



**BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)**

Postfach 3000  
Stubenring 1, 1011 Wien  
DVR 0000175  
email : st4@bmvit.gv.at



*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*

*Straße und Luft*

**GZ. BMVIT-170.303/0004-II/ST4/2006**

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl  
(wenn möglich) an die oben angeführte e-mail-Adresse richten.

An alle  
Landeshauptmänner  
lt. Erlassverteiler

Wien, am 5. März 2007

**Betreff: Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder am 10. und 11. Oktober 2006 in  
Feldkirch: Protokoll**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt eine Zusammenstellung der in der Tagung vom 10. und 11. Oktober 2006 in Feldkirch mit den Verkehrsreferenten der Bundesländer über kraftfahrrechtliche und kraftfahrtechnische Fragen erarbeiteten Ergebnisse.

Der normative Teil des Protokolls ist (so wie bereits die vorhergehenden Protokolle) als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden.

Beilage: Protokoll

Mit freundlichen Grüßen

**Für den Bundesminister:**

Dr. Wilhelm Kast

**Ihr(e) Sachbearbeiter/in:**

Mag. Astrid Pansi

Tel.: +43 (01) 711005512

Fax: +43 (01) 7110015072

e-mail: astrid.pansi@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

[info@bmvit.gv.at](mailto:info@bmvit.gv.at)

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

**Dynamik mit Verantwortung**

## Zum Kraftfahrgesetz (KFG) 1967:

### zu § 2:

#### Verankerung des Begriffes „Spezialanhänger“ im KFG

Problemstellung:

Für spezielle Einsatzbereiche (z.B. für Motorsportzwecke) werden Anhänger (insbesondere Sattelaufleger) entsprechend diesem Verwendungszweck ausgerüstet und umgebaut. Diese Anhänger verfügen meist über einen geschlossenen Aufbau. Der Innenraum wird teilweise zu Wohnzwecken genutzt.

Für den Einsatz entsprechender Fahrzeugkombinationen an Wochenenden muss eine Ausnahmegenehmigung vom Wochenendfahrverbot gemäß den straßenpolizeilichen Vorschriften beantragt werden.

Derzeit erfolgt eine Genehmigung solcher Anhänger als Sattel-, Deichsel- oder Zentralachsenanhänger der Klasse O, wobei unter Art des Aufbaues „Spezialaufbau“ vermerkt wird.

In Anlehnung an den im KFG bereits vorhandenen Begriff des Spezialkraftwagens sollte auch ein Spezialanhänger legal definiert werden.

#### Ergebnis:

Die Vorschriften der StVO betreffend Anhänger differenzieren nicht nach verschiedenen Anhänger – Kategorien. Auch ein Spezialanhänger würde daher unter die Fahrverbote fallen. Eine diesbezügliche Änderung des KFG ist daher derzeit nicht vorgesehen.

Es wird am bisherigen System, in Form der Genehmigung als Anhänger der Klasse O mit Vermerk „Spezialaufbau“, festgehalten.

### §2 Abs. 1 Z 25:

#### Nachläuferachse:

Problemstellung:

In der Definition des Anhängewagen (*„Deichselanhänger oder Anhänger mit schwenkbarer Zugeinrichtung) ein Anhänger mit mindestens zwei Achsen, davon mindestens einer gelenkten Achse, und einer (relativ zum Anhänger) senkrecht beweglichen Zugeinrichtung, die keine wesentliche Last auf das Zugfahrzeug überträgt (weniger als 100 daN). Ein an eine **Nachläuferachse** angekuppelter Sattelanhänger gilt als Anhängewagen;“*) wird eine Nachläuferachse erwähnt.

Dieser Begriff findet sich auch in der Richtlinie 97/27 unter Pkt. 2.2.2 und 2.2.3.

Gleichzeitig normiert § 2 Abs. 1 Z 12 den Sattelanhänger als einen Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, so mit einem Sattelzugfahrzeug gezogen zu werden, dass er dieses mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche seines Gesamtgewichtes belastet. Darin ist nicht vorgesehen, dass Sattelanhänger durch Nachläuferachsen gezogen werden. Es wird ersucht im Rahmen der Besprechung



zu klären, ob die Verwendung von Nachläuferachsen zulässig ist und welche rechtlichen Voraussetzungen dabei einzuhalten sind.

**Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass die Verwendung von Nachläuferachsen zulässig ist, sowohl eigenständig, als auch in Kombination mit einem Sattelanhänger.

Die Kombination Nachläuferachse und Sattelanhänger ist in § 2 Abs. 1 Z 25 als Anhängewagen definiert.

Nicht zugelassene Nachläuferachsen dürfen mit Bewilligung des Landeshauptmannes gem. § 104 Abs. 7 gezogen werden.

Eventuell kann bei der nächsten Ländertagung 2007 über diesbezügliche Erfahrungen gesprochen werden.

**zu § 4 Abs. 6:**

**1) Abmessungen – Größte Breite, Schneeräumung mit Zugmaschinen:**

Problemstellung:

Ist es zulässig, dass Landwirte an Zugmaschinen (außerhalb der Landwirtschaft) für die gewerbliche Nutzung im Rahmen des Winterdienstes für Gemeinden Geräte (Schneeschilder udgl.) montieren, aufgrund derer die Breite des Fahrzeuges z.B. 2,60 m oder mehr beträgt? Diesbezüglich gibt es Unsicherheiten, da Zugmaschinen, die nicht in der Landwirtschaft verwendet werden, allein oder mit Gerät nur eine größte Breite von 2,55 m aufweisen dürfen.

**Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass der Landwirt im Rahmen seines landwirtschaftlichen Nebengewerbes auch für die Gemeinde tätig werden darf.

Diese Fahrzeuge werden nach wie vor als landwirtschaftliche Fahrzeuge angesehen und es gelten für sie die in der KDV vorgesehenen Vorschriften bezüglich der Überschreitung der höchsten zulässigen Breite (bis 3,30 m).

**2) Anbau von Schneeräumgeräten:**

**Vorschlag für Verwaltungsvereinfachung**

**Ergebnis:**

Bei einer Schneeräumung als rein gewerbliche Tätigkeit ist weiterhin nur eine max. Breite von 2,55 m erlaubt. Es wird jedoch für die nächste KFG-Novelle/KDV-Novelle vorgemerkt für Schneeräumung generell eine Breite von 3 m zuzulassen (unter bestimmten Rahmenbedingungen wie zB Beleuchtung, Drehlicht,...).

Es wird außerdem klargestellt, dass ein Schneepflug als Ladung zu qualifizieren ist.

In der Übergangszeit kann eine Bewilligung des Landeshauptmannes gem. § 101 Abs. 5 beantragt werden.

**zu § 4 Abs. 7a:**

**Schaffung eines Nutzlastausgleiches für die Beförderung ganzer Fahrzeugkombinationen im Rahmen des kombinierten Verkehrs**

Problemstellung:

Der in § 4 Abs. 7a enthaltene Nutzlastausgleich im Vor- und Nachlaufverkehr gilt derzeit nur mit kranbaren Sattelanhängern und mit Containern und Wechselaufbauten. Es wird vorgeschlagen, diesen Nutzlastausgleich auch für die Beförderung ganzer Fahrzeugkombinationen auf der Rollenden Landstraße zu gewähren.

Dadurch könnte ein beträchtlicher Anteil an Lkw-Fahrten vom Verkehrsträger Straße auf den Verkehrsträger Schiene verlagert werden. Die Folge wären sehr positive Impulse für den Natur- und Umweltschutz und eine Entlastung des Güterverkehrs auf der Straße.

**Ergebnis:**

Dieser Vorschlag wurde auch bereits von anderen Stellen angeregt. Dieser Punkt wird im Rahmen der 28. KFG-Novelle zur Begutachtung gestellt.

**zu § 20 Abs. 5:**

Problemstellung:

Häufigkeit des (zu erwartenden) Blaulichteinsatzes – generelles Bewilligungskriterium?

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 24.3.1999, Zahl: 98/11/0123, festgehalten, dass § 20 Abs. 5 lit. c KFG auf Fahrzeuge einzuschränken sei, "die für – mit einer gewissen Häufigkeit zu erwartende – dringende Einsätze bestimmt sind". Somit wird zumindest hinsichtlich dieses Tatbestandes seitens des VwGH auf eine gewisse Anzahl von potentiellen Einsatzfällen als Bewilligungsvoraussetzung abgestellt. Inwieweit lässt sich dieser Grundsatz auf einzelne oder alle anderen unter § 20 Abs. 5 KFG angeführten Tatbestände übertragen?

(Anmerkung: Die gegenständliche Aussage wurde vom VwGH im Zusammenhang mit der Abgrenzung des Begriffes "Rettungsdienst" im Sinn des KFG vom Begriff "Rettungswesen" im Sinn des B-VG getätigt. Weiters erfolgte diese Aussage im Anlassfall hinsichtlich der allfälligen Zuordnung des Antragstellers, ob er als Betreiber eines Rettungsdienstes anzusehen ist. Inwieweit daher die "Häufigkeit der zu erwartenden dringenden Einsätze" als generelles Bewilligungskriterium nach § 20 Abs. 5 KFG herangezogen werden kann, wäre zu beurteilen.)

**Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass § 20 Abs. 5 lit. c auf Fahrzeuge einzuschränken ist, die für - mit einer gewissen Häufigkeit zu erwartende – dringende Einsätze (Leistung erster Hilfe und die folgende Zuführung zur ärztlichen Versorgung) bestimmt sind. Wenn der Sachverhalt es zulässt, kann dieser Grundsatz auch für die anderen Tatbestände des § 20 Abs. 5 als Bewilligungskriterium herangezogen werden.

**zu § 24:**

**1) Kontrollgerät für Zugmaschinen:**

Problemstellung:

Es wird ersucht zu klären ob für Zugmaschinen, die gewerblich eingesetzt werden, ein Kontrollgerät erforderlich ist.

**Ergebnis:**

Bei landwirtschaftlichen Zugfahrzeugen ist kein Kontrollgerät erforderlich, auch wenn sie vorübergehend gewerblich eingesetzt werden.

2) Ist bei einem Fahrzeug, das unter die VO 3820/85 fällt bei der Einzelgenehmigung kein Kontrollgerät eingebaut, so ist die Auflage auszusprechen, dass es nur unter den Ausnahmen der EG-VO verwendet werden darf.

#### **zu § 30 Abs. 5:**

##### **Verlust des Typenscheins:**

Problemstellung:

Für versteigerte und reimportierte Fahrzeuge mit österreichischer Typengenehmigung können derzeit Duplikattypenscheine nicht ausgestellt werden, da von den Behörden (BH, VA) keine Unbedenklichkeitsbescheinigungen ausgestellt werden. Die Fahrzeuge müssen daher, obwohl bereits in Österreich genehmigt, unnötigerweise einzeln genehmigt werden. Es wird angeregt zu überlegen, ob eine Unbedenklichkeitsbescheinigung nicht doch ausgestellt werden könnte.

Voraussetzung dafür ist gemäß Gesetz, dass der Verlust des Typenscheines glaubhaft gemacht wird und die Zustimmung der Behörde vorliegt.

Der Verbleib des Typenscheins ist bei versteigerten Fahrzeugen unbekannt, während dieser bei Reimporten oft von der ausländischen Behörde eingezogen oder entwertet worden ist. In beiden Fällen ist dieser bei einer unbürokratischen Gesetzesauslegung für die derzeitigen Besitzer nicht erlangbar und damit quasi in Verlust geraten.

Hinsichtlich des Eigentums besteht bei versteigerten Fahrzeugen mit Sicherheit keine Bedenken. Bei reimportierten muss ein schlüssiger Eigentumsnachweis für die Zulassung vorliegen.

Eine Einzelgenehmigung führt jedenfalls nur zu unnötigen bürokratischen Aufwand.

Die Problematik sollte auch in Hinblick auf die diesbezüglichen zukünftigen Änderungen durch die Genehmigungsdatenbank diskutiert werden.

##### **Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass der Typenscheinaussteller bei der Ausstellung eines Duplikates des Typenscheines für versteigerte und reimportierte Fahrzeuge auf eine Unbedenklichkeitsbescheinigung der Behörde verzichten kann. Die genaue Vorgehensweise wird in einem gesonderten Erlass festgehalten werden.

#### **zu § 39:**

##### **1) Breite von Iof-Zugmaschinen und zul. Geschwindigkeit**

Problemstellung:

Gem. § 52 Abs. 5a KDV darf die größte Breite von landwirtschaftlichen Zugmaschinen die im § 4 Abs. 6 Z 2 KFG 1967 festgesetzte Höchstgrenze überschreiten, wenn diese Höchstgrenze nur durch Räder des Fahrzeuges überschritten wird und eine größte Breite von 3 m nicht überschritten wird.

Bei solchen Iof-Zugmaschinen ist gem. § 58 Abs.1 Zi. 4 eine Geschwindigkeit von 25 km/h zulässig.

Immer häufiger werden Anträge gestellt, bei denen die größte Breite der Zugmaschine durch die Bereifung generell mehr als 2,55 m beträgt, und die daher auch nicht schmaler gestellt werden können (Spurverstellung), die jedoch eine **Bauartgeschwindigkeit von z.B. 40 km/h** aufweisen.

Nach **Meinung einzelner Routengenehmigungsbehörden** dürfen diese Zugmaschinen nie schneller als 25 km/h fahren, da dies im § 52 in Verbindung mit § 58 KDV festgelegt ist, und eine Ausnahme von § 58 KDV nicht möglich ist. Die Ausstellung einer eingeschränkten Zulassung gem. § 39 KFG ist demnach bei diesen lof-Zugmaschinen nicht möglich.

Bei anderen als lof-Zugmaschinen oder wenn die größte Breite nicht durch die Bereifung, sondern durch anderes Bauteil überschritten wird, ist in begründeten Fällen die Ausstellung einer eingeschränkten Zulassung (Routengenehmigung) jedoch sehr wohl möglich, da diese von § 52 KDV nicht erfasst sind.

Gleich verhält es sich mit Anhängern bzw. Anhängerarbeitsmaschinen.

Beispiel:

Ballenpresse = Anhängerarbeitsmaschine größte Breite durch Bereifung 3 m  
Bauartgeschwindigkeit 40 km/h ist von § 54 in Verbindung mit § 58 KDV erfasst – daher max. 25 km/h zulässig, keine Ausnahmegenehmigung erforderlich

Güllefass = Starrdeichselanhänger größte Breite durch Bereifung 3 m Bauartgeschwindigkeit 40 km/h

ist von § 54 in Verbindung mit § 58 KDV nicht erfasst – daher eingeschränkte Zulassung gem. § 39 KFG und auch höhere Geschwindigkeit möglich

**Ergebnis:**

Es muss auch bei den Zugmaschinen, die unter den § 52 Abs. 5a KDV fallen und die auf Grund der Reifen eine Breite von mehr als 2,55 m aufweisen, als auch bei Anhängerarbeitsmaschinen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung und eine Routengenehmigung (mit einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h) möglich sein (wie auch bisher schon in den meisten Bundesländern).

## **2) Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für Transport von Hackschnitzel in Containern in Tirol**

In Tirol wurde für einen Holzverarbeitungsbetrieb eine Ausnahmegenehmigung für den Transport von überdimensionierten Containern mit teilbaren Gütern (Hackschnitzel) auf einem bestimmten Straßenabschnitt (5-6 km Länge) aufgrund besonderer Gegebenheiten genehmigt.

Die besonderen Gegebenheiten liegen vor, da diese Transporte langfristig ausschließlich auf die Schiene gebracht werden sollen, das gesamte Schienennetz aber erst 2008 fertig gestellt sein wird.

3) Problemstellung:

Bei der Erteilung einer Routengenehmigung ist im Ermittlungsverfahren auch der jeweilige Straßenerhalter anzuhören. Derzeit ist in den Standardauflagen vorgesehen, dass wenn andere als Bundes- oder Landesstraßen befahren werden (wie zB Gemeindestraßen,

öffentliche Interessentenstraßen,...) vor Antritt der Fahrt die Zustimmung des Straßenerhalters eingeholt werden muss.

Nunmehr wurden von einem großen Autokran-Betreiber alle Tiroler Gemeinden angeschrieben und ohne nähere Beschreibung des Fahrzeuges um generelle Zustimmung ersucht.

#### **Ergebnis:**

Eine solche generelle Zustimmung wird ohne Kenntnis der Fahrzeugdaten nicht möglich sein.

Der entsprechende Punkt in den Standardauflagen muss umformuliert werden und sollte daher lauten:

„Werden andere als Bundes- oder Landesstraßen befahren, so muss für die jeweilige Route unter Vorlage des Genehmigungsbescheides die schriftliche Zustimmung des Straßenerhalters eingeholt werden.“

Ob auch der Bescheidspruch zu ändern ist, soll bei der nächsten „Sondertransporttagung“ im Frühjahr 2007 besprochen werden.

#### **zu § 45:**

##### **Bewilligung von Probefahrten:**

Problemstellung:

Gemäß § 45 Abs. 1 KFG ist für die Durchführung von Probefahrten eine Bewilligung der Behörde erforderlich, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort liegt, von dem aus der Antragsteller hauptsächlich über die Verwendung der Probefahrtenkennzeichen verfügt.

Fraglich ist die Vorgangsweise bei Widerruf der Bewilligung im Falle von Missbrauch. Ist die gesamte Bewilligung zu entziehen oder nur hinsichtlich des betroffenen Kennzeichens.

#### **Ergebnis:**

Es bestehen jedenfalls keine Bedenken, wenn die Bewilligung (als erster Schritt) nur hinsichtlich eines konkreten Kennzeichens widerrufen wird.

Bei großen Missbrauchsfällen (zB zusätzliche Güterbeförderung mit Probefahrtenkennzeichen) besteht die Möglichkeit des Entzuges der Bewilligung für den Standort.

#### **zu § 47 Abs. 2:**

##### **Auskünfte an gesetzliche Interessenvertretungen**

Problemstellung:

Von der Wirtschaftskammer wird des Öfteren das Ersuchen um Auskunftserteilung nach § 47 Abs. 2 KFG unter Angabe eines Kennzeichens herangetragen. Argumentiert wird dies mit dem Verdacht der unbefugten Gewerbeausübung (Verwendung eines Probe bzw. Überstellungskennzeichens zu Transportzwecken). Untermauert werden die

Auskunftsersuchen mit der fachlichen Aufgabe der WK gem. § 43 Abs.3 Z1 und Z2 WKG (Förderung der wirtschaftlichen Angelegenheiten der Mitglieder im Wettbewerb,

insbesondere die Beseitigung oder Verhütung von Gewohnheiten, Gebräuchen und Neuerungen, welche dem lauterem und leistungsgerechten Wettbewerb unter den Mitgliedern

im Wege stehen).

Seitens der Kraftfahrbehörde kann eine in diesem Zusammenhang übertragene Aufgabe, nach der sie „zur Beseitigung von wettbewerbswidrigen Handlungen“ beizutragen hat, nicht

entnommen werden (vgl. Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb). Daraus würde resultieren, dass keine Auskunft nach § 47 Abs.2 KFG erteilt werden kann. Andererseits erscheint es im Interesse der Öffentlichkeit, dass eine unbefugte Gewerbeausbildung hintangehalten wird. Da eine rasche Information des Betroffenen durch die WK über die gesetzlichen Vorgaben zur Gewerbeausübung auch im Interesse der Behörde liegt, wird angefragt, ob der Ansicht zugestimmt werden kann, dass eine Auskunftserteilung an die WK zulässig ist.

#### **Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass die WK dem Auskunftersuchen eine Begründung anfügen soll, in der dargelegt wird, dass die Auskunft notwendig ist, um die Aufgaben des § 43 Abs. 3 Z 1 und Z 2 Wirtschaftskammergesetz (WKG) zu erfüllen.

Ist das Auskunftersuchen begründet, können die geforderten Auskünfte im Sinne des § 47 Abs. 2 („soweit diese zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben eine wesentliche Voraussetzung bilden...“) erteilt werden.

#### **zu § 47 Abs.2a:**

##### **Auskünfte an Privatpersonen:**

Problemstellung:

Aufgrund einer bewilligten Gehalts- und Fahrnisexekution wurde vom Betreiber ersucht, Auskunft darüber zu erteilen, ob der Schuldner ein Fahrzeug angemeldet hat. Zwar wäre der Schuldner auch nach der EO verpflichtet, seine Vermögenswerte bekannt zu geben, die Gerichte würden aber oftmals keine nachhaltigen Ermittlungen im Sinne der Erforschung der Vermögenswerte tätigen.

Sind die Voraussetzungen für die Auskunftserteilung erfüllt?

#### **Ergebnis:**

Eine derartige Auskunftserteilung an Privatpersonen ist im KFG nicht vorgesehen. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass das Gericht gem. § 47 Abs. 2 Auskünfte einholt.

#### **zu § 57 Abs. 8 und § 58:**

##### **Geschwindigkeit von Motorfahrrädern - Gefahr im Verzug:**

Problemstellung:

Im Zuge von Verkehrskontrollen werden immer wieder Lenker von Motorfahrrädern angehalten und mittels Rolltester festgestellt, dass die von ihnen gelenkten Motorfahrräder Geschwindigkeiten von weit über 70 km/h erreichen. Diese Motorfahrräder sind bereits bei der Auslieferung nicht fahrbar, da sie dermaßen gedrosselt sind, dass selbst geringfügige Steigungen damit kaum bewältigt werden können. Werden diese Motorfahrräder nun „fahrbar gemacht“, so wird der jeweils Verantwortliche in administrative und strafrechtliche Verantwortlichkeit gedrängt.

Es soll einheitlich festgelegt werden, ab welcher mit einem Rollenprüfstand für Motorfahrräder gemessenen Geschwindigkeit davon ausgegangen werden kann, dass die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet wird und somit bei Gefahr im Verzug die Bestimmung des § 57 Abs. 8 anzuwenden ist.

Ab 66 km/h ist jedenfalls von Manipulation auszugehen.

In Gödersdorf ( 2000) wurde Folgendes festgelegt (170.303/2-II/B/7/01):



*„Zu den §§ 56 und 58:*

*1. 45 km/h Bauartgeschwindigkeit, Überprüfung*

*Nach dem ADE ist bei als Motorfahrrad zugelassenen Fahrzeugen, mit denen eine Geschwindigkeit von 60 km/h (auf gerader, waagrechter Ebene, bei Windstille, mit einer Belastung von 75 kg) überschritten werden kann, stets anzunehmen, dass die Verkehrssicherheit durch die Weiterverwendung gefährdet wird. Das Fahrzeug ist einer besonderen Überprüfung zuzuführen, wenn die Geschwindigkeit in diesem Ausmaß überschritten werden kann.*

*Auf Grund der Anhebung der Bauartgeschwindigkeit von 40 auf 45 km/h sind die Ausführungen im ADE jedoch überholt.*

*Bei Zugrundelegung einer Messtoleranz von 4 km/h kann bis zu einer gemessenen Geschwindigkeit von 60 km/h von einer Anzeige abgesehen werden, wenn das Fahrzeug ansonsten den Vorschriften entspricht. Ab einer abgelesenen Geschwindigkeit von 70 km/h ist jedenfalls davon auszugehen, dass die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung gefährdet ist, und es kann mit Kennzeichentafelabnahme vorgegangen werden.“*

**Ergebnis:**

Im Sinne der Judikatur, ist ein einspuriges Kfz, das auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille mit einer Belastung von 75 kg eine erheblich höhere Geschwindigkeit als 40 km/h (jetzt: 45 km/h) erreicht, keinesfalls mehr ein Motorfahrrad; die Gefahr, dass der Lenker eines derartigen Kfz durch das fortgesetzte Lenken Verwaltungsübertretungen begehen könnte (etwa nach § 36 lit a), rechtfertigt die Abnahme von Kennzeichentafeln und Zulassungsschein. (VwGH 3.3.1989, 88/11/0036)

Darüber, ab welcher Geschwindigkeit von Gefahr im Verzug im Sinne des § 57 Abs. 8 ausgegangen werden kann, sagt das Erkenntnis nichts aus.

Es wird klargestellt, dass bei einer auf dem Rollenprüfstand gemessenen Geschwindigkeit von 66 km/h und mehr von einer Manipulation ausgegangen werden kann. Bei einer auf dem Rollenprüfstand gemessenen Geschwindigkeit von 70 km/h und mehr kann eine Gefährdung der Verkehrssicherheit angenommen werden.

Allfällige Manipulationen können durch Kontrolle der Aufkleber aufgedeckt werden. Bei Kontrollen sollten die Organe der Polizei aber nicht überschießend und ohne Einschüchterung der Jugendlichen vorgehen. Das Rollenprüfgerät soll sachgemäß und im Sinne der Bedienungsanleitung verwendet werden.

Das BMVIT wird in Zusammenarbeit mit dem BMI alle bestehenden Erlässe, die dieses Thema betreffen, in einen Gesamterlass zusammenfassen und dabei auch die Bedienungsanleitungen der Geräte entsprechend berücksichtigen.

**zu § 58:**

1) Problemstellung:

Ein ungarischer Lkw wird in Österreich kontrolliert. Da die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet ist und Gefahr im Verzug vorliegt, werden die Kennzeichentafeln abgenommen.

Der Lenker lässt das Fahrzeug in Ungarn reparieren und schickt in kürzester Zeit eine Reparaturrechnung an die Behörde. Wie kann die Behörde sicher gehen, dass das Fahrzeug nach der Reparatur tatsächlich verkehrs- und betriebssicher ist?

**Ergebnis:**

Lediglich die Vorlage einer Rechnung reicht nicht aus, um die Wiederausfolgung der Kennzeichentafeln zu erreichen.

Es gibt zwei Vorgehensweisen:

Die Kennzeichen werden der ausländischen Zulassungsbehörde übersendet oder es muss bei der Behörde ein dem § 57a gleichwertiges Gutachten vorgelegt werden (in Ungarn Gutachten vom Zentralinspektorat für Transport).

2) Problemstellung:

Bei der Überprüfung eines Lkw auf seine Verkehrs- und Betriebssicherheit werden bestehende Mängel im Sinne der PBStV in einem Musterformular angekreuzt. In einem Verwaltungsstrafverfahren kommt es selten zu einer Strafbarkeit, da diese Mängel als solche nicht im KFG oder der KDV definiert sind.

**Ergebnis:**

Eine Änderung des KFG ist derzeit nicht vorgesehen. Die Umschreibung der Mängel soll so gewählt werden, dass sie den Definitionen im KFG und der KDV entsprechen. Die Problematik ist als Thema für die Kontrollplattform vorgeschlagen.

**zu § 82:**

**Inhaber eines ausländischen Ausfuhr- oder Überstellungskennzeichens –  
Verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit**

Problemstellung:

Für technische Mängel an einem Kraftfahrzeug mit ausländischen Ausfuhr- oder Überstellungskennzeichen ist derzeit nur die Verantwortlichkeit des Lenkers gegeben. Die in § 103 KFG enthaltenen Pflichten des Zulassungsbesitzers sollten daher auch für den Inhaber eines ausländischen Ausfuhr- oder Überstellungskennzeichens gelten.

**Ergebnis:**

Der VwGH hat in seinem Erkenntnis vom 18.9.2000, Zl. 99/17/0192, ausgesprochen, dass auch der Inhaber einer ausländischen Bewilligung der Zulassung eines Kfz zum Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen (iS des § 82) als „Zulassungsbesitzer“ zu qualifizieren ist (vgl. auch VwGH 18.11.2003, Zl. 2001/03/0180). Daher sollte diese Argumentation des VwGH auch auf die gegenständliche Problemstellung übertragen werden.

**zu § 82 Abs. 7:**

Problemstellung:

Seit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union hat die Bestimmung in § 82 Abs. 7 ihre Bedeutung verloren. Diese Bestimmung sollte daher ersatzlos aufgehoben werden.

**Ergebnis:**

Diese Bestimmung wird durch EU-Recht überlagert und bleibt vorerst unverändert. Es sollten noch weitere Erfahrungen (insbesondere im Osten) gewonnen werden.

Eventuell kann dieser Punkt bei der nächsten Ländertagung 2007 neuerlich zur Diskussion gestellt werden.

#### **zu § 96:**

##### **Pocket Bikes, Bauartgeschwindigkeit, Übertretungsnorm:**

Problemstellung:

Überschreitet die Bauartgeschwindigkeit eines Pocket Bikes 10 km/h nicht, so liegt wohl eine Übertretung nach § 96 KFG vor, wenn keine 10 km/h – Bescheinigung existiert.

Die Bauartgeschwindigkeit von (einspurigen) Pocket Bikes liegt in der Regel über 10 km/h. Diesfalls würde ein Kraftfahrzeug ohne entsprechende Zulassung verwendet werden (Pocket Bikes sind weder genehmigungs- noch zulassungsfähig).

##### **Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass Pocket Bikes nicht auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen, da sie den kraftfahrrechtlichen Vorschriften nicht entsprechen, nicht zugelassen sind und auch nicht genehmigt werden können.

Solche Fahrzeuge fallen insofern nicht unter das KFG, als sie nicht zur Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr bestimmt sind (nicht genehmigungsfähig).

Werden sie aber tatsächlich widerrechtlich auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet (§ 2 Abs. 1 Z 1 „verwendet werden...“), so kann auch entsprechend eingeschritten werden.

#### **zu § 101:**

##### **Kontrolle der Ladung:**

Problemstellung:

Im Zuge der Kontrolle von Lkw wird vermehrt festgestellt, dass der Ladungsinhalt mit firmeninternen Plomben versehen und eine Kontrolle des Ladegutes mit Verweis auf die Plombe verweigert wird. Dadurch wird nicht nur die Kontrolle der Ladungssicherung als solche verhindert, sondern kann u.a. auch nicht festgestellt werden, ob die Fahrt aufgrund des Ladegutes von einem Fahrverbot umfasst ist (zB Nachtfahrverbot nach dem IG-Luft, Wochenendfahrverbot). Die damit verbundenen Vollzugsdefizite liegen auf der Hand.

Es wird um einen Meinungs austausch ersucht.

##### **Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass Ladung in der Definition des § 102 Abs. 11 enthalten ist. Es ist also möglich eine Strafbarkeit wegen Nichtöffnung der Plombe herbeizuführen. Es wird jedoch nicht möglich sein, den Lenker des Lkw an der Weiterfahrt zu hindern.

##### **Zusatzpunkt:**

Ein Arbeitskreis unter der Leitung von Herrn DI Nissler hat einen Mängelkatalog zur Ladungssicherung ausgearbeitet. Der Katalog ist als Basis fertig, es müssen nur noch einige Spezialthemen erörtert werden.

#### **Zusatzpunkt zu § 101 Abs. 7:**

Problemstellung:

Kann die Exekutive bei Verweigerung Zwangsmaßnahmen setzen?

##### **Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass die Exekutive bei Verdacht auf Überladung Zwangsmaßnahmen setzen kann (wie zB Fahrt zum Verwiegungsort anordnen oder bei Weigerung Hinderung an der Weiterfahrt).

#### **zu § 106 Abs. 7:**

Problemstellung:

Bei bestimmten vierrädrigen Kraftfahrzeugen der Klassen L6e und L7e im Sinne der RL 2002/24/EG mit EU-Betriebserlaubnis, wie so genannte "F-Kart", "Crazy Vehicle" etc. mit Lenkrad, Einzelsitzen usw., sieht § 106 Abs. 7 KFG mit der derzeitigen Formulierung keine Pflicht zum Gebrauch eines Sturzhelms vor.

Diese Fahrzeuge weisen insbesondere durch Lenkrad und Einzelsitze keine "Charakterzüge eines Kraftrades" i.S. des § 106 Abs. 7 KFG auf.

Ist vorgesehen, für diese Fahrzeuge eine Sturzhelmpflicht einzuführen?

#### **Ergebnis:**

Es ist derzeit nicht vorgesehen, das KFG in diese Richtung zu ändern.

#### **zu § 106 Abs. 11 und 13:**

##### **Personenbeförderung auf Ladeflächen:**

Problemstellung:

Die Personenbeförderung auf Ladeflächen wurde durch die 27.KFG Novelle neu geregelt (§ 106 Abs.11: *Die Beförderung von Personen auf einer Ladefläche oder Ladung ist nur zulässig mit*

*„1. Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h oder Anhängern, die mit solchen Kraftfahrzeugen gezogen werden,“*

In der zitierten Bestimmung wurde der Personentransport auf Ladeflächen von Anhängern die durch Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40km/h gezogen werden aufgenommen.

Im Absatz 13 des § 106 ist eine Verordnungsermächtigung enthalten welche den Personentransport auf Anhängern betrifft. Die zugehörigen Bestimmungen des § 63 KDV 1967 gelten für besondere Beförderungen wie beispielsweise im Rahmen von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben oder bei Möbeltransporten.

Es wird deshalb ersucht zu klären, ob seit der 27.KFG Novelle der Transport von Personen auf der Ladefläche von Anhängern, die mit Kraftfahrzeugen gezogen werden, die eine Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h aufweisen, generell möglich ist und nur bei den in der Verordnung genannten Fällen besondere Vorschriften gelten, oder der Transport von Personen auf Anhängern nur unter den in der Verordnung genannten Bestimmungen zulässig ist.

#### **Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass es eine Unterscheidung zwischen Personenbeförderung auf einer Ladefläche und Personenbeförderung auf einem Anhänger gibt.

Die Personenbeförderung auf einer Ladefläche ist mit Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h oder Anhängern, die mit solchen Kraftfahrzeugen gezogen werden, generell erlaubt.

Die Regelungen über die Personenbeförderung auf einem Anhänger (nicht auf der Ladefläche dieses Anhängers) im Sinne des § 63 KDV sind *lex specialis* und von der Bestimmung über die Personenbeförderung auf der Ladefläche unberührt.

#### **zu § 134 Abs. 1:**

Problemstellung:

Sanktionierung der missbräuchlichen Verwendung von Blaulicht/Folgetonhorn (u. a. § 134 Abs. 1 KFG):

Verwaltungsstrafrechtlich kann durch eine missbräuchliche Verwendung von Blaulicht und/oder Folgetonhorn gegen § 26 Abs. 1 StVO (mit Fahrzeugen, an denen befugter Weise Blaulicht bzw. Folgetonhorn angebracht ist) und gegen § 134 Abs. 1 KFG (mit Fahrzeugen, an denen unbefugter Weise Blaulicht bzw. Folgetonhorn angebracht ist, und allenfalls mit Fahrzeugen, an denen Blaulicht bzw. Folgetonhorn auf Grund einer Bewilligung nach § 20 Abs. 5 KFG angebracht ist, jedoch entgegen Bescheidvorschreibungen verwendet wurde) verstoßen werden. Nach Pürstl/Sommereder, Kommentar zur StVO, Anmerkung 3 zu § 26 StVO, ist nur eine verwaltungsstrafrechtliche Strafbarkeit gegeben, keine gerichtliche nach dem Notzeichengesetz (BGBl. Nr. 181/1929 idGF). Diese Ansicht wird auch von Weber, ZVR 1988, 68 ff, vertreten.

Anderer Ansicht ist Glasl, ZVR 1963, 309 ff. Darauf aufbauend stützt sich offensichtlich auch der OGH unter anderem in seinem Urteil vom 15.1.2004, 12 Os 125/03, (veröffentlicht in ZVR 2005, S. 123), wonach die missbräuchliche Verwendung von Blaulicht und/oder Folgetonhorn als gerichtlich strafbarer Tatbestand angesehen wird.

Nach § 99 Abs. 6 StVO und § 134 Abs. 2 Ziffer 2 KFG liegt kein verwaltungsstrafrechtliches Delikt vor, wenn die Tat einen von den Gerichten zu verfolgenden Straftatbestand darstellt.

Zumindest sollte außer Frage stehen, dass die unbefugte **Anbringung** des Blaulichtes und des Folgetonhorns ausschließlich einen verwaltungsrechtlichen Straftatbestand darstellt. Wenn das unbefugt angebrachte Blaulicht und Folgetonhorn auch (missbräuchlich) verwendet worden ist, sollte in verwaltungsrechtlicher Hinsicht auf den Tatbestand des unbefugten Anbringens abgestellt werden können, sodass sich die Frage, ob gerichtlich strafbarer Tatbestand oder verwaltungsrechtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, gar nicht mehr stellt.

Problematischer erscheint vor dem Hintergrund der oben dargestellten unterschiedlichen Rechtsansichten der Fall, wenn durch die missbräuchliche Verwendung des Blaulichtes bzw. des Folgetonhorns gegen eine Vorschreibung des Bewilligungsbescheides gemäß KFG verstoßen worden ist. Handelt es sich dabei um eine Sanktionierbarkeit nach § 134 Abs. 1 KFG bzw. einen Verstoß gegen § 26 Abs. 1 StVO oder um einen gerichtlich strafbaren Verstoß gegen das Notzeichengesetz?

Die Fallkonstellationen werden nochmals aufgezeigt:

Blaulicht/Folgetonhorn ausschließlich unbefugt am Fahrzeug angebracht:  
Strafbarkeit nach KFG

Blaulicht/Folgetonhorn unbefugt am Fahrzeug angebracht und verwendet:  
bloße Strafbarkeit der Anbringung nach KFG oder Strafbarkeit nach Notzeichengesetz?

Blaulicht/Folgetonhorn befugt auf Grund einer KFG-Bewilligung am Fahrzeug angebracht und durch die Verwendung wird gegen eine Bescheidvorschrift verstoßen: Strafbarkeit nach KFG, StVO oder Notzeichengesetz?

Blaulicht/Folgetonhorn unbefugt mit Fahrzeugen im Sinn von § 26 Abs. 1 StVO verwendet: Strafbarkeit nach StVO oder Notzeichengesetz?

(Möglicherweise ist lit. c ein Fall von lit. d)

**Ergebnis:**

Die unbefugte Anbringung eines Blaulichtes/Folgetonhorns an einem Kraftfahrzeug stellt ausschließlich einen verwaltungsrechtlichen Tatbestand dar, somit liegt Strafbarkeit nach KFG vor.

Die unbefugte Anbringung und Verwendung eines Blaulichtes/Folgetonhorns muss differenziert betrachtet werden. Das unbefugte Anbringen stellt einen verwaltungsrechtlichen Tatbestand dar, somit liegt Strafbarkeit nach KFG vor. Das unbefugte Verwenden stellt einen gerichtlich strafbaren Tatbestand dar, somit liegt Strafbarkeit nach dem NotzeichenG vor.

Die unbefugte Verwendung eines Blaulichtes/Folgetonhorns aufgrund einer KFG-Bewilligung stellt einen gerichtlichen Tatbestand dar, somit liegt Strafbarkeit nach dem NotzeichenG vor.

**§ 134 Abs. 3a iVm § 102a:**

**Digitales Kontrollgerät; Datendownload vom Massenspeicher:**

Problemstellung:

Gemäß § 134 Abs. 3a KFG können zur Feststellung einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten Höchstgeschwindigkeit u.a. auch Aufzeichnungen des digitalen Kontrollgerätes herangezogen werden. Dabei gilt der Ort der Kontrolle der Aufzeichnungen des digitalen Kontrollgerätes als Ort der Begehung der Übertretung, wenn aus der Aufzeichnung des digitalen Kontrollgerätes ersichtlich ist, dass sie nicht früher als zwei Stunden vor seiner Aushändigung oder Kontrolle begangen wurde.

Es wird zur Diskussion gestellt, in wie weit sich der Lenker dem Datendownload gemäß § 134 Abs. 3a KFG unter Umständen durch Aushändigung der Fahrerkarte und der entsprechenden Ausdrucke gemäß § 102a KFG entziehen könnte. Bejahendenfalls wäre zu beachten, dass der Datendownload für die softwaremäßige Weiterverarbeitung der Daten aus dem Massenspeicher (Geschwindigkeitskontrolle) von großer Bedeutung ist.

**Ergebnis:**

Es wird klargestellt, dass Datendownload unter den Begriff „Aufzeichnung des digitalen Kontrollgerätes“ subsumiert werden kann.

# Ergebnisse der Technikerrunde

## KFG:

### Mähdrescher:

Problemstellung:

Bis zu welchen höchstzulässigen Achslasten werden diese Fahrzeuge maximal genehmigt bzw. wird eine eingeschränkte Zulassung vorgeschrieben?

### Ergebnis:

Die derzeitigen Grenzwerte variieren zwischen 11,5 t ohne Maispflückgerät, abgeleitet von der Typengenehmigung, und 18 t mit Maispflückgerät. Das BMVIT ist bemüht eine einheitliche Vorgangsweise in den einzelnen Bundesländern zu erzielen, doch ist hier aufgrund der Differenzen der Länder keine einheitliche Vorgabe möglich. Eine Lösung wird in der Länderrunde Schwertransport angestrebt.

### Fahrzeuge der Fa. Quad Store, Marke Suzuki

Problemstellung:

Wie sollen Quad-Fahrzeuge ohne EU Betriebserlaubnis genehmigt werden?

### Ergebnis:

Eine Ausnahmegenehmigung nach § 34 KFG unter Berücksichtigung der 5 Stück-Kontingente pro Bundesland ist die durchzuführende Genehmigungsvariante. Es ist jedoch dabei zu beachten, dass dennoch alle Einzelrichtlinien zu erfüllen sind.

### zu § 28b Abs.4 KFG 1967 i.V.m. § 21d Abs.1 KDV:

Problemstellung:

Bei der Prüfung der Übereinstimmung eines aus dem Ausland importierten und dort bereits zugelassen gewesenen Fahrzeuges musste vereinzelt festgestellt werden, dass Bestimmungen einer Einzelrichtlinie nicht erfüllt sind.

Beispiele:

- vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klassen L6e und L7e (Quad) weisen kein Begrenzungslicht auf (weder dafür vorgesehene Leuchte bzw. Lampenfassung noch Verkabelung vorhanden)
- nach Einschalten des Abblendlichtes erlischt das Begrenzungslicht.

Wie ist in so einem Fall vorzugehen?

### Ergebnis:

Entspricht das Fahrzeug trotz vorliegendem COC nicht der Bauartgenehmigung, dann ist die Umrüstung auf den genehmigten Zustand erforderlich. Wenn die Bauartgenehmigung fehlerhaft ist jedoch das Fahrzeug der Bauartgenehmigung entspricht ist das BMVIT zu informieren. Die Ausstellung einer Bestätigung gem. §21d KDV kann für die Dauer von höchstens 6 Monaten (Art. 7 RI. 70/156/EG) abgelehnt werden wenn das Fahrzeug nicht verkehrs- und betriebssicher ist.

### **zu § 33:**

#### **Lautsprecherboxen:**

Problemstellung:

Stellen montierte Lautsprecherboxen mit erheblichem Bauvolumen eine anzeigepflichtige Änderung dar?

#### **Ergebnis:**

Werden die hinteren Sitzbänke ausgebaut und anstelle dieser Akustikboxen fix ins Fahrzeug verbaut, so stellt dies eine anzeigepflichtige Änderung dar. Zusätzlich zur Sitzbank/den Sitzen sind jedenfalls auch die entsprechenden Sicherheitsgurte zu entfernen. Es darf dadurch kein zusätzlicher Laderaum entstehen. Die hinteren Türen müssen auch nicht dauernd fest verschlossen sein. Die Akustikboxen sind so einzubauen und zu befestigen, dass entsprechende Beschleunigungen aufgenommen werden können. Entsprechende Nachweise hinsichtlich der Befestigung dieser Lautsprecher mit dem Fahrzeugaufbau sind deshalb vorzulegen. Als Anhaltswerte gelten die geforderten Limits für die Anbringung von Gasbehälter in der ECE-Regelung Nr. 110 über Erdgasanlagen Teil II Punkt 17.4.4. („ für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1: 20g in Fahrtrichtung und 8g horizontal, rechtwinkelig zur Fahrtrichtung)  
Zusätzlich sind Nachweise über die Materialeigenschaften, vor allem bezüglich Splittersicherheit und Brennbarkeit sowie über die elektromagnetische Verträglichkeit zu verlangen.

### **zu § 57a:**

Revisionsprogramm der Fa. Mesensky:

Problemstellung:

Das derzeitige Revisionsprogramm entspricht nicht mehr den Wünschen und Vorgaben der Länder. Derzeit arbeiten nicht alle Länder mit diesem Programm. Wenn weiterer Bedarf an einem einheitlichen Revisionsprogramm besteht, müsste das „ alte“ Programm überarbeitet bzw. eine Neugestaltung vorgenommen werden. Dazu müsste ein entsprechender Auftrag über den Lenkungsausschuss an die Fa. Mesensky ergehen.

#### **Ergebnis:**

Es wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die die Anforderungen an ein neu zu erstellendes Revisionsprogramm definieren wird. Diese hat bereits einmal getagt und ein weiterer Tagungstermin ist für den 01.03.2007 geplant. Ziel ist es ein Pflichtenheft zu erstellen, das dann die Basis für die Programmierung durch die Fa. Mesensky darstellen wird.

## **KDV:**

### **zu § 18 Abs. 8:**

#### **Rückfahrwarner:**

Problemstellung:

Derzeit sind nur Heeresfahrzeuge von der Anbringung von Rückfahrwarnern ausgenommen.



Es wird vorgeschlagen, dass auch Feuerwehrfahrzeuge von der Ausrüstung befreit werden.

**Ergebnis:**

Mit der nächsten KDV-Novelle wird eine Anpassung erfolgen, sodass in Zukunft Heeres- und Feuerwehrfahrzeuge von der verpflichtenden Anbringung von Rückfahrwarnern ausgenommen sind.

**zu § 22a:**

**Nachrüstung eines Fahrzeuges mit einem Partikelfilter – nicht anzeigepflichtige Änderung**

Problemstellung:

– Partikelfilter-Nachrüstung – Eintragung in die Fahrzeugdokumente: Im Hinblick auf etwaige künftige Fahrbeschränkungen bekommt die Frage einer dementsprechenden Eintragung einer Nachrüstung mit einem Partikelfilter in die Fahrzeugdokumente immer mehr Bedeutung. Zulassungsbesitzer, die ihr Fahrzeug mit einem Partikelfilter nachrüsten haben lassen, wollen dies anzeigen und streben eine Eintragung an. Da in Österreich noch keine Prüfkriterien gesetzlich verankert sind, ist allerdings eine Eintragung nach wie vor nicht möglich.

Unter Hinweis auf die Ausführungen im Protokoll zur Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder zur Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 KFG vom 19.04.2005, GZ 179.415/0003-II/ST4/2005 soll die Nachrüstung eines Kraftfahrzeuges mit einem Partikelfilter als nicht anzeigepflichtige Änderung in der KDV (§ 22a) aufgenommen werden.

**Ergebnis:**

Die Anregung, die Nachrüstung eines Fahrzeuges mit einem Partikelfilter als nicht anzeigepflichtige Änderung im § 22a der KDV aufzunehmen, wird seitens des BMVIT begrüßt. Jedoch wird vorerst abzuwarten sein, welcher Bedarf sich im Hinblick auf regionale Fahrverbote in Sanierungsgebieten ergibt und vor allem an welche Bedingung eine Ausnahme von diesen Fahrverboten geknüpft sein wird.

Auch gilt es zu beachten, dass es auch kombinierte Systeme Katalysator-Partikelfilter gibt, wobei festgehalten werden muss, dass ein Katalysator, sofern dieser bei der Umrüstung entfernt wird, nur durch ein kombiniertes System ersetzt werden darf, da sich sonst eine Verschlechterung gegenüber dem genehmigten Zustand ergeben würde.

**zu § 22a Abs.2:**

**Wesentliche Änderung LPG und CNG Nachrüstung**

Problemstellung:

Gemäß §22a Abs.2 KDV stellt die Nachrüstung mit Flüssiggas- oder Erdgasantrieb eine wesentliche Änderung dar. Diese Bestimmung bedingt eine Neugenehmigung des Fahrzeuges mit einem hohen bürokratischen Aufwand ohne die Genehmigungsqualität gegenüber einer Änderungsgenehmigung zu erhöhen. Es wird daher angeregt diese Bestimmung in der nächsten KDV Novelle zu streichen.

**Ergebnis:**

Es besteht der überwiegende Wunsch der Länder, die KDV so zu ändern, dass es sich bei der Umrüstung auf einen Erdgasantrieb lediglich um eine Änderungsgenehmigung und nicht um eine Neugenehmigung handelt.

Jedoch würde das dem § 33 Abs. 2 KFG widersprechen, wonach das geänderte Fahrzeug einer Einzelgenehmigung bedarf, wenn die Änderungen wesentliche technische Merkmale betreffen. Aus diesem Grund wird an der derzeitigen Regelung in Form einer Neugenehmigung auch weiterhin festgehalten.

#### **zu § 52 Abs. 8:**

##### **selbsttätig schließende Anhängervorrichtung:**

###### Problemstellung:

Durch die 52. KDV Novelle wurden Zugmaschinen von der Ausrüstungspflicht mit selbsttätig schließenden Anhängervorrichtungen befreit. Da diese Fahrzeuge in der Regel landwirtschaftliche Anhänger ziehen die ihrerseits mit Anhängervorrichtungen ausgestattet sind, wird angeregt, diese Befreiung auch auf landwirtschaftliche Anhänger auszudehnen.

###### Ergebnis:

Laut § 52 Abs. 8 KDV müssen Zugmaschinen nicht mit einer selbsttätig schließenden Anhängervorrichtung ausgerüstet sein. Eine Ausnahme auch für landwirtschaftliche Anhänger zu schaffen, ist derzeit nicht möglich, da die entsprechende Richtlinie eine selbsttätig schließende Anhängervorrichtung vorsieht.

## **PBStV:**

###### Problemstellung:

Welche Anforderungen bestehen an **Bremsflüssigkeitstestgeräte** zur Prüfung des Wassergehalts? Muss damit festgestellt werden können, ob der Wassergehalt über 1,5% bis 2% liegt?

###### Ergebnis:

1) Bremsflüssigkeitstestgeräte zur Prüfung des **Wassergehalts** gelten als zulässig, sofern folgende Anforderungen an dieselben erfüllt sind.

- Es muss mindestens ein Wassergehalt von 1,0% bis 2,5% angezeigt werden können.
- Der gemessene Wert muss mindestens in 0,5% Sprüngen angegeben werden.

Somit sind die Grenzwerte aus der PBSTV eindeutig abzulesen. d.h.: Der Grenzwert von 1,5% (der einer Siedetemperatur von 180°C entspricht) und der Grenzwert von 2% (entspricht einer Siedetemperatur von 150°C) können abgelesen werden.

- Das Gerät muss kalibrierfähig sein. Es sind nur Geräte mit einer Nullpunkteinstellung zulässig.

2) Bremsflüssigkeitstestgeräte zur Messung des **Siedepunktes** gelten als zulässig, sofern sie folgende Anforderungen erfüllen.

- Es ist mindestens ein Anzeigebereich von 120° C bis 210° C notwendig.
- Der gemessene Wert muss mindestens in 30° Sprüngen angegeben werden.

Somit sind die Grenzwerte der Siedetemperatur von 150° C und 180° C aus der PBSTV eindeutig ablesbar.

- Das Gerät muss kalibrierfähig sein. Es sind nur Geräte mit einer Nullpunkteinstellung zulässig.