



Verkehr

REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

21. 170.018/2-1/7/94

383/ME
A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmoww
Telex 61 3221155 bmoww
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)
DVR: 0090204

Dr. Kast

Sachbearbeiter:
Tel.: (0222) 711 62 DW

9387

An das/den/die

1. Bundeskanzleramt
- 1a Bundeskanzleramt / Verfassungsdienst
- 1b Bundeskanzleramt / Federalismus und Verwaltungsreform
- 1c Bundeskanzleramt / Frauenfragen
2. Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
3. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
4. Bundesministerium für Arbeit und Soziales
5. Bundesministerium für Finanzen
- 5a Bundesministerium für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz
6. Bundesministerium für Inneres
7. Bundesministerium für Justiz
8. Bundesministerium für Landesverteidigung
9. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
10. Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie
11. Bundesministerium für Unterricht und Kunst
12. Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung
13. Rechnungshof
14. Herrn Landeshauptmann von Burgenland
15. Herrn Landeshauptmann von Kärnten
16. Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich
17. Herrn Landeshauptmann von Oberösterreich
18. Herrn Landeshauptmann von Salzburg
19. Herrn Landeshauptmann von Steiermark
20. Herrn Landeshauptmann von Tirol
21. Herrn Landeshauptmann von Vorarlberg
22. Herrn Landeshauptmann von Wien
23. Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer
24. Parlamentsdirektion
25. Bundespolizeidirektion Wien - Verkehrsamt
26. Österreichische Statistische Zentralamt
27. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge

Gesetzentwurf

Zl. 2P GE/19 PG

Datum 25.3.94

Verteilt 28. März 1994

PVP/OK Klaringspuren

- 2 -

28. Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
29. Vereinigung Österreichischer Industrieller
30. Bundesarbeitskammertag
31. Österreichischen Gewerkschaftsbund
32. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
33. Österreichischen Landarbeiterkammertag
34. Bundes-Ingenieurkammer
35. Österreichische Ärztekammer
36. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
37. Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe Österreichs
38. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
39. Kuratorium für Verkehrssicherheit
40. Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Club
41. Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
42. Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
43. Österreichischen Städtebund
44. Österreichischen Gemeindebund
45. Österreichische Normungsinstitut
46. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
47. Österreichischen Bundesfeuerwehrverband
48. Österreichischen Wasserwirtschaftsverband (ÖWWV)
49. Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein

- 3 -

50. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Dipl.Ing. Dr. Hans Peter GRYKSA
Steyr-Daimler-Puch AG

Franz-Josefs-Kai 51, 1010 Wien / Postfach 62

51. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Dir. Otmar SEITINGER
Fa. Zizala Lichtsysteme Ges.m.b.H.

Scheibbserstr. 17, 3250 Wieselburg

52. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Dipl.Ing. Dr.techn. Gerhard BRUNER
ÖAF - Gräf & Stift AG

Brunner Straße 44-50, 1230 Wien

53. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn KR Alois EDELSBRUNNER

Grabenstr. 221, 8010 Graz

54. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Gen.Dir. Friedrich JONAK
Denzel Kraftfahrzeuge AG

Parkring 12, 1010 Wien

55. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Komm.Rat Adolf MOSER
Sparkassaplatz 6, 2000 Stockerau

56. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Fachverbandsvorsteher
Michael PAMMESBERGER

Schröpferplatz 5, 4820 Bad Ischl

57. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn KR Karl MOLZER
Stockerauerstr. 30, 2100 Korneuburg

- 4 -

58. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Adolf KERSCHBAUM
Fa. Schenker & Co AG

Hoher Markt 12, 1010 Wien

59. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Laurenz BODINGER
Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr

Teinfaltstraße 7, 1010 Wien

60. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Sekretär Rudolf JORDE

Plösslsgasse 2, 1040 Wien

61. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Prok. Dkfm. Bernd BARTHA
Fa. Semperit AG

Modecenterstraße 22, 1031 Wien

62. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Dipl.Ing. Hans SCHÖDL

Favoritenstraße 9-11, 1040 Wien

63. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Komm.Rat Ing. Leo NEMEC
Fahrschulinhaber

Hirschengasse 1, 1060 Wien

64. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Helmut PRENNER
Sekretär der Gewerkschaft der
Privatangestellten

Deutschmeisterplatz 2, 1013 Wien

- 5 -

65. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Vorstandsdirektor Dr. Josef EISNER
Fa. Mobil-Oil-Austria AG

Schwarzenbergplatz 16, 1010 Wien

66. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Mag. DI Roderich REGLER
Abt. der Verkehrspolitik der
Bundeswirtschaftskammer

Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien

67. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Mag. Rainer TRYBUS
Verkehrspolitische Abteilung
der Bundeswirtschaftskammer

Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien

68. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Dir. Petrus RUDEL

Löwelstraße 16, 1010 Wien

69. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Dr. Peter RUTH

Löwelstraße 12, 1010 Wien

70. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Mag. Richard RUZICZKA
Kammer für Arbeiter und Angestellte

Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien

71. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn Mag. Ernst TÜCHLER
Österreichischer Gewerkschaftsbund

Hohenstaufengasse 10-12, 1010 Wien

- - 6 - :

72. Mitglied des Kraftfahrbeirates

Herrn Dr. Josef SOUHRADA

Hauptverband der Österr.

Sozialversicherungsträger

Kundmannngasse 21, 1031 Wien

73. Mitglied des Kraftfahrbeirates

Herrn Generaldirektor Wilhelm THIEL

Allgem. Unfallversicherungsanstalt

Adalbert-Stifter-Straße 65, 1200 Wien

74. Mitglied des Kraftfahrbeirates

Herrn DI Diether WLAKA

A R B Ö

Mariahilferstraße 180, 1150 Wien

75. Mitglied des Kraftfahrbeirates

Herrn DI Otto KELCH

ÖAMTC-Hauptabteilung "Rechtsdienste"

Schubertring 1-3, 1010 Wien

76. Mitglied des Kraftfahrbeirates

Herrn Dir. Dkfm. Michael BOGNER

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Ölzeltgasse 3, 1031 Wien

77. Mitglied des Kraftfahrbeirates

Herrn Ing. Erwin SCHRAMMEL

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Ölzeltgasse 3, 1031 Wien

78. Mitglied des Kraftfahrbeirates

Herrn DDI Dr. Ernst ZEIBIG

Kreindlgasse 4, 1190 Wien

- 7 -

79. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Herrn LFI DI Gerald KUBIZA

Paulustorgasse 4, 8020 Graz

80. Mitglied des Kraftfahrbeirates
Dir.Dr. Peter GRABNER
Fachverband der Versicherungs-
unternehmen Österreichs

Schwarzenbergpl. 7, 1030 Wien

81. Österreichische Arbeitsgemeinschaft
für Rehabilitation

Brigittenauerlände 42, 1200 Wien

82. Berufsverband österreichischer Psychologen
(BÖP) - Präsidium

Kegelgasse 6/10, 1010 Wien

83. ARGE - Psychologen im ÖGB
z.H. Herrn Dr. Heiner BARTUSKA

PKH Baumgartner Höhe 1, 1145 Wien

84. Institut für Nachschulung und Fahrer-
Rehabilitation INFAR

Danhausergasse 6/8, 1040 Wien

85. Zentralorganisation der Kriegsopfer-
und Behindertenverbände Österreichs

Lange Gasse 53, 1080 Wien

86. Vorsitzenden der Konferenz der Unab-
hängigen Verwaltungssenate im Wege der
Verbindungsstelle der Bundesländer beim
Amt der NÖ-Landesregierung

Schenkenstraße 4, 1010 Wien

- 8 -

87. Tierärztekammer
Biberstraße 22

1010 Wien

88. VCÖ
Dingelstedtgasse 15

1150 Wien

Betr.: Entwurf einer 16. KFG-Novelle

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
übermittelt in der Anlage den Entwurf einer nächsten (16.) KFG-
Novelle und ersucht um Stellungnahme bis spätestens

29. April 1994.

Sollte bis zu diesem Zeitpunkt eine Stellungnahme nicht
eingelangt sein, so wird angenommen, daß der Entwurf vom do.
Standpunkt aus, keinen Anlaß zu Bemerkungen gibt.

Beilage

Wien, am 23. März 1994

Für den Bundesminister:

DR. STEINFELDER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Dollmann

23.3.94

E n t w u r f

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967
geändert wird (16. KFG-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBI.Nr. 267, zuletzt geändert durch
das Bundesgesetz, BGBI.Nr. 456/1993, wird wie folgt geändert:

1. Im § 1 Abs. 2 wird der Punkt am Ende der lit. d durch einen Strichpunkt ersetzt und angefügt:
"e) Motorfahrräder mit ausschließlich elektrischem Antrieb und Fahrräder mit elektrischem Hilfsmotor mit einer höchsten zulässigen Leistung nicht mehr als von 400 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h. Diese Fahrzeuge gelten nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinne der StVO 1960. Solche Fahrzeuge dürfen aber nur von Personen gelenkt werden, die das 16. Lebensjahr vollendet haben. Für Lenker dieser Fahrzeuge und beförderte Personen finden auch die Bestimmungen des Artikel IV der 4. KFG-Novelle (Sturzhelmpflicht) keine Anwendung."

2. S 2 Z 3 und 4 lauten:

"3. Kraftwagen ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern; zwei Räder mit einer gemeinsamen Nabe, Zwillingsräder, sind als ein Rad zu zählen; nicht als Kraftwagen gelten:

a) vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge mit einem Eigengewicht von weniger als 350 kg, ohne Gewicht der Batterien im Falle von Elektrofahrzeugen, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und einem Hubraum bei Fremdzündungsmotoren von nicht mehr als 50 cm³ oder einer maximalen Nennleistung von nicht mehr als 4 kW für andere Motortypen; diese gelten als Kleinkrafträder (Z 14),

b) vierrädrige Kraftfahrzeuge mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 400 kg, 550 kg für Fahrzeuge zur Güterbeförderung, ohne Gewicht der Batterien im Fall von Elektrofahrzeugen, mit einer maximalen Motornennleistung von nicht mehr als 15 kW; diese gelten als dreirädrige Kraftfahrzeuge (Z 17);

4. Kraftrad ein Kraftfahrzeug mit zwei Rädern oder ein Kraftfahrzeug mit drei Rädern; die unter Z 3 lit. a und b genannten vierrädrigen Kraftfahrzeuge gelten als Krafträder;"

3. S 2 Z 14 bis 17 lauten:

"14. Motorfahrrad ein Kraftrad (Z 4) mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h, dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolbenmotor ist, einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat (Kleinkraftrad im Sinne der Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, ABl. Nr. L 225/72);

als Kleinkrafträder gelten auch die unter Z 3 lit. a genannten vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge;

15. Motorrad ein nicht unter Z 14 fallendes einspuriges Kraftrad (Z 4); diese Definition entspricht der Definition "Krafträder" im Sinne der EG-Richtlinie 92/61/EWG;
- 15a. Kleinmotorrad ein Motorrad (Z 15) dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolbenmotor ist, einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat;
- 15b. Leichtmotorrad ein nicht unter Z 15a fallendes Motorrad, das vorwiegend für die Verwendung durch Fahranfänger bestimmt ist, und ohne technische Änderung aufweist
- a) ein Verhältnis von größter Motorleistung/Gewicht von nicht mehr als 0,15 kW/kg und
 - b) eine Motorleistung von nicht mehr als 25 kW;
16. Motorrad mit Beiwagen ein Motorrad, das an der Seite mit einem zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmten Beiwagen fest verbunden ist;
17. Motordreirad ein nicht unter Z 14 oder 16 fallendes mehrspuriges Kraftrad (Z 4) mit drei symmetrisch angeordneten Rädern (dreirädriges Kraftfahrzeug im Sinne der Richtlinie 92/61/EWG); die unter Z 3 lit. b genannten vierrädrigen Kraftfahrzeuge gelten als Motordreiräder;"
4. Im § 2 Z 20 wird der Wert "5 000 kg" ersetzt durch "7 000 kg".
5. Im § 3 Abs. 1 Z 1 wird der Punkt am Ende der lit. d durch einen Beistrich ersetzt und als lit. e und f angefügt:
"e) Kleinmotorräder,
f) Leichtmotorräder."

6. § 4 Abs. 5 lautet:

"Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg und Spezialkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg müssen für jeden Sitzplatz mit hinsichtlich ihrer Befestigung am Fahrzeug der Bauart des Fahrzeuges entsprechenden Sicherheitsgurten ausgerüstet sein; dies gilt jedoch nicht für Heeresfahrzeuge."

7. § 4 Abs. 7 lit. d lautet:

"d) bei Kraftfahrzeugen mit mehr als drei Achsen

- mit zwei Lenkachsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird 32 000 kg.
- mit zwei Doppelachsen, deren Mitten mindestens 4 m voneinander entfernt sind 32 000 kg."

8. § 4 Abs. 9 lit. b lautet:

"b) Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Lastkraftwagens mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg und der ersten Achse eines Anhängers mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg beträgt mindestens 3 m."

9. Im § 20 Abs. 1 wird der Punkt nach lit. f durch einen Strichpunkt ersetzt und als lit. g angefügt:

"g) Ladewarnleuchten zur Kennzeichnung von Anbaugeräten, oder Hubladebühnen, mit denen paarweise

gelbrotes Blinklicht ausgestrahlt werden kann. Diese sind möglichst am äußeren Rand der Einrichtung anzubringen."

10. Im § 20 Abs. 5 wird der Punkt am Ende der lit. f durch einen Beistrich ersetzt und als lit. g) und h) angefügt:

- "g) für die Leistung dringender ärztlicher Hilfe durch Ärzte in verkehrsreichen Gebieten, wenn ihre Anwesenheit im Spital dringend erforderlich ist und ärztliche Hilfe auf andere Weise nicht gewährleistet werden kann (z.B. Rufbereitschaft) oder
- h) für die Erbringung dringender tierärztlicher Hilfe durch Tierärzte in verkehrsreichen Gebieten, in denen kein mit einem Tierarzt besetzter Rettungsdienst zur Verfügung steht; vor der Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung der Bewilligung ist eine Stellungnahme der Tierärztekammer zur Frage der Notwendigkeit der Erteilung dieser Bewilligung einzuholen."

11. § 27 Abs. 3 lautet:

"(3) Weiters müssen an Omnibussen, Lastkraftwagen mit einem höchste zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, Sattelzugfahrzeugen und Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg außer Wohnanhängern und landwirtschaftlichen Anhängern, an der rechten Außenseite vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar folgende Angaben angeschrieben sein:

- Länge (L)
- Angaben zur Messung der Länge von Fahrzeugkombinationen.

Durch Verordnung können die näheren Bestimmungen hinsichtlich der Angaben gemäß Abs. 1 bis 3 festgesetzt werden."

12. § 28 Abs. 3a lautet:

"(3a) Auf Antrag ist das höchste zulässige Gesamtgewicht mit nicht weniger als 60 vH des Höchstgewichtes, höchstens jedoch mit dem sich aus § 4 Abs. 7 ergebenden Wert festzusetzen."

13. Im § 34 Abs. 1 wird nach der Wortfolge "Fahrzeuge verwendet werden" der Klammerausdruck "(z.B. historische Fahrzeuge)" eingefügt.

14. § 34 Abs. 2 lautet:

"(2) Die Ausnahmegenehmigung ist, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, im Hinblick auf den Ausbauzustand der Straßen und Brücken, im Hinblick auf Umweltfragen oder nach den Erfordernissen des Abs. 1 geboten ist, unter den entsprechenden Bedingungen oder Auflagen im Sinne des § 28 Abs. 3 lit. d zu erteilen."

15. § 64 Abs. 5 lautet:

"(6) Besitzern einer im Ausland erteilten Lenkerberechtigung ist auf Antrag insoweit ohne Ermittlungsverfahren eine Lenkerberechtigung mit dem gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen, als aufgrund der Vorschriften des Staates, in dem die ausländische Lenkerberechtigung erteilt wurde, bei der Erteilung einer Lenkerberechtigung aufgrund einer österreichischen Lenkerberechtigung von der Feststellung der im Abs. 2 angeführten Voraussetzungen abzusehen ist. Diesem Antrag darf nur stattgegeben werden, wenn der Antragsteller seit länger als sechs Monaten seinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich hat und wenn bei ihm keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrszuverlässigkeit (§ 66), der geistigen und körperlichen Eignung und der fachlichen Befähigung bestehen."

16. Im § 65 Abs. 1 Z 1 lautet die Umschreibung der Gruppe A: "Gruppe A: Motorräder, Motorräder mit Beiwagen, Invalidenkraftfahrzeuge und Motordreiräder, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger gezogen wird."
17. Im § 66 Abs. 2 lit. a und e tritt an Stelle des Zitates "Art. IX Abs. 1 Z 3 EGVG 1950" das Zitat "§ 83 SPG".
18. Im § 66 Abs. 2 wird der Punkt am Ende der lit. h durch "oder" ersetzt und folgende lit. i angefügt:
 - i) die gemäß SS 20 Abs. 2, 52 Z 10 oder Z 11a StVO zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 50 km/h oder im Ortsgebiet eine gemäß § 52 Z 10a verordnete und kundgemachte Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h um das Doppelte überschritten hat."
19. Im § 99 Abs. 6 wird der Punkt am Ende der lit. i durch einen Beistrich ersetzt und angefügt:
 - k) die für Schülertransporte im Sinne des § 106 Abs. 6 verwendet werden, jedoch nur während das Fahrzeug zum Ein- und Aussteigenlassen von Schülern stillsteht,"
 - l) mit denen gefährliche Güter befördert werden oder mit denen Gefahrgutfahrzeuge begleitet werden, sofern dies im GGSt oder in Verordnungen, die aufgrund des GGSt erlassen wurden, vorgesehen ist.
 - m) während einer Ladetätigkeit unter Verwendung von Hubladebühnen oder Ladekränen mit Ladewarnleuchten."
20. Im § 104 Abs. 5 werden der 2. und der 3. Satz zusammengefaßt und lauten:
"Mit Motorrädern und mehrspurigen Krafträdern dürfen nur Anhänger gezogen werden, die nicht breiter sind als das Zugfahrzeug."

21. S 114 Abs. 5 entfällt.

22. S 123 Abs. 2 wird angefügt:

"Den Organen der Bundesgendarmerie kommen unbeschadet der Zuständigkeit der Gemeinde in den Fällen des Abs. 3 die oben genannten Aufgaben und Rechte neben den übrigen Straßenaufsichtsorganen zu."

23. S 130 Abs. 1 zweiter Satz lautet:

"Der Kraftfahrbeirat hat aus 33 Mitgliedern zu bestehen."

24. S 131a Abs. 7 lit. b lautet:

"b) drei Vertreter des im S 130 Abs. 2 Z II Z 5 angeführten Interessenkreises."

Artikel II

- (1) Spezialkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg, deren Type oder die einzeln vor dem 1. Juli 1994 genehmigt worden sind, sind von den Bestimmungen des Art. I Z 6 (§ 4 Abs. 5) über die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten ausgenommen.
- (2) Lenkerberechtigungen für die Gruppe A, die vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes erteilt worden sind, gelten in dem im Art. I Z 16 angeführten Umfang.
- (3) Art. I Z 17 (§ 55 Abs. 2 lit. i) ist auf Übertretungen anzuwenden, die nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes begangen worden sind.
- (4) Fahrschulkurse außerhalb des Standortes der Fahrschule, die vor dem 1. September 1994 vom Landeshauptmann bewilligt worden sind, dürfen auch nach dem 1. September 1994 noch abgehalten werden.

Artikel III

(1) Dieses Bundesgesetz tritt, sofern Abs. 2 nichts anderes bestimmt, mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft.

(2) In Kraft tritt:

a) Art. I Z 6 (§ 4 Abs. 5) mit 1. Juli 1994

b) Art. I Z 21 (§ 114 Abs. 5)

Z 23 (§ 130 Abs. 1 2. Satz) und

Z 24 (§ 131a Abs. 7 lit. b) mit 1. September 1994.

V o r b l a t t

Problem:

Im Laufe der Zeit wurden zahlreiche Punkte für eine nächste KFG-Novelle vorgemerkt, teils zur Bereinigung von Vollzugsdefiziten, teils zur Klarstellung von mißverständlichen Formulierungen und zum Teil um neuen technischen Möglichkeiten und Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Ziel:

Änderung der relevanten kraftfahrrrechtlichen Bestimmungen.

Inhalt:

Die Novellierungsvorschläge werden in den folgenden Erläuterungen zusammengefaßt dargestellt.

Alternativen:

Die angestrebten Ziele können nur durch eine entsprechende Adaptierung der kraftfahrrrechtlichen Bestimmungen erreicht werden.

Kosten:

Mit dieser Novelle sind keine zusätzlichen Kosten verbunden.

EG-Konformität:

Die beabsichtigten Regelungen stehen nicht in Widerspruch zu EG-Vorschriften.

Erläuterungen

1. Kurzinhalt der Novelle

- o Ausnahme vom KFG für Fahrräder mit Hilfsmotor.
- o Anpassung der Begriffsbestimmungen an diejenigen der EG-Richtlinie 92/61/EWG über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge.
- o Änderung der Anforderungen an Leichtmotorräder.
- o Anhebung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes für Motorkarren auf 7 t.
- o Normierung eines höchsten zulässigen Gesamtgewichtes von Fahrzeugen mit mehr als drei Achsen (neben dem durch die 15. KFG-Novelle eingeführten definierten 4-achs.LKW).
- o Zulässigkeit von Warnleuchten zur Kennzeichnung von Hubladebühnen und Anbaugeräten.
- o Möglichkeit der Bewilligung von Blaulicht für bestimmte Spitalsärzte und Tierärzte.
- o Möglichkeit, das höchste zulässige Gesamtgewicht mit nicht weniger als 60 % des Höchstgewichtes festzusetzen.
- o Möglichkeit bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen auch umweltrelevante Auflagen und Bedingungen vorzuschreiben.
- o Entfall des Erfordernisses, eine Fahrpraxis im letzten Jahr glaubhaft zu machen, bei Erteilung einer Lenkerberechtigung aufgrund einer ausländischen Lenkerberechtigung.

- o Änderung des Umfanges der Lenkerberechtigung der Gruppe A (400 kg Grenze bei 3-rädrigen Fahrzeugen entfällt).
- o Aufnahme einer bestimmten Geschwindigkeitsüberschreitung als Entziehungstatbestand.
- o Möglichkeit auch mehrspurige Anhänger mit Motorrädern zu ziehen.
- o zusätzliche Fälle der Verwendung von Warnleuchten bei Schülertransporten, Gefahrguttransporten sowie bei Hubladebühnen.
- o Abschaffung der Fahrschulaußenkurse.
- o Einräumung von Befugnissen an die Gendarmerie auch in Fällen, in denen der Landeshauptmann den Gemeinden die Mitwirkung an der Vollziehung des KFG übertragen hat.
- o Möglichkeit der Aufnahme des VCÖ in den Kraftfahrbeirat.

2. Allgemeines

Mit der vorliegenden Novelle sollen einige wesentlich erscheinende Probleme im Kraftfahrrecht gelöst werden.

So führt z.B. die erforderliche Fahrpraxis im letzten Jahr vor Antragstellung im Verfahren gemäß § 64 Abs. 6 KFG 1967 stets zu Problemen und Härtefällen. Daher soll dieses Erfordernis entfallen.

Fahrräder mit Hilfsmotor gelten derzeit als Kraftfahrzeuge und fallen somit unter das KFG 1967. Dies bringt aber eine Reihe von Schwierigkeiten und Härten für den Benutzer mit sich, was einer

Förderung dieser umweltfreundlichen Fahrzeuge nicht zuträglich ist. Daher sollen diese Fahrzeuge aus dem KFG ausgeklammert werden.

Außerdem sieht die EG-Richtlinie 92/61 über die Betriebserlaubnis für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge von den KFG-Betimmungen abweichende Fahrzeugkategorien und Begriffsbestimmungen vor. Diese Richtlinie befindet sich im Zusatzpaket zum FMR-Abkommen. Daher waren entsprechende Klarstellungen vorzunehmen.

3. Zu den einzelnen Bestimmungen

zu Z 1. (§ 1 Abs. 2 lit. e)

Fahrräder mit elektrischen Hilfsmotor sind derzeit aufgrund der Begriffsbestimmungen des KFG 1967 als Motorfahrräder zu behandeln. Dies erscheint aber unbillig, da diese Fahrzeuge zumeist die Charakteristika von Fahrrädern im Sinne der StVO aufweisen.

Die Subsumierung unter die kraftfahrrrechtlichen Vorschriften (Genehmigung, Zulassung, Mopedausweis; Ausnahme lediglich wenn es sich um ein Fahrzeug mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h handelt) wirft zahlreiche Härten für den Benutzer auf und ist einer verstärkten Verwendung dieser umweltfreundlichen und förderungswürdigen Fahrzeuge abträglich.

Daher sollen diese Fahrzeuge ebenso wie reine Elektromotorfahrräder mit einer bestimmten Leistung (400 Watt) und Bauartgeschwindigkeit (20 km/h) von den Bestimmungen des KFG 1967 ausgenommen und den Fahrrädern im Sinne der StVO 1960 gleichgestellt werden.

Auch die Sturzhelmpflicht, die im Art. IV der 4. KFG-Novelle normiert ist, soll für Lenker solcher Fahrzeuge nicht gelten.

zu Z 2 (§ 2 Z 3 und 4)

Hier erfolgt eine Anpassung an die EG-Begriffsbestimmungen. Insbesondere wird die 400 kg-Grenze als Zuordnungskriterium bei dreirädrigen Fahrzeugen entweder zu den Kraftwagen oder den Krafträder aufgegeben.

zu Z 3 (§ 2 Z 14 - 17)

Anpassung an EG-Begriffsbestimmungen.

In Z 15b werden die Anforderungen an ein Leichtmotorrad (Stufenführerschein) neu und als Vorgriff auf die Richtlinie 91/439 über den Führerschein geändert.

zu Z 4 (§ 2 Z 20)

Hier wird das höchste zulässige Gesamtgewicht für Motorkarren auf 7 000 kg angehoben.

Der frühere Wert (5 000 kg) stammt aus einer Zeit, als Motorkarren mit 25 PS-Leistung hergestellt wurden. Heute werden Fahrzeuge mit bis zu 75 PS und mit technischer Ausrüstung für höhere Gesamtgewichte hergestellt.

Da diese Fahrzeuge auch mit entsprechenden Bremsanlagen ausgestattet sein müssen, ist mit der Anhebung des zulässigen Gesamtgewichtes keine Erhöhung des Gefährdungspotentials verbunden.

zu Z 6 (§ 4 Abs. 5)

Hier werden Sicherheitsgurte auch in Spezialkraftwagen bis zu einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3 500 kg

vorgeschrieben. Da insbesonders Wohnmobile als Spezialkraftwagen genehmigt sind, waren diese bisher nicht von der Gurtpflicht erfaßt.

zu Z 7 (§ 4 Abs. 7 lit. d)

Mit der 15. KFG-Novelle wurde für bestimmte 4-achsige LKW (mit 2 Lenkachsen, Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung) ein zulässiges Gesamtgewicht von 32 000 kg festgelegt.

Da aber auch andere Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen denkbar sind, muß auch für Fahrzeuge mit zwei Doppelachsen, deren Mitten mindestens 4 m voneinander entfernt sind, ein zulässiges Gesamtgewicht (ebenfalls 32 000 kg) normiert werden.

zu Z 8 (§ 4 Abs. 9 lit. b)

Die derzeitige Formulierung "Kraftfahrzeuges" ist mißverständlich und könnte zum Ergebnis führen, daß diese Bestimmung auch auf PKW oder Sattelkraftfahrzeuge anzuwenden ist.

Es handelt sich bei dieser Bestimmung um eine Anpassung an die Richtlinie 85/3/EWG. Aus dieser Richtlinie geht hervor, daß dieser 3 m Achsabstand nur für Lastzüge (Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg und ebensolche Anhänger gilt. Es war daher eine entsprechende Klarstellung vorzunehmen.

zu Z 9 (§ 20 Abs. 1 lit. g)

Durch diese Bestimmung soll die freiwillige Ausrüstung bzw. Nachrüstung von Hubladebühnen oder Anbaugeräten (wie insbesonders Ladekräne) mit Ladewarnleuchten erleichtert werden, indem diese Leuchten ohne zusätzliche Bewilligung angebracht werden dürfen.

zu Z 10 (§ 20 Abs. 5)

Die Praxis hat gezeigt, daß die Aufzählung des § 20 Abs. 5 zu eng ist, sodaß bestimmte Fälle nicht erfaßt sind.

zu lit. g

Bei kleineren Spitätern ist es aus Kostengründen sehr häufig nicht möglich eine Anwesenheitsbereitschaft von Ärzten einzurichten. Deshalb ist in diesen Fällen Rufbereitschaft zuhause organisiert. Dabei ist auch ein rascher und möglichst ungehinderter Einsatz der Ärzte in Notfällen erforderlich.

zu lit. h

Unter den Begriff "Rettungsdienst" in lit. c muß auch die Tierrettung miteinbezogen werden. Zur Frage der dringenden ärztlichen Versorgung von verletzten oder kranken Tieren ist festzustellen, daß die Tendenz der heutigen Gesetzgebung (etwa StGB oder ABGB) dahin geht, das Tier nicht mehr als bloße Sache anzusehen, sondern sein Leben, die Gesundheit und seine körperliche Integrität als schutzwürdige Rechtsgüter anzuerkennen und sie auch unter qualifizierten Schutz zu stellen.

Daher waren auch Tierärzte in Gebieten, in denen keine Tierrettung zur Verfügung steht in die Aufzählung des § 20 Abs. 5 aufzunehmen.

zu Z 11 (§ 27 Abs. 3)

Laut Richtlinie 86/364/EWG gilt diese nur für Fahrzeuge, die unter die Richtlinie 85/3/EWG fallen. Es war daher eine entsprechende Klarstellung vorzunehmen. Die Details hinsichtlich der Längenangaben wären durch Verordnung festzulegen.

zu Z 12 (§ 28 Abs. 3 a)

In der derzeitigen Fassung wird bestimmt, daß auf Antrag das höchste zulässige Gesamtgewicht mit nicht weniger als 85 % des Höchstgewichtes festzusetzen ist.

Im Hinblick auf die mit 1.1.1994 in Kraft getretenen neuen (höheren) Gesamtgewichte erweist sich dieser Rahmen als zu eng und ist daher auf 50 % des Höchstgewichtes auszuweiten.

zu Z 14 (§ 34 Abs. 2)

Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, auch umweltrelevante Auflagen oder Bedingungen vorzuschreiben.

zu Z 15 (§ 64 Abs. 6)

Der Wegfall des Erfordernisses der glaubhaft zu machenden Fahrpraxis erscheint auch unter dem Aspekt vertretbar, daß diese Personen ein Jahr lang zulässigerweise Fahrzeuge im Bundesgebiet aufgrund ihrer ausländischen Lenkerberechtigung lenken dürfen.

Auch die EG-Richtlinie über den Führerschein 80/1263/EWG sowie die neue Richtlinie 91/439/EWG verlangen keine Fahrpraxis als Umschreibvoraussetzung.

zu 16 (§ 65 Abs. 1)

Durch Änderung der Begriffsbestimmungen (Z Z 3 und 4) gilt ein dreirädriges Kraftfahrzeug mit einem Eigengewicht von mehr als 400 kg nicht mehr als Kraftwagen sondern bleibt ein Kraftrad. Der Umfang der Lenkerberechtigung der Gruppe A soll sich daher auch auf solche Fahrzeuge erstrecken.

zu Z 17 (§ 66 Abs. 2)

Da dieser Tatbestand nicht mehr im EGVG sondern im Sicherheitspolizeigesetz geregelt ist, war das Zitat anzupassen.

zu Z 18 (§ 66 Abs. 2)

Hier wird ein neuer Entziehungstatbestand geschaffen. Qualifizierte Geschwindigkeitsübertretung für sich allein begründet mangelnde Verkehrszuverlässigkeit.

zu Z 20 (§ 104 Abs. 5)

Bisher durften mit Motorrädern nur einspurige Anhänger gezogen werden. Diese Bestimmung hat sich als nicht mehr zeitgemäß erwiesen. Daher wird nunmehr auch das ziehen von mehrspurigen Anhängern, die nicht breiter sind als das Zugfahrzeug, mit Motorrädern für zulässig erklärt.

zu Z 21 (§ 114 Abs. 5)

Der Verfassungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 11.3.1993, 21. G 219-221/92-6, § 114 Abs. 5 lit. d als verfassungswidrig aufgehoben.

Es zeigt sich nunmehr aber das Problem, daß eine "Standortfahrschule" alle Voraussetzungen nach den

kraftfahrerechtlichen Bestimmungen aufweisen muß, hingegen eine Fahrschule, die einen Außenkurs abhält, nicht alle sachlichen Voraussetzungen nachweisen muß (zweiter Lehrsaal, Übungsplatz).

Um einen ordnungsgemäßen Schulbetrieb sowie fundierte Ausbildungen zu gewährleisten, soll sichergestellt sein, daß bei allen Fahrschulkursen alle Voraussetzungen gegeben sind. Die Möglichkeit der Abhaltung von Außenkursen entfällt daher.

zu Z 22 (§ 123 Abs. 2)

Durch diese Bestimmung soll eine effizientere Vollziehung des KFG 1967 und damit Überwachung des Verkehrs gewährleistet werden, da nunmehr die Organe der Bundesgendarmerie neben den Organen des Gemeindewachkörpers an der Vollziehung der den Gemeinden übertragenen Aufgaben mitzuwirken haben.

zu Z 23 und 24 (§ 130 Abs. 1 zweiter Satz und
§ 131a Abs. 7 lit. b)

Mit dieser Bestimmung wird die Möglichkeit geschaffen auch Vertreter des dritten "Autofahrerclubs", des Verkehrsclubs Österreich, VCO, in den Kraftfahrbeirat und in den Beirat gemäß § 131a KFG 1967, aufzunehmen.