die „Grüne Karte“ zu übernehmen. Dies ist derzeit bei den Fahrzeugen mit den amtlichen Kennzeichen der Bundesrepublik Deutschland und Ungarns der Fall.

Abs. 8:

Das von Österreich mitunterzeichnete, jedoch noch nicht ratifizierte Europäische Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge (siehe 284 der Beilagen, X. GP.) sieht in seinem Artikel 7 die gesetzliche Befreiung ausländischer Staatsfahrzeuge von der Versicherungspflicht vor.

Zu § 63

Das von Österreich mitunterzeichnete, jedoch noch nicht ratifizierte Europäische Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversiche-

rung für Kraftfahrzeuge (siehe 284 der Beilagen, X. GP.) 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 Versicherungsvertragsrecht entspringen; da sie sich aber nur auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bezieht und nicht für alle Haftpflichtversicherungsverhältnisse gilt, soll sie in das Kraftfahrzeuggesetz und nicht in das Versicherungsvertragsgesetz aufgenommen werden.

Abs. 1:

Hat der Versicherer in gleicher Weise wie der Versicherte dem geschädigten Dritten Schadenersatz zu leisten, so muß auch ein Gesamtschuldverhältnis zwischen Versicherer und Versichertem geschaffen werden. Eine ausdrückliche Bestimmung ist hier erforderlich, weil sich ein solches Gesamtschuldverhältnis aus dem ABGB. nicht ergibt.

Abs. 2:

Diese Bestimmung ist erforderlich, weil nicht nur der Beginn der Verjährung, sondern auch die Dauer verschieden sein könnte, je nachdem, ob sie vom Versicherer oder vom Versicherten geltend gemacht wird.

Abs. 3:

Ein abweisliches Urteil zugunsten des Versicherers oder zugunsten des Versicherten muß aus folgenden Gründen auch jeweils zugunsten des anderen Haftpflichtigen wirken. Wenn der Geschädigte den Versicherer über den Haftungshöchstbetrag hinaus klagt und bezüglich des Mehrbetrages abgewiesen wird, weil das Gericht Gefährdungshaftung annimmt, muß diese Abweisung auch in einem späteren Rechtsstreit gegen den Versicherten Gültigkeit haben.

Abs. 4:

Die bisher nur für den Fall der Leistungsfreiheit des Versicherers in den § 158 d und § 158 e Abs. 1 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 vorgesehenen Verpflichtungen des geschädigten Dritten zur Anzeige des Schadenfalles und zur Auskunftserteilung sollen nunmehr allgemein gelten.

Abs. 5:

Zum VII. Abschnitt

Zu § 64

Abs. 1 (§ 57 Abs. 1 1. Satz):

Die Lenkerberechtigung ist das von der Behörde erteilte Recht, Kraftfahrzeuge einer oder

mehrerer bestimmter Gruppen zu lenken. Dieses Recht erlischt nur, wenn und insoweit die Lenkerberechtigung von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich ihr Besitzer seinen ordentlichen Wohnsitz hat, entzogen wird (§ 73). Der Führerschein ist die von der Behörde ausgestellte Bestätigung über die Erteilung dieses Rechtes (§ 71). Durch die Verletzung der Pflicht, den Führerschein auf Fahrten mitzuführen (§ 102 Abs. 5 lit. a), oder durch den Verlust des Führerscheines wird die Lenkerberechtigung nicht berührt.

Das Lenken eines Motorfahrrades soll entweder auf Grund einer Lenkerberechtigung (welcher Gruppe immer) oder auf Grund eines Lenkerausweises für Motorfahrräder zulässig sein. Das Lenken anderer Kraftfahrzeuge soll nur auf Grund der entsprechenden Lenkerberechtigung nach § 65 zulässig sein, jedoch bei Heereslenkerberechtigungen oder ausländischen Lenkerberechtigungen mit den hierfür geltenden Einschränkungen (Abs. 5 und § 84). Solange Einachszugmaschinen nicht mit einem anderen Fahrzeug oder einem Gerät zu einem einzigen Fahrzeug mit drei oder mehr Rädern verbunden sind (§ 28 Abs. 5), soll zu ihrem „Lenken“ eine Lenkerberechtigung nicht erforderlich sein.

Abs. 2 (§ 57 Abs. 2):

Abs. 3 (§ 58 Abs. 1 1. und 2. Satz):

Für die Gruppen A bis C und F soll ein Mindestalter von 18 Jahren erforderlich sein. Für die Gruppen D und H ist das Mindestalter von 24 Jahren vorgesehen, jedoch sollen Omnibuslenkerberechtigungen auch an Berufskraftfahrer, die das 22. Lebensjahr 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 deshalb vorgesehen, weil der große Mangel an Omnibusfahrern die vielfach notwendig gewordene Umstellung der Straßenbahnlinien auf den Omnibusbetrieb wesentlich erschwert. Auch bei Feuerwehren muß dem Mangel an Omnibusfahrern Rechnung getragen werden.

Abs. 4 (§ 58 Abs. 1 3. Satz):

Zur Erteilung dieser Lenkerberechtigung soll nicht mehr der Landeshauptmann, sondern die Behörde erster Instanz zuständig sein. Die zeitliche Beschränkung der Gültigkeit der Lenkerberechtigung besteht in der Befristung derselben. Mit der Befristung soll dem minderjährigen Berechtigungsbesitzer, insbesondere dann, wenn er das 18. Lebensjahr noch nicht erreicht hat, bewußt gemacht werden, daß ihm die Lenker-

berechtigung auf Bewährung erteilt wurde. Mit Ablauf der Frist erlischt, wenn diese nicht verlängert wurde, die Berechtigung von selbst.

Abs. 5:

Bisher muß sich der Besitzer einer ausländischen Lenkerberechtigung, der seinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich begründet, unverzüglich um einen österreichischen Führerschein bewerben. Nunmehr sollen diese Personen noch ein Jahr lang den ausländischen Führerschein in Österreich benützen dürfen.

Abs. 6:

Die in Abs. 5 genannten Personen sollen, wenn die seit sechs Monaten ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich haben, den Austausch ihres Führerscheines in einen österreichischen Führerschein (ohne Prüfung) beantragen können; er soll ihnen ausgestellt werden, wenn dagegen keine Bedenken bestehen.

Abs. 7:

Auch für Besitzer einer Heereslenkerberechtigung ist nunmehr der 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 in der Z. 1 angeführten Gruppen müssen nach dem Genfer Abkommen über den Straßenverkehr auch in dessen Mitgliedstaaten anerkannt werden, in den übrigen Staaten jedoch nur, soweit sich diese Staaten hiezu bereit erklärt haben.

Die Gruppe B soll nunmehr „Kraftwagen“ umschließen, da die Worte des § 61 Abs. 2 Z. I lit. B des KFG: 1955 „Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzen außer dem Lenkersitz“ auch Krafträder mit einschließen. Die in Z. 2 angeführten Gruppen sind nicht im Genfer Abkommen über den Straßenverkehr enthalten und gelten in anderen Staaten nur, soweit sie dort ausdrücklich anerkannt werden.

Die Gruppe F soll auch Motorkarren sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen umfassen, für die Erleichterungen festgesetzt sind oder die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind. Zugmaschinen der Klasse III fallen als Kraftwagen zur Güterbeförderung entsprechend ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht in die Gruppen B oder C. Die Gruppe G soll nunmehr auch selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge umfassen. Eine Gruppe H ist für Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter vor-

gesehen. Hinsichtlich der Einachs zugmaschinen sei auf die Bemerkungen zu § 64 Abs. 1 verwiesen.

Abs. 2 und 3 (§ 61 Abs. 1 und 5):

Das Nichteinhalten der Auflagen ist zwar strafbar, ändert aber nichts an der Gültigkeit der Lenkerberechtigung. Bei der zeitlichen Beschränkung erlischt die Gültigkeit der Lenkerberechtigung mit dem Ablauf der Zeit, für die sie erteilt wird. Ihre Gültigkeit kann daher nur vor ihrem Ablauf verlängert werden, nicht aber nach ihrem Erlöschen (zum Beispiel Gruppe D und H; § 68 Abs. 1). Bei der örtlichen Beschränkung würde ein Lenken außerhalb des festgesetzten Bereiches einem Lenken ohne Lenkerberechtigung gleichkommen, doch würde die Gültigkeit an sich dadurch nicht erlöschen. Desgleichen bei der sachlichen Beschränkung, die insbesondere bei „bedingt geeignet“ oder „beschränkt geeignet“ lautenden ärztlichen Gutachten in Betracht kommt (§ 69 Abs. 1 lit. b und c).

Abs. 4 (§ 61 Abs. 4):

Die Gruppen D und H sollen nunmehr alle übrigen Gruppen außer der Gruppe A umfassen; die Gruppe C auch die Gruppe G.

Abs. 5:

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen sollen je nach ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht auch auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B oder C gelenkt werden dürfen. Die Lenkerberechtigung für die Gruppe F soll auch zum Lenken von Einachs zugmaschinen berechtigen, die mit einem anderen Fahrzeug zu einer dieser Gruppe entsprechenden Kombination verbunden sind (§ 28 Abs. 5). Die Lenkerberechtigung für die Gruppen G und E soll nur gleichzeitig mit der Gruppe B oder bei mehr als 3500 kg höchstem zulässigem Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges mit der Gruppe C erteilt werden dürfen.

Abs. 6 (§ 61 Abs. 3 4. Satz):

Kraftfahrzeuge der Gruppe D dürfen auch mit einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C gelenkt werden, wenn außer dem Lenker nicht mehr als 8 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 1. Satz):

In § 58 Abs. 3 1. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Der Führerscheinwerber ist dann als verlässlich anzusehen, wenn nicht auf Grund des Vorliegens bestimmter Tatsachen angenommen werden muß, daß er sich im Straßenverkehr rück-

sichtslos verhalten und in besonderen Verhältnissen, die mit dem Lenken von Kraftfahrzeugen zusammenhängen, sich eines schweren Verstoßes oder wiederholter Verstöße gegen die Rechtsordnung schuldig machen wird.“ Der Begriff der Verlässlichkeit für die charakterliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen ist erfahrungsgemäß viel zu weit, daher soll nunmehr der präzise Begriff der „Verkehrszuverlässigkeit“ verwendet werden. Bei der Verkehrszuverlässigkeit geht es um die Frage, wie sich eine Person voraussichtlich im Verkehr verhalten wird. Wenn die Beantwortung dieser Frage auch nie über eine vermutende Annahme hinausgehen kann, so läßt das bisherige Verhalten des zu Beurteilenden doch ziemlich weitgehende Schlüsse zu. Der nicht verkehrszuverlässige Lenker ist in erster Linie eine Gefahr für die anderen Straßenbenützer, also einer Vielzahl von Menschen, die an der Tätigkeit des Lenkens uninteressiert und unbeteiligt sind. Rücksichten auf die Person des Lenkers können daher stets erst in zweiter Linie in Betracht kommen. Die Behörde muß somit vor allem trachten, die Gefährdung der übrigen Straßenbenützer auszuschalten.

Daher soll bei jedermann a priori die praesumptio juris der Verkehrszuverlässigkeit bestehen, die die Behörde gegebenenfalls erst zu widerlegen hat. Die Behörde soll ferner den Mangel an Verkehrszuverlässigkeit nur auf Grund „erwiesener, bestimmter Tatsachen“ annehmen dürfen. Sie soll weiters nur konkret annehmen dürfen, daß der zu Beurteilende „die Verkehrssicherheit gefährden“ wird oder sich „schwerer strafbarer Handlungen schuldig machen“ wird, nicht aber bloß allgemein seine Verlässlichkeit anzweifeln dürfen. Andererseits soll die Behörde nicht an eine starre Automatik gebunden sein beziehungsweise schablonenhaft auf Grund von Straf-erkenntnissen oder Strafurteilen ihre Schlüsse ziehen. Sie muß vielmehr stets auch einen gewissen Ermessensspielraum haben, um die Verkehrszuverlässigkeit einer Person tatsächlich vom Standpunkt der allgemeinen Verkehrssicherheit aus zu beurteilen und nicht nach strafrechtlichen Gesichtspunkten der persönlichen Berücksichtigungswürdigkeit. Darin soll das Wesen ihres Verfahrens hinsichtlich der „Wertung“ der für die Frage der Verkehrszuverlässigkeit maßgebenden Tatsachen bestehen.

Abs. 2 (§ 58 Abs. 3 3. Satz, § 64 Abs. 3 2. Satz):

Das Wort „insbesondere“ besagt, daß es außer den aufgezählten Tatsachen auch noch andere geben kann, die die Verkehrszuverlässigkeit in Frage stellen.

lit. a:

Hier ist der amtsbekannte Trinker gemeint, der noch nicht vom Arzt als körperlich nicht

geeignet erklärt werden kann, der aber nicht nur auf Grund von Auskünften aus seiner Nachbarschaft, sondern auf Grund des Ergebnisses von Strafverfahren als Trinker amtsbekannt ist.

lit. b bis h:

Wenn sich bei diesen Delikten auch meist wenig Zweifel über die Verkehrszuverlässigkeit ergeben, so kann doch auch hier eine Automatik zu Härten führen. Für das Verwaltungsverfahren zur Erteilung oder Entziehung der Lenkerberechtigung wird daher nicht das Urteil des Strafgerichtes oder das Straferkenntnis einer Verwaltungsbehörde maßgebend sein, sondern nur das Ergebnis des gerichtlichen Beweisverfahrens, das die Behörde hier nicht nach strafrechtlichen Gesichtspunkten, sondern nach solchen der Verkehrssicherheit zu beurteilen hat. Bei dieser Beurteilung werden die Alkoholisierung, die „besonders gefährlichen Verhältnisse“, die „besondere Rücksichtslosigkeit“, die Fahrerflucht stets an sich schon in erster Linie im Auge zu behalten sein und erst in zweiter Linie der Erfolg dieses Verhaltens, die formale Tatsache des strafrechtlichen Schuldspruches aber nur mangels anderer Beweise für die Bedenklichkeit.

Abs. 3 (§ 58 Abs. 3 2. Satz)

Zu § 67

Abs. 1 (§ 57 Abs. 3, § 58 Abs. 4 2. Satz):

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 Abgabe eines Gutachtens zu ersuchen.“ Nunmehr soll die Behörde die Durch- oder Weiterführung des ganzen Verfahrens auf die Behörde des Beschäftigungsortes (Garnisonsortes) zu übertragen haben, wenn berücksichtigungswürdige Gründe vorliegen.

Abs. 2 (§ 58 Abs. 2, § 59 Abs. 2)

Das ärztliche Gutachten soll bei der Entscheidung nicht mehr älter sein dürfen als ein Jahr. Wenn das ärztliche Gutachten eine Begutachtung technischer Fragen voraussetzt, wird der zur Begutachtung herangezogene Arzt zu erklären haben, er könne ohne diese Voraussetzung sein Gutachten nicht erstatten. Die Entscheidung hierüber liegt jedoch bei der Behörde, die, auch wenn der Arzt diese Erklärung nicht abgibt und das ärztliche Gutachten erstattet, sofern sie Bedenken hat, ein Gutachten eines technischen Sachverständigen einzuholen hat. Auch eine erforderliche Beobachtungsfahrt wird zwar der

Arzt zu verlangen haben, doch ist es hier allenfalls Sache der Behörde, hierüber zu entscheiden und die Probefahrt anzuordnen. Das gleiche gilt für die verkehrspsychologische Begutachtung. Sie kann im Einzelfall vom begutachtenden Arzt verlangt werden oder von vornherein von der Behörde für den Einzelfall, aber auch generell im Falle des Vorliegens gewisser Voraussetzungen angeordnet werden (zum Beispiel bei bestimmten Altersklassen, Fahrzeugarten oder Entziehungen). Die verkehrspsychologische Begutachtung kann jedoch immer nur eine Voraussetzung des ärztlichen Gutachtens, nie aber ein Ersatz für dieses sein. Aus § 74 Abs. 1 des AVG. 1950 ergibt sich für das Verwaltungsverfahren der ganz allgemeine Grundsatz der Selbsttragung der Kosten durch die Beteiligten, gleichgültig von welcher Seite das Verfahren veranlaßt wurde, sohin insbesondere auch bei einem Verfahren von Amts wegen und auch ohne Rücksicht auf den Ausgang des Verfahrens oder die Art der Kosten. Erachtet die zur Entscheidung berufene Behörde für die Feststellung, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkerberechtigung gegeben sind, die Einholung eines verkehrspsychologischen Gutachtens als erforderlich (was insbesondere im Falle einer Weigerung der Partei, sich einer solchen Untersuchung zu unterziehen, in einem abweisenden Bescheid zu begründen sein wird), so ist sie im Sinne der Bestimmungen des § 43 Abs. 4 AVG. 1950 berechtigt und verpflichtet, im Wege einer Verfahrensordnung, der Partei die Beibringung eines solchen Gutachtens aufzutragen. Die Weigerung, einer solchen Verfahrensordnung nachzukommen, hat wie alle anderen Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens den Gegenstand der der Behörde gemäß § 45 Abs. 2 AVG. 1950 im Rahmen ihres freien Ermessens obliegenden Beurteilung zu bilden, ob das Vorliegen der in § 54 geforderten Voraussetzungen als erwiesen anzunehmen ist oder nicht. Die Kostenfrage als solche wird bei dieser Beurteilung im Hinblick auf die Bestimmungen des § 74 Abs. 1 AVG. 1950 jedenfalls nicht als taugliche Begründung für eine Weigerung, sich der erwähnten Untersuchung zu unterziehen, anerkannt werden können.

Abs. 3 (§ 58 Abs. 4 1. Satz des KFG. 1955 und § 29 Abs. 2 der KFV. 1955):

Im KFG. 1955 wird bestimmt:

Im § 58 Abs. 4 1. Satz: „Über die fachliche Befähigung des Führerscheinwerbers hat die Behörde ein Gutachten der Lenkerprüfungskommission gemäß § 105 einzuholen, das auf Grund einer Prüfung (§ 60) zu erstatten ist.“ Nunmehr soll die Behörde das Gutachten unmittelbar bei den Sachverständigen für die Lenkerprüfung einzuholen haben. Die Prüfung soll ferner nicht

186 der Beilagen

109

vor zwei Wochen wiederholt werden dürfen. Prüfungswerber, die nicht bestanden haben, sollen aber auch nicht länger als drei Monate zurückgestellt werden dürfen.

Abs. 4 (§ 64 Abs. 5 2. Satz):

Bei der Wiedererteilung nach Entziehungen aus anderen Gründen als dem Mangel an geistiger oder körperlicher Eignung soll auf ein neuerliches ärztliches Gutachten verzichtet werden können, wenn das bisherige nicht älter ist als ein Jahr.

Abs. 5 (§ 61 Abs. 8):**Abs. 6 (§ 61 Abs. 7):**

Auch bei der Erweiterung sollen ärztliche Gutachten, die nicht älter sind als ein Jahr, anerkannt werden können.

Abs. 7 (§ 6 Abs. 7 des HKFG. 1958):

Die Bestimmungen über die Befreiung von Stempelgebühren sollten zwar ihrem Inhalt nach im Gebührengesetz erlassen werden. Bis zum Inkrafttreten einer entsprechenden Novelle zum Gebührengesetz ist aber die Aufnahme dieser Bestimmungen in das Kraftfahrsgesetz unerlässlich.

Abs. 8:

Der Besitz von zwei von verschiedenen Behörden ausgestellten Führerscheinen würde den Zweck einer Entziehung vereiteln, wenn der entziehenden Behörde die Ausstellung des zweiten Führerscheines nicht bekannt ist. Da in Österreich keine Zentralnachweistelle über erteilte Lenkerberechtigungen besteht (wie in Flensburg, Bundesrepublik Deutschland), kann die Behörde nicht feststellen, ob einem Antragsteller die beantragte Lenkerberechtigung bereits einmal erteilt wurde. Es bleibt daher nur das Verbot der Antragstellung.

Zu § 68**Abs. 1 (§ 61 Abs. 3 1. Satz):**

Die neue Gruppe H soll der Gruppe D gleichgestellt sein. Die bisherige Forderung einer zweijährigen Fahrpraxis mit Fahrzeugen der Gruppe C für Bewerber um die Gruppe D soll nunmehr erleichtert werden auf ein Jahr B- und ein weiteres Jahr C-Praxis. Für die Gruppe D und H soll auch eine Ausbildung in Erster Hilfe vorgeschrieben werden.

Hinsicht der Erleichterung zur Erlangung des Führerscheines für die Gruppe D, eingeschränkt auf den Ortslinienverkehr und auf das Lenken von Fahrzeugen von Feuerwehren, siehe die Bemerkungen zu § 64 Abs. 3.

Abs. 2 (§ 61 Abs. 3 2. und 3. Satz):

Siehe die Bemerkung zu § 67 Abs. 7.

Abs. 3:

Für die Gruppe E soll eine einjährige Fahrpraxis glaubhaft gemacht werden.

Zu § 69**Abs. 1 (§ 59 Abs. 1):**

Wenn der Arzt feststellt, daß eine Person nur zum Lenken „eines bestimmten Fahrzeuges“ geeignet ist, 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 (§ 59 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 Motorfahrrädern ist nur dann vorgesehen, wenn auf Grund offensichtlicher oder amtsbekannter Umstände Bedenken hinsichtlich des Bewerbers um einen Lenkerausweis bestehen (§ 76 Abs. 2).

Abs. 2 (§ 60 Abs. 2 des KFG. 1955, §§ 29 Abs. 1 3. Satz und 30 Abs. 2 der KFV. 1955):

Die Zuhörer bei der Prüfung soll der Kandidat bestimmen können. Die Zahl der 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. Die bei Bewerbern um eine Lenkerberechtigung für die Gruppen C, D, E, F und H in technischer Hinsicht und im Hinblick auf die Eigenart und Bauweise der Kraftfahrzeuge und Anhänger notwendigen Kenntnisse beziehen sich nur auf den Betrieb dieser Fahrzeuge und nicht auf ihre Beschaffenheit an sich oder ihre Instandsetzung. Der Lenker muß demnach insbesondere die Handhabung und Wirksamkeit aller Betätigungsvorrichtungen des betreffenden Kraftfahrzeuges, die zur Behebung der im Straßenverkehr zu erwartenden Betriebsstörungen erforderlichen und möglichen Maß-

nahmen und die beim Betrieb des Fahrzeuges zu erwartenden Auswirkungen der Beladung, der Personenbeförderung und des Ziehens von Anhängern kennen.

Abs. 3 (§ 60 Abs. 3 letzter Satz des KFG. 1955 und § 31 der KFV. 1955):

Während bisher eine Fahrt „auch durch belebtere Verkehrsstraßen“ vorgeschrieben war, ist nunmehr eine längere Prüfungsfahrt „auch durch Straßen mit starkem Verkehr“ vorgeschrieben.

Abs. 4 und 5 (§ 60 Abs. 3 1. bis 7. Satz des KFG. 1955 und § 29 Abs. 1 4. Satz der KFV. 1955):

Grundsätzlich soll die Prüfung auf Fahrzeugen vorgenommen werden, die den Bestimmungen über Schulfahrzeuge (§ 112 Abs. 3) entsprechen. Bei Fahrzeugen der Gruppe A soll die Lenkerprüfung, wie dies im KFG. 1955 vorgesehen ist, sofern keine besonderen Bedenken dagegen bestehen, auf jedem Motorrad abgenommen werden können. 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 (§ 31 Abs. 3 2. Satz der KFV. 1955):

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 des KFG. 1955 und § 29 Abs. 3 der KFV. 1955):

Bei einer Wiederholung sollen die bereits bestandenen Teile der theoretischen Prüfung innerhalb von sechs Monaten nicht wiederholt werden müssen.

Abs. 8 (§ 60 Abs. 5):

Diese Verordnungsermächtigung gibt die Möglichkeit, die näheren Bestimmungen über den Vorgang und Umfang der Prüfung festzulegen. Siehe die Bemerkungen zu Abs. 1.

Zu § 71

Abs. 1 (§ 61 Abs. 1):

Es muß vermieden werden, daß jemand zwei Führerscheine besitzt; siehe Bemerkung zu § 67 Abs. 8.

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 sowie Angestellten diplomatischer oder konsularischer Vertretungsbehörden und deren Ehegattinnen die entsprechende österreichische Lenkerberechtigung erteilt und hierüber ein Führerschein ausgestellt werden, ebenso Angestellten zwischenstaatlicher Organisationen mit dem Sitz in Österreich und ihren Ehegattinnen. Ausgenommen hievon sollen österreichische Staatsbürger oder Staatenlose sein, die vor ihrer Anstellung bei der ausländischen Vertretungsbehörde oder bei der zwischenstaatlichen Organisation ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich gehabt haben.

Zu § 73

Die Entziehung der Lenkerberechtigung kann, wie bereits zu § 66 Abs. 1 ausgeführt ist, keine Strafe, sondern nur eine Schutzmaßnahme sein, auch wenn letztere in ihrer Wirkung, subjektiv betrachtet, einer Strafe gleichkommt. Gerade die subjektive Betrachtung des Einzelfalles ist aber hier nicht möglich, weil mit dem Schutz der Allgemeinheit vor dem Einzelnen zuviel auf dem Spiel steht. Bei einer Strafe können nur strafrechtliche Gesichtspunkte maßgebend sein, wie die des Sühnecharakters, der Abschreckung und andererseits der allfälligen mildernden Umstände. Alle Erwägungen aber, die sich auf die Frage einer Berücksichtigung der Person des Täters als verkehrsunzuverlässigen Lenker beziehen, müssen zurückgestellt werden, wenn es darum geht, die übrigen Verkehrsteilnehmer zu schützen. Die Berücksichtigung des Lenkers kann daher nur vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus in Betracht kommen. Man kann nicht die Existenz des Lenkers dadurch schützen, daß man das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet. Die Entziehung der Lenkerberechtigung muß daher, wie dies bereits in langjähriger Praxis geschieht, nach wohlwogener bundes einheitlichen Grundsätzen gehandhabt werden, die in einer überaus reichen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes sowie in der Spruchpraxis und den Runderlässen der Zentralstelle zum Ausdruck kommen. Die Vollziehung dieser Gesetzesmaterie kann somit nur von weisungs-

gebundenen, spezialisierten Beamten der Verwaltungsbehörde fachgerecht besorgt werden. Aus diesen Gründen wurde im übrigen auch die erwogene Zuständigkeit der Strafgerichte für Entziehungen im Zuge der Aburteilung von Verkehrsdelikten von der Strafrechtskommission abgelehnt. Die Verkehrsdelikte werden von den Richtern behandelt, die nach den prozeßrechtlichen Vorschriften hierfür zuständig sind. Diese Richter sind keineswegs immer ausgesprochene Verkehrsrichter und kommen oft nur nebenbei und fallweise dazu, sich mit den Problemen der Entziehung der Lenkerberechtigung befassen zu müssen, andererseits sind sie aber unabhängig und können nicht an bundeseinheitliche Weisungen und die Verwaltungsjudikatur gebunden werden. Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang meist erwähnten Regelung in der Bundesrepublik Deutschland ist vor allem die Bestimmung des § 15 b Abs. 2 1. Satz der Straßenverkehrszulassungsordnung in der Fassung vom 7. Juli 1960, BGBl. I S. 485, zu bedenken, welche lautet „Solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Gericht (§ 42 m des Strafgesetzbuches) in Betracht kommt, darf die Verwaltungsbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, in dem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen“. Schon wegen dieses Kompetenzausschlusses können die deutschen Verhältnisse nicht zum Vergleich herangezogen werden. Auch die Tatsache, daß die Entziehung der Lenkerberechtigung, mag sie auch „Fahrverbot“ oder wie immer benannt werden, ihrem Wesen nach (auch als „Nebenstrafe“) eine typische Verwaltungsmaßnahme ist, schließt nach Art. 94 B.-VG. die gleichzeitige Kompetenz der Gerichte und der Verwaltungsbehörden aus. Schließlich würde sich auch für die Praxis ergeben, daß eine Entziehung durch die Gerichte ein ungeheuer kompliziertes, kaum durchführbares gegenseitiges Verständigungssystem zwischen den Gerichts- und Verwaltungsbehörden notwendig machen würde.

Im § 64 Abs. 2 1. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Die Behörde, die Anlaß zum Einschreiten hat, kann von der Entziehung zunächst Abstand nehmen, wenn schon durch eine schriftliche Androhung der Entziehung des Führerscheines der Verwaltungszweck gesichert erscheint.“ Diese Bestimmung soll nicht übernommen werden. Solange die Verkehrszuverlässigkeit gegeben ist, kann die Entziehung auch nicht androht werden; ist sie nicht mehr gegeben, dann ist die Androhung ebensowenig vertretbar wie eine ganz kurze Entziehung. Die Androhung ist nichts anderes als eine bis zur Verwarnung herabgeminderte Strafe. Die Behörde hätte zwar auch ohne besondere gesetzliche Ermächtigung

die Möglichkeit, mit einer warnenden Androhung pädagogische Wirkungen zu erzielen, doch ist dies keineswegs ihre Aufgabe. Die Androhung als eigene Rechtsfigur, die als Bescheid ergeht, und Rechtszügen unterliegt, führt, wie die bisherige Praxis zeigt, zu zahllosen Rekursverfahren und bis zur Verwaltungsgerichtshofbeschwerde und bedeutet daher eine erhebliche Belastung der Verwaltung.

Abs. 1 (§ 64 Abs. 3 1. Satz):

Inhabern einer Lenkerberechtigung soll diese, außer wenn sie nicht mehr als verkehrszuverlässig gelten können, auch nur hinsichtlich einzelner Gruppen entzogen werden, wenn der eingetretene Mangel an körperlicher Eignung oder fachlicher Befähigung sich nur auf diese Gruppen beschränkt (zum Beispiel Gruppe A oder D). Auch eine nachträgliche Erteilung von Auflagen oder Beschränkungen soll möglich sein, wenn dies ausreicht und eine Entziehung der gesamten Lenkerberechtigung eine Härte wäre.

Abs. 2 (§ 61 Abs. 5 1. und 2. Satz):

Die Mindestdauer der Entziehung soll bei mangelnder Verkehrszuverlässigkeit drei Monate betragen, da die Verkehrsunzuverlässigkeit im wesentlichen eine Charaktereigenschaft ist, deren Wiedergewinnung nicht vor einem Vierteljahr erwartet werden kann. Bei kürzeren Entziehungszeiten ist entweder nicht darauf Bedacht genommen, daß der Mangel an Verkehrszuverlässigkeit nach Ablauf der Frist noch weiterhin gegeben ist, oder es liegt überhaupt kein Mangel an Verkehrszuverlässigkeit vor, so daß die Rechtsgrundlage fehlt, also wenn die Entziehung bewußt nur als Strafe verhängt wird.

Abs. 3 (§ 65 Abs. 2):

Die vorübergehende Entziehung soll nur für die Zeit von höchstens 18 Monaten möglich sein. Sie soll nur dann in Betracht kommen, wenn die Annahme gerechtfertigt ist, daß die Voraussetzungen nach Ablauf der Entziehungsdauer wieder gegeben sind. Das Wesen der vorübergehenden Entziehung ist, daß die Lenkerberechtigung nur für die angegebene Zeit entzogen wird und nach deren Ablauf ipso jure wieder auflebt, so daß sie nicht neuerlich erteilt werden muß und der alte Führerschein ohne weiteres wieder ausgefolgt werden kann.

Zu § 74

Abs. 1 (§ 64 Abs. 1):

Wenn die Aufenthaltsbehörde Bedenken hat, wird sie diese samt ihren Wahrnehmungen unverzüglich der Wohnsitzbehörde mitzuteilen haben.

Abs. 2 (§ 64 Abs. 1)

Vor der Entziehung wegen mangelnder Eignung soll stets ein ärztliches Gutachten, vor der Entziehung wegen mangelnder Befähigung stets eine Lenkerprüfung erforderlich sein, da es grundsätzlich nicht anders qualifizierten Personen überlassen bleiben kann, zu beurteilen, ob Voraussetzungen „noch“ vorliegen, als denjenigen, die bei der Erteilung zu beurteilen hatten, ob diese Voraussetzungen vorliegen. Wenn der Einladung zur ärztlichen Untersuchung oder zur Lenkerprüfung nicht Folge geleistet wird, soll sie zunächst als Bescheid ergehen. Bleibt auch dies ohne Erfolg, so soll mit Entziehung vorgegangen werden.

Abs. 3 (§ 64 Abs. 5 letzter Satz und Abs. 6):

Der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges darf nach § 103 Abs. 2 das Lenken seines Kraftfahrzeuges 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. Dasselbe gilt bei Berufskraftfahrern hinsichtlich der Dienstgeber. Die Praxis zeigt, daß es sich hier um ein wirksames Abschreckungsmittel handelt, das bisher auch noch nicht zu erheblichen Schwierigkeiten geführt hat.

Abs. 4 (§ 64 Abs. 5 3. Satz):

Die Ablieferungspflicht ist erforderlich, weil die Behörde nicht immer in den Besitz des Führerscheines gelangt sein muß.

Zu § 75

Abs. 1 und 2 (§ 64 Abs. 7 1. und 2. Satz des KFG. 1955, §§ 33 und 34 Abs. 1 der KFV. 1955):

Die Verpflichtung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, einen Führerschein vorläufig abzunehmen, soll ausschließlich mit der Feststellung einer unmittelbaren Unfallgefahr entstehen, die durch eine bestimmte geistige oder körperliche Verfassung des Führerscheinbesitzers zusammen mit der Tatsache gegeben ist, daß dieser ein Kraftfahrzeug lenkt, in Betrieb nimmt oder versucht, es in Betrieb zu nehmen. Bei der Beurteilung, ob die Verpflichtung zur vorläufigen Abnahme des Führerscheines besteht, hat sich das einschreitende Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes sohin ausschließlich von dem Bestreben leiten zu lassen, einen drohenden Verkehrsunfall zu verhüten. Andere Umstände, wie etwa das Verschulden oder Nichtverschulden eines vorangegangenen Unfalles, werden für diese Beurteilung somit nur maßgebend sein, wenn sie die Unfallgefahr zu vergrößern oder zu vermindern scheinen. Der Zusicherung des Führerschein-

besitzers, vom Lenken eines Kraftfahrzeuges so lange Abstand zu nehmen, als ärztlicherseits Bedenken gegeben sind, könnte zweifellos Glauben geschenkt werden, wenn der Führerscheinbesitzer offensichtlich vertrauenswürdig und in vollem Besitze seiner Vernunft ist. Bei Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit und der vollen Zurechnungsfähigkeit werden allerdings im Hinblick auf die möglichen schweren Folgen der Belassung des Führerscheines strengste Maßstäbe anzulegen sein. Die Verpflichtung, aber auch die Befugnis zur vorläufigen Abnahme des Führerscheines endet jedenfalls, wenn die geforderten Voraussetzungen ganz oder teilweise wegfallen und daher eine unmittelbare Unfallgefahr nicht mehr gegeben ist. Die für den Führerscheinbesitzer offensichtliche Unmöglichkeit, ein Kraftfahrzeug zu lenken, schließt jedenfalls eine unmittelbare Unfallgefahr aus. Die vorläufige Abnahme des Führerscheines wird bei der Wiedererlangung der geistigen oder körperlichen Eignung eines Führerscheinbesitzers, ein Kraftfahrzeug zu lenken, mit Rücksicht auf den Verwaltungszweck nur dann unterbleiben können, wenn ein Rückfall nicht unmittelbar zu befürchten ist. Sie wird ferner auch nur unterbleiben können, wenn nicht zu befürchten ist, daß der Führerscheinbesitzer noch vor Wiedererlangung seiner geistigen und körperlichen Eignung ein Kraftfahrzeug lenkt, in Betrieb nimmt oder versucht, es in Betrieb zu nehmen.

Abs. 3 und 4 (§ 34 Abs. 2 2. Satz und Abs. 3 der KFV. 1955):

Ist die Aufenthaltsbehörde Wohnsitzbehörde, so wird sie gegebenenfalls das Verfahren selbst einleiten; ist sie es nicht, so wird sie die Wohnsitzbehörde zu befassen haben.

Zu § 76

Die große Anzahl der Motorfahrradlenker, die sich zum größten Teil aus wirtschaftlich schwächeren berufstätigen Erwachsenen und nur zu einem geringen Teil aus undisziplinierten Jugendlichen zusammensetzt, würde die Einführung eines allgemeinen Führerscheinzwanges für Motorfahrräder sowohl für die Lenker als auch für die Behörde zu einer unzumutbaren Belastung machen. Die Grenzen der Höchstgeschwindigkeit und des Gewichtes machen diese Fahrzeuge überdies auch zu einer wesentlich geringeren Gefahrenquelle als die größeren und stärkeren Fahrzeuge. Die Einführung eines bloßen Lenkerausweises, dessen Ausstellung vom 16. Lebensjahr an erst beim Auftreten von Bedenken an Voraussetzungen geknüpft ist, wird daher am ehesten allen Erfordernissen gerecht.

186 der Beilagen

113

Abs. 1:

Die Voraussetzungen für das Lenken von Motorfahrzeugen sollen grundsätzlich dieselben sein wie für das Lenken der übrigen Kraftfahrzeuge, doch soll bei der Ausstellung des Lenkerausweises zunächst die Annahme gelten, daß diese Voraussetzungen gegeben sind. Erst wenn Bedenken vorliegen, soll von dieser Annahme abgegangen werden.

Abs. 2 und 3:

Das Ermittlungsverfahren soll nur einzuleiten sein, wenn die Bedenken auf Grund „offensichtlicher“ Umstände bestehen, also solcher, die amts-evident oder für jedermann leicht erkennbar sind, nicht auf Grund unbestimmter Vermutungen.

Abs. 4:

Außer den sonstigen für die Entziehung geltenden Gründen sollen noch die von Motorfahrzeuglenkern besonders häufig begangenen Delikte bei Wiederholung ausdrücklich als gesetzlich festgelegte Entziehungsgründe gelten.

Abs. 5:

Auf die Nachfrage beim Zentralnachweis für Lenkerberechtigungen kann nicht verzichtet werden.

Abs. 6 bis 8:

Es muß dafür gesorgt sein, daß niemand zugleich einen Führerschein und eine Lenkerberechtigung besitzt und daß aus jedem dieser Dokumente der ganze Umfang seiner Berechtigung, Kraftfahrzeuge zu lenken, zu ersehen ist.

Zu § 77

Abs. 1 (§ 6 Abs. 1 1. und 2. Satz 1. Halbsatz und Abs. 6 des HKFG. 1958):

Das im Heereskraftfahrsgesetz verwendete Wort „Militärführerschein“ soll durch das Wort „Heeresführerschein“ ersetzt werden, weil es sich hier nur um eine für das Bundesheer bestimmte (wenn auch auf Heeresfahrzeuge beschränkte) Lenkerberechtigung mit der gleichen Berechtigung zur Teilnahme am zivilen Straßenverkehr handelt wie bei der zivilen Lenkerberechtigung. Das Wort „Militärführerschein“ hingegen drückt aus, daß es sich um eine Lenkerberechtigung militärischer Art handeln müsse, etwa zum Lenken von Fahrzeugen, die für militärische Zwecke besonders gebaut sind, oder zu einer besonderen Fahrweise für militärische Zwecke.

Abs. 2 (§ 6 Abs. 1 2. Satz 2. Halbsatz des HKFG. 1958):

Abs. 3 (§ 1 Abs. 2 und § 6 Abs. 2 des HKFG. 1958):

Das Ermittlungsverfahren für die Erteilung der Lenkerberechtigung soll sich nicht wesentlich von der für die zivile Lenkerberechtigung unterscheiden. Da die Heereslenkerberechtigung aber, abgesehen von der Ausnahme im Katastrophen- oder Kriegsfall, nicht zum Lenken ziviler Fahrzeuge berechtigt, ist auch die Bindung der Behörde an eine Liste von Sachverständigen entbehrlich, bei denen die für den zivilen Bereich gemäß § 126 geforderten Voraussetzungen (zum Beispiel akademischer Grad) vorliegen müssen. Dies umso mehr, als das Bundesministerium für Landesverteidigung selbst die Prüfungsbehörde ist und die militärischen Prüfer nur dann als Sachverständige im Sinne des § 52 des AVG. 1950 gelten können, wenn sie die für den militärischen Bereich erforderlichen Lenkerkenntnisse beherrschen, die naturgemäß wesentlich über den zivilen Bedarf hinausgehen. Die Lenker von Heeresfahrzeugen sind überdies auch der Heeresdisziplin unterworfen und unterliegen daher hinsichtlich ihres verkehrsgerechten Verhaltens einer weitgehenden Kontrolle. Aus diesem Grunde ist auch die wegen des Personal mangels unerlässliche Altersgrenze von 18 Jahren für die Gruppe D und H vertretbar.

Abs. 4 (§ 6 Abs. 3 des HKFG. 1958):

Abs. 5 (§ 64 Abs. 7 des KFG. 1955, § 6 Abs. 4 des HKFG. 1958):

Abs. 6 (§ 6 Abs. 3 des HKFG. 1958):

Zu § 78

Abs. 1 (§ 62 1. und 2. Satz):

Abs. 2 (§ 62 3. und 4. Satz):

Die Fallfrist für die Beantwortung der Anfrage soll auf Grund der Erfahrungen der Praxis von zwei auf drei Wochen erhöht werden.

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 unter anderem die Führerscheine aller Staaten anerkannt, wenn dem Führerschein eine deutsche Inhaltsangabe beigelegt ist, die von einer österreichischen Vertretungsbehörde, einer Dienststelle der österreichischen Fremdenverkehrswerbung, einem ausländischen, international anerkannten Automobilklub, dem ÖAMTC oder dem ARBO ausgestellt wurde. (Runderlaß des BMfHuW. vom 8. Mai 1962, Zl. 189.848-IV/28-61).

Zu § 80

(§ 67)

Zu § 81**Abs. 1:****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. und 4. 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 vorübergehender 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, so ist zur Erteilung der Bewilligung das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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 Zugfahrzeuges. 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 Kraftwagenzuges 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 Anhanges 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 lenken.

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 bis 5):

Die Bestimmungen über die Bremsanlagen sind im § 6 enthalten.

Abs. 2 (§ 72 Abs. 1 Z. 6 bis 8):

Die Bestimmungen über das Freihalten des erforderlichen Blickfeldes (Defroster-Anlage) und über Scheibenwaschvorrichtungen sind nunmehr im § 21 enthalten. — Die Vorschriften über die Vorrichtungen, mit denen die größte Breite des Fahrzeuges anderen Straßenbenützern erkennbar gemacht werden kann, sind im II. Abschnitt enthalten.

Abs. 3 (§ 72 Abs. 2):

Abs. 4 (§ 72 Abs. 3):

Abs. 5 (§ 72 Abs. 1 letzter Satz):

Gegenstand der näheren Bestimmungen wird unter anderem auch die Höhe der Stoßstangen über der Fahrbahn und die Ausrüstung mit Vorrichtungen zum Anzeigen des absinkenden Reifendruckes sein.

Zu § 88

Abs. 1:

Es war erforderlich, gewisse Unterscheidungsmerkmale der Kombinationskraftwagen in das Gesetz selbst aufzunehmen.

Abs. 2 (§ 25 Abs. 1):

Abs. 3:

Siehe die Bemerkung zu Abs. 1.

Zu § 89

(§ 73)

Zu § 90

Abs. 1 (§ 74 Abs. 1 1. Satz des KFG. 1955 und § 59 Abs. 1 der KfV. 1955):

Die Art der Einteilung der Zugmaschinen in drei Klassen wurde aus der KfV. 1955 nunmehr als grundlegende Bestimmung in das Gesetz selbst aufgenommen.

Abs. 2 (§ 59 Abs. 2 der KfV. 1955):

Die bisherige Einteilung wurde insofern geändert, als die Grenze der nunmehrigen Klasse I durch die Möglichkeit, mit dem Fahrzeug 25 km/h zu überschreiten, gezogen ist.

Abs. 3 (§ 59 Abs. 3 3. Satz der KfV. 1955):

Abs. 4 (§ 74 Abs. 2):

Zu § 91

(§ 75)

Zu § 92

Während das KFG. 1955 nur von Sondervorschriften für Kraftwagen und Anhänger zur Beförderung „von gefährlichen Flüssigkeiten und Gasen“ spricht, sollen nunmehr überhaupt für Fahrzeuge zur Beförderung „gefährlicher Güter“ Vorschriften festgesetzt werden, und zwar zusätzlich zu den auch sonst für alle Fahrzeuge geltenden Vorschriften. Als solche kommen nur Bestimmungen auf Grund des Kompetenztatbestandes Kraftfahrwesen in Betracht, der „alle Angelegenheiten umfaßt, die das Kraftfahrzeug und seinen Lenker betreffen“ und „die nach der Eigenart der Kraftfahrzeuge notwendigen verkehrspolizeilichen Bestimmungen“ sowie „die Bestimmungen über die Beschaffenheit der Fahrzeuge und ihren Betrieb“ (VfGH. vom 15. März 1961, B 202/60, und 31. März 1962, B 203/61). Hingegen werden Bestimmungen, die die „allgemeinen Probleme des fließenden Verkehrs auf der Straße“ betreffen, wie insbesondere die bei den meisten Verkehrsunfällen mit Tankfahrzeugen entscheidende „Frage der Fahrtüchtigkeit der Fahrzeuglenker im Straßenverkehr“ im Bereich des Kom-

petenzbestandes Straßenpolizei zu regeln sein (VfGH. vom 19. März 1963, B 196/62).

Abs. 1 (§ 76 Abs. 1 1. Satz):

Im § 76 Abs. 1 des KFG. 1955 wird bestimmt: „Für Kraftwagen und Anhänger, die zur Beförderung von brennbaren, giftigen und ätzenden Flüssigkeiten gebaut und eingerichtet sind, ... werden ... soweit es ... erforderlich erscheint, durch Verordnung Vorschriften erlassen.“ Nunmehr sollen diese Sonderbestimmungen für Fahrzeuge gelten, „die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind“. Diese Verwendungbestimmung ergibt sich aus ihrem Bau und ihrer Ausrüstung und wird bei der Zulassung auf Grund der Erklärung des Antragstellers in den Zulassungsschein einzutragen sein (§ 37 Abs. 2). Neben dieser Definition soll bestimmt werden, daß diese Fahrzeuge „der Gefährlichkeit und der Menge der zu befördernden Güter entsprechend, gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein“ müssen.

Abs. 2 und 3:

Der § 76 des KFG. 1955 bestimmt im Abs. 1, daß für Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zur Beförderung von „brennbaren, giftigen und ätzenden Flüssigkeiten“ gebaut und eingerichtet sind, durch Verordnung Vorschriften erlassen „werden“, und im Abs. 2: diese Vorschriften „gelten ... sinngemäß auch für Kraftwagen und Anhänger zur Beförderung verdichteter, verflüssigter und unter Druck gelöster Gase“. Nunmehr soll im Abs. 2 bestimmt werden: Durch Verordnung „sind“ ... die näheren Bestimmungen für Kraftwagen und Anhänger zur Beförderung „gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten“ und „für den Verkehr mit solchen Fahrzeugen“ zu erlassen. Im Abs. 3 soll hingegen bestimmt werden: Durch Verordnung „können“ ... in sinngemäßer Anwendung des Abs. 2 nähere Bestimmungen für Kraftwagen und Anhänger erlassen werden, die zur Beförderung „anderer gefährlicher Güter als die im Abs. 2 angeführten“ bestimmt sind. Dies deshalb, weil für den Bau und die Verwendung von Tankfahrzeugen für gefährliche entzündbare Flüssigkeiten bereits hinreichende Erfahrungen vorliegen, um genaue Vorschriften zu erlassen. Hinsichtlich der übrigen gefährlichen Güter muß es mangels hinreichender wissenschaftlicher Unterlagen bei einer Kann-Vorschrift bleiben, von der allerdings so bald als möglich Gebrauch zu machen sein wird.

Abs. 2 (§ 76 Abs. 1):

lit. a (§ 76 Abs. 1 lit. a bis k):

Der ausführliche Katalog des § 76 Abs. 1 lit. a bis k des KFG. 1955 enthält nichts anderes als zu erlassende Vorschriften für den Bau, die Aus-

rüstung und die Ausstattung der Fahrzeuge und soll daher mit diesen Worten zusammengefaßt werden.

lit. b (§ 76 Abs. 1 lit. k):

Die gesetzlichen Grundlagen für diese Vorschriften können derzeit nur im Wege der Auslegung abgeleitet werden und ergeben sich zwar logisch zwingend, doch sollen sie nunmehr verdeutlicht ausgesprochen werden.

lit. c bis f (§ 76 Abs. 1 lit. k und l):

Hier gilt das gleiche wie das zu lit. b Gesagte. Die „Bestimmungen über ihren Betrieb“ werden sowohl die Festsetzung einer Betriebsvorschrift als auch ihre Einhaltung zu enthalten haben. Die Beförderung der in lit. f angeführten Flüssigkeiten mit anderen als den im § 92 angeführten Kraftfahrzeugen und Anhängern würde einen Verstoß gegen die Kraftfahrvorschriften bilden, ihre Beförderung mit nicht unter das Kraftfahrzeuggesetz fallenden Fahrzeugen einen Verstoß gegen die Straßenpolizeivorschriften.

Abs. 3 (§ 76 Abs. 2):

Durch die Verordnungsermächtigung des Abs. 3 können nähere Bestimmungen für die Beförderung von Flüssiggas aber auch von allen anderen gefährlichen Gütern erlassen werden.

Abs. 4 (§ 86 Abs. 1 3. Satz):

Abs. 5:

Die Ausnahme für die Fahrzeuge des Bundesheeres ist dadurch begründet, daß praktisch mit jedem LKW gelegentlich Munition und Treibstoff befördert werden. Es würde aber zu hohe Kosten verursachen, für alle LKW des Bundesheeres die besonderen Bau- und Ausstattungskriterien zu verlangen. Siehe auch die Bemerkung zu § 77 Abs. 3.

Zu § 93

(§ 77)

Zu § 94

(§ 78)

Zu § 95

Für Sonderkraftfahrzeuge gelten die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes nur sinngemäß (§ 1 Abs. 3). Werden 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 (§ 1 Abs. 5 1. Satz):

Kraftfahrzeuge, mit denen eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann, sind von den übrigen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes ausgenommen (vgl. Bemerkungen zu § 1 Abs. 2 lit. a). Diese Fahrzeuge dürfen keinen übermäßigen Lärm verursachen. Das Führen der Tafel, aus der die Geschwindigkeitsbegrenzung ersichtlich ist, soll nunmehr ex lege vorgeschrieben sein.

Abs. 2:

Auch für die Fahrzeuge nach Abs. 1 ist die höchstzulässige Stärke des Betriebsgeräusches durch Verordnung festzusetzen.

Abs. 3 und 4 (§ 1 Abs. 5 2. Satz):

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. 5 (§ 1 Abs. 5 2. Satz):

Zu § 97

Vgl. Bemerkungen zu § 1 Abs. 2 lit. d.

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.

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. Diesem Ansuchen konnte mangels einer Ausnahmemöglichkeit nicht entsprochen werden.

Zu § 99

Abs. 1 (§ 83 Abs. 1 1. Satz des KFG. 1955 und § 7 Abs. 3 des HKFG. 1958):

Die Bestimmungen dieses Paragraphen sind weitgehend den internationalen Vereinbarungen zur Vereinheitlichung der europäischen Verkehrsvorschriften angepaßt. Die allgemeinen Be-

stimmungen, 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, sind 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 vorletzter Satz):

Im Ortsgebiet soll Fernlicht grundsätzlich nicht verwendet werden dürfen; nach den schon erwähnten internationalen Vereinbarungen soll jedoch außer in den im 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 (Kolonnenfahrt), 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 Sichtbehinderung durch Schneefall sollen während der Dämmerung und bei Dunkelheit abgeblendete Scheinwerfer zu verwenden sein oder an ihrer Stelle Nebelscheinwerfer. Auch die zusätzliche Verwendung von Nebelscheinwerfern soll zulässig sein. Bei Tag 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 (§ 83 Abs. 1 letzter Satz):

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 zur Anzeige der Fahrtrichtungsänderung vermieden wird. Wo die Verwendung des Fernlichtes verboten ist, darf auch nicht mit Fernlicht geblinkt werden.

Zu § 101

Die Beladung ist die Tätigkeit der Unterbringung der zu befördernden Güter im Fahrzeug und das Ergebnis dieser Tätigkeit, während unter Ladung nur diese Güter selbst zu verstehen sind. Von der Ladung sind auch die auf dem Fahrzeug befindlichen (beim Eigengewicht § 2 Z. 31 aufgezählten) Gegenstände zu unterscheiden, die zur „vollständigen Ausstattung eines Fahrzeuges“ gehören sowie Treibstoff, Öl, Fett, Akkumulator usw. für das Fahrzeug und die fest mit dem Fahrzeug verbundenen Gegenstände. Dieser Unterschied muß verdeutlicht werden, um den Normadressaten des § 101 zu fixieren, nämlich den, der beladet oder beladen hat, sowie den hierfür mitverantwortlichen Auftraggeber, Dulder oder Helfer. Die Bestimmungen über die Verwahrung der Ladung am Fahrzeug sind im § 61 der StVO. 1960 enthalten.

Abs. 1 (§ 84 Abs. 1 1. Satz des KFG. 1955 und § 67 Abs. 2 1. Satz der KfV. 1955):

Die allgemeinen Bestimmungen über die Beladung sind im § 61 der StVO. 1960 enthalten. Im Abs. 1 werden nur die grundsätzlichen Bestimmungen aufgezählt und alle Sonderbestimmungen in den Abs. 2, 3 und 5 gebracht, auf die zur Vermeidung des Widerspruches hingewiesen wird. 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 Länge des Fahrzeuges soll durch die die Beladung um nicht mehr als ein Viertel überschritten werden dürfen.

Abs. 2 (§ 84 Abs. 1 2. Satz):

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 bisher zur Kennzeichnung von überhängenden Teilen der Ladung verwendeten Tafeln mit rotem Rand aus rückstrahlendem Material haben sich sehr bewährt und sollen beibehalten werden.

Abs. 3 (§ 67 Abs. 2 der 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 (§ 67 Abs. 2 der KfV. 1955):

Abs. 5 (§ 67 Abs. 3 der KfV. 1955):

Abs. 6 (§ 84 Abs. 1 2. Satz):

Abs. 7 (§ 84 Abs. 1 4. bis 6. Satz):

Wenn keine Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes oder der höchsten zulässigen Achslasten festgestellt worden ist, 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. 8 (§ 7 Abs. 2 des HKFG. 1958):

Zu § 102

Abs. 1 (§ 85 Abs. 1, § 86 Abs. 1 2. 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. Jedemfalls zumutbar sind die Kontrolle der ausreichenden Sicht vom Lenkerplatz aus, der Beleuchtungseinrichtungen, der Fahrtrichtungsanzeiger und des Bremslichtes. Auch eine Probeprobierprüfung 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 des KFG. 1955 und § 7 Abs. 3 des HKFG. 1958):

Abs. 3 (§ 61 Abs. 6):

Die im Kraftfahrzeuggesetz 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. Es kann nur von jedem Lenker verlangt werden, daß er die Wirksamkeit der Betätigungsvorrichtungen kennt. Die Forderung, daß er von vornherein immer schon mit ihrer Handhabung vertraut ist, würde bedeuten, daß der Lenker ein Fahrzeug einer ihm neuen Type überhaupt nicht lenken dürfte und daher nie dazu käme, durch anfänglich vorsichtiges Üben mit der Handhabung vertraut zu werden.

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, war im § 23 Abs. 5 der StVO. 1960 enthalten, hat sich jedoch nur bei Kraftfahrzeugen als anwendbar erwiesen. Diese Bestimmung wurde daher durch die Novelle 1964 aus der StVO. 1960 eliminiert und soll hier als Sondervorschrift für Kraftfahrzeuglenker in der Form aufgenommen werden, daß der Lenker dafür zu sorgen hat, daß die unbefugte Inbetriebnahme des Fahrzeuges nur durch Überwindung eines beträchtlichen Hindernisses möglich ist. Die unbefugte Inbetriebnahme ist schon mit dem Einsetzen der dem Fahrzeug arbeitsarten Antriebsart vollendet, ohne daß das Fahrzeug überhaupt in Bewegung gesetzt werden mußte (OGH. vom 15. Juni 1962, 10 Os 166/62).

Abs. 7 (§ 85 Abs. 5 3. Satz):

Die Bestimmungen über das Verhalten nach Verkehrsunfällen sind im § 4 der StVO. 1960 enthalten. Die Bestimmung über die Meldung an den Zulassungsbesitzer mußte jedoch in den Kraftfahrvorschriften verbleiben, weil sie im Zu-

sammenhang mit den Verpflichtungen des Zulassungsbesitzers aus dem Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrag steht.

Abs. 8 (§ 85 Abs. 2 3. Satz):**Abs. 9 (§ 85 Abs. 7):****Zu § 103****Abs. 1 (§ 86 Abs. 1 1. und 2. Satz):**

Da es sich beim 1. Satz um eine Pflicht des Besitzers des Rechtes der Zulassung handelt, besteht diese Pflicht nur, solange das Fahrzeug zugelassen ist, jedoch auch außerhalb der Straßen mit öffentlichem Verkehr. Daher hat die Behörde die Zulassung zurückzunehmen, wenn es sich nicht in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befindet und nicht glaubhaft gemacht wird, daß es erst nach Behebung dieses Zustandes weiter auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet wird. Die im KFG. 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 KFG. 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 Verordnung soll Näheres über das Ausmaß der Beanspruchung des Lenkers bestimmt werden.

Abs. 4:**Abs. 5 (§ 27 Abs. 2 1. und letzter Satz):**

Bei dieser Bestimmung handelt es sich nicht um eine Bauvorschrift, sondern um eine Pflicht des Zulassungsbesitzers.

Abs. 6:

Der Nationalrat hat in seiner Entschluß 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 der Beilagen, IX. GP.). Auf diese in der

Öffentlichkeit viel diskutierte EntschlieÙung hin hat der Bundesminister für Inneres in der Sitzung des Ministerrates vom 24. Oktober 1961 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 bezüglich Kraftfahrzeugen eigene Kennzeichentafeln mit dem vorgesetzten Buchstaben D (Dienstwagen) an Stelle des Buchstabens der Landesbezeichnung zuzuteilen“.

Der Ministerrat hat daraufhin in der oben angeführten Sitzung den Bundesminister für Handel und Wiederaufbau beauftragt, die erforderlichen legislatorischen Maßnahmen zu treffen. Der den Ressorts und den Ländern zur Begutachtung gesondert übersendete Entwurf einer entsprechenden Bestimmung im Kraftfahrgesetz wurde allerdings von den meisten Stellen als nicht dem Kraftfahrwesen zugehörige fiskalische Maßnahme abgelehnt. Um der oben angeführten EntschlieÙung des Nationalrates Rechnung zu tragen, wurden in der Regierungsvorlage eines Kraftfahrgesetzes 1963 (98 der Beilagen, X. GP.) für Dienstkraftwagen Kennzeichen vorgesehen, die mit dem Buchstaben „D“ beginnen. Die Kennzeichen der bereits zugelassenen Fahrzeuge sollten hiebei von Amts wegen gegen gleiche mit „D“ beginnende auszuwechseln sein. Nach langen, eingehenden Beratungen dieser Bestimmung der Regierungsvorlage im Unterausschuß des Nationalrates wurde jedoch die vorgesehene Änderung des bestehenden Kennzeichensystems in Anbetracht der erheblichen Kosten und der Verwaltungsbelastung nicht für vertretbar gehalten und als optimale und natürlichste Lösung die Aufschrift „Dienstkraftwagen“ angesehen. Die Ausnahmebestimmungen ergeben sich in zwingender Logik von selbst.

Abs. 7 (§ 86 Abs. 4):

Zu § 104

Abs. 1 (§ 87 Abs. 1 1. Satz):

Würde an einem Sattelkraftfahrzeug oder einem Gelenkkraftfahrzeug ein Anhänger mitgeführt werden, so bestünde die Gefahr unzureichender Spurfolge.

Abs. 2 (§ 15):

Der Grundsatz des § 69 Abs. 3 der KfV. 1955, daß Anhänger nicht breiter sein sollen als das Zugfahrzeug, wurde nicht beibehalten. Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit genügt es, daß die Breite des Anhängers in entsprechender Weise kenntlich gemacht wird.

Abs. 3 (§ 87 Abs. 4 1. Satz des KFG. 1955 und § 69 Abs. 6 der KfV. 1955):

Der Zulassungsbesitzer des Kraftfahrzeuges hat für einen geeigneten Bremser zu sorgen, ebenso für eine Person, die geeignet ist, unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkende Anhänger zu lenken. Die Verpflichtung, die Bremse bei Bedarf zu betätigen, ist hier für den Bremser festgelegt.

Abs. 4 (§ 87 Abs. 4 2. Satz):

Abs. 5 (§ 69 Abs. 7 der KfV. 1955):

Die grundsätzlichen Bestimmungen über das Mitführen von Anhängern wurden in das Gesetz übernommen. Da Motorfahräder nunmehr Kraftfahrzeuge sind, waren Bestimmungen über das Ziehen von Anhängern mit diesen Fahrzeugen zu schaffen. Hiebei wurde weitgehend dem § 67 der StVO. gefolgt. Für diese Anhänger ein eigenes Genehmigungs- und Zulassungsverfahren vorzusehen, erscheint nicht erforderlich.

Abs. 6 (§ 87 Abs. 6):

Abs. 7 (§ 87 Abs. 1 2. Satz des KFG. 1955 und § 70 Abs. 3 der KfV. 1955):

Abs. 8 (§ 87 Abs. 1 3. Satz):

Zu § 105

Abs. 1 (§ 88 Abs. 1 1. und 2. Satz):

Abs. 2 (§ 88 Abs. 1 2. Satz):

Beim Abschleppen eines Fahrzeuges, das nicht gebremst werden kann, muß das Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges 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 sich allzu strenge Vorschriften

ten für das Abschleppen für die Verkehrssicherheit ungünstig auswirken können.

Abs. 3 (§ 88 Abs. 1 4. und 5. 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 eine Lenkerberechtigung 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 Zugfahrzeuges kaum möglich ist.

Abs. 6:

Es muß verhindert werden, daß überschwere oder überbreite Fahrzeuge durch Abschleppen auf Straßen fortbewegt werden, für die sie nicht geeignet sind.

Abs. 7:

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 1. Satz):

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. 8 festzulegen sein.

Abs. 3 (§ 84 Abs. 2 2. und 3. Halbsatz, § 89 Abs. 1 1. Satz):

Abs. 4 (§ 84 Abs. 3, 2. Satz):

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.

Abs. 5 (§ 89 Abs. 1 1. Satz):

Abs. 6:

Folgend dem Beispiel anderer europäischer Staaten, sollen mit sogenannten Kleinbussen, welche als Personenkraftwagen gelten und mit denen nur acht Personen befördert werden dürfen, bis zu zwölf Schüler befördert werden dürfen. Hiedurch wird die Auflassung von unwirtschaftlichen Kleinschulen und den Schülern der Besuch von höherorganisierten Schulen ermöglicht.

Abs. 7 (§ 89 Abs. 2 1. Satz):

Abs. 8 (§ 89 Abs. 2 2. und 3. Satz):

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. 9 (§ 7 Abs. 1 des HKFG. 1958):

Zu § 107

Abs. 1 (§ 90):

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.

Abs. 4 (§ 7 Abs. 2 des HKFG. 1958):

Zum XI. Abschnitt

Schulen im Sinne des Privatschulgesetzes sind nur Einrichtungen, mit denen „ein erzieherisches Ziel“ angestrebt wird. Ein solches ist nur gegeben, wenn „außer den mit der Erwerbung von Kenntnissen und Fertigkeiten an sich verbundenen Erziehungszielen die Festigung der charakterlichen Anlagen der Schüler in sittlicher Hinsicht bezweckt wird“ (§ 2 Abs. 1 und 2, BGBl. Nr. 244/1962). Die Errichtung von Anstalten zur Unterweisung in bloßen Fertigkeiten sind demgegenüber in der Frage der verfassungsgesetzlichen Kompetenzverteilung nach jener Hauptmaterie zu beurteilen, zu der sie nach ihrem Zusammenhang gehören. Mit Recht haben daher die gesetzlichen Vorschriften über das Kraftfahrwesen in ihrem Zusammenhang auch

die Voraussetzungen für die Errichtung von Anstalten zur Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern geregelt (Erk. d. VfGH., Slg. 2207). Letztere kann trotz ihres gewerbsmäßigen Charakters deshalb keine Angelegenheit des Gewerbes sein, weil unter diesen Kompetenztatbestand nur Vorschriften fallen, die nach dem Stand der Systematik der einfachrechtlichen Gesetzgebung vom 1. Oktober 1925 als gewerberechtliche Vorschriften anzusehen sind (Erk. d. VfGH., Slg. 2670 und 2918). Die Vermittlung von Fertigkeiten ist weiters auch keine Angelegenheit des Volkswirtschaftswesens (Erk. d. VfGH., Slg. 3234).

Zu § 108

Abs. 1 (§ 92 Abs. 1 1. Satz):

Auch das gewerbsmäßige Weiterbilden von Besitzern einer Lenkerberechtigung und das Abhalten der vom Nationalrat in seiner Entschließung vom 6. Juli 1960 geforderten Verkehrsfortbildungskurse für solche Personen sollen nur im Rahmen einer Fahrschule zulässig sein.

Abs. 2 (§ 92 Abs. 3 2. Satz, § 95 2. Satz und § 99 Abs. 2 2. und 3. Satz):

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 (§ 92 Abs. 1, § 94 Abs. 1 1. Satz und § 96 Abs. 1):

Da das Mindestalter für eine Fahrschulbewilligung mit 24 Jahren festgesetzt wurde, soll die Fahrschulbewilligung nach dem Tode des Besitzers für Nachkommen ersten Grades bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres gelten.

Abs. 4:

Der Lehrplan der Fahrschulen soll durch Verordnung aufgestellt werden können.

Zu § 109

Abs. 1 (§ 92 Abs. 2 lit. a 1. Halbsatz, lit. b 1. Satz, lit. c und d):

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 2. Satz):

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 Ausbilder in einer landwirtschaftlichen Lehr- oder Versuchsanstalt oder als Ausbilder von Bediensteten der Dienststellen des Bundes usw. und als Ausbilder im Bundesheer erworben werden.

Abs. 5 (§ 94 Abs. 2 1. und 2. Satz):

Zu § 110

Abs. 1 (§ 93 Abs. 1 1. Satz und Abs. 2 1. Satz):

Abs. 2:

Abs. 3 (§ 96 Abs. 1):

Zu § 111

Abs. 1 (§ 92 Abs. 2 lit. a 2. Halbsatz, § 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:

Der Standort muß durch Straße und Hausnummer, wo die Fahrschule betrieben werden soll, festgelegt sein.

Abs. 3 (§ 96 Abs. 1):

Zu § 112

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 3. und 4. Satz):

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 § 113

Abs. 1 (§ 92 Abs. 3 1. und 4. Satz):

186 der Beilagen

123

Abs. 2 (§ 92 Abs. 3 3. Satz, § 94 Abs. 1 2. Satz, Abs. 2 letzter Satz):

Unter „eine längerdauernde Krankheit“ wird wohl eine Krankheit von mindestens drei Monaten zu verstehen sein.

Abs. 3 (§ 95 1. Satz):

Abs. 4 (§ 95 4. und 5. Satz):

Zu § 114

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):

Dem Vorbild anderer europäischer Staaten folgend, soll nunmehr bei allen Arten von Fahrten zu Lernzwecken die hellblaue Tafel mit dem weißen Buchstaben „L“ vorgeschrieben sein.

Abs. 4 (§ 101 Abs. 3):

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 19. April 1961, 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 Lernenden 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 (§ 100):

Abs. 7 (§ 99 Abs. 1):

Zu § 115

Abs. 1 (§ 92 Abs. 3 5. Satz, § 99 Abs. 3):

Abs. 2 (§ 92 Abs. 3 5. Satz, § 99 Abs. 2 1. Satz und Abs. 3):

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 § 99 Abs. 3 des KFG. 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 § 116

Abs. 1 (§ 98 Abs. 1 1. Satz):

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 2. und 3. Satz):

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 2. Halbsatz des KFG. 1955 und § 72 Abs. 2 3. Satz der KFV. 1955):

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 EntschlieÙung vom 6. Juli 1960 geforderten Ausbildung der Fahrschullehrer.

Zu § 117**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 schwere Verstöße gelenkt zu haben.

Abs. 2:

Auch für Fahrlehrer können nähere Bestimmungen über die Ausbildung durch Verordnung festgesetzt werden.

Zu § 118**Abs. 1 (§ 72 Abs. 1 3. Satz und Abs. 4 1. Satz der KFV. 1955):****Abs. 2 (§ 73 Abs. 1 und Abs. 2 letzter Satz der KFV. 1955):**

Der Prüfungswerber soll wie bisher durch einen Vortrag seine pädagogischen Fähigkeiten zu erweisen haben.

Abs. 3 (§ 74 der KFV. 1955):**Abs. 4 (§ 72 Abs. 2 2. und 3. Satz der KFV. 1955):****Abs. 5 (§ 92 Abs. 2 lit. a letzter Satz):****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):****Abs. 5 (§ 92 Abs. 4 3. Satz und Abs. 5):****Zu § 120****Abs. 1 (§ 101 Abs. 2 1. und 2. Satz):**

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. dürfen nunmehr öffentlich Bedienstete, die zur Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben Kraftfahrzeuge lenken müssen, ausbilden.

Abs. 2 (§ 101 Abs. 4):

Auch bei diesen Schulfahrten dürfen grundsätzlich nur Kraftwagen verwendet werden, bei

denen es möglich ist, vom Platz neben dem Lenkerplatz auf die Fahrweise des Schülers hinreichend Einfluß zu nehmen.

Siehe Bemerkung zu § 114 Abs. 3.

Abs. 3 (§ 101 Abs. 3):

Der Ausbildner muß stets eine Bescheinigung über seine Bestellung mitführen.

Abs. 4:

Da in den §§ 64 Abs. 3 und 68 Abs. 1 gewisse Erleichterungen für die Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe D gegeben 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. 5 (§ 101 Abs. 2 letzter Satz):

Hier wurde auf die besondere Ausbildung der Kraftfahrzeuglenker in den Landesfeuerwehrschulen Bedacht genommen.

Zu § 121**Abs. 1 (§ 5 Abs. 1 des HKFG. 1958):**

Die Ausdrücke „Heeresfahrerschullehrer“ und „Heeresfahrlehrer“ sind aus Gründen der Übereinstimmung mit der für den zivilen Bereich verwendeten Terminologie erforderlich.

Siehe auch die Bemerkung zu § 77 Abs. 1.

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 Fahrerschullehrer seine Frau nicht unentgeltlich ausbilden dürfe.

Abs. 2 (§ 101 Abs. 1 1. Satz):**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):**

Siehe Bemerkung zu § 114 Abs. 3. 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 1. Satz):

Im § 102 Abs. 1 2. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt: „Dieser Behörde obliegt auch die Bestellung eines Kollegiums von Sachverständigen, der Führerscheinentziehungskommission, zur Abgabe von Gutachten über die Ergebnisse von Verfahren zur Entziehung eines Führerscheines gemäß § 64 Abs. 4.“

Der § 108 des KFG. 1955 lautet:

„(1) Die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde diese, hat zu Sachverständigen in die Führerscheinentziehungskommission in gleicher Anzahl mindestens je drei geeignete Berufskraftfahrzeuglenker, die von der zuständigen Arbeiterkammer, und andere geeignete Kraftfahrzeuglenker, die von der zuständigen Kammer der gewerblichen Wirtschaft vorgeschlagen werden, zu bestellen. Bei ihrer Auswahl ist tunlichst darauf Bedacht zu nehmen, daß Inhaber der verschiedenen Führerscheingruppen vertreten sind. Bei diesen Sachverständigen müssen folgende Voraussetzungen gegeben sein:

- a) österreichische Staatsbürgerschaft,
- b) Besitz eines Führerscheines seit mindestens drei Jahren,
- c) die tatsächliche Lenkung eines Kraftfahrzeuges mindestens durch drei Jahre, und zwar ohne erhebliche Anstände.

(2) Die Mitglieder der Führerscheinentziehungskommission bekleiden ihr Amt als unentgeltliches Ehrenamt und sind bei ihrer Bestellung mit Handschlag zu verpflichten, ihre Gutachten nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben und über die amtlich zu ihrer Kenntnis gelangten Angelegenheiten Stillschweigen zu bewahren.

(3) Bei Einholung der Gutachten der Führerscheinentziehungskommission ist stets je ein Vertreter der Berufskraftfahrzeuglenker und der anderen Kraftfahrzeuglenker heranzuziehen. Das Gutachten kann mündlich oder schriftlich abgegeben werden. Wird das Gutachten trotz ausgewiesener Verständigung nicht innerhalb von zwei Wochen abgegeben, so ist dessenungeachtet das behördliche Verfahren fortzusetzen.“

Diese Bestimmungen sind weder juristisch haltbar noch praktisch vollziehbar und haben zu einer völlig ungesetzlichen und ebenso unnötigen

und zweckwidrigen Handhabung geführt. Schon der Entwurf eines Kraftfahrzeuggesetzes 1962 hat daher versucht, diese Kommission wenigstens durch einen „Entziehungsbeirat“ zu ersetzen, aber auch dieser Lösungsversuch hat sich als ungeeignet und insbesondere verfassungsrechtlich unvertretbar erwiesen. Bei der Entscheidung über die Entziehung einer Lenkerberechtigung hat die Behörde, wie bei jeder anderen Entscheidung, den Sachverhalt festzustellen und einer bestimmten Norm zu unterstellen. Soweit hiebei die Hilfe von Sachverständigen notwendig ist, hat die Behörde Sachverständige heranzuziehen. Das steht bereits im AVG. 1950. Soweit es sich bei den Mitgliedern des o. a. „Entziehungsbeirates“ um Sachverständige handeln soll, erhebt sich die Frage, was die Abgesandten der drei in Betracht kommenden Kammern an Fachwissen gegenüber anderen Sachverständigen auszeichnet. Bestimmungen, die die Heranziehung bestimmter Sachverständiger oder Beiräte zur Abgabe von Gutachten oder Stellungnahmen als Voraussetzung für die Entscheidung der Behörde vorsehen, sind in einem Gesetz nur zulässig, wenn darin auch Normen enthalten sind, die die Klärung eines bestimmten Sachverhaltes durch Befragung von Personen mit einem sich hierauf beziehenden besonderen Wissen anordnen. Die Heranziehung von Sachverständigen oder Beiräten kann ferner nur vorgesehen werden, wenn dies dem Interesse an der Klärung des für die Entscheidung maßgebenden Sachverhaltes in einer Frage dient, deren Beurteilung der entscheidenden Behörde mangels der besonderen Kenntnisse ihrer Organe oder des Einblickes in besondere Verhältnisse nicht möglich ist. Als Mitglieder eines Beirates für die Entziehung der Lenkerberechtigung sollen jedoch Funktionäre der Kammern der gewerblichen Wirtschaft, der Arbeiterkammern und der Landwirtschaftskammern bestellt werden, die durch eine gewisse Zeitspanne hindurch im Besitz einer bestimmten Lenkerberechtigung und unbescholten sind. Diese Mitglieder hätten somit lediglich Voraussetzungen zu erfüllen, die beim gegenwärtigen Stand der Motorisierung allgemein auch die Organe der Kraftfahrbehörden erfüllen und die jedenfalls keine besonderen Sachverständigenkenntnisse begründen. Die Mitglieder des in Frage stehenden Beirates sind in Wirklichkeit nicht Sachverständige, die vermöge eines besonderen Wissens zur Klärung des maßgebenden Sachverhaltes beitragen können, sondern lediglich Vertreter privater Parteieninteressen, wie insbesondere beruflicher Interessen, deren Berücksichtigung das KFG. — die Entziehung der Lenkerberechtigung soll ausschließlich nach Gesichtspunkten der Interessen des Schutzes der öffentlichen Verkehrssicherheit erfolgen — gar nicht vorsieht. Der in Rede stehende Beirat könnte sohin nur den Zweck verfolgen, die Behörde zu veranlassen,

sich bei ihrer Entscheidung über die Entziehung der Lenkerberechtigung von Erwägungen leiten zu lassen, die durch das Gesetz nicht gedeckt sind. Die Institution des Beirates für die Entziehung der Lenkerberechtigung müßte daher als Aufforderung zum Gesetzesbruch gewertet werden. Wenn der Beirat lediglich aus Vertretern der Kammern der gewerblichen Wirtschaft, der Arbeiterkammern und der Landwirtschaftskammern bestehen soll, sohin aus Vertretern von Organisationen, die nur einem Teil der Gesamtbevölkerung Interessenschutz gewähren, wäre dies aber auch mit dem Gleichheitssatz unvereinbar und daher verfassungswidrig, weil nur ein Teil der Gesamtbevölkerung im Verfahren über die Entziehung der Lenkerberechtigung seine privaten Interessen durch einen Beirat vertreten sehen würde, der sich aus Mitgliedern seiner Berufsvertretung zusammensetzt. Dies müßte zu einer Schlechterstellung jener Bevölkerungskreise führen, deren Interessen durch andere Körperschaften, wie etwa die Dentistenkammer, die Rechtsanwaltskammern, die Landarbeiterkammern u. a. gewahrt werden, oder die, wie etwa die Beamten, überhaupt ohne eine derartige Interessenvertretung sind.

Vom Standpunkt der Praxis her gesehen ist die Tätigkeit der Führerscheinentziehungskommission aber deshalb nicht haltbar, weil ihre Mitglieder ihr Gutachten faktisch meist gar nicht auf Grund eines erschöpfenden Studiums des entscheidungsreifen Gegenstandsaktes, sondern nur nach einer kurzen mündlichen Information durch den Referenten der Behörde abgeben, also ohne die erforderliche genaue Kenntnis des Falles und die reifliche Überlegung vor einer so schwerwiegenden Entscheidung. Die Mitglieder müssen aber auch weder über die für derartige Entscheidungen erforderlichen Erfahrungen und Kenntnisse verfügen, noch sind sie weisungsgebunden, so daß die auf diesem Gebiet erforderliche bundeseinheitliche Spruchpraxis und dienstanzweigungsgemäße Vollziehung in keiner Weise gewährleistet ist.

Ferner müßte nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes jedes Gutachten der Führerscheinentziehungskommission der Partei zum Zwecke des Parteihörs vorgehalten werden.

Da dies aber wegen der untragbaren Verzögerung des Verfahrens und aus persönlichen Gründen der Schonung der Mitglieder meist unterlassen wird, sind die so erlassenen Bescheide mit einer Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften behaftet (VwGH. vom 29. Oktober 1964, 841/63).

Im übrigen sind die Umstände, unter denen die Bestellung einer Führerscheinentziehungskommission zweckmäßig war, längst weggefallen, so daß diese Kommission durch die inzwischen

eingetretene grundlegende Änderung der Verhältnisse nicht mehr erforderlich und überdies, wie dargelegt, auch nicht vertretbar ist.

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. Nunmehr 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 Vorrang der Aufgaben des Sachverständigen bei seiner Dienststelle vor seiner Gutachtertätigkeit gewahrt bleiben.

Zu § 125

Abs. 1 (§ 102 Abs. 2 lit. a):

Hier gilt in Anbetracht der zu § 31 Abs. 3 angeführten Personalunion in allen Ländern das gleiche wie zu § 124.

Abs. 2 (§ 104 Abs. 1 und 2):

Siehe Bemerkung zu § 124 Abs. 2.

Zu § 126

Abs. 1 (§ 102 Abs. 2 lit. b):

Im § 102 Abs. 2 lit. b des KFG. 1955 wird unter anderem bestimmt:

„Dem Landeshauptmann obliegt ... die Bestellung folgender Kollegien von Sachverständigen ...

b) der Lenkerprüfungskommission zur Abgabe von Gutachten über die fachliche Befähigung von Führerscheinwerbern.“

Im § 105 des KFG. 1955 wird unter anderem bestimmt, daß der Landeshauptmann dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende oder im Bedarfsfall auch sonstige Diplomingenieure des Maschinenbaues oder der Elektrotechnik und rechtskundige Personen zu Sachverständigen in der Lenkerprüfungskommission zu bestellen und sich vorher von ihrer besonderen Eignung zu überzeugen hat. Ferner hat der Landeshauptmann aus dem Kreise der aus dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörenden Sachverständigen mit Hochschulbildung den Vorsitzenden zu bestellen. Das KFG. 1955 stattet jedoch weder die Lenkerprüfungskommission noch ihren Vorsitzenden ausdrücklich mit irgendwelchen Befugnissen aus, so daß hier gar keine Kommission im rechtlichen Sinn vorliegt. Ihre Zuständigkeit kann nur dem Sinn nach aus den angeführten Bestimmungen abgeleitet werden. Die derzeitigen Lenkerprüfungskommissionen bestehen in allen Ländern ausschließlich aus Beamten oder vereinzelt aus hauptamtlich als Vertragsbedienstete öffentlich angestellten Prüfern. Diese Kommissionen treten aber nicht als Prüfungskommissionen zusammen, noch bilden sie Senate, um Prüfungen abzunehmen. Das wäre bei der großen Anzahl der Prüfungen praktisch auch gar nicht durchführbar. Die Prüfungen werden vielmehr stets nur je von einem Juristen und von einem Techniker abgenommen, die das Gutachten unterfertigen. Die bisherige bewährte Praxis soll rein äußerlich beibehalten, aber auf eine einwandfreie, dem tatsächlichen Vorgang entsprechende rechtliche Grundlage gestellt werden. Wenn die Lenkerprüfungen wie bisher von Beamten oder hauptamtlich angestellten Prüfern abgenommen werden, bleibt die den Erfordernissen entsprechende Einteilung der Prüfer als eine Angelegenheit interner Dienstverfügungen nach wie vor gewährleistet. Die bisherige „Ausstellung“ des Gutachtens durch die Lenkerprüfungskommission soll daher als eine reine Formsache wegfallen. Weder der Vorsitzende noch andere Mitglieder als die Prüfer selbst sind in der Praxis bei der Prüfung anwesend, noch haben sie eine sachliche Möglichkeit, zum Ergebnis der Prüfung Stellung

zu nehmen. Es ist nicht vertretbar, einem Sachverständigengutachten erst Gültigkeit zuzubilligen, wenn es von einer Person bestätigt wurde, die bei der Prüfung gar nicht anwesend war. Eben-
sowenig kann ein Sachverständiger anderen Sachverständigen Weisungen erteilen. Auch die Funktion als „Vorsitzender“ reicht rechtlich hiezu nicht aus. Da diese Vorsitzenden aber faktisch in allen Ländern auch gleichzeitig die Leiter der Kraftfahrabteilungen der Ämter der Landesregierungen sind, sollen sie den Sachverständigen ihre Weisungen als Behördenleiter im Dienstwege erteilen und nicht auf Grund einer rechtlich nicht vertretbaren Personalunion. Demnach wird der Landeshauptmann die Behörden anzuweisen haben, gemäß § 67 Abs. 3 die „zur Verfügung stehenden“, das sind die auf Grund seiner Einteilung zur Verfügung gestellten, also wie bisher als Prüfer eingeteilten Sachverständigen zur Abgabe des Gutachtens heranzuziehen.

Siehe auch die Bemerkung zu § 67 Abs. 3.

Abs. 2 und 3 (§ 105 Abs. 1):

Siehe auch Bemerkung zu § 124 Abs. 1.

Zu § 127

Abs. 1 (§ 102 Abs. 2 lit. c):

Abs. 2 bis 3 (§ 106):

Siehe auch die Bemerkungen zu § 124 Abs. 2.

Abs. 4:

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 Kommissionen 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 sowie auch vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie 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 in Angelegenheiten des Kraftfahrwesens zufließen, 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 in einem Bundesgesetz keine 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. und 5. Satz):

Im § 107 4. und 5. Satz des KFG. 1955 wird bestimmt:

„Die Gebietskörperschaften, denen die Verwaltungsabgaben in Angelegenheiten des Kraftfahrwesens zufließen, haben den Gebietskörperschaften, deren Personalstand die Sachverständigen angehören, für die Gutachtertätigkeit dieser Sach-

verständigen 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 Höhe der in der Anlage zum KFG. 1955 enthaltenen Vergütungen soll 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 die Omnibusunternehmungen sowie Vereine privater Kraftfahrzeugbesitzer (an Stelle von Vertretern des Kraftfahrspportes) 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 „Bundesprüfanstalt 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 Forstrechtsvereinigungsgesetzes, 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 (§ 110 Abs. 1 1. Satz):

Grundsätzlich sollen Fahrzeuge, die den bisherigen Bestimmungen entsprechen, bis 31. Dezember 1971 in diesem Zustand auf Straßen mit

öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen; dem Verbot vorspringender Teile, Kanten und Vorrichtungen sowie den Bestimmungen über die seitlichen Rückstrahler müssen jedoch Fahrzeuge bereits ab 1. Jänner 1969 und der Bestimmung über die Funkentstörung ab 1. Jänner 1970 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 diese besondere Übergangsbestimmung für diese Fahrzeuge notwendig.

Abs. 4 (§ 110 Abs. 1 2. Satz):

Unter „wirtschaftlich nicht vertretbar hohen Kosten“ sind Kosten zu verstehen, die zum Wert des betreffenden Fahrzeuges in einem so krassen Mißverhältnis stehen, daß ihre Aufwendung der Partei nicht zumutbar wäre.

Abs. 5:

Für die Genehmigung, ein Fahrzeug auch über die vorgesehene Übergangsfrist auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwenden zu dürfen, ist eine Delegation an den Landeshauptmann möglich. — Siehe auch die Bemerkungen zu § 34 Abs. 4.

Abs. 6:

Da gemäß § 49 Abs. 6 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 (§ 110 Abs. 2 1. Satz, Abs. 4 und 5):**

Gemäß § 61 Abs. 2 und 4 des KFG. 1955 umfaßt die Gruppe C nur die Gruppen B und F, während die Gruppe F „Zugmaschinen der Klassen I und II mit Anhängern“ und die Gruppe G „alle in keine der vorherigen Gruppen fallenden Kraftfahrzeuge“ umfaßt. Auf diesen Umfang wurden auch die nach den Vorschriften der KFV. 1947 erworbenen Lenkerberechtigungen gemäß § 110 Abs. 3 des KFG. 1955 ausgetauscht.

Im § 65 umfaßt hingegen die Gruppe C außer den Gruppen B und F auch die Gruppe G, während die Gruppe F außer den Zugmaschinen der Klasse I und II mit Anhängern auch „selbstfahrende Arbeitsmaschinen, für die gemäß § 93 Erleichterungen festgesetzt sind oder die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind“ und die Gruppe G „selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Z. 21 und 23), auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird“, umfaßt.

Da es nicht zumutbar wäre, diesen Unterschied zu belassen oder nur auf Grund einer Umtauschaktion auszugleichen, soll die Erweiterung des Umfanges der bisherigen Berechtigungen der Gruppen C, F und G auf die neuen von Gesetzes wegen festgesetzt werden.

Abs. 2 und 3 (§ 110 Abs. 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

(§ 112)

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 1967 in Kraft treten, können die einschlägigen Vorschriften des KFG. 1955 erst mit diesem Zeitpunkt außer Kraft gesetzt werden.

Zu § 136

(§ 113)