



Amt der Wiener Landesregierung

Dienststelle: Magistratsdirektion
Geschäftsbereich Recht
Verfassungsdienst und
EU-Angelegenheiten

Adresse: 1082 Wien, Rathaus
Telefon: 4000-82316
Telefax: 4000-99-82310
e-mail: post@mdv.magwien.gv.at
DVR: 0000191

MD-VD - 1273-1/04

Wien, 29. Juni 2004

Bundesgesetz, mit dem das Kraft-
fahrsgesetz 1967 geändert wird
(24. KFG-Novelle);
Regierungsvorlage;
Stellungnahme

An die

Parlamentsdirektion Wien

Gegen die mit Schreiben des Bundeskanzleramtes vom 16. Juni 2004, Zl. 631.602/0001-V/6/2004, übermittelte, im Betreff genannte Regierungsvorlage bestehen gewichtige Bedenken. Es wird daher ersucht, die nachstehende Stellungnahme den Klubs der im Parlament vertretenen Parteien zur Verfügung zu stellen.

Gegen die Novelle bestehen insofern gewichtige Bedenken, als dringende Novellierungserfordernisse im vorliegenden Entwurf nicht berücksichtigt worden sind. Im Konkreten handelt es sich dabei um die im Rahmen der KFG-Ländertagung 2003 aus Problemen in der Praxis resultierenden und als berechtigt erkannten Novellierungswünsche der Länder, deren Berücksichtigung gemäß Protokoll für die nächste Novelle

vorgemerkt worden ist. Der Novellierungsbedarf ergibt sich aus Formulierungen im Gesetz, die nicht mehr zeitgemäß erscheinen oder aus deren Vollzug erhebliche Nachteile für die Bürger resultieren können.

Diesbezüglich wird auf das beigeschlossene Protokoll der Kraftfahrreferententagung der Länder am 21. und 22. Oktober 2003 in Werfenweng zur Zahl 170303/13-II/ST4/03 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Gruppe Straße, Abteilung ST4 - Rechtsbereich Kraftfahrzeugwesen und Fahrzeugtechnik, verwiesen.

Die im Protokoll angeführten Novellierungspunkte sollten noch nachträglich in die vorliegende Novelle eingearbeitet werden, da es sich um berechnigte, bereits vom Bund anerkannte Anliegen der das Kraftfahrsgesetz 1967 (KFG 1967) vollziehenden Länder handelt. Die Alternative dazu, bereits jetzt - aber ohne gesetzliche Deckung - im Sinne der als richtig bzw. bürgerfreundlich erkannten Lösung vorzugehen, kann die Novellierung nicht ersetzen.

Ebenso ist mit Nachdruck eine Zweckbindung für jene Strafgeelder zu fordern, die auf Grund von Kontrollen gemäß § 58 KFG 1967 eingehoben werden, da dies von allen Ländern im Rahmen der LKW-Plattform als dringend notwendig erachtet wurde.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme an das Präsidium des Nationalrates übermittelt. Eine weitere Ausfertigung ergeht an die e-mail Adresse „be-gutachtungsverfahren@parlament.gv.at“.

Für den Landesamtsdirektor:

Beilage

OMR Mag. Leopold Bubak

Mag. Michael Raffler
Obermagistratsrat
www.parlament.gv.at

Protokoll

über die

Besprechung mit den

Kraffahrreferenten der Bundesländer

am 21. und 22. Oktober 2003

in Werfenweng¹

~~Werden im Protokoll Paragraphen ohne Beifügung einer besonderen Bezeichnung zitiert, so handelt es sich um Stellen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967~~

¹ Werden im Protokoll Paragraphen ohne Beifügung einer besonderen Bezeichnung zitiert, so handelt es sich um Stellen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967.

Zum Kraftfahrzeuggesetz (KFG) 1967:

§ 2 Abs. 1 Z. 44 KFG 1967 - Klimatisiertes Fahrzeug:

Bei diesen für den Transport von Gütern in temperaturgeführtem Zustand speziell ausgerüsteten Fahrzeugen ist unklar ob eine entsprechende Isolierung des Aufbaues ausreicht oder ein Klimaaggregat zusätzlich vorhanden sein muss, um die „Temperaturführung“ zu gewährleisten.

Es wird vereinbart, dass nicht zwingend auch ein Klimaaggregat zusätzlich vorhanden sein muss, da die Temperaturführung auf unterschiedliche Art gewährleistet werden kann. Isolierte Wände müssen jedenfalls vorhanden sein.

§ 2 - Spezialkraftwagen – „Spezialanhänger“:

Für Kraftfahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Bauart nicht in eine bestimmte, durch den § 2 definierte Fahrzeugart eingeordnet werden können, gibt es die Kategorie Spezialkraftwagen. Dies ist bei Anhängern nicht der Fall. Dadurch ergeben sich Ungleichbehandlungen, wenn beispielsweise Wohnmobile nicht als Kraftfahrzeug sondern als Sattelanhänger konzipiert werden. Es gibt auch Anhänger mit speziellem Aufbau bzw. Innenausbau (z.B. für Rennsportzwecke ausgebaute Sattelanhänger, Pferdetransporter usw.), die derzeit schwer einzustufen sind.

Die Schaffung eines eigenen Begriffes für einen Spezialanhänger wird für eine nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

§ 4 Abs. 5 - Ausrüstung mit Sicherheitsgurten:

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen benötigen gem. § 4 Abs. 5 KFG keine Sicherheitsgurte. Laut Arbeitsmittelverordnung (§ 53 Abs. 5) sind jedoch für solche Fahrzeuge Sicherheitsgurte erforderlich:

"Wenn die Gefahr besteht, dass LenkerInnen oder mitfahrende ArbeitnehmerInnen bei einem Überrollen oder Kippen zwischen Teilen des selbstfahrenden Arbeitsmittels und dem Boden gequetscht werden, so ist ein Rückhaltesystem für die LenkerInnen bzw. mitfahrende ArbeitnehmerInnen einzubauen."

Bei der Prüfung nach der Arbeitsmittelverordnung durch das Arbeitsinspektorat wird ein Sicherheitsgurt verlangt, wenn beim Einsatz die Gefahr des Kippens besteht.

Bei der kraftfahrrechtlichen Beurteilung und Genehmigung sind aber Arbeitnehmerschutzvorschriften nicht zu berücksichtigen (vgl. Protokoll über die Besprechung vom 15. und 16. Oktober 2002 in Bad Ischl, Zl. 170.303/21-II/ST4/02, Punkt 5 zu § 31).

§ 4 Abs. 7a - Messung der Gesamtzuglänge:

Gemäß § 4 Abs. 7a darf die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern 18,75 m nicht übersteigen. Die Richtlinie 97/27/EG legt die maximale Länge des Einzelfahrzeuges fest, wobei bei der Bestimmung der Länge entsprechend Anhang I Abschnitt 2.4.1 zB Hubladebühnen (gemäß der Fassung der Richtlinie 2003/19/EG) bis 300mm unberücksichtigt bleiben. In der Richtlinie 96/53/EG wird die größte Länge von Lastzügen mit 18,75 m begrenzt. Hinsichtlich der Messung der höchsten zulässigen Abmessung verweist die Richtlinie auf den Anhang I der Richtlinie 70/156/EG. Diese verweist für andere Fahrzeuge als solche der Klasse M1 auf die Richtlinie 97/27/EG Anhang I Abschnitt 2.4.1. Demzufolge sind für die Länge über alles mehr als 18,75 m möglich, da auch bei der Bestimmung der zulässigen Gesamtlänge Hubladebühnen unberücksichtigt bleiben. Hubladebühnen bis 300mm sind dementsprechend auch nicht bei den Angaben zur Messung der Länge von Fahrzeugkombinationen gem. § 27 Abs. 3 KFG 1967 zu berücksichtigen.

§ 4 Abs. 8 - zulässige Achslast:

Von verschiedenen Firmen in Vorarlberg wird behauptet, dass die zulässige Achslast für nicht gelenkte Antriebsachsen (mit Luftfederung) auf 12.000 kg erhöht werden soll. Diese Information kann nicht bestätigt werden und entbehrt jeder Grundlage.

§§ 4 und 31 und 39 KFG 1967:

1. ~~1.~~ In einem Bundesland wurde ein 4-Achs-Lkw mit schwerem Kran mit kleiner Lade-
fläche als selbstfahrende Arbeitsmaschine mit einem höchsten zulässigen Gewicht
von 44 t genehmigt.
Im Genehmigungsbescheid wurden Auflagen, welche in den Zulassungsschein
einzutragen sind, nicht in entsprechend klarer und eindeutiger Form aufgenommen.
- 1.1 Es ist daher darauf zu achten, dass in solchen Fällen die erforderlichen Auflagen in
unmissverständlicher Form festgehalten werden (zB statt „§ 39 ist anwendbar“
müsste es „das Fahrzeug darf nur mit einer eingeschränkten Zulassung gemäß § 39
verwendet werden“ lauten).
- 1.2 Gemäß § 28 Abs. 3 letzter Satz ist u.a. das höchste zulässige Gesamtgewicht der
Bauart des Fahrzeuges entsprechend, höchstens jedoch mit den im § 4 Abs. 7
angeführten Werten festzusetzen. Das führt aber zu unsinnigen Ergebnissen, wenn
bereits das Eigengewicht des Fahrzeuges über den in § 4 Abs. 7 angeführten Werten
liegt. In diesen Fällen ist ein entsprechend höheres höchstes zulässiges
Gesamtgewicht einzutragen.

Das gilt auch für Anhänger, bei denen zwar das Eigengewicht unter den Grenzwerten des § 4 Abs. 7 liegt, jedoch realitätsferne unsinnige Ergebnisse erzielt würden. In diesen Fällen erfolgt die Orientierung am technischen Höchstgewicht. Es ist jedenfalls eindeutig auf die erforderliche eingeschränkte Zulassung und Routenbindung hinzuweisen.

- 1.3. Aus der Definition der selbstfahrenden Arbeitsmaschine kann nicht gefolgert werden, dass mit einer solchen keine Anhänger gezogen werden dürften. Eine selbstfahrende Arbeitsmaschine kann daher auch mit einer Anhängerkupplung genehmigt werden.
2. 2.–Da für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Spezialkraftwagen oft Sonderregeln gelten, die zum Teil nicht gerechtfertigt sind (wie zB Ausnahme vom Kontrollgerät oder vom Geschwindigkeitsbegrenzer, usw.) sollte in einer allgemeinen Regelung klargestellt werden, dass alle für die Klassen N2 oder N3 geltenden Regelungen auch für die von diesen Klassen abgeleiteten Fahrzeuge gelten (Ausnahme ev. für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h). Dieser Punkt wird für eine nächste KFG-Novelle vorgemerkt.
3. 3.–Die ständig wiederkehrenden Auflagen und Bedingungen, welche sich aus dem Genehmigungsdokument für das Fahrzeug ergeben und in den Zulassungsschein einzutragen sind, wurden bereits im Erlass vom 10. Dezember 2002, ZI. 190500/7-II/ST4/02, als Mustersammlung (mit Codierung) zusammengestellt.

§ 20 Abs. 1 - Arbeitsscheinwerfer an Omnibussen:

Die Frage der Anbringung eines Arbeitsscheinwerfers an einem Omnibus z.B. an Einstiegen damit diese besser benutzt oder bedient werden können wird in den § 34 Koordinationsbesprechungen -behandelt.

Die Zulässigkeit ist im Einzelfall zu prüfen. Solche Scheinwerfer dürfen gem. § 99 KFG 1967 Abs. 6 nur angebracht sein, wenn sie nicht blenden. Auch dürfen diese während der Fahrt nicht leuchten. Durch den angebrachten Scheinwerfer darf eine maximale Fahrzeugbreite von 2,55m nicht überschritten werden.

§§ 20 und 99 - Gelbrotes Licht:

Gelbrotes Licht darf auf jedem Kfz montiert, aber nur bei Vorliegen einer der Voraussetzungen des § 99 verwendet werden. De facto wird gelbrotes Licht häufig missbräuchlich für alle möglichen Zwecke verwendet. Da die Anbringung nicht genehmigungspflichtig ist, stellt sich die Frage, ob nicht auch die ~~V~~Verwendungsbestimmungen gelockert oder freigestellt und damit der Realität angepasst werden sollten.

Eine generelle Freigabe wird jedoch abgelehnt.

Eine Änderung im KFG wäre aber in Anlehnung an die Verwendung der Alarmblinkanlage denkbar („Einschalten bei gesetzlicher Verpflichtung und wenn dadurch andere Verkehrsteilnehmer auf eine gefährliche Situation aufmerksam gemacht werden sollen“). Dies soll mit der nächsten Novelle zur Diskussion gestellt werden.

§ 20 Abs. 5 KFG:

1. Katastrophenschutzreferenten:

Die Expertenkonferenz der Katastrophenschutzreferenten der Länder hat empfohlen, Blaulicht auf Privatfahrzeugen der Referenten zu genehmigen.

Dafür wird keine generelle Notwendigkeit gesehen.

Falls in einem Bundesland aber dennoch eine solche Bewilligung erteilt wird, so wäre diese für nur wenige Personen und nur befristet und mit entsprechenden Auflagen (zB. Führung von Aufzeichnungen) zu erteilen.

2. Rote Drehleuchte für Kommandofahrzeuge der Feuerwehr:

Es wird nicht für zweckmäßig erachtet, für Kommandofahrzeuge der Feuerwehr Drehleuchten mit rotem Licht zu genehmigen.

3. Ärzefunktdienst:

In den Fällen der lit. d ergeht die Bewilligung an die Institution, die den Bereitschaftsdienst organisiert. In Wien wird der Bereitschaftsdienst (Ärztefunktdienst) von der Ärztekammer organisiert und großteils mit Fahrzeugen des Rettungsdienstes durchgeführt. Für diese Fahrzeuge wären nun für ein und dasselbe Blaulicht eine Bewilligung für den Rettungsdienst an die Rettungsorganisation und eine Bewilligung für den Bereitschaftsdienst an die Ärztekammer erforderlich.

Es wird daher folgende Änderung vorgeschlagen:

„In den Fällen der lit. d ergeht die Bewilligung, sofern es sich nicht um Fahrzeuge gemäß lit. c handelt, an die Institution“

Dieser Punkt wird für eine KFG-Novelle vorgemerkt.

4. mobiles Blaulicht:

Dieses sollte ausdrücklich im Gesetz verankert werden und sollte stets entfernt werden müssen, wenn es nicht benötigt wird.

Ein Bescheid der MA 46 betreffend mobiles Blaulicht wird als Beilage A dem Protokoll angeschlossen.

§ 20 Abs. 8 - Optische Kennzeichnung von Einsatzfahrzeugen:

Derzeit ist die Anbringung von waagrechten rot reflektierenden Streifen mit mehr als 10 cm Höhe über die ganze Hinterseite oder die ganze Breite untersagt. Diese Bestimmung ist sehr leicht zu umgehen. So reicht bereits eine geringfügige Unterbrechung des Streifens bzw. können auch mehrere schmalere Streifen kombiniert werden.

Von Wien wird, insbesondere im Hinblick auf bereits aufgetretene Verwechslungen von Rettungs- und Krankentransportfahrzeugen, vorgeschlagen, den Abs. 8 dahingehend zu ändern, dass grundsätzlich Fahrzeuge, die nicht gemäß Abs. 1 und Abs. 5 Blaulicht führen dürfen, nicht den Anschein von Einsatzfahrzeugen erwecken dürfen. Im der KDV könnten bei Bedarf die entsprechenden Details hinsichtlich des Anscheins ausgeführt werden.

Dieser Vorschlag wird nicht einhellig befürwortet.

Der Kern des Problems liegt in der in Wien gegebenen starken Konkurrenzsituation zwischen Rettungs- und Krankentransportunternehmen. Die Lösung des Problems kann daher auch durch Änderung der auf Basis des Gelegenheitsverkehrsgesetzes ergehenden Landes-Betriebsordnungen oder im Landes-Sanitätsgesetz versucht werden. Dies wäre wohl der erfolgversprechendere Ansatz als eine allgemeine kraftfahrrechtliche Regelung.

§ 28 Abs. 3 - Bandbreite der Gewichte:

Gem. der 22. Novelle zum KFG kann bei Anhängern der Klassen O1 und O2 sowie bei Sattelzugfahrzeugen für das höchste zulässige Gesamtgewicht eine bestimmte Bandbreite angegeben werden.

4-1. 1-Darunter wird nicht nur der Maximal- bzw. Minimal-Wert des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes verstanden, sondern es sind dann auch die Nutz- bzw. Sattellasten, die ja in Relation zu dem jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewicht stehen, entsprechend festzulegen. Innerhalb dieser Bandbreite wird das jeweils aktuelle höchste Gesamtgewicht von der Behörde oder der Zulassungsstelle auf Antrag festgesetzt und in den Zulassungsschein / Zulassungsbescheinigung eingetragen.

Zur Vermeidung von Fehlern soll eine bestimmte Berechnungsformel festgelegt werden, an Hand derer die Zulassungsstelle dann den konkreten Wert festlegen kann. Dabei sind die technischen und rechtlichen Maßgaben als Kriterium heranzuziehen.

(Vorschlag: Bei Anhängern ist es auch notwendig, eine entsprechende Bedingung für die Zulassung in der Genehmigung vorzuschreiben: „Das höchste zulässige Gesamtgewicht ist bei der Zulassung innerhalb der im Genehmigungsdokument angegebenen Bandbreite

festzulegen. Als Nutzlast ist die Differenz zwischen dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht und dem Eigengewicht anzugeben. Die höchste zulässige Achslast entspricht dem bei der Zulassung festgelegten höchsten zulässigen Gesamtgewicht“)

2. Bei der Festlegung der Bandbreite für das höchste zulässige Gesamtgewicht bei bestimmten Fahrzeugen sind auch die Vorgaben des § 28 Abs. 3a zu beachten. (Es wird angeregt, in einer nächsten KFG-Novelle den Wert von 1500 kg im letzten Satz des § 28 Abs. 3a auf 3.500 kg anzuheben.)

3. Wenn entsprechende Unterlagen vorgelegt werden, kann auch bei der Einzelgenehmigung eine Bandbreite für das höchste zulässige Gesamtgewicht festgelegt werden.

4. Wenn sich die Bandbreite aus den Genehmigungspapieren ergibt, kann die Festlegung des jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewichtes innerhalb der Bandbreite durch die Zulassungsstellen auch für bereits zugelassene Fahrzeuge durchgeführt werden.

5. Die Festlegung der Bandbreite bei Sattelkraftfahrzeugen wird vorerst als äußerst problematisch angesehen, da sich die konkrete Sattellast nicht so einfach berechnen lässt wie zB die Nutzlast bei den Anhängern.

6. In einer kleinen Arbeitsgruppe sollen die konkreten Berechnungsformeln und auch die nötigen Rahmenbedingungen bei Überschreitung der O1- Grenze bzw. Unterschreitung der O2- Grenze sowie die Vorgangsweise bei Sattelkraftfahrzeugen festgelegt werden.

§§ 28b und 31 - Entwertung von Fahrzeugdokumenten:

Müssen bzw. dürfen ausländische Fahrzeugdokumente und COC Papiere bei Ausstellung einer Bestätigung für die Zulassung oder Einzelgenehmigung entwertet bzw. einbehalten werden?

Das ausländische Fahrzeugdokument ist durch den Vermerk, dass eine österreichische Bestätigung für die Zulassung ausgestellt bzw. eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, zu „entwerten“. Das entwertete ausländische Fahrzeugdokument bzw. COC-Dokument ist dem Kunden zurückzugeben.

§ 28b Abs. 5 - Nicht in EU erworbene Fahrzeuge mit EU Betriebserlaubnis:

Gemäß § 28b Abs. 5 kann für ein in einem anderen Mitgliedstaat erworbenes und dort mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehenes Fahrzeug eine Bestätigung für die Zulassung ausgestellt werden.

Aus dem Umkehrschluss würde sich ergeben, dass für ein im EU -Ausland erworbenes mit Übereinstimmungsbescheinigung versehenes Fahrzeug keine Bestätigung ausgestellt werden darf. Das Fahrzeug wäre dann gemäß § 31 einzeln zu genehmigen, wobei die aktuellen Vorschriften des KFG einzuhalten wären, sofern nicht ein Ausnahmetatbestand gemäß § 34 (Übersiedlung, Schenkung, ..) Anwendung findet.

Eine solche Auslegung wäre aber nicht richtlinienkonform, da sich aus den Betriebserlaubnisrichtlinien der Grundsatz ergibt, dass ein Fahrzeug mit EU-Betriebserlaubnis nicht neuerlich genehmigt werden darf. Im Vordergrund steht daher das Vorliegen einer EU-Betriebserlaubnis, und nicht, woher das Fahrzeug kommt. Mit der nächsten Novelle wird im KFG eine entsprechende Anpassung erfolgen. Aber auch bis dahin ist bereits im Sinne dieser Ausführungen vorzugehen, d.h. auch für Fahrzeuge von außerhalb der Europäischen Union bzw. des EWR mit EU-Betriebserlaubnis (Nachweis COC) ist eine Bestätigung für die Zulassung auszustellen. Auch die Ausstellung eines Typenscheins durch den Importeur ist möglich.

§ 31 KFG - Kostenersatz für Gutachten:

Bei Abbruch eines Einzelgenehmigungsverfahrens gemäß § 31 bzw. § 34 KFG 1967 sollte - aufgrund der sich in letzter Zeit häufenden Anzahl von Fällen von Zurückziehungen auf Grund vieler festgestellter Mängel - ein Kostenersatz für das bereits erstellte Gutachten hinsichtlich Verkehrs - und Betriebssicherheit eingehoben werden können. Es wird die sinngemäße Anwendung des § 56 Abs. 4 KFG 1967 vorgeschlagen, da die Prüfstellen ansonsten für kostenlose Fahrzeugüberprüfungen missbraucht werden. Dafür spricht auch § 57a Abs. 3 letzter Satz, wonach als wiederkehrende Begutachtung auch eine Einzelprüfung des Fahrzeuges gemäß § 31 Abs. 3 gilt. Dieser Punkt wird für eine Novelle vorgemerkt.

§ 31 - Delegation von Einzelgenehmigungen:

Als Maßnahme zur Verfahrensbeschleunigung und Verwaltungsvereinfachung wird vorgeschlagen, in §§ 31 bzw. 33 eine Möglichkeit zu schaffen, das Verfahren zur Erteilung einer Einzelgenehmigung an einen anderen Landeshauptmann zu delegieren. Dieser Vorschlag wird aber abgelehnt und auf das Ergebnis im Protokollerlass über die Ländertagung 2002 in Bad Ischl verwiesen. Demnach ist eine Delegation des Verfahrens nicht vorgesehen. Die zuständige Behörde hat aber sehr wohl die Möglichkeit eine andere Behörde um Durchführung der Beweisaufnahme (hier: Gutachtenserstellung) zu ersuchen.

§ 33 - Anzeigepflicht:

Seitens Niederösterreichs wird angeregt, dass Planengestelle von Lastkraftwagen und Anhängern, welche ohne Werkzeug zu (de)montieren sind, von der Anzeigepflicht ausgenommen werden und wie Ladung zu behandeln sind. Dieser Vorschlag wird grundsätzlich positiv aufgenommen, und wird im sog. „Änderungserlass“, der derzeit überarbeitet wird, ausdrücklich geregelt.

§ 33 - Verbot von Frontschutzbügeln:

Seit 1.1.2003 werden Frontschutzbügel nur noch dann genehmigt, wenn vom Fahrzeughersteller der Nachweis erbracht wird, dass durch deren Anbau die Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht herabgesetzt wird, und es zu keiner Verschlechterung des Crashverhaltens gegenüber anderen, vor allem schwächeren Verkehrsteilnehmern kommt. Da es noch keine Richtlinie zum Schutz von Fußgängern gibt, wird diese Vorgangsweise häufig kritisiert und führt immer wieder zu heftigen Diskussionen.

Ein generelles Verbot von Frontschutzbügeln aus Metall oder anderen starren Materialien, welche eine Herabsetzung der Verkehrs- und Betriebssicherheit erwarten lassen, würde diese Problematik lösen und wäre auch im Sinne des Vorschlages der EU für eine Richtlinie. Auch für die Kommission ist der Bedarf nach einer Regelung für solche Frontschutzbügel eindeutig gegeben. Es können zukünftig dann nur noch solche Bügel verbaut werden, welche keine Verschlechterung im Aufprallverhalten, vor allem für schwächere Verkehrsteilnehmer erwarten lassen, weshalb Frontschutzbügel eine Reihe von Prüfungen im Hinblick auf die von ihnen ausgehende Verletzungsgefahr für ungeschützte Verkehrsteilnehmer bestehen müssen.

Dieser Punkt wird für eine KDV-Novelle vorgemerkt, wobei der aktuelle Richtlinienvorschlag, welcher die einzuhaltenden Vorschriften für solche Anbauteile festlegt inhaltlich vorweg übernommen werden könnte.

Ein rückwirkendes Verbot von Frontschutzbügeln wird für nicht umsetzbar erachtet, da in bestehende Rechte eingegriffen werden müsste und es auch Fahrzeuge mit EU-Betriebserlaubnis betreffen würde.

Das Muster eines ablehnenden Bescheides der MA 46 wird als Beilage B angeschlossen.

§§ 33 und 34 - Änderung mit Ausnahmen:

Mitunter ergibt sich die Notwendigkeit bei Änderungen Ausnahmetatbestände des § 34 in Anspruch zu nehmen. Hierbei stellt sich nun die Frage, ob eine § 33 Genehmigung in Verbindung mit § 34 erfolgen kann oder das Fahrzeug gemäß § 34 neu genehmigt werden muss, womit jedoch wesentlich mehr Arbeit verbunden wäre als mit einer § 33 Eintragung.

Es wird vereinbart, dass in solchen Fällen eine § 33 Genehmigung in Verbindung mit § 34 erfolgt. Bei Gelegenheit könnte eine eindeutige Aussage auch in das KFG aufgenommen werden.

§ 34 KFG i.d.Fassung der 22. KFG-Novelle - Ausnahmegenehmigung:

Im § 34 Abs. 2 heißt es, dass der Landeshauptmann Fahrzeuge, die den Bestimmungen des KFG nicht entsprechen, unter bestimmten Voraussetzungen „gemäß § 31 einzeln genehmigen“ kann.

Diese Formulierung bedeutet nicht, dass die Ausnahmegenehmigung jetzt eine Genehmigung nach § 31 wird, sondern dass die Ausnahmegenehmigung unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 31 gemäß § 34 erteilt werden kann.

§§ 39a und 39b Kennzeichnungspflicht:

Es wird angeregt beide Kennzeichnungspflichten ersatzlos zu streichen. Im Rahmen des Genehmigungs- und Zulassungsverfahrens ist mit der Vorschreibung der „H“ und „E“-Tafeln ein Mehraufwand verbunden, dem nur geringfügige Vorteile bei Kontrollen gegenüber stehen. Dies insbesondere aus dem Umstand heraus, da im Segment der schweren Nutzfahrzeuge derzeit fast jedes Fahrzeug mit einer dieser Tafeln ausgestattet werden muss. Letztlich ist bei einer vermehrten Kontrolle von Fahrzeugen an Prüfplätzen mit Ausleitsystemen und zwingender Verwiegung jedes Fahrzeuges durch die Kennzeichnung mit „H“ und „E“-Tafeln kein Vorteil mehr verbunden.

Der Entfall der §§ 39a und 39b wird für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

§ 40a Abs. 6 und 7:

Bei der Überprüfung von beliebigen (ermächtigten) Versicherern ist immer wieder festzustellen, dass die gemäß § 40a Abs. 5 übertragenen Aufgaben nicht ordnungsgemäß durchgeführt werden und zum Teil schwerwiegende Mängel festzustellen sind, wie etwa die Abmeldung von Kfz ohne Kennzeicheneinziehung, Nichtbeachtung von Auflagen und Bedingungen, die im Einzelgenehmigungsbescheid angeführt sind usw.

Da diese Fälle zum Teil auch amtshaftungsbegründend sind, erscheint es notwendig entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, wobei derzeit nach Rechtsmeinung des BKA/VD nur ein Widerruf der Ermächtigung, aber keine Bestrafung möglich ist.

Im KFG sollten daher entsprechende Sanktionsmöglichkeiten aufgenommen werden, um gezielt gegen die nicht ordnungsgemäße Vornahme der übertragenen Aufgaben vorgehen zu können.

Als solche Maßnahmen wären die Schließung einzelner Zulassungsstellen, die Trennung von bestimmten Personen und als letzte Möglichkeit der Entzug der Ermächtigung vorzusehen.

Bis zu einer entsprechenden Novellierung des KFG könnte aber schon jetzt versucht werden, als Alternative zum gänzlichen Widerruf der Ermächtigung mit geringfügigeren Maßnahmen, wie zB Schließung einer oder einzelner Zulassungsstellen vorzugehen.

§ 40b Abs. 6 - Verschrottung von Kfz-Kennzeichentafeln:

Die Verantwortung, dass Kennzeichen, die einer Unbrauchbarmachung bzw. Verschrottung zugeführt werden, tatsächlich unbrauchbar werden (insbesondere in jenen Fällen, in denen von den Zulassungsstellen Drittunternehmen mit der Verschrottung der Kennzeichen beauftragt werden) trägt die Zulassungsstelle.

§ 48a - Wunschkennzeichen – Ablauf der „15 Jahre Frist“:

Gemäß § 48a Abs. 8 KFG erlischt das Recht zur Führung eines Wunschkennzeichens spätestens nach Ablauf von 15 Jahren ab dem Tag der ersten Zuweisung, im Fall vorangegangener Reservierung ab Bekanntgabe der Reservierung.

Ab Herbst nächsten Jahres wird diese Frist erstmals schlagend. Bezüglich der neuerlichen Zuweisung solcher Wunschkennzeichen und der damit verbundenen Formalitäten (Bezahlung des Verkehrssicherheitsbeitrages, eventuell erforderliche Informationsschreiben etc.) sollte möglichst bundesweit einheitlich vorgegangen werden.

Es wird daher zu Beginn des nächsten Jahres eine kleine Arbeitsgruppe gebildet, die die weitere Vorgangsweise festlegen soll (insbes. ein positiv gehaltenes Informationsschreiben an die Betroffenen, in welchem sie auf den Ablauf der Frist und auf die Möglichkeit der bevorzugten neuerlichen Reservierung/Zuteilung hingewiesen werden sollen).

Wenn jemand nach Ablauf der „15 Jahres Frist“ auf die Führung seines Wunschkennzeichens verzichtet und die Tafeln nicht zurückgibt, ist zu prüfen, ob eine Geldstrafe verhängt werden kann, oder ob ein Standardkennzeichen von Amts wegen zugewiesen werden kann.

Eine Ergänzung des § 48a Abs. 8 (Einfügung nach dem ersten Satz: „Wird das Wunschkennzeichen nicht neuerlich beantragt und der Verkehrssicherheitsbeitrag entrichtet, so sind die Kennzeichentafeln mit dem Wunschkennzeichen unverzüglich der Behörde oder der Zulassungsstelle zurückzugeben.“) wird in jedem Fall für wünschenswert erachtet, um eine allenfalls notwendige Einziehung der Tafeln zu erleichtern.

§ 49 Abs. 6 KFG 1967 - drittes Kennzeichen für Fahrradträger:

Gemäß § 49 Abs. 6 KFG 1967 muss an Kraftwagen und Motordreirädern vorne und hinten, die vorgesehene Kennzeichentafel mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen Kennzeichen angebracht sein. Die Anbringung weiterer Kennzeichentafeln ist unzulässig. Bei Probefahrten dürfen jedoch auch weitere Kennzeichentafeln mit Probefahrtkennzeichen angebracht sein.

Es wird diskutiert, § 49 Abs. 6 KFG 1967 dahingehend zu ändern, dass bei Verwendung von Fahrradträgern ein drittes Kennzeichen für das Fahrzeug ausgegeben werden darf. Das wird aber nicht für zwingend notwendig erachtet. Eine diesbezügliche Änderung des KFG wird daher nicht vorgemerkt.

§ 57a Abs. 3 - Fristen für die wiederkehrende Begutachtung (zuletzt geändert mit der 22. KFG Novelle):

Die Bestimmung der Z 3 lit. a „nur eine Achse oder zwei Achsen mit einem Radstand bis zu 1 m haben“, ist in der Praxis schwierig anzuwenden und wird als nicht zweckmäßig erachtet. Es muss der Radstand gemessen werden, damit man weiß, welche Frist anzuwenden ist. Weiters unterscheidet sich ein Anhänger mit einem Höchstgewicht von z.B. 2.500 kg technisch überhaupt nicht von einem Anhänger bis 1.700 kg Höchstgewicht (bzw. höchst zul. GG).

Es sollte daher zweckmäßigerweise auf ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg als Voraussetzung abgestellt werden.

Für eine KFG-Novelle wird folgender Text vorgeschlagen: „..... bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf und die

- a) ein höchstes -zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg aufweisen
- b) landwirtschaftliche Anhänger sind oder
- c) dazu bestimmt sind, mit Krafrädern, ausgenommen Motorfahrrädern, gezogen zu werden, ..“)

§ 58 - Zuständigkeit für Stellung von Sachverständigen:

Welche Gebietskörperschaft ist in Bereichen einer BPD zur Stellung von Sachverständigen für die § 58 Prüfung zuständig bzw. verpflichtet?

Gemäß § 58 fällt die Durchführung von Prüfungen an Ort und Stelle in den Zuständigkeitsbereich der Behörden (Bezirkshauptmannschaft bzw. Bundespolizeidirektion). Daher muss sich auch die zuständige Behörde um Mitwirkung von Sachverständigen bemühen.

§ 58 Abs.2 - Grenzwerte für Kennzeichenabnahme:

Die Festlegung von Richtlinien für die Kennzeichenabnahme wäre sinnvoll, z.B. Kennzeichenabnahme bei ausgebautem Katalysator, auch ohne Abgasmessung, oder bei

gemessenen Abgaswerten von z.B. CO-Gehalt + 1 Vol%, HC-Wert + 600 ppm, Absorptionsbeiwert + 1 m⁻¹, gegenüber den bei § 57a – Begutachtungen zulässigen Werten. Hinsichtlich der Lärmemissionen sind Werte, ab welchen mit Gefahr im Verzug zu beurteilen ist, im Entwurf der 2. Novelle zur Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung enthalten. Die Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens wären abzuwarten. Hinsichtlich der Abgasemissionen werden konkrete Werte in einer kleinen Arbeitsgruppe erarbeitet, welche dann ebenfalls in die PBStV aufgenommen werden.

§ 58 Abs. 2a - Umsetzung der Richtlinie 2000/30 EG:

Unklar ist, wie und durch welche Institutionen die Richtlinie für Unterwegskontrollen umgesetzt wird.

Die Umsetzung erfolgte bereits mit der 22. KFG-Novelle.

Mit der 2. Novelle zur Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung wird der Vollständigkeit halber auch der Prüfbericht der Richtlinie in das nationale Recht übernommen.

Zuständig für die Durchführung der Kontrollen sind die Behörden.

Die Berichterstattung an die EU-Kommission erfolgt über die Bundesprüfanstalt, welche vorgeben muss, welche Daten in welcher Form zu übermitteln sind.

Die vorgesehene Verständigung der ausländischen Behörden bei erfolgten Kontrollen im Einzelfall soll im Wege über die BPA über eine Internet-Plattform erfolgen. Bis diese eingerichtet wird, ist es am zweckmäßigsten, wenn die Verständigung der ausländischen Behörde direkt von der Behörde vorgenommen wird.

§ 58 Abs. 4 KFG - Einhebung des Kostenersatzes:

Gemäß dem 3. Satz dieser Bestimmung ist der Kostenersatz von der Behörde vorzuschreiben, wenn dieser nicht ohne weiteres an Ort und Stelle entrichtet wird. Bei ausländischen Zulassungsbesitzern sind Kostenvorschreibungen in der Regel nicht einbringlich. Es wird daher vorgeschlagen, diese Bestimmung folgendermaßen zu ergänzen: „Die Behörde kann besonders geschulte Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermächtigen, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 73,- Euro festzusetzen und einzuheben. § 37a des Verwaltungsstrafgesetzes, BGBl. Nr. 52/1991 i.d.g.F., ist sinngemäß anzuwenden.“

Seitens des Bundesministeriums für Inneres wird aber eine Einbindung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes nach wie vor entschieden abgelehnt.

§ 101 Abs. 1 lit. a - Beladung Sattelkraftfahrzeug:

Es wird vorgeschlagen, die Bestimmung des § 101 Abs. 1 lit. a für Sattelkraftfahrzeuge (die Beladung ist nur zulässig wenn die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattelasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattelasten, durch die Beladung nicht überschritten werden) zu streichen. Da durch diese Bestimmung in der Praxis Probleme auftreten und Sattelkraftfahrzeuge manchmal nicht bis zu einem Gesamtgewicht von 38.000 kg beladen werden können.

Diese Bestimmung ist aber nach wie vor notwendig, um das höchste zulässige Gesamtgewicht eines Sattelkraftfahrzeuges berechnen zu können und kann daher nicht gestrichen werden.

§ 102 - Schnee und Eis auf den Dächern von Fahrzeugen:

Es wird angeregt, in § 102 KFG eine Bestimmung aufzunehmen, die den Lenker verpflichtet, vor Antritt der Fahrt das Dach bzw. die Motorhaube des von ihm gelenkten Fahrzeuges von Ablagerungen durch Schnee und Eis zu reinigen.

§ 102 Abs. 5 - Nachweis der Schadstoffemission von Schwerfahrzeugen:

Insbesondere in Tirol, aber auch in anderen Bundesländern wird überlegt, auf Grundlage des Immissionsschutzgesetzes - Luft, Fahrverbote für Schwerfahrzeuge mit höheren Schadstoffemissionen (EURO 0, EURO I, EURO II) zu erlassen.

Das Problem ist, dass der Lenker nach der derzeitigen Rechtslage nicht dazu verpflichtet ist, einen Nachweis über die Schadstoffemission seines Schwerfahrzeuges mitzuführen. Es sollte daher überlegt werden, eine Bestimmung zu schaffen, welche den Lenker zum Mitführen derartiger Dokumente bzw. Nachweise verpflichtet.

In den neuen Zulassungsbescheinigungen sind sowohl das Abgasverhalten wie auch die konkreten Abgaswerte vermerkt.

Eine generelle Mitführverpflichtung nicht näher definierter Nachweise im Kraftfahrrecht zu schaffen, wird für nicht zweckmäßig erachtet. Es existieren derzeit bereits Formblätter aus denen verschiedene Daten ersichtlich sind, so zB die CEMT-Nachweise über den „grünen“ bzw. „supergrünen“-LKW“. Aber auch das COP-Dokument weist zumindest die NOX-Emissionen aus.

Es müsste konkret feststehen, welche Fahrverbote erlassen und welche Fahrzeuge davon ausgenommen werden sollen, um gezielt bestimmte Dokumente zum Nachweis bestimmter Eigenschaften definieren zu können.

§ 104 Abs. 9 - Omnibusse mit Personenanhängern – Gesamtlänge 23,231 m:

Einzelne Verkehrsunternehmen in Tirol beabsichtigen, auf ihren Kraftfahrlinien Omnibusse mit Personenanhängern (so genannte Omnibuszüge) mit einer Gesamtlänge von 23,231 m einzusetzen. In der Schweiz und in Deutschland sind solche Omnibuszüge bereits im Einsatz.

Unter Bedachnahme auf den Inhalt von EU-Richtlinien sollte daher überlegt werden, ob die Bestimmung in § 4 Abs. 7a KFG, welche die zulässige Länge von Kraftwagen mit Anhängern mit 18,75 m begrenzt, geändert werden soll.

Die Bestimmung des § 4 Abs. 7a entspricht der Richtlinie 96/53/EG und kann daher nicht geändert werden.

Die Richtlinie ermöglicht jedoch ebenso wie das nationale Recht die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen in bestimmten Fällen. Darunter können auch die gegenständlichen Omnibuszüge subsumiert werden.

Es sollten daher vorerst Ausnahmegenehmigungen gemäß § 104 Abs. 9 für die Dauer eines Jahres und zum Zwecke der Erprobung erteilt werden. Danach könnte angesichts der gewonnenen Erfahrungen überlegt werden, ob nicht eine generelle Regelung mit Ausnahmeverordnung gem. § 34 Abs. 6 geschaffen werden soll.

§ 106 - Personenbeförderung mit Bummelzügen bis 10 km/h:

Die Ausnahmen vom II. bis XI. Abschnitt des Kraftfahrzeuggesetzes gemäß § 1 Abs. 2 KFG gelten auch für die Personenbeförderung mit so genannten Bummelzügen mit Kraftfahrzeugen (meist Zugmaschinen) mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h.

Der Erlass des BMVIT vom 02.05.2002, GZ. 179711/6-II/B/7/02, behandelt lediglich die Vorgangsweise betreffend Bummelzüge mit Zugfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h.

Aus Gründen der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit scheint dringend eine Änderung des KFG bzw. eine Änderung der KDV erforderlich. Dies insbesondere betreffend die Anhängerbremsen, die Vorschriften betreffend die Beleuchtung und die Gewichtsrelationen Anhänger/Zugfahrzeug.

Es erscheint jedoch fraglich, ob derartige Bestimmungen in absehbarer Zeit erlassen werden können.

Bei Sicherheitsbedenken können die Länder derzeit gestützt auf landesrechtliche Vorschriften über das Veranstaltungswesen bestimmte Auflagen vorschreiben oder straßenpolizeiliche Vorschriften erlassen.

§ 112 Abs. 3 iVm § 63a KDV:

Schul- und Prüfungsfahrzeuge für die Klasse B sollten im Winter zwingend mit Winterreifen ausgestattet sein. In der Praxis kommt es vor, dass aus Kostengründen auch bei extremen Witterungsbedingungen keine Winterreifen verwendet werden. Eine Beurteilung des

Fahrkönnens von Prüfungswerbern ist damit erheblich erschwert oder sogar unmöglich. Die Fahrschulen haben Vorbildfunktion und sollten auch im Unterricht die Vorteile der Verwendung von Winterreifen praktisch unterrichten.
Dieser Punkt wird für eine entsprechende Ergänzung des § 63a KDV 1967 vorgemerkt.

§ 114 Abs. 7:

Im Sinne einer österreichweit einheitlichen Vorgangsweise bei der Überprüfung von Fahrschulen durch die Fahrschulinspektoren sollte eine Checkliste erarbeitet werden, in der alle wesentlichen Punkte aufzunehmen wären, die insbesondere auch bei routinemäßigen Fahrschulinspektionen zu überprüfen sind.

Basis für eine solche Checkliste könnte die seinerzeit von Kärnten allen Ländern zur Verfügung gestellte Checkliste sein.

Diese soll daher an alle Länder mit der Bitte um Verbesserungsvorschläge ausgeschickt werden, und könnte dann nach Überarbeitung mit Erlass verbindlich gemacht werden.

§ 116:

Dem Gesetzestext ist nicht zu entnehmen, dass für eine Fahrschullehrerberechtigung der Klasse C auch eine Fahrschullehrerberechtigung der Klasse B vorliegen muss. Beim Fahrschulunterricht für die Klasse C kommt es aber immer wieder vor, dass auch auf Themenbereiche der Klasse B einzugehen ist. Außerdem ist eine behördliche Kontrolle dahingehend, ob der Fahrlehrer tatsächlich nur C oder auch B unterrichtet, kaum möglich. Es wird daher eine gesetzliche Änderung dahingehend vorgeschlagen, dass die Fahrschullehrerberechtigung der Klasse C nur mit der Fahrschullehrerberechtigung der Klasse B erworben werden kann.

Dieser Punkt wird für eine KFG-Novelle vorgemerkt.

§ 122 Abs. 2 Z 3 lit. a und b:

Die bei der L-17-Ausbildung und bei Übungsfahrten verwendeten Kraftwagen sollten zwingend viersitzig und nicht zweisitzig sein, da in letzterem Fall nicht ausreichend Platz für den Fahrschüler, den Begleiter und den Fahrlehrer vorhanden wäre.

Dieser Punkt wird daher für eine Ergänzung der betreffenden Bestimmung vorgemerkt.

§ 127 Abs. 3 - Technische Sachverständige für die Fahrschullehrer- und Fahrlehrerprüfung:

§ 127 Abs. 3 KFG sollte dahingehend geändert werden, dass zu technischen Sachverständigen für die Abnahme der Fahrschullehrer-/Fahrlehrerprüfungen auch besonders geeignete Personen bestellt werden können, welche nicht im Besitz eines Diploms der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen-technischen Universität sind.

Es sollten auch Personen mit einer einschlägigen FH-Ausbildung oder mit HTL-Reifeprüfung zugelassen werden.

Dieser Punkt wird für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

3. KFG-Novelle, Abs. 5:

Wer gegen die Gurtenpflicht verstößt begeht eine Verwaltungsübertretung, welche mit einer Organstrafverfügung mit einer Geldstrafe von 21 Euro zu ahnden ist.

Es wird vorgeschlagen, die Bestimmung dahingehend zu ändern, dass die Verwaltungsübertretung mit einer Geldstrafe „bis zu 21 Euro“ zu ahnden ist (20 Euro wären einfacher einzuheben).

Dieser Punkt wird für eine Änderung der entsprechenden Bestimmung vorgemerkt.

Allgemeines

Erlässe

Für die Länder ist die derzeitige Erlasslage kaum noch überschaubar. Abhilfe könnte eine Einarbeitung aller noch gültigen Erlässe in den ADE und eine regelmäßige Wiederverlautbarung des ADE im Zuge von Änderungen bringen.

Für eine solche Arbeit sind derzeit aber keine Kapazitäten vorhanden.

Wiederverlautbarung des KFG 1967:

Es wird neuerlich angeregt, eine Wiederverlautbarung des KFG 1967 vorzunehmen, da dieses durch 22 Novellen bereits zu unübersichtlich geworden ist, dass eine Vollziehung in der Fassung der Bundesgesetzblätter praktisch unmöglich wäre und nur durch private „Gesetzesausgaben“ handbar ist.

Eine solche Wiederverlautbarung kann derzeit aber aufgrund der angespannten Personalsituation nicht vorbereitet werden.

KDV 1967:

§ 52 Abs. 5 - Anbaugeräte an Zugmaschinen oder Motorkarren:

Die Verwendung von Anbaugeräten ist nur für landwirtschaftliche Zugmaschinen im § 52 Abs. 5 KDV 1967 geregelt. Daraus ergeben sich Probleme für Zugmaschinen, die gewerblich verwendet werden, obwohl damit die gleichen Arbeitsverrichtungen wie im landwirtschaftlichen Bereich vorgenommen werden (z.B.: Rasenmähen für Gemeinden).

Um zu vermeiden, dass jedes verwendete Anbaugerät an nicht landwirtschaftlichen Zugmaschinen in das Fahrzeugdokument eintragen zu müssen wird vorgeschlagen hier eine klare Regelung zu schaffen. Möglich wäre dies durch die Gleichbehandlung des Anbaugerätes mit Ladung (Ladung darf über die größte Breite des Fahrzeuges seitlich jeweils um nicht mehr als 20 cm hinausragen, wenn die größte Breite des Fahrzeuges samt der Ladung 2,55 m nicht überschreitet und die über das Fahrzeug hinausragenden Ladungsteile deutlich gekennzeichnet sind) oder die Streichung des Zusatzes landwirtschaftlich in den Bestimmungen des § 52 Abs. 5 KDV 1967 (zulässige Breite bis zu 3,30m je nach Arbeitsbreite des Anbaugerätes).

Die Ermöglichung einer Breite von 3,30 m auch für andere als landwirtschaftliche Fahrzeuge wird aber für problematisch angesehen.

Die Lösung über die Behandlung der Anbaugeräte als Ladung (zulässiges Hinausragen bis 2,55m Breite) soll mit der nächsten KDV-Novelle zur Diskussion gestellt werden.

§ 64a KDV:

Vortragssaal und Unterrichtsräume müssen nach Größe, Beschaffenheit und Einrichtung einen sachgerechten Unterrichtsbetrieb einer Fahrschule zulassen.

Kann auf Grundlage dieser Bestimmung die Ausstattung eines Fahrschulgebäudes mit einer Blitzschutzanlage vorgeschrieben werden?

Auf Grundlage der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen kann das nicht verlangt werden.

§ 64c KDV - Ausbildung von Fahrschullehrern :

§ 64c KDV ist nur für die entgeltliche Ausbildung anwendbar. Die Ausbildung von Fahrlehrern bzw. Fahrschullehrern kann entweder entgeltlich durch eine ermächtigte Ausbildungsstätte erfolgen oder unentgeltlich in einer Fahrschule.

Wenn nun § 64c KDV nur für die entgeltliche Ausbildung anwendbar ist, gibt es dann gleichartige, ähnliche oder überhaupt Vorgaben für Inhalte einer unentgeltlichen Ausbildung? Im Erlass vom 18. Juli 1989, Zl. 179.754/13-I/7-89, wurde festgelegt, dass sich auch die unentgeltliche Ausbildung an den Vorgaben der Anlage 10d zu orientieren hat. Es sind der Behörde gegenüber aber keine Nachweise zu erbringen.

§ 65 KDV - Praktische Prüfung von Fahrschul- und Fahrlehrern:

Die praktische Prüfung von Fahrschullehrern und Fahrlehrern erfolgt in unterschiedlicher Form. In einigen Bundesländern (W, Stm, K) lenkt der Fahrlehrer-Kandidat das Fahrzeug, in einigen Ländern (B, NÖ, V) lenkt der Prüfer, in OÖ fährt sowohl der Prüfer als auch der FL-Kandidat. In Tirol und Salzburg lenkt ein Fahrschüler das Fahrzeug.

Diese letztere Form (ein Fahrschüler lenkt das Fahrzeug, auf dem Beifahrersitz sitzt der Fahr(schul)lehrerkandidat und die Prüfer befinden sich auf der Rückbank) führt jedoch zu haftungsrechtlichen Problemen, wenn im Rahmen der praktischen Prüfungsfahrt ein Unfall passiert, der vom Lenker des Prüfungsfahrzeuges verursacht wird (der Lenker verfügt noch nicht über eine Lenkberechtigung, der Beifahrer ist noch nicht Fahrschul- oder Fahrlehrer, die Prüfer sind keine Fahrlehrer oder Fahrschullehrer).

Hinsichtlich der Reihenfolge der Prüfungsteile sieht § 118 Abs. 3 KFG vor, dass die praktische Prüfung erst abgenommen werden darf, wenn die theoretische Prüfung mit Erfolg abgelegt worden ist.

Zulassungsstellenverordnung**§ 13:**

Gemäß dieser Bestimmung haben Zulassungsstellen über verdruckte, beschädigte oder sonst unbrauchbar gewordene Zulassungsbescheinigungsformulare genaue Aufzeichnungen zu führen. Es fehlt jedoch eine Vorschrift, wonach auch über die bezogenen und verwendeten Zulassungsbescheinigungsformulare genaue Aufzeichnungen geführt werden müssen (die Anzahl der Zulassungen entspricht nicht der Anzahl der verwendeten Formulare). Eine Überprüfung durch die Behörden, ob über verdruckte, beschädigte oder sonst unbrauchbar gewordene Zulassungsbescheinigungsformulare vollständige Aufzeichnungen geführt werden, ist daher nicht möglich.

In den seinerzeitigen Verhandlungen wurde die Führung einer Liste über die bezogenen Formulare nicht für notwendig erachtet, da das über die Österreichische Staatsdruckerei eruiert werden könnte.

„Beilage A**Musterbescheid mobiles Blaulicht:****AMT DER WIENER LANDESREGIERUNG**

Magistratsabteilung 46

Landesfahrzeugprüfstelle
 1110 Wien, 7. Haidequerstraße 5
 Tel.: 4000, Fax: 4000-99-9220
 e-mail: post.lfp@m46.magwien.gv.at

MA 46-A/BT-xxxxxxxxxxxxxxxxxxx
 200x

Wien, xxx. xxxxxxxx

**Bewilligung zur Anbringung von
Blaulicht und Tonfolgehörnern****BESCHEID**

Der Landeshauptmann von Wien erteilt gemäß § 20 Abs.5 lit. b und § 22 Abs.4 KFG 1967 der xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx die Bewilligung zur zeitweisen Anbringung von einer mobilen Warnleuchte mit blauem Licht (Kojakleuchte) und zur Anbringung einer Vorrichtung zum Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden, verschieden hohen Tönen (Tonfolgehörner) am Fahrzeug der

Marke und Type: xxxxx

Art: Kombinationskraftwagen M1

dem polizeilichen Kennzeichen: W-xxxxx

der Fahrgestellnummer: xxxxxxxx

unter nachstehenden Auflagen und Bedingungen:

-) Diese Bewilligung ist bei allen Fahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr mitzuführen und Organen der Straßenaufsicht sowie mit dem Kraftfahrwesen befassten Behörden auf Verlangen zur Einsichtnahme auszuhändigen.
-) **Das Blaulicht darf nur während Einsatzfahrten (§ 26 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO) im Rahmen des öffentlichen Hilfsdienstes (§ 20 Abs.5 lit. b KFG 1967) angebracht werden.**
-) Bei Anbringung von Blaulicht muss auch die Vorrichtung zum Abgeben von Warnzeichen mitaufeinanderfolgenden verschieden hohen Tönen angebracht und funktionstüchtig sein.
-) Die Bestimmungen des § 26 Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO, sind einzuhalten.
-) Die Ausnahmen des §26a Abs. 1a (Benützung von Busspuren ...) dürfen nicht in Anspruch genommen werden.
-) Über die Verwendung von Blaulicht und Tonfolgehörnern (Einsatzfahrt) sind in der Leitstelle und im Fahrzeug Aufzeichnungen zur führen, aus denen folgende Daten ersichtlich sind:
 - fortlaufende Nummer der Einsatzfahrt
 - Datum, sowie Beginn und Ende der Einsatzfahrt
 - Zweck der Einsatzfahrt
 - Veranlasser der Einsatzfahrt
 - Route der Einsatzfahrt
 - Lenker des Fahrzeuges

-) Die Aufzeichnungen sind 5 Jahre nach erfolgter Einsatzfahrt aufzubewahren und den mit dem Kraftfahrwesen befassten Behörden und Gerichten auf Verlangen zur Einsichtnahme auszuhandigen auszuhandigen.

Alternativ:

-) Die Aufzeichnungen sind 5 Jahre nach erfolgter Einsatzfahrt aufzubewahren und den mit dem Kraftfahrwesen befassten Behörden und Gerichten auf Verlangen zur Einsichtnahme auszuhandigen. Eine Abschrift (Kopie) davon ist jährlich bis 31. März unaufgefordert dem Amt der Wiener Landesregierung, Magistratsabteilung 46, 1110 Wien, 7. Haidequerstraße 5 zu übermitteln.
-) Jede Warnleuchte und jedes Tonfolgehorn muss einer genehmigten Type gemäß § 5 Abs.1 lit. a KFG 1967 angehören.
-) Der jeweilige Lenker des Fahrzeuges ist nachweislich vom Inhalt dieser Bewilligung in Kenntnis Kenntnis zu setzen und über die diesbezüglich in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen zu informieren.
-) Diese Bewilligung verliert ihre Gültigkeit wenn sich das Kennzeichen, das Fahrzeug oder der Zulassungsbesitzer ändert oder sonstige für die Erteilung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind. **In diesem Fall ist der Bescheid unverzüglich der Ausstellungsbehörde zurückzugeben.**

Kosten:

Für diese Bewilligung ist eine Verwaltungsabgabe von EUR. xxxx,-- zu entrichten.

Rechtsgrundlage:

§ 20 Abs.4 und Abs.5 lit. b und § 22 Abs.4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 - KFG 1967

§ 58 und § 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG

Tarifpost 287 und 288 Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983

BEGRÜNDUNG

Es konnte antragsgemäß entschieden werden.

Die Erteilung der Bewilligung unter Auflagen und Bedingungen begründet sich im § 20 Abs.6

KFG 1967 und ist vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit, sowie aus Gründen der Kontrolle erforderlich.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung zu ergreifen.

Die Berufung ist innerhalb von 2 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich bei uns einzubringen.

Die Einbringung ist auch mittels Telefax oder im Wege automationsunterstützter Datenübertragung (e-Mail) möglich. Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsfehler, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Die Berufung hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, zu bezeichnen und einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten.

Für den Berufungsantrag ist eine Gebühr von 13,00 Euro für Beilagen zum Antrag je 3,60 Euro pro Bogen, maximal aber 21,80 Euro pro Beilage zu entrichten. Die Gebührenschuld entsteht erst in dem Zeitpunkt, in dem die abschließende Erledigung über die Berufung zugestellt wird.

Hinweis

10

Als öffentlicher Hilfsdienst ist nur ein Hilfsdienst anzusehen, dessen hilfsdienstlicher Einsatz von wesentlicher Bedeutung für die Allgemeinheit ist, wie etwa die Wiederherstellung einer durch Katastrophen gefährdeten oder unterbrochenen Versorgung der Volkswirtschaft mit für diese lebenswichtigen Gütern, wie elektrischer Strom, Wasser, Lebensmittel, Verkehr usw.

Zweites wesentliches Kriterium für Einsatzfahrten gemäß § 26 StVO ist das Vorliegen von Gefahr im Verzug.

Muster Wiener Linien

Im Bereich der Wiener Linien kommen für Einsatzfahrten im Sinne des öffentlichen Hilfsdienstes gemäß § 20 Abs.5 lit. b KFG 1967 sofern auch Gefahr im Verzug gemäß § 26 StVO gegeben ist, ohne Anspruch auf Vollständigkeit folgende Anlassfälle in Betracht:

Störungen im U-Bahnbereich und hochrangigen öffentlichen Verkehrsnetz,
Entgleisungen und Störungen in Verbindung mit wesentlichen Behinderungen des hochrangigen Straßennetzes,
Drahtisse der Tragverspannungen oder Risse der stromführenden Fahrleitungen selbst,

Abschaltung von stromführenden Leitungen bei Unfällen oder Bränden,

Flüssiggasaustritt bei Autobussen und

Bombendrohungen sofern Unterstützung durch die Polizei angefordert wird

Keine Einsätze im Sinne des § 20 Abs.5 lit. b KFG 1967 und § 26 StVO wären

Störungen im Bereich des niederrangigen Netzes der Wiener Linien (z.B. Straßenbahnen und Busse in den Außenbezirken) ohne massive Auswirkungen auf den Gesamtverkehr (individual und öffentlich),

Einsätze bei Erkrankungen oder Verletzungen von Fahrgästen für deren Versorgung die Rettung oder für die Unfallaufnahme die Polizei zuständig ist und

die ledigliche Absicherung einer Reparaturmannschaft im Straßenraum ohne entsprechenden Einsatzfall.

In diesem Zusammenhang sei auch auf den § 1 des Bundesgesetz vom 24. Juni. 1929 gegen den Missbrauch von Notzeichen, BGBl 181 hingewiesen:

§ 1. Wer vorsätzlich ein in den Verkehrsvorschriften festgesetztes Notzeichen missbraucht oder durch eine falsche Notmeldung den Dienst der Feuerwehr oder eine andere der Rettung bei Unfällen dienende Einrichtung in Anspruch nimmt, wird, wenn die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung strenger strafbar ist, vom Gericht wegen Übertretung mit strengem Arrest bis zu sechs Monaten bestraft.

Der § 26 StVO lautet:

(1) Die Lenker von Fahrzeugen, die nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften mit Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht und mit Vorrichtungen zum Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden verschieden hohen Tönen ausgestattet sind, dürfen diese Signale nur bei Gefahr im Verzuge, zum Beispiel bei Fahrten zum und vom Ort der dringenden Hilfeleistung oder zum Ort des sonstigen dringenden Einsatzes verwenden. Außerdem dürfen die angeführten Signale soweit als notwendig nur noch zur Abwicklung eines protokollarisch festgelegten Programms für Staatsbesuche oder sonstige Staatsakte sowie in Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen verwendet werden. Die Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht dürfen aus Gründen der Verkehrssicherheit auch am Ort der Hilfeleistung oder des sonstigen Einsatzes oder bei einer behördlich vorgeschriebenen Transportbegleitung verwendet werden.

Die Bewilligung wäre zu widerrufen wenn die für ihre Erteilung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind oder wenn die Warnleuchten mit blauem Licht oder die Vorrichtung zum Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden, verschieden hohen Tönen missbräuchlich verwendet werden.

Für den Landeshauptmann:

„Beilage B

Muster für Begründung einer Versagung eines Frontschutzbügels

Das Ermittlungsverfahren und die am xxxxx 2003 durchgeführte Fahrzeugprüfung durch einen vom Landeshauptmann gemäß § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen hat ergeben, dass die Anbringung des Frontschutzbügels den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen, insbesondere den § 4 Abs. 2, § 33, Abs. 3 und 6 Kraftfahrzeuggesetz 1967 - KFG 1967 und § 1a Abs. 1 und 2 Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 – KDV 1967 nicht entspricht. Dies begründet sich wie folgt:

Gemäß § 4, Abs.2 KFG 1967 müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer entstehen und 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.

Diese Bestimmung wird im § 1a KDV insofern genauer spezifiziert, als Teile, Kanten und zusätzliche Vorrichtungen als vermeidbar gelten, wenn sie ohne Beeinträchtigung der im Rahmen

der Zweckbestimmung des Fahrzeuges liegenden Verwendbarkeit entfallen können.

Davon ist beim gegenständlichen Fahrzeug auszugehen, da es sich um einen Personenkraftwagen, handelt dessen Zweckbestimmung in der vorwiegenden Beförderung von Personen liegt, die durch den Entfall des Frontschutzbügels nicht beeinträchtigt wird.

Dass es sich bei einem starren Frontschutzbügel um einen Teil handelt, der bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lässt, geht unter anderen aus einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), über die GEFÄHRDUNG DURCH FRONTSCHUTZ-BÜGEL AN GELÄNDEFahrZEUGEN, (Fahrzeugtechnik – Heft F12) hervor in der Folgendes festgestellt worden ist:

- Bei einem Unfall mit Kopfanprall eines Kindes an ein mit Frontschutzbügel ausgestattetes Geländefahrzeug bei 20 km/h ist mit gleichen Kopfbelastungen zu rechnen ist, wie bei einem Unfall mit 30 km/h mit einem Geländefahrzeug ohne Frontschutzbügel.

- Für den Hüftanprall eines Erwachsenen an die Haubenkante ist bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 25 km/h bei einem Fahrzeug mit Frontschutzbügel mit gleichen Belastungen zu rechnen, wie bei einem Unfall mit einem Fahrzeug ohne Frontschutzbügel bei 40 km/h

- Bei aus dem Originalzubehör für die meistverkauften Geländefahrzeuge, montierten Frontschutzbügeln waren die HIC-Werte (Kopfverletzungskriterium) im Vergleich zu Geländefahrzeugen ohne montierten Frontschutzbügel bis zu einem Faktor 6 erhöht.

- Die TRL-Hüftimpaktor-Werte stiegen mit montiertem Frontschutzbügel um bis zu einem Faktor 2.

- Auffallend ist, dass die Kollision mit dem harten Frontschutzbügel bereits bei kleineren Kollisionsgeschwindigkeiten zu komplizierten Frakturen führt.

Zusammengefasst wird in der Studie festgestellt, dass bei Unfällen ungeschützter Verkehrsteilnehmer mit Fahrzeugen die mit einem Frontschutzbügel ausgestattet sind, eine deutlich erhöhte Gefährdung für den Kopf von Kindern und für Oberschenkel und Becken von Erwachsenen besteht.

Nachdem es sich bei Frontschutzbügel um einen Teil handelt, der sowohl vermeidbar ist, als auch bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lässt, widerspricht dieser dem § 4 Abs 2 KFG.

Für das gegenständliche Fahrzeug ist auf Grund einer EU-Betriebserlaubnis nach der Richtlinie 70/156/EG ein Typenschein ausgestellt worden. Grundlage der Betriebserlaubnis ist auch die Einhaltung der Richtlinie über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontaufprall 96/79/EG. Bei einer nachträglichen Montage eines Frontschutzbügels ist von einer Verschlechterung des Schutzes der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontaufprall

auszugehen, da z.B. die Schutzwirkung durch Verformung der Fahrzeugstruktur behindert oder Sensoren für die Auslösung von Airbags, Gurtstraffern usw. zu spät aktiviert werden könnten. Es ist somit auch von einer Verschlechterung der Verkehrs- oder Betriebssicherheit hinsichtlich des Lenkers und der beförderten Personen gemäß § 33 Abs.6 auszugehen. Laut § 33 Abs. 3 KFG dürfen Änderungen nur genehmigt werden wenn diese im Sinne des § 28 Abs.1 KFG den Bestimmungen des KFG 1967 und der auf Grund des KFG erlassenen Verordnungen entsprechen. Weiters sind gemäß § 33 Abs. 6 KFG Änderungen an Teilen und Ausrüstungsgegenständen von genehmigten Fahrzeugen, durch die deren Eigenschaften oder deren Wirkung im Sinne der Verkehrs- oder Betriebssicherheit herabgesetzt werden können, unzulässig.

Nachdem die Anbringung des Frontschutzbügels, wie oben ausgeführt, sowohl den Bestimmungen des KFG 1967 und der KDV 1967 nicht entspricht und durch die Änderung von einer Herabsetzung der Verkehrs oder Betriebssicherheit auszugehen ist, kann nach Ansicht der Landesfahrzeugprüfstelle der Magistratsabteilung 46 eine Genehmigung bzw. Eintragung des Frontschutzbügels in den Typenschein nicht erfolgen.

Es wird Ihnen hiermit Gelegenheit gegeben, zum Ergebnis des oben dargestellten Ermittlungsverfahrens Stellung zu nehmen. Als Termin wird der **xxxxxxx** vorgemerkt."

12

Technikerrunde 2003

KFG 1967

1.) § 2 Abs. 1 Z. 28a: Wohnmobil - Begriffsbestimmung

Es stellt sich die Frage, ob bei der Genehmigung von Wohnmobilen dieser Begriff unter „Fahrzeugart“ oder unter „Art des Aufbaus“ einzutragen ist. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung wie z.B. Wohnmobile sind in der Richtlinie 70/156/EWG sowohl bei den Fahrzeugarten genannt (Anhang II B), andererseits aber auch bei den Aufbauarten (Anhang II C).

Der Erlass 190.500/7-II/ST4/02 stellt die gegenwärtig gültige Einteilung der verschiedenen Fahrzeug- und Aufbauarten dar. Da auch die Versicherung ihr Zulassungsprogramm diesem Erlass gemäß umgestellt hat, ist diesem entsprechend die Fahrzeug- und Aufbauarten festzulegen.

Für Wohnmobile gilt demnach: Unter Fahrzeugarten ist „Personenkraftwagen/M1“ unter Art des Aufbaus „Wohnmobil“ einzutragen.

1.a.) § 2 Abs. 1 Z. 28a: Erforderliche Nachweise bei der Genehmigung von Wohnmobilen

Der Umbau eines Fahrzeuges der Klasse M oder N in ein Wohnmobil ist grundsätzlich möglich. Bei der Genehmigung ist gemäß den Anlagen 3e und 3en vorzugehen, wobei vor allem auch Nachweise verlangt werden müssen zu Sicherheitsgurten (77/541/EWG) und deren Verankerung (76/115/EWG), Innenausstattung (74/60/EWG), Heizanlagen (2001/56/EG). Die Sitzfestigkeit kann gegebenenfalls vom Sachverständigen geprüft werden. Der sach- und fachgerechte Einbau von Gas- und Elektrogeräten ist jedenfalls durch ein Gutachten nachzuweisen. Es dürfen nur genehmigte Geräte mit entsprechender CE-Kennzeichnung verbaut werden. Für die Gasanlage ist eine Abnahmeprüfung zu verlangen. In einer Arbeitsgruppe der Länder sollen noch nähere Bestimmungen erarbeitet werden.

2.) § 2: Gewichtsdefinitionen

Derzeit gibt es keinen eindeutigen Definitionsübergang zwischen den bisher üblichen nationalen Gewichtsdefinitionen wie z.B. Nutzlast, Eigengewicht und den aus den EU-Richtlinien übernommenen Definitionen wie z.B. Gewicht des Fahrzeuges im fahrbereiten Zustand.

Unter Eigengewicht ist gemäß Z. 31 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 zu verstehen. Gewicht des Fahrzeuges im fahrbereitem Zustand im Sinne der RL 70/156/EWG wird gemäß Z. 31a für Fahrzeuge der Klasse M1 definiert als das Gewicht des Fahrzeuges mit Aufbau oder das Gewicht des Fahrgestelles mit Führerhaus, wenn der Aufbau nicht vom Hersteller geliefert wird, einschließlich Kühlflüssigkeit, Schmiermittel, Kraftstoffbehälter zu 90% gefüllt, Werkzeug, Ersatzrad, Lenker mit einem Pauschalgewicht von 75 daN.

Für Fahrzeuge der Klassen L gibt es gemäß RL 2002/24/EG eine ähnliche Definition, jedoch wird hier der Lenker nicht berücksichtigt.

Für Fahrzeuge der Klassen M und N ergibt sich das Eigengewicht aus dem Gewicht des Fahrzeuges im fahrbereiten Zustand vermindert um 75 kg. Für Fahrzeuge der Klassen L und O entspricht dieses jedoch dem Gewicht des Fahrzeuges im fahrbereiten Zustand.

Problematisch ist auch das sog. Leergewicht, das zwar bei der Beschränkung des Leistungsgewichtes für Leichtmotorräder angeführt, jedoch nicht im § 2 definiert ist. Gemäß RL 2002/24/EG setzt sich die Leermasse zusammen aus der Masse des zur normalen Verwendung fahrbereiten Fahrzeuges mit einfachster Ausrüstung, angemessenem Füllstand der Flüssigkeiten zur Gewährleistung der einwandfreien Funktion jedoch ohne gefülltem

Kraftstofftank. Für die Bestimmung des Leistungsgewichtes bei Leichtmotorrädern sollte das Eigengewicht herangezogen werden. Eine entsprechende Änderung des § 2 Abs. 1 Ziffer 15b ist vorgesehen.

Für die Berechnung der Nutzlast ist gemäß Erlass 179316/8-II/ST4/03 vorzugehen.

3.) § 4: Disharmonie EU-Recht und nationales Recht:

Mit der Richtlinie 2003/19/EG wurden wesentliche Änderungen zur Richtlinie 97/27/EG über Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Fahrzeugen erlassen. Gemäß Artikel 2 Abs. 1 dürfen Mitgliedsstaaten ab dem 1. Oktober 2003 die Genehmigung oder den Verkauf und die Zulassung nicht verweigern, wenn die Fahrzeuge dieser geänderten Fassung entsprechen. Es stellt sich die Frage, wie Behörden nun vorgehen sollen, da diese national noch nicht umgesetzt ist, ein Antragsteller sich jedoch bereits darauf beruft.

Es gilt, dass bei Nachweis der genannten EU-Richtlinie diese bereits zu akzeptieren ist. Grundsätzlich ist dazu zu bemerken, dass „neue“ Richtlinien/-änderungen, wenn auch eine Umsetzung ins nationale Recht noch nicht erfolgt ist, immer zu akzeptieren sind, sofern die in den ggst. Richtlinien genannten Fristen auch eingehalten sind.

4.) § 4 Abs. 8 und 9: Gelenkte Achse als Antriebsachse:

In Abs. 8 ist festgelegt, dass die Achslast der Antriebsachse 11.500 kg nicht überschreiten darf, wobei bei einem Fahrzeug mit mehreren Achsen eine gelenkte Achse nicht als Antriebsachse gilt. Gemäß Abs. 9 darf das Gewicht auf den Antriebsachsen nicht weniger als 25 % des Gesamtgewichtes des Fahrzeuges bzw. der Kombination betragen.

Bei der Betrachtung der Achslasten steht bei einer gelenkten Antriebsachse die Lenkbarkeit im Vordergrund und somit gilt in diesem Fall als Grenze eine höchste zulässige Achslast von 10 Tonnen. Im Hinblick auf die Bedingung in Abs. 9 betreffend der Übertragung von Antriebskräften auf die Straße ist eine gelenkte Antriebsachse jedoch mit zu berücksichtigen, d.h. das Gewicht auf der gelenkten Antriebsachse wird für die Beurteilung der 25 %-Regelung mit eingerechnet.

5.) § 14 Abs. 7: Zusätzliches Begrenzungslicht bei Breiten > 2,55 m

Im § 14 Abs. 7 ist festgelegt, dass Kraftwagen, deren größte Breite die im § 4 Abs. 6 Z. 2 festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, außer mit den in § 14 Abs. 3 angeführten Begrenzungsleuchten auf beiden Seiten vorne mit je einer weiteren Begrenzungsleuchte und hinten auf beiden Seiten mit mindestens je zwei Schlussleuchten ausgerüstet sein müssen. Diese müssen so angebracht werden, dass anderen Straßenbenützern die Breite des Fahrzeuges erkennbar gemacht wird.

Von dieser Bestimmung kann nicht Abstand genommen werden. Diese zusätzlichen Leuchten sind jedenfalls zu verlangen. Auf die zusätzliche Anbringung kann nur in jenen Fällen verzichtet werden, wo bereits die verpflichtenden Leuchten so angebracht sind, dass die Breite des Fahrzeuges ersichtlich ist. Dies ist jedenfalls dann der Fall, wenn sich diese Leuchten maximal 10 cm vom äußersten Rand befinden, weshalb dann auch eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann.

6.) § 31: Mindestanforderungen für Gebrauchtimporte aus dem EU-Ausland

Diese Thematik wurde bereits im Arbeitskreis zu „§ 34 KFG- Ausnahmegenehmigung“ diskutiert. Es ist entsprechend Protokoll zur Sitzung vom 18. September 2003 (Zl.: 191.121/6-II/ST4/03) Pkt. 4.1. vorzugehen. Dies bedeutet, dass für Gebrauchtfahrzeuge aus dem EU-Ausland bezüglich des Lärms die Einhaltung der Richtlinie 70/157/EWG zumindest idF. 92/97/EWG, und bezüglich des Abgases der Richtlinie 70/220/EWG zumindest idF. 93/59/EWG nachzuweisen ist.

7.) § 33 und § 22a KDV: Nichtanzeigespflicht von Rädern mit ABE

Es wird vorgeschlagen, dass bei Vorliegen einer ABE (KBA-Nr.) für ein Leichtmetallrad mit seriennahen Raddimensionen und Verwendung einer vom Fahrzeughersteller freigegebenen Reifendimension diese ohne Eintragung nach § 33 verwendet werden dürfen.

Dies findet grundsätzlich Zustimmung, es kann sich jedoch nur um Fahrzeug idente Raddimensionen handeln (d.h. solche, welche bereits in der Fahrzeugbetriebslaubnis ausdrücklich angeführt sind).

§ 22a KDV 1967 soll entsprechend geändert werden (d.h. auch die Bereifung wäre mit aufzunehmen). Die Bestimmung in Abs. 2 lit. n, dass eine Änderung der Räder nicht angezeigt werden muss, wenn der Zulassungsbesitzer über den Nachweis verfügt, dass diese Art von Felgen mit Bereifung bereits in einem Verfahren nach § 32 oder § 33 KFG 1967 als für die Type des Fahrzeuges geeignet erklärt wurde, wäre jedenfalls auf Rad-/Reifengrößen einzuschränken, die ohne weitere Änderungen am Fahrzeug verwendet werden können. Eine entsprechende Änderung des § 22a KDV 1967 ist vorgesehen.

8.) § 34: Genehmigung von Lastkraftwagen der Type Steyr 680 des Bundesheeres

Bei der Genehmigung von solchen Fahrzeugen sind unabhängig von der Anzahl der Achsen dieselben Kriterien anzuwenden. Fahrzeuge aus dem Bestand des Bundesheeres haben oftmals im Zuge der Genehmigung eine Reihe von Ausnahmen erhalten, welche bei einer Weiterveräußerung nicht mehr direkte Anwendung finden. Gibt es in den Typenscheinen keine einschränkenden Bestimmungen, kann eine Genehmigung erteilt werden. Bei Einschränkungen zum Betrieb oder bereits erteilten Ausnahmen als Heeresfahrzeug müssen zusätzliche Nachweise verlangt werden.

KDV 1967

9.) § 1d: Nachweis des Abgasverhaltens bei aufgebauten Aggregaten

Im Kraftfahrrecht finden sich keine Bestimmungen für das Abgasverhalten von auf Fahrzeugen aufgebaute Motoren, Aggregate etc., weshalb auch keine Nachweise verlangt werden können. Lediglich zum Geräusch findet sich eine Bestimmung in § 8 Abs. 5 KDV 1967, wonach diese der RL 2000/14/EG über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen entsprechen müssen.

10.) § 1f: Vorderer Unterfahrschutz an selbstfahrenden Arbeitsmaschinen

Die derzeitige Textierung des § 1f legt fest, dass nur Fahrzeuge der Klassen N₂ und N₃, ausgenommen geländegängige Fahrzeuge und Fahrzeuge deren Verwendungszweck mit den Bestimmungen für den vorderen Unterfahrschutz nicht vereinbar ist, mit einem vorderen Unterfahrschutz ausgerüstet sein müssen.

Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen bzw. Spezialkraftwagen kann deshalb kein vorderer Unterfahrschutz verlangt werden. Die Ausstattung mit einem vorderen Unterfahrschutz wird jedoch als sehr sinnvoll erachtet. Viele selbstfahrenden Arbeitsmaschinen entstehen durch Umrüstung von Fahrzeugen der Klassen N. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre es angebracht, dass zumindest bei solchen abgeleiteten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ein vorderer Unterfahrschutz angebracht wäre. Deshalb wird angeregt, diese Bestimmung in der KDV dahingehend zu ändern, dass auch selbstfahrende Arbeitsmaschinen, abgeleitet aus Fahrzeugen der Klassen N₂ oder N₃, abgesehen von den erwähnten Ausnahmen mit einem vorderen Unterfahrschutz ausgerüstet sein müssen. Zur Ausnahme von geländegängigen Fahrzeugen wird ergänzt, dass die Prüfung der Geländegängigkeit erst am komplett ausgerüsteten Fahrzeug, d.h. einschließlich Aufbau zu erfolgen hat.

11.) § 40: Gültigkeit der Richtlinie 2001/85/EG

Mit der 48. Novelle wurde eine Reihe von Bestimmungen zur Ausgestaltung von Omnibussen an die Richtlinie 2001/85/EG angepasst. Für die übrigen Bestimmungen, welche nicht explizit im Kraftfahrrecht genannt sind, findet § 20a Abs. 1, wonach die jeweiligen Vorschriften der KDV 1967 als erfüllt gelten, wenn das Fahrzeug anstelle der Vorschriften dieser Verordnung die entsprechenden harmonisierten Vorschriften der Einzelrichtlinien erfüllt, die im Anhang IV der RL 70/156/EWG, oder im Anhang II der RL 74/150/EWG, oder im Anhang III der RL 92/61/EWG, genannt werden, sinngemäße Anwendung. Für die Gewichtsberechnung sind die Massen der transportierten Personen entsprechend der Richtlinie 97/27/EG zugrunde zu legen.

Dies bedeutet für Fahrer und Reisebegleiter jeweils 75 kg. Für alle anderen transportierten Personen 68 kg bei Fahrzeugen der Klasse I und A bzw. 71 kg bei den Klassen II, III und B. Ergänzend wird bemerkt, dass bei Fahrzeugen der Klasse M₁ gemäß der Richtlinie 92/21/EWG sowie der Klassen N und O gemäß der Richtlinie 97/27/EG für jede beförderte Person (einschließlich Lenker) 75 kg zu veranschlagen ist.

PBSTV

12.) Anlage 6: Abgasmessung bei Dieselmotoren

Die Prüfung der Absorption von Dieselmotoren gem. Anlage 6 Punkt 8.2.2. hat entsprechend dem Mängelkatalog in Umsetzung der Richtlinie 96/96/EWG zur periodischen Überprüfung von Kraftfahrzeugen bei Abregeldrehzahl zu erfolgen. „Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl, ausgenommen bei Automatikgetrieben (hier 2/3 der Abregeldrehzahl) oder nach Herstellerangaben erreichen“. Die Sinnhaftigkeit dieses Vorgangs wird in Frage gestellt. Dazu ist jedoch zu bemerken, dass die vorher praktizierte Prüfung nach Bacharach ebenfalls ein Hochbeschleunigen des Motors bis zur Abregeldrehzahl notwendig machte. Von der derzeit praktizierten Prüfung der Absorption kann nur in den in der Richtlinie genannten Fällen Abstand genommen werden.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass es de facto durch dieses Messverfahren noch sehr wenige Motorschäden gegeben hat. Zur Absicherung soll der Prüfer jedenfalls gemäß Erlass 190.500/7-II/A/5/98 vorgehen, d.h. auch das entsprechende Formular unterfertigen lassen, da in diesem Fall bei Schäden eine grobe Fahrlässigkeit nicht mehr gegeben sein kann.