

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Verkehrsrecht
Postanschrift 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Alle Bezirkshauptmannschaften, Städte mit
eigenem Statut Krems/Donau und
Waidhofen/Ybbs und Bundespolizeidirektionen

Beilagen

RU6-A-100/282-2009

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bezug

Bearbeiter
Dr. Bachbauer

(0 27 42) 9005

Durchwahl

Datum

12900

16. Februar 2009

Betrifft

Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder am 22.10.08 und 23.10.08 in Gols, Protokoll

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine Zusammenstellung der in der Tagung vom 22. und 23. Oktober 2008 in Gols mit den Verkehrsreferenten der Bundesländer über kraftfahrrechtliche und kraftfahrtechnische Fragen erarbeiteten Ergebnisse übermittelt. Das Protokoll über die Ergebnisse der Technikerrunde wurde gesondert erstellt und liegt gleichfalls bei.

Der normative Teil des Protokolls ist (so wie bereits die vorhergehenden Protokolle) als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden (Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11. Februar 2009, GZ.BMVIT-170.303/0004-II/ST4/2008).

Ergeht an:

2. Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten,

1. Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
3. Abteilung Allgemeiner Straßendienst
4. Abteilung Bau- und Anlagentechnik
5. Landespolizeikommando für Niederösterreich, Neue Herrengasse 15, 3100 St. Pölten
6. Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
DVR 0000175
email: st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-170.303/0004-II/ST4/2008

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

An alle
Landeshauptmänner



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Straße und Luft

Wien, am 11.02.2009

Betreff: Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder am 22. und 23. Oktober 2008 in Gols; Protokoll

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt eine Zusammenstellung der in der Tagung vom 22. und 23. Oktober 2008 in Gols 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 und Anwesenheitsliste

Mit freundlichen Grüßen

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Mag. Astrid Pansi

Tel.: +43 (1) 71162 65 5512

Fax: +43 (1) 71162 65 5073

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

elektronisch gefertigt

info@bmvit.gv.at

www.bmvit.gv.at

Dynamik mit Verantwortung

Für den Landeshauptmann
Dr. B a c h b a u e r
Abteilungsleiter

elektronisch unterfertigt

Protokoll

über die Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Bundesländer am 22. und 23. Oktober 2008 in Gols¹

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

Zum Kraftfahrgesetz (KFG) 1967:

zu §§ 1 und 3:

Minibikes

Problemstellung:

Vermehrte Anfragen zu so genannten „Minibikes“, zu deren Einordnung als Kraftfahrzeuge, sind aufgelaufen.

Deren derzeitige Einordnung als „Spielzeug“ scheint nicht mehr zeitgemäß, da diese Fahrzeuge mit immer leistungsfähigeren Motoren ausgestattet werden, Geschwindigkeiten von mehr als 10 km/h möglich sind und diese Fahrzeuge auch auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (wenn auch widerrechtlich) Verwendung finden.

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 § 1:

Feststellungsbescheid "ganz kurze Strecke"

Problemstellung:

Nach § 1 Abs. 2 lit. b KFG sind die dort angeführten Fahrzeuge von der Anwendung der Bestimmungen des II. bis XI. Abschnittes des KFG ausgenommen, wenn mit ihnen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken oder gemäß § 50 Ziffer 9 StVO 1960 als Baustelle gekennzeichneten Strecken befahren werden. Kann zur Klärung, ob im jeweiligen Fall eine "ganz kurze Strecke" vorliegt, ein Feststellungsbescheid begehrt werden bzw. ist ein solcher zu erlassen? Besteht ein Rechtsanspruch auf den Erhalt eines solchen Feststellungsbescheides? Was ist unter einer „ganz kurzen Strecke“ zu verstehen?

Ergebnis:

Die Judikatur des VwGH erklärt Feststellungsbescheide als unzulässig, wenn die strittige Frage im Rahmen eines anderen gesetzlichen Verfahrens – etwa einem Strafverfahren – entschieden werden kann. Gegenstand eines Feststellungsbescheides kann grundsätzlich nur die Feststellung eines Rechtes oder Rechtsverhältnisses sein, nicht aber die Feststellung von Tatsachen, sofern ein Gesetz nicht ausdrücklich eine solche Feststellung vorsieht (vgl. VwGH 12.02.1985, ZI 84/04/0072).

Daher sollten die Bezirksverwaltungsbehörden diesbezüglich keine Feststellungsbescheide erlassen.

Zur Frage, was unter einer ganz kurzen Strecke gemäß § 1 Abs. 2 lit. b KFG zu verstehen ist, wird auf den ADE verwiesen. Eine exakte metermäßige Festlegung ist nicht möglich. Das Überqueren der Straße mit öffentlichem Verkehr muss nicht zwingend in einem rechten Winkel erfolgen. Es ist auch ein schräges Überqueren in spitzem Winkel denkbar.

zu § 4 Abs. 6:

Problemstellung:

Die Frage, ob Container als Ladung zu behandeln sind oder nicht, war eine Zeit lang umstritten. Seit der Richtlinie 96/53/EG, wonach gem. Anhang I Z 1.4 die in diesem Anhang festgelegten Werte für die zulässigen Abmessungen auch die Wechselaufbauten und genormten Frachtstücke, wie z.B. Container umfassen, sind die Diskussionen eigentlich verstummt.

Nach Ansicht des BMVIT wird ein Container derzeit nicht als Ladung, sondern als ein mit dem jeweiligen Fahrzeug fest verbundener Ladungsträger angesehen.

Wie ist nun bei der Genehmigung vorzugehen?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass ein Container als Ladungsträger anzusehen ist. Durch Container bzw. Wechselaufbauten dürfen die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Abmessungen nicht überschritten werden (RL 96/53/EG; Anhang I, Z 1.4.). Es wird die Aufnahme dieses Satzes der RL in das KFG für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

Des Weiteren werden Fahrzeuge wie bisher ohne Container bzw. Wechselaufbau genehmigt.

zu § 4 Abs. 7b:

Festlegung einer zulässigen Gewichtsgrenze in § 4 Abs. 7b KFG für Saug- Druck-Tankfahrzeuge mit 5 oder mehr Achsen

Problemstellung:

Mit der 26. KFG-Novelle wurden mit § 4 Abs. 7b KFG neue Regelungen betreffend Saug- Druck- Tankfahrzeuge eingeführt. Demnach beträgt das zulässige Gesamtgewicht für solche Fahrzeuge mit 2 Achsen 20.000 kg, für Fahrzeuge mit 3 Achsen 29.000 kg und für jene Fahrzeuge mit 4 Achsen 37.000 kg. Dem Gesetz kann jedoch keine zulässige Gewichtsgrenze für Saug- Druck- Tankfahrzeuge mit 5 oder mehr Achsen entnommen werden. Mit Erlass des BMVIT vom 16.01.2006, GZ 179.342/0003-II/ST4/2005 wurde unter Punkt 5 festgelegt, dass solche Fahrzeuge im Rahmen der zulässigen Achslasten 37.000 kg nicht überschreiten dürfen.

Zur Gewährleistung einer bestmöglichen Rechtssicherheit wird vorgeschlagen, die zulässige Gewichtsgrenze für Saug- Druck- Tankfahrzeuge mit 5 oder mehr Achsen im KFG zu verankern.

Ergebnis:

Dieser Punkt wird für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

zu § 20 Abs. 1 lit. h:

retroreflektierende Markierungen

Problemstellung:

Gemäß dieser Bestimmung dürfen retroreflektierende Markierungen, Konturmarkierungen sowie charakteristische Markierungen zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Erkennbarkeit schwerer und langer Fahrzeuge ohne Bewilligung angebracht werden, wenn sie der ECE-R-104 entsprechen.

Diese lässt hinten weiße Markierungen zu (Anh. 6 Pkt. 1), während die ECE-R-48 (Pkt. 5.15), die im internationalen Verkehr verbindlich und im § 10 Abs. 7 KDV über die RL 76/756/EWG umgesetzt ist, hinten für auffällige Markierungen nur rot oder gelb zulässt. Während sich die BRD (§ 53 Abs. 10 Zi. 3 StVZO), wo an sich hinten nur weiß oder gelb zulässig ist, tolerant verhält, führen weiße Markierungen in anderen Mitgliedsstaaten zur Abstellung der Fahrzeuge.

Ergebnis:

Für Neugenehmigungen hat die reflektierende Einrichtung der ECE Regelung 104 zu entsprechen und gemäß der ECE Regelung 48 angebracht zu sein (nach hinten nur gelb oder rot). Dieser Punkt wird für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

§ 20 Abs.5:

1. Blaulichtattrappen

Problemstellung:

Von einer Hausverwaltung mit angeschlossenem Installateurbetrieb ist ein Smart mit einer Blaulichtattrappe ausgerüstet worden. Vorerst ist die Demontage mit Berufung auf ein VwGH Erkenntnis verweigert worden. Es wird daher angeregt Blau- und auch andere Lichtattrappen (z.B. hintere obere Blinker) oder generell die Erweckung des Eindrucks eines Einsatzfahrzeugs ausdrücklich als unzulässig zu erklären.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass an der bisherigen Vorgehensweise festgehalten wird. An Fahrzeugen, die nicht mehr als Rettungs- oder Feuerwehrfahrzeug verwendet werden, darf daher auch kein Blaulicht angebracht sein.

Eine Änderung des § 26a KDV hinsichtlich Attrappen kann bei der nächsten KDV-Novelle zur Diskussion gestellt werden.

2. Andere Lichtfarben für Feuerwehrfahrzeuge

Problemstellung:

Fahrzeuge der Feuerwehr dürfen entsprechend den Bestimmungen des § 20 Abs. 5 KFG 1967 Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht bewilligungsfrei führen. In den Feuerwehrvorschriften sind neben dem blauen Licht auch rote und grüne Warnleuchten vorgesehen. Mit roten Warnleuchten abgegebenes Licht kennzeichnet die Einsatzleiterstelle, mit grünen Warnleuchten abgegebenes Licht kennzeichnet den Atemschutzsammelplatz. Diese Leuchten werden deshalb auf Feuerwehrfahrzeugen sowohl fix montiert als auch mit steckbaren Halterungen angebracht.

Es wird ersucht die Erfahrungen der Bundesländer mit der Erteilung einer Bewilligung für rote bzw. grüne Warnleuchten im Rahmen der Tagung zu erörtern. Gleichzeitig darf zur Verminderung des Verwaltungsaufwandes für die Erstellung derartiger Bewilligungen gemäß § 20 KFG 1967 vorgeschlagen werden, für Feuerwehrfahrzeug das Führen einer roten oder grünen Warnleuchte in den Bestimmungen des § 20 KFG 1967 bewilligungsfrei zu ermöglichen.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass rote bzw. grüne Warnleuchten der Feuerwehr unter den Begriff „beleuchtete Warnleiteinrichtungen“ im Sinne des § 20 Abs. 1 lit. i KFG subsumiert werden.

Diese Warnleuchten sind daher nicht bewilligungspflichtig, dürfen jedoch nur im Stand verwendet werden.

zu § 24:

Problemstellung:

ASFİNAG: Ausnahme vom digitalen Kontrollgerät, da auch unter private Straßenerhalter zu subsumieren?

Ergebnis:

Die ASFİNAG ist als Straßenerhalter im hochrangigen Straßennetz tätig. Daher können Fahrzeuge, die von der ASFİNAG eingesetzt werden, als „Fahrzeuge, die von den Straßenbauämtern eingesetzt werden“ im Sinne des § 24 Abs. 2a Z 6 KFG angesehen werden und somit die Ausnahmemöglichkeit in Anspruch nehmen.

zu § 28 Abs. 3a:

Einstufung der Fahrzeuge in die Fahrzeugklassen bei geändertem höchstem zulässigem Gesamtgewicht

Problemstellung:

Das höchste zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs kann im Rahmen des § 28 Abs. 3a KFG 1967 festgelegt werden.

Bei einem Fahrzeug der Klasse N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von höchstens 4 250 kg kann daher das höchste zulässige Gesamtgewicht bis auf 3 500 kg herabgesetzt werden.

Gemäß § 3 Abs. 1 Z. 2.2 ff ist ein Fahrzeug der Klasse N1 ein Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, ein Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 12 000 fällt unter die Klasse N2.

Eine ähnliche Problematik ergibt sich auch bei Anhängern der Klassen O2, die einen Bereich für das höchste zulässige Gesamtgewicht von zB 700 kg bis 1 000 kg aufweisen können; das höchste zulässige Gesamtgewicht kann innerhalb dieses Bereichs von der Zulassungsstelle festgelegt werden.

Ändert sich mit der Herabsetzung bzw. Hinaufsetzung des höchsten zulässigen Gesamtgewichts die Fahrzeugklasse, die Vorschriften für welche Fahrzeugklasse sind einzuhalten?

Ergebnis:

Im Zuge der Genehmigung der Änderung des höchsten zulässigen Gesamtgewichts durch den zuständigen Landeshauptmann kann als neue Fahrzeugklasse die Klasse festgelegt werden, die sich aufgrund des höchsten zulässigen Gesamtgewichts ergibt. Bei Änderung der Fahrzeugklasse sind die technischen Anforderungen einzuhalten, die sich für die neue Fahrzeugklasse ergeben; dies gilt auch für nachfolgende Änderungen zur ursprünglichen Klasse. Wenn die Fahrzeugklasse beibehalten wird, sind die technischen Anforderungen der ursprünglichen Fahrzeugklasse einzuhalten.

Wird das höchste zulässige Gesamtgewicht innerhalb des bei der Genehmigung des Fahrzeugs festgelegten Bereichs des höchsten zulässigen Gesamtgewichts von einer Zulassungsstelle festgelegt, ändert sich die Fahrzeugklasse nicht. Eine Änderung der Fahrzeugklasse kann auf Antrag vom zuständigen Landeshauptmann vorgenommen werden. Um zu verhindern, dass bei einer nachfolgenden Änderung des höchsten zulässigen

Gesamtgewichts eine falsche Fahrzeugklasse zugeordnet ist (zB Klasse O1 bei einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 900 kg) ist der Bereich des höchsten zulässigen Gesamtgewichts entsprechend der festgelegten Klasse einzuschränken.

zu § 30:

Typenschein-Duplikate; Probleme bei der Ausstellung von Unbedenklichkeitsbescheinigungen:

Problemstellung:

Für die Ausstellung von Duplikaten von Genehmigungsdokumenten gibt es seit der Einführung der Genehmigungsdatenbank 2 Varianten (§ 37 Abs. 2c KFG):

- a) mit "vollständig" vorhandenem Datensatz + glaubhaft gemachtem Verlust: Ausdruck eines Datenauszeuges durch die Zulassungsstelle; keine Unbedenklichkeitsbescheinigung erforderlich.
- b) nicht vollständig vorhandener Datensatz: Der Aussteller des bisherigen Genehmigungsnachweises hat ein Duplikat auszustellen, das mit der neuen Zulassungsbescheinigung zu einem neuen Genehmigungsdokument verbunden wird.

Dazu erhebt sich die Frage, was unter einem "vollständigen" Datensatz zu verstehen ist.

Während im ersten Fall überhaupt keine Bestätigung der Behörde erforderlich ist, ist im zweiten Fall, wenn es sich um einen Typenschein handelt, nach § 30 KFG die Zustimmung der letzten Zulassungsbehörde erforderlich (Unbedenklichkeitsbescheinigung).

Nachdem sich auf Grund der neueren Regelungen, auch unter Berufung auf die Bestimmungen in der Zulassungsstellenverordnung, viele Behörden weigern, derartige Bescheinigungen auszustellen, wird um Klärung ersucht, ob diese Unbedenklichkeitsbescheinigung weiter erforderlich ist (Änderung des § 30 KFG).

Ergebnis:

Unter „vollständigem“ Datensatz sind die Fälle zu verstehen, wo bereits eine erstmalige Zulassung auf Basis der Genehmigungsdatenbank erfolgt ist. Derzeit ist die Unbedenklichkeitsbescheinigung noch erforderlich, da es sich aber um eine überholte Bestimmung handelt ist eine Änderung mit der nächsten KFG-Novelle vorgesehen.

zu § 33 Abs. 2:

Neugenehmigung bei wesentlicher Änderung

Problemstellung:

Die Sinnhaftigkeit der Neugenehmigung eines Fahrzeuges bei wesentlichen Änderungen wird zur Diskussion gestellt. Die praktische Abwicklung unterscheidet sich bis auf die erhöhten Kosten und den erhöhten bürokratischen Aufwand nicht. Als klassisches Beispiel einer Änderung, die zur Neugenehmigung führt, sei die Umrüstung auf Erdgas oder Flüssiggas angeführt. Die Anlagen müssten eigentlich und tun dies auch teilweise, der ECE R 115 entsprechen und sind damit für den Einbau in ein bestimmtes Fahrzeug typengenehmigt. Statt einer Neugenehmigung stellt sich daher eher die Frage der Aufnahme in die Liste der anzeigefreien Änderungen gemäß 22a KDV.

In diesem Zusammenhang sollte auch die Fragestellung an den Sachverständigen gemäß Abs. 4 ob es sich um eine wesentliche Änderung handle, auf die sich tatsächlich stellende Frage der Eignung einer Änderung novelliert werden.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass an dem bisherigen System festgehalten wird. Nachträglich eingebaute Gasanlagen stellen weiterhin eine wesentliche technische Änderung dar und bedürfen einer Neugenehmigung nach § 31 KFG.

Gasanlagen die jedoch den Vorgaben der ECE Regelung 115 entsprechen und für den jeweiligen Fahrzeugtyp geeignet sind, sollen zukünftig als Änderung gem. § 33 KFG genehmigt werden. Die KDV wird mit der nächsten Novelle dementsprechend angepasst.

zu § 34:

1. Ausnahmegenehmigungen Quads als lof – Zugmaschinen

Problemstellung:

In letzter Zeit kommen wieder vermehrt Anfragen für Einzelgenehmigungen von Quads als lof - Zugmaschinen, wie z.B. in Deutschland. Auch in Österreich werden solche Fahrzeuge angeboten, z.B. Explorer Atlas 500 Allrad, Höchstgeschwindigkeit $V_{max} = 70$ km/h (Zugmaschine ca. 95 km/h), Hubraum 493 ccm / 14,5 kW als VKP (29 kW als Zugmaschine). Auf Anfragen werden angeblich Auskünfte erteilt, dass eine Genehmigung und Zulassung in Deutschland und in Österreich kein größeres Problem sei. Lediglich Anhängervorrichtung, Anhängersteckdose und Nebelschlussleuchte wären erforderlich.

Diese Problematik wurde auch bereits im Rahmen der § 34 Arbeitsgruppe besprochen und dort Folgendes festgehalten:

„Für Fahrzeuge außerhalb des Geltungsbereiches der Richtlinie 92/61/EWG gibt es die Erlässe 190.500/2-II/B/5/00 vom 28.01.2000 und 190.500/7-II/B/5/00 vom 31.05.2000 zur Genehmigung von Quad`s als lof - Zugmaschinen. In diesem Zusammenhang wird auch angeregt, diese Erlässe zu überdenken, da sie derzeit in vielen Ländern nicht angewendet werden.“

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die bisherigen Erlässe weiterhin aufrecht sind. Die bisherige Vorgehensweise soll beibehalten werden.

2. Genehmigung eines 5-achsigen Fahrzeuges mit Anhängervorrichtung und Sattelkupplung und aufgebautem Bergekran (siehe Skizze)

Problemstellung:

Eigengew.: 35 000 kg, techn. Gesamtgewicht. 55 000 kg

Verwendung als Bergefahzeug und Abschleppfahrzeug und zur Güterbeförderung.

Genehmigung?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass Fahrzeuge deren Eigengewicht die Bestimmungen des § 4 KFG erreicht bzw. überschreitet, als Schwerlastfahrzeuge zu genehmigen sind. Als höchstzulässiges Gesamtgewicht wird der Wert des Eigengewichtes festgelegt. Derartige Schwerfahrzeuge können aber nur im Rahmen einer „Sondertransportgenehmigung“ verwendet werden.

zu § 37:

Zulassung von Kraftfahrzeugen

Problemstellung:

1. Kann eine Person unstetenen Aufenthaltes, wie z.B. ein Obdachloser oder ein Mensch mit der Meldequalität „keine“ überhaupt ein KfZ anmelden? Hat, überspitzt formuliert ein Obdachloser unter einer Brücke einen „Sitz“ im Sinne des § 37 Abs. 2 KFG?

Ergebnis:

Im Meldegesetz gibt es die Möglichkeit eine Hauptwohnsitzbestätigung für Obdachlose zu erlangen (§ 19a Meldegesetz). Sofern eine solche Hauptwohnsitzbestätigung vorgelegt wird und auch die übrigen Zulassungsvoraussetzungen gegeben sind, kann ein Kfz angemeldet werden.

Problemstellung:

2. Wie bereits anlässlich vergangener Tagungen diskutiert, kommt es immer wieder zu Scheinanmeldungen von Kraftfahrzeugen, da im Zuge des Anmeldevorganges weder Identitätsprüfungen noch Meldeanfragen durchgeführt werden.

Eine Lösungsmöglichkeit besteht in der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Identitätsprüfung anlässlich eines Anmeldevorganges bzw. besteht bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Vorschrift des § 40 Abs. 2a KFG, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festlegen kann, dass die ZMR - Abfrage ab einem bestimmten Zeitpunkt verpflichtend durchzuführen ist.

Ergebnis:

Seit Juli 2008 ist die ZMR - Abfrage durch die Zulassungsstellen technisch möglich. Derzeit wird seitens der Zulassungsstelle entweder ein Meldezettel verlangt oder eine ZMR Abfrage durchgeführt. Nach Abschluss einer Testphase, in der technische Probleme erkannt und beseitigt werden können, wird die ZMR – Abfrage verbindlich festgelegt werden.

zu § 45:

Probefahrtenkennzeichen

Problemstellung:

1. Von der Wirtschaftskammer Niederösterreich wurde wiederholt angesprochen, dass ein starker Anstieg der missbräuchlichen Verwendung von Probefahrtenkennzeichen zu verzeichnen sei. Es würden von Kraftfahrzeughändlern, die über kein Geschäftslokal, keine Fahrzeugabstellflächen und auch sonst über keine nach außen hin sichtbaren Firmeneinrichtungen verfügen, Probefahrtbewilligungen beantragt. Der Handel würde ausschließlich über Internet, Zeitungsinserte oder mündliche Kaufabsprachen laufen. Desgleichen würden Personen, die zwar einen Fahrzeughandelsbetrieb angemeldet haben, die Verwendung von Probefahrtenkennzeichen für sich in Anspruch nehmen, das Gewerbe dann tatsächlich aber gar nicht ausüben.

Wie lauten die Erfahrungen der anderen Länder zur gegenständlichen Problematik und welche Lösungsmöglichkeiten können eingeschlagen werden?

Ergebnis:

Gem. § 45 Abs. 3 Z 1.2. Kraftfahrzeuggesetz (KFG) ist die Bewilligung unter anderem zu erteilen, wenn der Antragsteller „...mit solchen Handel treibt...“. Diese Voraussetzung ist aus der Sicht des BMVIT gegeben, wenn der Antragsteller über eine aufrechte Gewerbeberechtigung

und eine Steuernummer verfügt. Mittlerweile ist der Erlass GZ. BMVIT–179.462/0007-II/ST4/2008 ergangen.

Problemstellung:

2. Immer mehr wird beobachtet, dass Probefahrtenkennzeichen von den Inhabern einer Probefahrtbewilligung gegen Gebühr verliehen werden (sogar entsprechende Angebote auf e-Bay, sogar mit Kaufoption!). Offensichtlich ist diese Vermietung gegen Entgelt derzeit rechtlich möglich. Mehrere Behörden haben Bedenken dagegen vorgebracht, weil damit auf keinen Fall mehr sichergestellt ist, dass die Probefahrtenkennzeichen auch entsprechend den rechtlichen Vorgaben verwendet werden.

Ergebnis:

Vorerst soll diesen Fällen nachgegangen werden. Wenn diesbezügliche Erfahrungen vorliegen, kann ein gezieltes Verbot für eine KFG - Novelle zur Diskussion gestellt werden.

Problemstellung:

3. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen (Mähdrescher) werden während des Ernteeinsatzes verliehen, oder Leihgeräte überstellt. Ist dies als Probefahrt im Rahmen des § 45 Abs. 1 zu sehen?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass lediglich Fahrten zur Überführung eines Fahrzeuges an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes, das heißt innerhalb der eigenen Betriebsstätten, als Probefahrten angesehen werden. Fahrten zur Überführung an fremde Betriebsstätten werden nur dann als Probefahrten angesehen, wenn diese Fahrten erforderlich sind, um das Fahrzeug zu vervollständigen (zB Lackierung, Reparatur,...).

zu §§ 56 und 58 iVm. § 8 KDV:

typgeprüfte Austausch-Auspuffanlagen

Problemstellung:

Bei Kontrollen haben Sachverständige immer mehr Probleme mit EU-typgeprüften (nicht-original)-Austausch-Auspuffanlagen, da der Verwendungsbereich nicht nachgeprüft werden kann, weil die Hersteller offensichtlich dazu übergegangen sind überhaupt keine diesbezüglichen Unterlagen für den Kunden mehr zur Verfügung zu stellen bzw. mitzuliefern und sich nur mehr auf das Typgenehmigungszeichen berufen.

Mit § 22a Abs. 1 Zi. 2 lit. p) KDV wird man bei EU-typgeprüften- Schalldämpfern kaum argumentieren können, aber die RL 2002/24/EG fordert im Artikel 7 Abschnitt 6 eindeutig, dass der Inhaber einer Typgenehmigung für eine nicht originale selbstständige technische Einheit, die für einen oder mehrere Fahrzeugtypen er teilt wurde, für jede derartige Einheit ausführliche Angaben mitliefern muss, mit denen sich diese Fahrzeuge bestimmen lassen.

Wie wird diese Frage auf internationaler Ebene behandelt und wie soll vorgegangen werden?

Ist eine Nahfeldpegel-Vergleichsmessung ausreichend?

Ergebnis:

Zukünftig wird es der Typengenehmigung ermöglicht beim KraftfahrBundesamt in Flensburg Teilbetriebserlaubnisse einzusehen. Somit ist es möglich über Rückfrage bei der Bundesanstalt für Verkehr konkrete Informationen zu erlangen.

zu § 57a Abs. 3:

Begutachtungsfrist

Problemstellung:

Fahrzeuge der Klasse M1 welche vor ihrer erstmaligen Zulassung längere Zeit bereits in Betrieb standen (z.B.: Fahrzeuge des Flughafen Wien) müssen entsprechend den Bestimmungen des § 57a Abs. 3 KFG 1967 erstmals 3 Jahre nach der erstmaligen Zulassung wiederkehrend begutachtet werden. Auch ist in diesen Fällen kein positiver Begutachtungsbefund bei der Zulassung vorzulegen. Da diese Fahrzeuge zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung zum Teil bereits erhebliche Kilometerstände bzw. Verschleißerscheinungen zeigen wurde seitens der Wirtschaftskammer angeregt für derartige Fahrzeuge eine Prüfpflicht vorzusehen.

Es wird um Erörterung dieser Frage ersucht, wobei die Hauptproblematik aus Sicht des Landes NÖ in der dafür nötigen Unterscheidung des Datums der Erstzulassung und des Inverkehrbringens besteht.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die Behörde das Datum der Erstzulassung festsetzen kann. Bei der Genehmigung des Fahrzeuges wird das Baujahr als relevantes Datum herangezogen (vgl. BMVIT-179.415/0002-II/ST4/2005, Pkt. 2.7.).

zu § 58:

Überprüfung von Motorfahrrädern am Rolltester

Problemstellung:

1. In letzter Zeit kommt es immer öfter vor, dass sich die Lenker von Motorfahrrädern weigern, an der Kontrolle nach § 58 mitzuwirken, insbesondere das Fahrzeug auf den Rollentester zu stellen und die Geschwindigkeitsmessung zu ermöglichen.

Dazu wäre im § 58 KFG eine Mitwirkungspflicht mit entsprechenden Sanktionen für eine Verweigerung einzuführen. Eine derartige Mitwirkungspflicht wurde bereits in den vergangenen Jahren diskutiert bzw. gefordert.

Ergebnis:

Dieser Punkt ist für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

Problemstellung:

2. Im Protokoll der Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder 2006, GZ BMVIT-170.303/0004-II/ST4/2006, ist zum Thema der Geschwindigkeitsmessungen bei Motorfahrrädern mit dem Rollenprüfstand angekündigt worden, alle bestehenden Erlässe in einen Gesamterlass zusammen zu fassen. Es wird vorgeschlagen, in einen solchen Erlass auch aufzunehmen, welche verwaltungsstrafrechtlichen Delikte bei Feststellung einer unzulässigen Überschreitung der Bauartgeschwindigkeit verwirklicht werden (gerade dann, wenn weiterhin wie in den bisherigen Erlässen der Verdacht der Manipulation am Fahrzeug

und die Gefährdung der Verkehrssicherheit an unterschiedlich hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen geknüpft werden).

Ergebnis:

Diesbezüglich wird seitens des BMVIT derzeit an einem Erlass gearbeitet.

Eine Anzeige wegen Fahren ohne erforderlicher Lenkberechtigung soll nur bei einer tatsächlich gemessenen Geschwindigkeitsüberschreitung erfolgen, nicht auch dann, wenn am Rollentester höhere Referenzwerte gemessen worden sind. Wenn der Betreffende nicht mit höherer Geschwindigkeit im Verkehr erwischt worden ist, so ist für den Vorwurf des Fahrens ohne Lenkberechtigung die subjektive Tatseite nicht verwirklicht (er musste das ja nicht wissen, konnte es auch nicht überprüfen und ist tatsächlich ev. nie schneller als erlaubt gefahren).

Problemstellung:

3. Seitens der Wirtschaft werden Motorfahräder, welche für das Befahren von stärkeren Steigungsstrecken absolut nicht geeignet sind, im Handel angeboten. Der bloße Verkauf solcher Motorfahräder ist zwar nicht verboten, aber nachträglich vorgenommene Änderungen unterliegen einer Genehmigungspflicht.

Durch solche technische Manipulationen kann das Motorfahrad zwar nunmehr die Steigungen bewältigen, die für Mopeds zulässige Geschwindigkeit von 45 km/h kann dadurch aber auch wesentlich überschritten werden.

Den Vorgaben der EU ist dies jedoch „egal“, da die einschlägigen Richtlinien davon ausgehen, dass ein Kraffrad mit 50 cm³ Hubraum nur eine Geschwindigkeit von 45 km/h erreichen darf. Trotzdem stellen somit auf diese Art umgebaute Mopeds in den Augen der EU immer noch Motorfahräder dar.

Aufgrund der zwingenden Bindung an die EU-Vorschriften ist es daher nicht möglich für einen Hubraum von bis zu 50 cm³ mit einer Geschwindigkeit von mehr als 45 km/h (nämlich aufgrund des Auffrisierens) eine eigene Führerscheinklasse zu schaffen.

Noch dazu muss erwähnt werden, dass am 12. Dezember 2006 in der EU die dritte Führerscheinrichtlinie beschlossen wurde, durch welche der Mopedausweis ersetzt wird. Es soll nämlich eine eigene Führerscheinklasse „AM“ eingeführt werden; die Grenzen für Motorfahräder, nämlich 45 km/h Bauartgeschwindigkeit und 50 cm³ Hubraum, bleiben jedoch bestehen. Den einzelnen Staaten steht es somit frei, diese Führerscheinklasse ab 14, 15 oder 16 Jahren freizugeben.

Somit erscheint national durch die Gesetzgebung des Nationalrates eine Änderung nicht möglich, sondern könnte eine solche nur auf EU-Ebene ausverhandelt werden.

Ergebnis:

Derzeit existieren bereits Vorschläge seitens der UNECE, die erlaubte Bauartgeschwindigkeit von 45 km/h auf 50 km/h EU-weit anzuheben.

zu § 101 Abs. 2 + § 53a KDV:

Breite von Schneeräumfahrzeugen

Problemstellung:

Im § 53a KDV ist für diese Ausnahmeregelung der Begriff der "Transportbreite" angeführt. Es bestehen Unklarheiten, was mit der Transportbreite gemeint ist,

- a) die Breite des Schneeräumfahrzeuges mit dem Pflug in Transportstellung, das ist in der Regel nicht die größtmögliche Breite, oder
- b) die größtmögliche Breite des Fahrzeuges mit dem Pflug in einer der möglichen Stellungen.

Wir gehen davon aus, dass Punkt a) zutrifft. Sehen das alle Länderkollegen so?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die „Transportbreite“ die Breite des Schneeräumfahrzeuges mit dem Pflug in Transportstellung ist und nicht die größtmögliche Breite.

zu § 106:

Bummelzugerlass

Problemstellung:

Bereits im Jahre 2002 wurde der Erlass 179.711/6-II/B/7/02 betreffend Bummelzüge verlautbart. Seit diesem Erlass sind 6 Jahre vergangen und hat die Technik nicht Halt gemacht, weshalb eine Anfrage hinsichtlich der Aktualität dieses Erlasses verbunden mit der Fragestellung eines allfälligen Handlungsbedarfes ergeht.

Ergebnis:

Derzeit besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

zu § 112 Abs. 3:

Genehmigung von Zugmaschinen als Fahrschulfahrzeug

Problemstellung:

Moderne Traktoren im oberen Segment des Leistungsspektrums werden dem Stand der Technik entsprechend oft ausschließlich mit modernen Getrieben wie zum Beispiel einem CVT-Getriebe, das durch eine stufenlos einstellbare Übersetzung gekennzeichnet ist, ausgestattet. Bei diesen Getrieben ist zwar ein Kupplungspedal vorhanden, dieses muss aber je nach Getriebesystem im Betrieb nicht betätigt werden, da ein Vollautomatikmodus möglich ist. Schulfahrzeuge müssen gemäß § 112 Abs.3 KFG 1967 hinsichtlich ihrer Bauart, ihrer Abmessungen, ihrer höchsten zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten und ihrer Ausrüstung den allgemein im Verkehr verwendeten Fahrzeugen der in Betracht kommenden Klasse entsprechen.

Es wird um Diskussion ersucht welche Erfahrungen die Bundesländer mit derartigen Schulfahrzeugen bisher gemacht haben, bzw. ob derartige Fahrzeuge als Schulfahrzeuge anerkannt wurden. Seitens des Landes NÖ wird die Ansicht vertreten, dass Fahrzeuge mit dieser Getriebeausführung derzeit noch nicht den allgemein im Verkehr verwendeten Fahrzeugausführungen im Zugmaschinenbereich entsprechen und bei Verwendung eines derartigen Fahrzeuges als Prüfungsfahrzeug eine einschränkende Auflage (Code) in der Lenkberechtigung der Klasse F gemäß § 7 Abs.1 FSG einzutragen ist.

Ergebnis:

Die Genehmigung von Schulfahrzeugen fällt unter die Bestimmungen des KFG bzw. der KDV. Es bestehen keine Bedenken, diese Fahrzeuge als Schulfahrzeuge anzuerkennen. Da diese Fahrzeuge über ein Kupplungspedal verfügen, ist keine Einschränkung auf

Automatikfahrzeuge erforderlich und es kommt auch der Code für Automatikfahrzeuge im Sinne der fährerscheinrechtlichen Bestimmungen nicht zur Anwendung.

zu § 116 iVm § 109 KFG 1967:

Anerkennung ausländischer Fahrlehrerberechtigungen

Problemstellung:

In der Vergangenheit hat sich wiederholt die Frage gestellt, inwieweit ausländische Fahrlehrerberechtigungen im Inland anerkannt werden können, zuletzt ging es konkret um die Anerkennung einer deutschen Fahrlehrerberechtigung.

Wohl findet sich eine Bestimmung im § 109 Abs. 5 leg. cit. welche sinngemäß – wobei auf die Schwierigkeiten bei der Anwendung dieser Bestimmung durch die Bezirksverwaltungsbehörden ausdrücklich hingewiesen wird – zu berücksichtigen ist. Diese lässt allerdings nur eine Einzelfallbeurteilung zu und bietet den Behörden keine Entscheidungshilfe, ob und wenn ja welche ausländische Fahrlehrerberechtigungen (womöglich) direkt in Österreich anerkannt werden können.

Ergebnis:

Es wird klagestellt, dass die Behörde im Einzelfall festlegt, ob ein Anpassungslehrgang oder die Ablegung einer Eignungsprüfung erforderlich ist.

zu den §§ 116 und 117 KFG:

Zuständigkeit zur Entziehung einer Fahrschullehrer- oder Fahrlehrerberechtigung, die vor Inkrafttreten der KFG-Novelle BGBl. I Nr. 65/2002 vom Landeshauptmann erlassen worden sind

Problemstellung:

Bis zum Inkrafttreten der Änderungen des KFG aufgrund der Novelle BGBl. I Nr. 65/2002 war der Landeshauptmann für die Ausstellung von Bescheiden in Fahrschulangelegenheiten zuständig, dabei insbesondere für die Erteilung von Fahrlehrer- und Fahrschullehrerberechtigungen.

Wenn nun eine solche Berechtigung zu entziehen ist, welche Behörde ist nunmehr dafür zuständig?

Aus den Übergangsbestimmungen der vorerwähnten KFG-Änderung geht nichts zu dieser Frage hervor. Nach § 123 Abs. 1 KFG ist für die im KFG vorgesehenen Amtshandlungen, sofern im KFG nichts anderes bestimmt ist, in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion diese, zuständig. Nach den §§ 116 Abs. 2a und 117 Abs. 1 KFG sind die Bezirksverwaltungsbehörden für die Erteilung der Fahrschullehrer- bzw. Fahrlehrerberechtigung zuständig. In § 116 Abs. 5 und § 117 Abs. 1 KFG ist lediglich davon die Rede, dass "die Fahrschullehrerberechtigung bzw. die Fahrlehrerberechtigung zu entziehen ist", ohne dies ausdrücklich einer bestimmten Behörde zuzuordnen. Zur Vermeidung eines Kompetenz-Wirrwarrs erscheint es zweckmäßig, hier dann nicht die allgemeine Zuständigkeitsregelung des § 123 Abs. 1 KFG greifen zu lassen (wäre besonders problematisch für Städte mit eigenem Statut, in deren örtlichen Wirkungsbereich eine Bundespolizeidirektion ihren örtlichen Wirkungsbereich hat), sondern diese Entziehungsbefugnis den Bezirksverwaltungsbehörden zuzuordnen, weil ihnen ausdrücklich die Erteilungskompetenz zukommt.

Es wird um Erörterung gebeten, ob auf Grund dieser Kompetenz den Bezirksverwaltungsbehörden auch die Befugnis zukommt, Bescheide, die vom Landeshauptmann erlassen worden sind, solange er in diesen Angelegenheiten zuständig war, aufzuheben oder abzuändern. Sollte den Bezirksverwaltungsbehörden diese Befugnis zustehen, wird hinsichtlich der örtlichen Zuständigkeit voraussichtlich auf § 3 AVG abzustellen sein.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die Bezirksverwaltungsbehörden für den Entzug dieser Berechtigungen (§ 116 Abs. 5 und § 117 Abs. 1) zuständig sind.

zu § 122 KFG:

Mehrere Bewilligungsbescheide für Übungsfahrten

Problemstellung:

Nach § 122 Abs. 3 KFG darf die Bewilligung für die Durchführung von Übungsfahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr hinsichtlich desselben Bewerbers um eine Lenkberechtigung nur einmal, für nicht mehr als zwei Begleiter und für nicht länger als ein Jahr erteilt werden. In der Praxis sind (länderübergreifend) Fälle bekannt geworden, in denen ursprünglich die Bewilligung der Übungsfahrten unter Beiziehung einer Begleitperson von einer Behörde erteilt worden ist, zu einem späteren Zeitpunkt jedoch – auf Grund eines Wohnsitzwechsels – von einer anderen Behörde hinsichtlich desselben Bewerbers um eine Lenkberechtigung eine neuerliche Bewilligung mit einer anderen Begleitperson erteilt worden ist.

Bei enger Auslegung von § 122 Abs. 3 KFG dürfte für die Bewilligung von Übungsfahrten nur ein Bescheid ausgestellt werden. Dies gilt auch dann, wenn mit zwei Bewilligungsbescheiden den übrigen Kriterien (für nicht mehr als zwei Begleiter und für nicht länger als ein Jahr) Rechnung getragen werden würde. Um Erörterung wird gebeten.

Ergebnis:

Die Bewilligung für die Durchführung von Übungsfahrten ist im Führerscheinregister zu vermerken und daher über das Führerscheinregister auch steuerbar.

zu § 123 Abs. 3 KFG:

Mitwirkung von Gemeindegewachkörpern bei der Vollziehung des KFG

Problemstellung:

Es wird um Mitteilung gebeten, ob – wie im Protokoll der Tagung 2007 zu diesem Punkt festgehalten – eine Klärung der Angelegenheit erfolgen konnte.

Ergebnis:

Es ist nicht mehr im Detail nachvollziehbar, warum in § 123 Abs. 3 die Fälle des Abs. 2 Z 2 nicht mit übertragen wurden. Das kann aber mit der nächsten KFG-Novelle zur Begutachtung gestellt werden.

zu § 134:

Änderung der Strafgeldwidmung – Meinungs-austausch im Beratungsgremium

Problemstellung:

Im ursprünglichen Entwurf für eine 28. Novelle zum KFG war – beschränkt auf bestimmte Fälle – eine Änderung der Strafgeldwidmung vorgesehen. Der zur Begutachtung ausgeschickte Änderungsvorschlag lautete wie folgt:

„70 vH der Geldstrafen sowie des Erlöses verfallener Sachen aus jenen Verwaltungsübertretungen, die von Organen der Bundespolizei ab 01.10.2006 auf einem Verkehrskontrollplatz (§ 2 Abs. 1 Z. 47) wahrgenommen werden, fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für diese Organe zu tragen hat. Die Straf gelder sowie die Erlöse verfallener Sachen sind für die Abdeckung des Personal- und Sachaufwandes, der aus dem Einsatz solcher zusätzlichen Organe auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung entsteht, und für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtung zur Verkehrsüberwachung zu verwenden.“

Von einer Umsetzung dieser Bestimmung wurde schließlich aus politischen Gründen Abstand genommen. Nach der allgemeinen Widmungsbestimmung des VStG (§ 15) fließen daher Geldstrafen sowie die Erlöse verfallener Sachen wegen begangener Verwaltungsübertretungen nach dem KFG dem Land für Zwecke der Sozialhilfe zu.

Da die gegenständliche Thematik immer wieder im Blickpunkt politischer Diskussionen steht, sollte hiezu im Beratungsgremium ein Meinungs austausch stattfinden.

Ergebnis:

Das Bundesministerium für Inneres wird mit den Ländern eine Einigung bezüglich der Straf geldwidmung im Hinblick auf zukünftig zu errichtenden Verkehrskontrollplätzen suchen.

zu § 134 KFG:

Organstrafverfügung oder Anzeige bei Nichtverwenden des Sicherheitsgurtes bzw. eines Sturzhelmes

Problemstellung:

Nach § 134 Abs. 3d KFG ist ein Verstoß gegen die Pflicht zur Verwendung eines Sicherheitsgurtes bzw. eines Sturzhelmes mit Organstrafverfügung zu ahnden. Wenn die Zahlung dieses Organstrafverfügungsbetrages verweigert wird, ist von der Behörde eine Geldstrafe zu verhängen. Liegt eine "Verweigerung" auch dann vor, wenn der Beschuldigte erklärt, dass er bereit sei, die Organstrafverfügung zu zahlen, jedoch kein Geld dabei habe?

Ergebnis:

Wenn der Beschuldigte die Organstrafverfügung, aus Gründen, die er zu vertreten hat, nicht bezahlen kann (zB er hat kein Geld mit), ist das als Verweigerung anzusehen und es kann Anzeige erstattet werden.

Zur Kraftfahrge setz-Durchführungsverordnung (KDV):

zu § 22a:

1. Entfall der Eintragungspflicht für den nachträglichen Anbau von Fronthydrauliken, Anbaukonsolen für Geräte und Ballastgewichte etc. an Zugmaschinen

Problemstellung:

Wie schon mehrfach diskutiert, zuletzt speziell bei der § 34 – Besprechung im Frühjahr, wird der Entfall der Eintragungspflicht für häufig bei Zugmaschinen vorkommenden Anbauteilen als Vorschlag zur Verringerung der Bürokratie neuerlich vorgebracht.

Aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten des Einsatzes von Zugmaschinen gibt es fast keine Zugmaschine, bei der nicht nachträglich eine Veränderung in irgendeiner Art erfolgt. Auch eine Typengenehmigung kann nicht alle Möglichkeiten umfassen.

Aus den Fahrzeugpapieren sind oft wenig Angaben zu entnehmen, ob diese Anbauteile bereits bei der Genehmigung des Fahrzeuges berücksichtigt wurden oder ob diese nachträglich montiert wurden.

Für bereits länger in Verkehr befindliche Fahrzeuge mit entsprechenden Anbauten sollte ein Nachweis einer für solche Fahrzeuge gem. § 57a ermächtigten Stelle über die Unbedenklichkeit der angebrachten Teile genügen.

Kann ein derartiger Nachweis nicht erlangt werden (wegen Bedenken) ist trotzdem eine Eintragung unter Vorlage entsprechender Nachweise erforderlich.

Der nachträgliche Anbau von Bremsanlagen für den Anhängerbetrieb (Druckluft oder Hydraulik) sollte eintragungspflichtig bleiben.

Für die Eintragung könnte jedoch eine Musterprüfung oder UBS durch den Fahrzeughersteller und durch eine Bestätigung der einbauenden Fachwerkstätte über den ordnungsgemäßen Einbau mit Angabe der entsprechenden Drücke ohne Fahrzeugvorführung reichen.

Ergebnis:

Dieser Punkt wird für die nächste KDV – Novelle vorgemerkt.

2. Vereinfachung für die Anbringung von Rädern und Reifen (§ 22a KDV)

Problemstellung:

Die Regelung des Entfalls der Eintragung von Reifen und Felgen in dem Fall, dass diese bereits in einem Verfahren nach § 33 KFG für geeignet erklärt wurden, ist nicht praxisgerecht, weil der Private in der Regel nicht zu diesen Genehmigungen kommt.

Es wird daher eine viel weitergehende Vereinfachung in der Art vorgeschlagen, dass das Mitführen von Nachweisen (Gutachten, ABE, Genehmigungen) ausreicht, in denen die Eignung des verwendeten Produktes (Reifen, Felge) für die Fahrzeugtype bestätigt ist.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die bisherige Vorgehensweise beibehalten wird. Der Informationsfluss über die WKO zum Betroffenen soll verstärkt werden. Die ECE Regelung 124 (Teilbetriebserlaubnis für Felgen) wird mit der nächsten KDV – Novelle aufgenommen.

zu § 22b Abs. 2:

Übersiedlungsgut

Problemstellung:

Es werden immer häufiger Fahrzeuge aus dem Ausland im Zuge einer Übersiedlung nach Österreich mitgenommen, die wohl im Eigentum des Antragstellers stehen, aber nicht auf dessen Namen im Ausland zugelassen gewesen sind.

Gemäß § 22b Abs.2 KDV kann eine Ausnahmegenehmigung als Übersiedlungsgut dann erteilt werden, wenn hinsichtlich des Fahrzeuges folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) im Ausland mindestens bereits sechs Monate auf den Antragsteller zugelassen war,

- b) in ständiger Verwendung gestanden ist und
- c) zur ständigen Verwendung im Inland gedacht ist.

Es wird angeregt alternativ zur sechsmonatigen Zulassungsbedingung den sechsmonatigen Besitz anzuerkennen. Die tatsächliche Übersiedlung wird durch lit. b sichergestellt und in solchen Fällen eingehender zu prüfen sein.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die bisherige Vorgehensweise beibehalten wird. Bei Vorliegen von besonderen Gegebenheiten sind ohnehin individuelle Lösungen gem. § 34 KFG zulässig.

zu § 26b:

Abdecken von Kennzeichentafeln

Problemstellung:

Kennzeichentafeln müssen so am Fahrzeug angebracht sein, dass sie weder ganz noch teilweise, auch nicht mit durchsichtigem Material, abgedeckt sind.

In letzter Zeit hat es Anfragen im Zuge von Anzeigen wegen Abdeckung des hinteren Kennzeichens von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen durch Anbaugeräte (z. B. Sämaschinen, Wendepflüge) gegeben.

Bei Betrachtung dieser Problematik hat sich herausgestellt, dass bei den überwiegenden Einsätzen das hintere Kennzeichen von Zugmaschinen ganz oder teilweise durch Anbaugeräte, auswechselbare gezogene Maschinen oder nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger verdeckt wird.

Eine Anbringung der Kennzeichentafel der Zugmaschine am Heck der jeweiligen Gerätekombination, gut ablesbar, eventuell auch noch beleuchtet, dürfte in der Praxis nur schwer durchführbar sein.

Ob eine solche Anbringung auf auswechselbaren gezogenen Maschinen überhaupt zulässig ist, müsste noch geprüft werden.

Ergebnis:

Es wird vorerst kein Änderungsbedarf festgestellt. Insbesondere im Bereich der Landwirtschaft gibt es Fälle, wo durch zulässigerweise angebrachte Anbaugeräte oder das Ziehen eines nicht zugelassenen Anhängers, die Kennzeichentafel verdeckt wird bzw. das Ablesen erschwert wird. Diese Situation wurde vom Gesetzgeber offenbar in Kauf genommen und bislang nicht für problematisch gehalten.

zu § 54 Abs. (5) iV. mit § 52:

Problemstellung:

§ 52 (5) Mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen dürfen Geräte, zusätzliche Aufbauten, zusätzliche Sitze, zusätzliche Räder oder Einrichtungen an Rädern zur Verminderung ihrer Flächenpressung und zusätzliche Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern nur verbunden sein, wenn außer dem Abs. 4 erster Satz noch folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) diese Gegenstände dürfen zusammen mit dem Fahrzeug eine Breite von 3 m nicht überschreiten, wobei bei Anbaugeräten mit einer Arbeitsbreite ab 3 m die Transportbreite auch bis zu 3,30 m betragen darf, wenn die Fahrten bei Tageslicht und

ausreichender Sicht durchgeführt werden und auf engen und kurvenreichen Straßen ein Begleitfahrzeug zur Absicherung vorausfährt;

(5a) Die größte Breite von landwirtschaftlichen Zugmaschinen darf die im § 4 Abs. 6 Zi. 2 KFG 1967 festgesetzte Höchstgrenze überschreiten, wenn
a) diese Höchstgrenze nur durch Räder des Fahrzeuges überschritten wird,
b) eine größte Breite von 3 m nicht überschritten wird . 7

§ 54 (2) Auf selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger-Arbeitsmaschinen sind die Bestimmungen des § 52 Abs. 1, 3, 4 erster Satz, 5, 5a und 6 sinngemäß anzuwenden; wobei nur bei landwirtschaftlichen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und landwirtschaftlichen Anhänger-Arbeitsmaschinen unter Anwendung der Regelung des § 52 Abs. 5 lit. a auch eine Breite von 3,30 m zulässig ist.

Somit dürfen solche Fahrzeug bis 3m breit sein, wenn auf Bereifung bzw. Geräte zurückzuführen.

Was ist nun ein Gerät? Fällt auch ein Häcksleraufbau bzw. ein Drescher bei den Mähdreschern darunter?

Ist somit für Breiten bis 3m in diesen Fällen keine eingeschränkte Zulassung erforderlich?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass Zugmaschinen mit Anbaugerät bis zu einer Breite von 3,30 zulässig sind, ebenso selbstfahrende Arbeitsmaschinen, unabhängig ob mit oder ohne Anbaugerät. Allerdings dürfen überbreite selbstfahrende Arbeitsmaschinen (von 2,55 m – 3,30 m) laut Genehmigungsdokument nur bei Tageshelle und guter Sicht ohne Genehmigung gem. § 39 verwendet werden, in der Nacht jedoch nur mit einer Genehmigung gem. § 39.

zu § 63a Abs. 5 sowie § 7 Abs. 2 FSG:

Problemstellung:

Beim Erwerb der Klasse E zu D (D+E) ergibt sich die Fragestellung, ob bei der Ausbildung die Auflaufbremse am Anhänger als einer Druckluftbremse gleichwertig angesehen werden kann. Dies deshalb, da im D-Bereich hauptsächlich auflaufgebremste Anhänger bis 3,5 t eingesetzt werden, für die Ausbildung jedoch ein druckluftgebremster Anhänger gefordert wird (§ 63a Abs. 5 KDV 1967), der nahezu nie zur Verfügung steht. Erbeten wird demnach (vorerst – bis zur nächsten Änderung der KDV) eine erlassmäßige Lösung, die vorsieht, dass hinsichtlich der Schulfahrzeuge für die Klassen B+E und D+E jedenfalls die Anforderungen an ein Prüfungsfahrzeug für diese Klassen erfüllt sein müssen.

Ergebnis:

Es wird vorerst erlassmäßig geklärt werden, dass auch auflaufgebremste Anhänger für Schulungszwecke sowie die Prüfung für die Klasse D + E ausreichen. Dieser Punkt wird für die nächste KDV – Novelle vorgemerkt.

zu § 64a Abs. 2:

Übungsplatz

Problemstellung:

Für die Durchführung von Fahrübungen wie Rückwärtsfahren, Umkehren, Einfahren in Parklücken, muss ein geeigneter Übungsplatz im Ausmaß von mindestens 1000 m² verfügbar sein (§ 64a Abs. 2 KDV).

In der Vollziehungspraxis wird bei Gründung einer Fahrschule der Übungsplatz auf seine Eignung überprüft (und die Eignung im Bewilligungsbescheid auch befundmäßig festgehalten).

Muss eine Verlegung des Übungsplatzes von der Fahrschule gemeldet werden?

Müssen die Eignung des neuen Übungsplatzes oder maßgebliche Änderungen des bestehenden Übungsplatzes im Hinblick auf § 112 Abs. 1 und 4 KFG von der Behörde nochmals überprüft und festgestellt werden? (Im § 112 Abs. 1 KFG werden bezüglich der Änderungen nur Schulräume, Schulfahrzeuge und Lehrbehelfe erwähnt).

Ist die Verwendung eines nicht geeigneten Übungsplatzes ein Grund für einen Widerruf der Fahrschulbewilligung?

Kann man davon ausgehen, dass der Übungsplatz nicht auch für die Ausweichübung für Motorräder (3b des Prüfprotokolls) geeignet sein muss?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass der Übungsplatz unter den Begriff „Schulraum“ gem. § 112 Abs. 4 KFG zu subsumieren ist. Eine Änderung hinsichtlich des Übungsplatzes ist daher nur mit Zustimmung der Bezirksverwaltungsbehörde zulässig. Die Aufnahme des Begriffes „Übungsplatz“ wird für die nächste KFG – Novelle vorgemerkt.

Der Übungsplatz muss jedoch nicht auch für A-Übungen geeignet sein, wenn diese auf einem anderen Übungsplatz gefahren werden können. Darüber muss lediglich eine Mitteilung der Fahrschule an die Behörde erfolgen, eine zusätzliche Genehmigung ist nicht erforderlich.

Ergebnis der Techniker- Runde

KFG

zu § 2

landwirtschaftliche Fahrzeuge:

Landwirtschaftliche Fahrzeuge: Ausnahmen Spritzschutz, ABS gem. §34 Protokoll
Was mit den Gewichten und Abmessungen? Breite max. 2,55m beim Aufbau! (K)

Anhängewagen mit Containeraufbau: kann dieser landwirtschaftlich genehmigt werden oder nachrüsten und normal genehmigen. (K)

Ergebnis: Es wird klargestellt, dass ein Container als Ladungsträger anzusehen ist. Durch Container bzw. Wechselaufbauten dürfen die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Abmessungen nicht überschritten werden (RL 96/53/EG). Auch wird die Aufnahme der Bezeichnung Container bzw. Wechselaufbau für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt. Des Weiteren werden Fahrzeuge wie bisher ohne Container bzw. Wechselaufbau genehmigt.

zu § 4:

Zulässigkeit der Achslastreduzierung durch Anbringung anderer Rad/Reifenkombination mit geringerem Load-Index:

(Auszug aus Protokoll § 34-Entwurf vom Mai 2008 in Graz)

„Diese wird oftmals erforderlich, wenn z.B. hohe Achslasten durch den Fahrzeughersteller vorgegeben werden, welche jedoch im Regelfall für die gesamte Baureihe gelten und dann bei der Anbringung von Standardbereifung dadurch Probleme auftreten bzw. wenn in Rädergutachten eine Achslastreduzierung vorgeschrieben wird. Gem. Richtlinie Es wird vorgeschlagen, dass in diesem Fall aufgrund der Bereifung Achslastreduzierungen nur in einem sehr geringen Umfang und nur soweit zulässig sind, als dadurch nicht auch eine Herabsetzung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes erforderlich wird.

In Richtlinie 97/27/EG über die Massen und Abmessungen ausg. M1 Fahrzeuge wird in Anhang IV, Pkt. 1.2.3 Folgendes dazu festgelegt: „Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass die Zulassungs-/Betriebsachslast nicht von den angebrachten Reifen abhängt.“, wobei als „Zulässige Zulassungs-/Betriebsachslast einer Achsgruppe in einem Mitgliedstaat“ die von den Behörden dieses Mitgliedstaats angegebene größte Achslast der Achsgruppe, mit der das Fahrzeug auf Antrag des Fahrzeugherstellers in diesem Mitgliedstaat zuzulassen bzw. in Betrieb zu nehmen ist gilt. Die Richtlinie 92/21/EWG über Massen und Abmessungen für Pkw legt diesbezüglich jedoch nichts fest. Eine endgültige Entscheidung konnte nicht getroffen werden, weshalb dieses Thema bei der Ländertagung im Herbst nochmals diskutiert werden soll.“ (K)

Ergebnis: Es bleibt bei der bisherigen Vorgangsweise. Eine Achslastreduktion an Fahrzeugen der Klasse M1 für die Anbringung einer anderen Rad/Reifen-Kombination mit geringerem Load-Index ist nicht zulässig. – selbst dann nicht, wenn ein Gutachten vorliegt, welches sich auf eine spezielle Type/Motorvariante eines Fahrzeuges bezieht.

zu § 6 Abs. 2 lit. e: selbstfahrende Arbeitsmaschinen – Grenze der Bauartgeschwindigkeit

Entsprechend den Bestimmungen des § 6 Abs. 2 lit. e KFG 1967 müssen selbstfahrende Arbeitsmaschinen bis zu einer Bauartgeschwindigkeit von 30 km/h nur über eine Bremsanlage verfügen die auf mindestens eine Achse wirkt. Verstärkt werden in letzter Zeit Fahrzeuge dieser Bauart vorgeführt die eine Bauartgeschwindigkeit von 40km/h aufweisen da die Grundkonstruktion oder verschiedene Komponenten von Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von 40 km/h abgeleitet sind.

Es wird um Klärung ersucht inwieweit die Anhebung der Bauartgeschwindigkeit auf 40 km/h sinnvoll erscheint bzw. notwendig ist. Derzeit werden derartige Fahrzeuge in Einzelfällen ausnahmegenehmigt oder die Bauartgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. (NÖ-T)

Ergebnis: Als Maßnahme zur Anpassung an den derzeitigen Stand der Technik wird der Grenzwert bzgl. der Bauartgeschwindigkeit von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen von 30 km/h auf 40 km/h angehoben. Dieser Punkt wird für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt. Im Rahmen von Genehmigungen ist gesondert darauf zu achten, dass die vorhandene Bremsanlage für eine Bauartgeschwindigkeit von 40 km/h ausgelegt ist.

zu § 6 Abs. 11:

landwirtschaftliche Anhänger – Bremsanlage

Sei 1.1.2006 dürfen landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, die eine Bremsanlage haben, die unabhängig von der Betriebsbremsanlage zu betätigen ist, nur noch ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von 8.000 kg haben. Von einem oberösterreichischen Hersteller werden zulassungsfähige Anhänger bis zu einem max. höchst zul. Gesamtgewicht von 12.000 kg angeboten die über eine hydraulische Bremsanlage mit einer Betätigung über die Betriebsbremsanlage der Zugmaschine verfügen, die mit einem Lastregelventil "ohne" Druckspeicher arbeitet, bei denen zusätzlich eine mechanische Seilzug- oder Handhebelbremse als "Sicherheitsbremse bei Absterben des Motors" vorhanden ist die vom Lenkerplatz aus betätigt werden kann und mit der eine Bremsverzögerung von mindestens 2 m/s² erreicht wird. Da bei einem derartigen hydraulischen Bremssystem die Bestimmungen des § 6 Abs. 12 KFG 1967 (Abreißbremse) sowie des § 3n KDV 1967 (Energievorrat bei Stillstand des Motors) nicht gegeben sind und die Bestimmungen des § 6 Abs.11 KFG 1967 die mechanische Seilzug-Handhebelbremse mit 8.000 kg höchstem zulässigem Gesamtgewicht limitieren wird ersucht zu klären, ob in derartigen Fällen Ausnahmen von den Bremsbauvorschriften gewährt werden können. Da entsprechend den Erläuterungen zur 26.KFG Novelle Sibrazugbremsen für Anhänger, mit einem höchstem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 8.000kg, als bedenklich im Hinblick auf die Verkehrssicherheit erachtet wurden und diese Bremse bei Abreißen des Anhängers oder plötzlichem Motorstillstand im gegenständlichen Fall die einzige Möglichkeit darstellen den Anhänger bzw. die Fahrzeugkombination sicher zum Stillstand zu bringen, werden derartige Ausnahmen seitens des Bundeslandes Niederösterreich als problematisch eingestuft. (NÖ-T)

Ergebnis: Anhänger mit einem höchstem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 8000 kg, die ausschließlich mit einer Sibrazugbremse ausgerüstet sind, werden für bedenklich im Hinblick auf die Verkehrssicherheit erachtet. Gerade in gefährlichen Situationen wird es für

den Lenker kaum möglich sein, mit einer Hand zu lenken und mit der anderen Hand den Hebel der Sibrazugbremse zu betätigen. Diese Regelung gilt seit 01.01.2006.

Hiermit wird für Neugenehmigungen klargestellt:

- Verfügt ein Anhänger nur über eine Sibrazugbremsanlage, so darf dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 8000 kg nicht übersteigen.
- Verfügt ein Anhänger über eine Bremsanlage mit einer Betätigung über die Betriebsbremsanlage der Zugmaschine und übernimmt die Sibrazugbremsanlage lediglich die Funktion einer Hilfs- bzw. einer Feststellbremse, so darf das höchstzulässige Gesamtgewicht 8000 kg übersteigen.

zu § 13:

Starrdeichselanhänger Iof, Klasse R3a, ohne Anhängervorrichtung

Beim Anhänger handelt es sich um einen Plateau – Starrdeichselanhänger (z.B. für den Transport des Schneidwerkes eines Mähdreschers) mit einer Achse ziemlich weit hinten, welcher hydraulisch abgesenkt werden kann.

Vorne ist statt einer Anhängeröse eine gelenkige Verbindung (horizontal und vertikal drehbar), welche in den Unterlenkern des Zugmaschinenheckhubwerkes befestigt wird. Damit kann der praktisch am Boden liegende Anhänger hinten über die Achse und vorne über das Hubwerk angehoben werden.

Das Höchstgewicht des Anhängers beträgt 7.200 kg, die Achshöchstlast 5.500 kg, die höchstzulässige Stützlast 3.000 kg.

Laut § 13 KFG 1967 müssen Anhänger und Fahrzeuge mit einer Anhängervorrichtung (Anhängedeichsel) ausgerüstet sein, welche eine sichere Verbindung gewährleistet, wobei die Radspur des Anhängers bei gerader, waagrechter Fahrbahn nur geringfügig von der Radspur des Zugfahrzeuges abweichen darf. Dies ist bei der Aufhängung in den Unterlenkern einer Zugmaschine nur bedingt gegeben.

Auch in der Richtlinie 89/173/EWG Anh. IV sind derartige Anhängervorrichtungen für Anhänger der Klasse R nicht vorgesehen.

Ergebnis: Die Genehmigung von Anhängern erfolgt wie bisher nur mit Kugelkupplungen oder Zugösen. Anhänger, die eine andere Verbindungseinrichtung mit dem Zugfahrzeug aufweisen, können keine Genehmigung erlangen. Es ist jedoch möglich diese als nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h bzw. 25 km/h (sofern druckluftgebremst) zu verwenden.

zu § 28:

Aufbauten von Lkws und Anhängern:

Entweder Spriegel + Plane od. Pritsche. Was wenn leicht entfernbar (mit einfachem Bordwerkzeug)? Besser: in diesem Fall generell Pritsche und Spr+PI nur als „Ladungssicherung“ und nur Aufbau Spriegel m. Plane wenn fix montiert. (K)

Ergebnis: Es wird klargestellt, dass der Aufbau „Spriegel und Plane“ im Rahmen der Fahrzeuggenehmigung berücksichtigt wird, sofern Spriegel und Plane fix montiert sind. Sind Spriegel und Plane jedoch mit einfachem Bordwerkzeug leicht entfernbar, so gelten diese als Ladungsträger und sind nicht Teil der Genehmigung.

zu § 58:

UVS – Bescheid:

Auszug aus dem Bescheid des UVS Burgenland vom 21. 11. 2006, 003/02/06093:

„Der § 58 Abs. 1 erster Satz KFG erlaubt der Behörde (zusätzlich zu § 57 KFG), jederzeit an Ort und Stelle die Wirksamkeit „einzelner Teile“ und Ausrüstungsgegenstände „eines Fahrzeuges, die bei seinem Betrieb betätigt werden können“ (und für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Bedeutung sind) und den Zustand der Reifen zu überprüfen. Insoweit sind ihr Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes gleichgestellt. Bei solchen Vor-Ort-Überprüfungen darf aber nicht das gesamte Fahrzeug (wie nach § 57 KFG) überprüft werden, sondern dürfen nur Teile davon und zwar solche, die beim Betrieb des Fahrzeuges „betätigt“ werden (wie zB die Lenkung, Kupplung, die Bremsanlage, die Lichtanlage), überprüft werden. Insoweit ist der Prüfungsumfang enger als nach § 57 KFG (vgl. VwGH vom 30.5.2001, 2001/11/0037; Grundtner-Pürstl, KFG, Manz-Verlag, 7. Auflage, Seite 176, FN 3). Wird dabei ein Mangel im vorgenannten Sinn festgestellt, der die Annahme rechtfertigt, dass durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges die Verkehrssicherheit gefährdet wird, so dürfen die Behörde und die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, wenn weiters Gefahr im Verzug anzunehmen ist, wie in § 57 Abs. 8 KFG vorgesehen, den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abnehmen. Betrifft ein bei einer Prüfung vor Ort festgestellter Mangel nicht einen Teil oder Ausrüstungsgegenstand, der betätigt werden kann, oder den Zustand der Reifen, so darf § 57 Abs. 8 KFG nicht sinngemäß angewendet werden (vgl Grundtner – Pürstl, aaO, FN 7). In einem solchen Fall kann eine Abnahme durch Polizeiorgane (oder die Behörde) rechtens nicht auf § 57 Abs. 8 iVm § 58 Abs. 1 zweiter Satz KFG gestützt werden.

Ein solcher Sachverhalt liegt im Anlassfall vor. Bei der Verkehrskontrolle wurden „technische Änderungen am Auspuff und am Vergaser“ (iSv Mängel des Fahrzeuges, welche die Verkehrssicherheit gefährden) festgestellt. Diese Fahrzeugteile können jedoch nicht „betätigt“ werden, weil sie für sich durch keinen Schalter, Hebel oder eine sonstige Vorrichtung in Gang gesetzt werden können. Diese Mängel sind deshalb keine solchen, die eine sinngemäße Anwendung des § 57 Abs. 8 KFG durch das Polizeiorgan rechtfertigten. Die (nur) darauf gestützte Abnahme der Kennzeichentafeln und des Zulassungsscheins ist schon deshalb rechtswidrig. Ob die Verkehrssicherheit durch diese Mängel bei einer Weiterverwendung des Fahrzeuges gefährdet war (also der Eintritt einer Unfallsituation zu befürchten war) und zusätzlich Gefahr im Verzug anzunehmen war, spielt deshalb hier keine Rolle mehr.“

Ergebnis: § 58 Abs. 1

„Die Wirksamkeit der Teile und Ausrüstungsgegenstände eines Fahrzeuges, die bei seinem Betrieb betätigt werden und für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit von Bedeutung sind, und der Zustand seiner Reifen kann jederzeit von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder von den ihr zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes an Ort und Stelle geprüft werden.“

soll mit der nächsten KFG - Novelle abgeändert werden wie folgt:

„Die Wirksamkeit der betriebenen Teile und Ausrüstungsgegenstände eines Fahrzeuges, die für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit von Bedeutung sind, und der Zustand seiner Reifen kann jederzeit von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder von den ihr zur Verfügung

stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes an Ort und Stelle geprüft werden.“

KDV:

zu § 1f:

Seitenschutz bei Zentralachsanhängern:

RL 89/297/EWG legt diesbezüglich nichts fest. Für Sattelanhänger gilt: 2.4.1.3 an einem Sattelanhänger: nicht mehr als 250 mm vom hinteren Ende der querliegenden Mittelebene der Auflagestütze, sofern Auflagestützen angebracht sind; jedoch darf die Entfernung von der Vorderkante zu der diagonalen Ebene, die durch den Mittelpunkt des Sattelzapfens in seiner hintersten Position verläuft, 2,7 m nicht übersteigen.

Ergebnis: Wie auch im Rahmen der Typpenehmigungssitzung besprochen, gilt bei der Genehmigung von Zentralachshängern in Anlehnung an die RL 89/297/EWG über Sattelanhänger die Vorgabe, dass der seitliche Unterfahrschutz max. 300 mm vom vordersten Rand des Aufbaus entfernt beginnen muss. Sollte kein fest verbundener Aufbau vorhanden sein, so ist das Maß von 2700 mm vom Mittelpunkt der Kupplungsöse einzuhalten.

Seitlicher Unterfahrschutz bei Kipperfahrzeugen:

Gem. Erlass 180.575/61/8-91 sind Kipper von der Anbringung von seitlichem Unterfahrschutz nach der Seite, auf welche gekippt wird, ausgenommen.

Gem. EU-Richtlinie 89/297/EWG, welche inzwischen auch national Anwendung zu finden hat, sind jedoch nur „Fahrzeuge, die für Sonderzwecke konzipiert und gebaut wurden, wobei aus praktischen Gründen solche seitlichen Schutzvorrichtungen nicht angebracht werden können“ davon ausgenommen. Ein Fahrzeug mit Kipperaufbau fällt hier jedoch nicht hinein. Aus Sicherheitsgründen wird deshalb vorgeschlagen, diesen bei Kipperfahrzeugen zu verlangen und den o.g. Erlass aufzuheben. (K)

Ergebnis: Aus gegebenem Anlass wird der Bereich „Seitlicher Unterfahrschutz bei Fahrzeugen mit Kipperaufbau neu geregelt und es werden die bisherigen Aussagen im Erlass vom 19.12.1991, GZ. 180.575/6-I/8-91 unter Punkt 3 aufgehoben.

Der seitliche Unterfahrschutz bei Fahrzeugen mit Kipperaufbauten ist gem. EU-RL 89/297/EWG auszuführen.

PBStV:

zu Anlage 2a Zi. 9:

Spieldetektor:

Die neu aufgestellten Kriterien, insbesondere hinsichtlich Bewegung je Seite und Richtung sowie Schubkraft, können bei Ermächtigungen für Gesamtgewichte zwischen 2800 –

3500 kg nach den bisherigen Erfahrungen in der Praxis oft nicht eingehalten werden. Viele derzeit verwendete Rüttelplatten entsprechen nicht diesen Anforderungen und müssten bis Ende 2010 getauscht werden, obwohl sie teilweise erst im letzten Jahr angeschafft worden sind.

Es wird daher vorgeschlagen die Notwendigkeit dieser Kriterien im Sinne der Verhältnismäßigkeit noch einmal zu prüfen und dies ggf. über einen Toleranzerlass zu regeln. (S-T)

Ergebnis: Diesbezüglich wird festgehalten, das seitens des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ein Toleranzerlass mit einer längeren Übergangsfrist für fremdkraftbetätigte Spieldetektoren, welche gewisse Anforderungen erfüllen, veröffentlicht wird.

Für Neuermächtigungen wird jedoch an den Vorgaben der PBStV i.d.F. der 3. Novelle weiterhin festgehalten.

zu Anlage 2a Zi. 13 iVm der Tabelle:

Trübungsmessgerät

Viele zur Prüfung von Zugmaschinen, Transportkarren, Motorkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 50 km/h Ermächtigte haben auf Basis des Ergebnisses der letzten Besprechungen des Länderarbeitskreises "Wiederkehrende Begutachtung" und in Anbetracht des begutachteten Entwurfes der 3. Novelle bereits teure Trübungsmessgeräte angeschafft, die dann in der endgültigen Fassung dieser Novelle wieder erwarten nicht mehr gefordert wurden. Was ist der Grund für den Entfall, um diesbezüglichen Vorwürfen entsprechend entgegenzutreten zu können? (S-T)

Ergebnis: In der EU-Richtlinie sind diesbezüglich keine Werte vorgegeben. Als Reaktionen zu Begutachtung des Entwurfes der 3. Novelle wurden Expertenmeinungen an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie herangetragen, welche besagen, dass im Bereich der Zugmaschinen, Transportkarren, Motorkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge die Ergebnisse einer Sichtprüfung jenen einer Trübungsmessung gleichwertig erscheinen. Nach eingehenden Überlegungen hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Entschluss gefasst, für LOF bis 50 km/h die Trübungsmessung entfallen zu lassen und eine Sichtprüfung vorzuschreiben.

zu Anlage 2a Zi. 16:

Bremsflüssigkeitstester, Kalibrierfähigkeit, Nullpunkteinstellung

Ein kalibrierfähiges Gerät zur Messung des Siedepunktes mit analoger Anzeige und Nullpunkteinstellung konnte am aktuellen Markt nicht gefunden werden. Es wird ersucht Hersteller und Lieferanten solcher Geräte mitzuteilen. (S-T)

Ergebnis: Eine softwaretechnische Nullpunkteinstellung vor jedem Prüfvorgang gilt als den Vorgaben entsprechend, auch wenn diese nur im Hintergrund stattfindet. Geräte der Marken ROMESS der Type AQUA verfügen über eine entsprechende Kalibrierungsanzeige am Display.

Informationen aus dem Type Approval Authority Meeting (TAAM) vom Oktober 2008

1. Anzahl der Achsen bei speziellen Fahrzeugen:



Bei solchen Fahrzeugen werden alle Achsen, die annähernd in der gleichen Längsebene liegen, als eine Achse gezählt. Diese Anordnung der Achsen liegt im Prinzip bei jeder Einzelradaufhängung vor, zB beim PKW. Auch dieser hat im Normalfall nur 2 Achsen.

2. Schneeketten im Zusammenhang mit der Richtlinie 78/549/EWG.
Gemäß Anhang I Punkt 3 der Richtlinie 78/549/EWG muss mit mindestens einer Rad/Reifenkombination die Verwendung von Schneeketten möglich sein.

3. Sind Einzelgenehmigungen für Fahrzeuge der Klassen T1, T2 und T3 zulässig?

Artikel 1 Abs. 2 der Richtlinie 2003/37/EG lautet:

„(2) Diese Richtlinie gilt nicht

a) für die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen;

dieses Verfahren kann jedoch auf bestimmte Fahrzeugklassen angewandt werden, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen und für die die Typgenehmigung verbindlich vorgeschrieben ist;“

Dies ist so zu verstehen, dass die Einzelgenehmigung von diesen Fahrzeugen nach wie vor möglich ist und national geregelt werden kann.

4. Anbringung einer Fahrzeug-Identifizierungsnummer

Bei der Genehmigung einzelner Fahrzeuge, die bei der keine FIN angebracht ist, verlangen alle MS die Anbringung einer FIN.

Die Anbringung muss den Bestimmungen der Richtlinie 78/507/EWG entsprechen, der Aufbau der FIN muss nicht den Bestimmungen der ISO entsprechen. Die FIN, soll keinesfalls länger ist als 17 Stellen sein, da die Zulassungssysteme der meisten MS keine FIN mit einer größeren Anzahl an Zeichen als 17 umgehen können.

5. Fabrikschild mit falschen Angaben

Bei einzeln genehmigten Fahrzeugen, die kein Fabrikschild aufweisen oder die auf dem Fabrikschild falsche Daten haben, muss ein ordnungsgemäßes Fabrikschild angebracht werden.

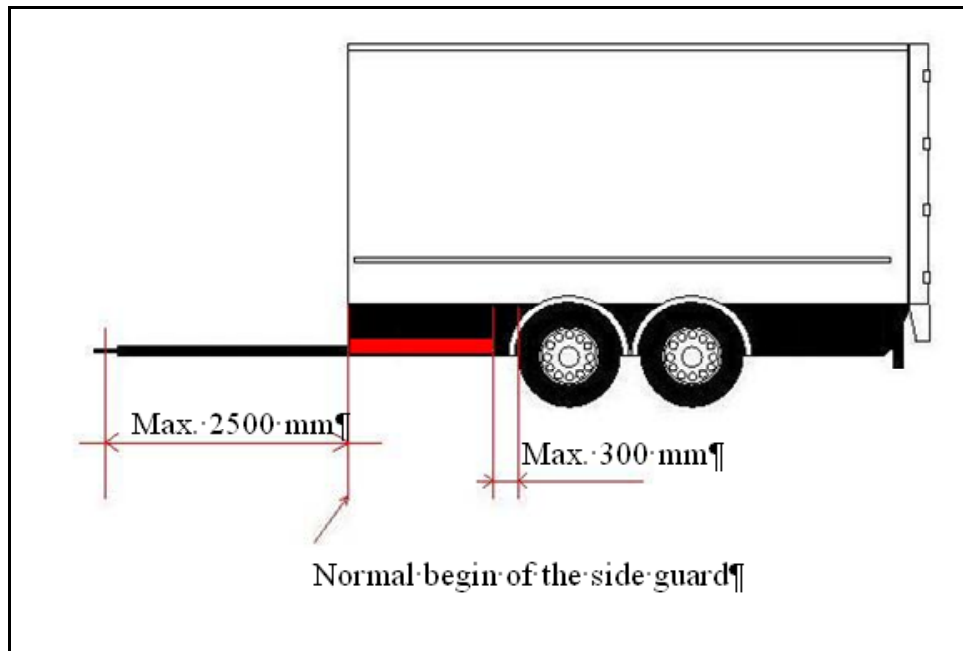
6. Seitlicher Unterfahrschutz bei Zentralachsanhängern:

Die Richtlinie 89/297/EGW enthält keine speziellen Vorschriften für Zentralachsanhänger.

Die MS kommen überein, dass bei Zentralachsanhängern der seitliche Unterfahrschutz wie in der Abbildung aufgeführt werden soll:

Vorderes Ende: gleich mit der Vorderkante des Aufbaues, höchstens jedoch 2500 mm vom Vorderende der Zugdeichsel.

Hinteres Ende wie bei Sattelanhängern max. 300 mm vor dem ersten Reifen.



7. Notausgang bei Omnibussen:

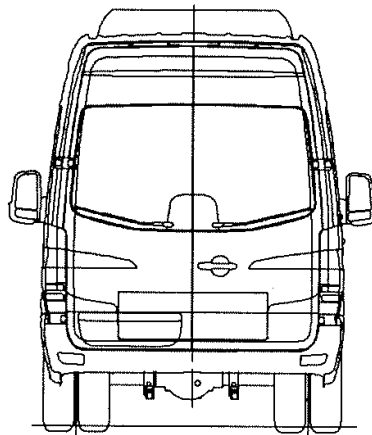
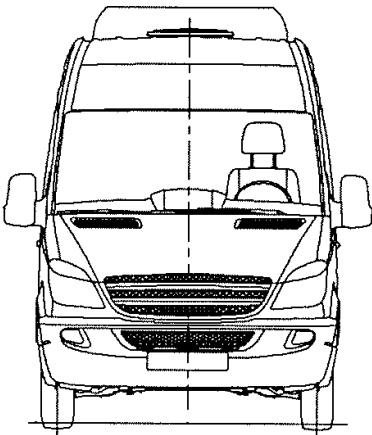
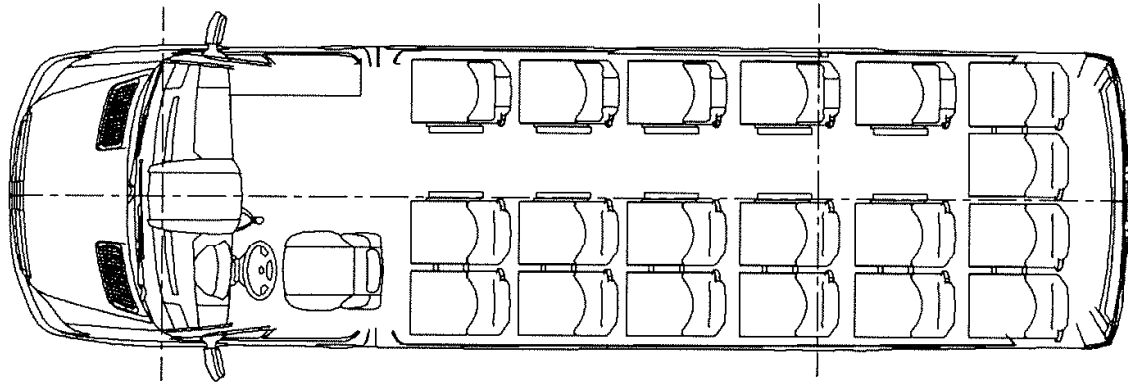
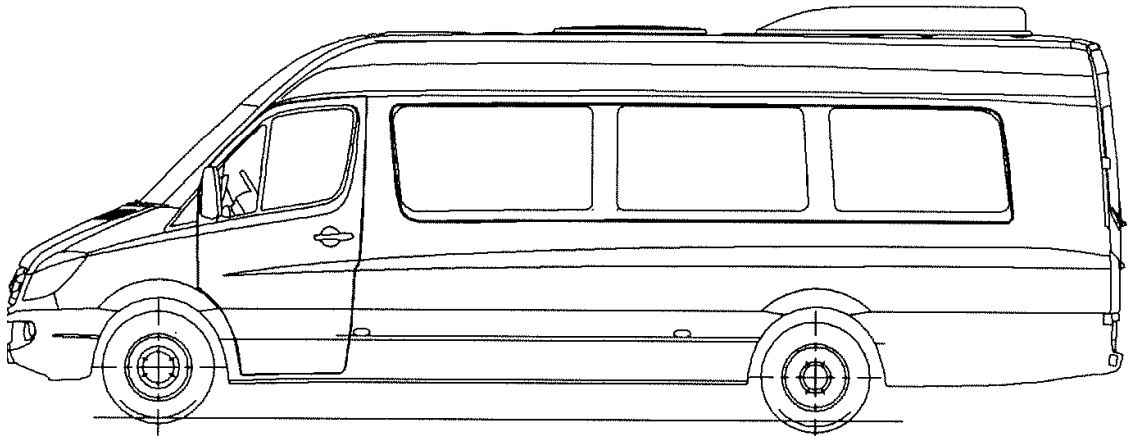
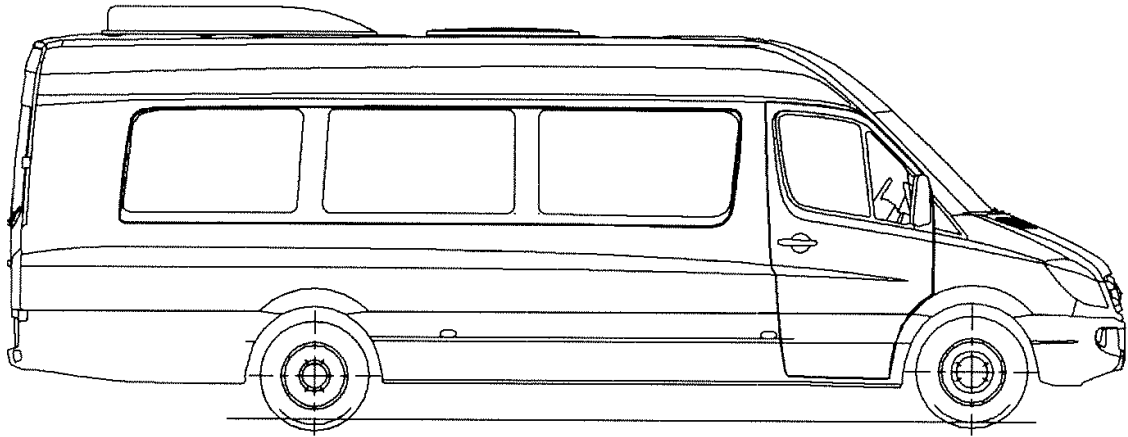
Gemäß Richtlinie 2001/85/EG darf die Fahrertür bei Einhaltung bestimmter Durchgangsmaße zwischen Fahrersitz und Lenkrad als Notausgang angesehen werden, hinten ist kein Notausgang erforderlich.

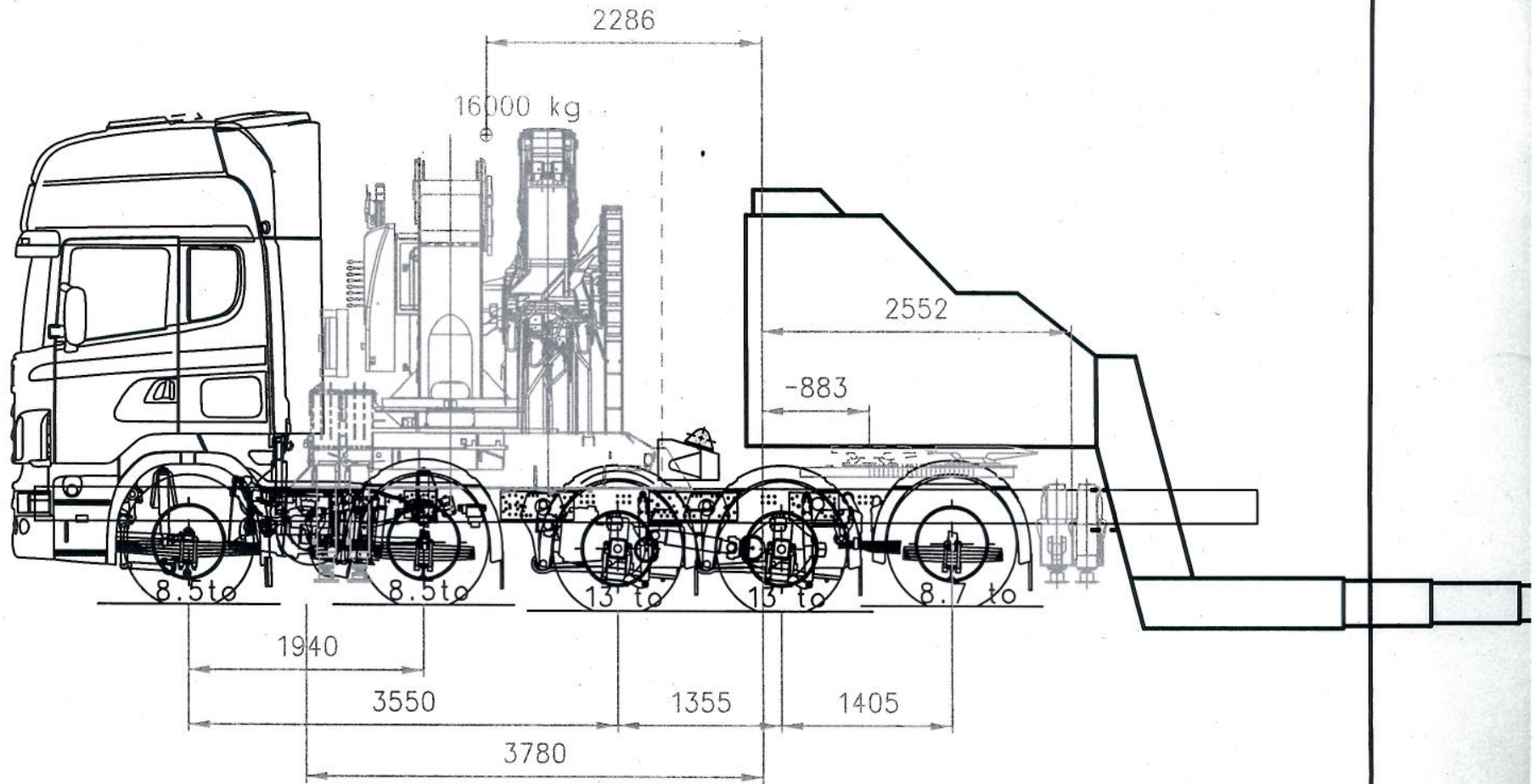
Dieser hintere Notausgang wird bei der abgebildeten Konfiguration durch einen Sitz blockiert. Dies ist derzeit nach der Richtlinie 2001/85/EG und der ECE-Regelung 107.02 zulässig!

Bei Unfällen kann es aber passieren, dass beide vorderen Türen nicht benützt werden können und dann die hintere Tür auch blockiert ist.

Eine EG-Betriebserlaubnis nach der Richtlinie 2001/85/EG oder eine ECE-Genehmigung nach der Regelung 107.02, in der diese Sitzkonfiguration dokumentiert ist, muss jedoch anerkannt werden, eine Einzelgenehmigung kann aus diesem Titel nicht verwehrt werden.

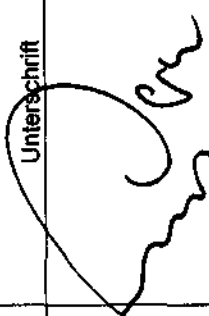
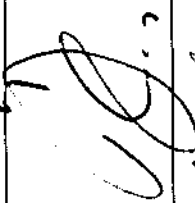
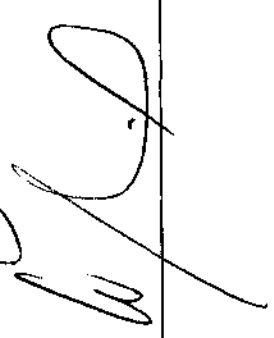


Wenn keine Genehmigung nach der Richtlinie 2001/85/EG oder nach der Regelung 107.02 vorliegt, ist für die Erteilung einer österr. Einzelgenehmigung die Blockade des hinteren Notausgangs durch einen Sitz nicht zulässig. Der blockierende Sitz muss zur Erlangung einer österreichischen Einzelgenehmigung entfernt werden.











Tra Name Auftraggeber:


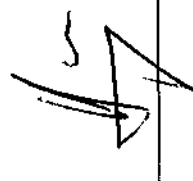




Anwesenheitsliste 22.10.2008

| Titel, Vor- und Zuname | Dienststelle oder Interessensvertretung | Tel. / Fax / E-Mail | Unterschrift |
|------------------------|---|--|---|
| Martin GERN | BNI - 11/2/01 | Tel.: 01/53 126/3890 Fax: E-Mail: mertin.gern@bmi.gv.at |  |
| Peter Bieder | — " — | Tel.: 01/53 126/3044 Fax: E-Mail: Peter.Bieder@BNI.GV.AT |  |
| Walter Nissler | BAV | Tel.: 01/27 760/9100 Fax: E-Mail: walter.nissler@bmvit.gv.at |  |
| HURST Franz | BAV | Tel.: 01 27 760 19050 Fax: 9598 E-Mail: franz.hurst@bmvit.gv.at | |
| Rauscherger Engelbert | TUV SUD | Tel.: 0664 34 44 079 Fax: 0572 34 48 10 - 71 E-Mail: e.rauscherger@tuv-sued.at |  |
| WESTIAK Bernhard | BPD Wien - UA | Tel.: 01/31345 87000 Fax: — — 87009 E-Mail: bernhard.westiak@polizei.gv.at |  |





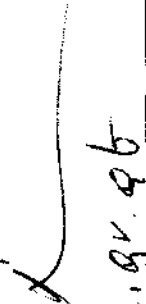
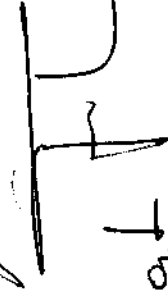
Anwesenheitsliste

| Titel, Vor- und Zuname | Dienststelle oder Interessensvertretung | Tel. / Fax / E-Mail | Unterschrift |
|------------------------|--|--|---|
| Grotzer TRATTNER | Amt d. Kärntner Landesrep. | Tel.: 050536 31960 Fax: 31579 E-Mail: abt15.kfz@ktn.gv.at |  |
| Josef Weißegger | — / — | Tel.: 050536 30736 Fax: 30740 E-Mail: post.abt7@ktn.gv.at |  |
| Mag. Leonold BUBAK | Amt d. Wr. LRep. MAGS | Tel.: 01/4000-38311 Fax: — — - 99/38318 E-Mail: Leonold.bubak@wrn.gv.at |  |
| Reinhard SCHMID | Amt d. Wr. LRep. MAGS | Tel.: 0676 811892371 Fax: — E-Mail: reinhard.schmid@wrn.gv.at |  |
| Max HIRSCHMANN | A. d. Wr. LRep. MAGS | Tel.: 01/4000-92781 Fax: — — - 9992777 E-Mail: Max.hirschmann@wrn.gv.at |  |
| Dr. Heinz BACHBAUER | Amt d. NF d. Rep. Abt. Verkehrsrecht RUG | Tel.: 02742/8005/12900 Fax: — — - 113710 E-Mail: heinz.bachbauer@nrf.gv.at |  |

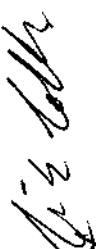
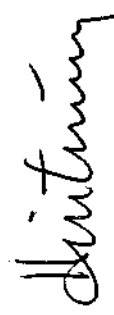



Anwesenheitsliste

| Titel, Vor- und Zuname | Dienststelle oder Interessensvertretung | Tel. / Fax / E-Mail | Unterschrift |
|--------------------------------------|---|--|---|
| Mag. Kerstin Beranek-Stibitzhofer | Amt der NÖ Landesreg. Abt. Verkehrsrecht (RUG) 3-109 St. Pölten, Landhauspl. 1 | Tel.: 02742/9005-13051 Fax: 02742/9005-13710 E-Mail: kerstin.beranek-stibitzhofer@noel.gv.at |  |
| Dr. Georg HÖNIG | Amt der NÖ-IG-oberste Abt. WSTR | Tel.: 02742/9005116010 Fax: 116030 E-Mail: georg.hoenig@nied.gv.at |  |
| Dr. Helmut HER | Amt d. Bgld LReg Abt. 5 | Tel.: 0664/6124692 Fax: E-Mail: helmut.her@bglid.pv.at |  |
| Ing. Ernst Bindner | Amt d. Bgld. LR. Abt. 8 | Tel.: 0576006258 Fax: 02682/67259 E-Mail: ernst.bindner@bgld.pv.at |  |
| D.J. Harald KAES | KFF-Arbeitsstelle Amt d. Sp. LE | Tel.: 066280429300 Fax: 06628042765300 E-Mail: Harald.Kaes@salzburg.v.at |  |
| Elmar STADLER | Amt der Salzburger Reg., Verkehrsrecht | Tel.: 0662/8042-3978 Fax: -3985 E-Mail: elmar.stadler@salzburg.pv.at |  |


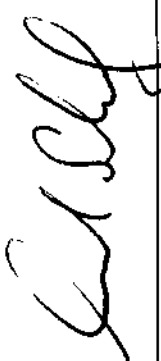
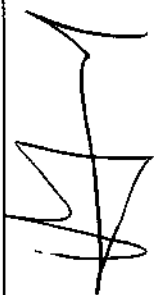
Anwesenheitsliste

| Titel, Vor- und Zuname | Dienststelle oder Interessensvertretung | Tel. / Fax / E-Mail | Unterschrift |
|------------------------------|---|--|---|
| Dipl. Ing. Karl HASENBÖCK | Amt d. öö. LReg Abt. Verkehrs | Tel.: 0732/2720/13146 Fax: 0664/8298181 E-Mail: kart.hasenböck@ooc.gv.at |  |
| Dr. Peter ACHARN | — | Tel.: 0732/17720/15563 Fax: E-Mail: peter.acharn@ooc.gv.at |  |
| Dr. Peter WEISS | Kund. Stmk. UReg FA 18E | Tel.: 0316/877/2820 Fax: E-Mail: fa18e@stmk.gv.at |  |
| Mag. Hugo PIRINGER | — | Tel.: 0316/877/2983 Fax: E-Mail: fa18e@stmk.gv.at |  |
| Dr. Franz SCHABKAR | Amt der Stmk. UReg | Tel.: +43 676 86662942 Fax: +43 316 877 4659 E-Mail: franz.schabkar@stmk.gv.at |  |
| Ing. Alois FOIT | — | Tel.: 0676 8666 4712 Fax: 0316 877 4730 E-Mail: alois.foit@stmk.gv.at |  |

Anwesenheitsliste

| Titel, Vor- und Zuname | Dienststelle oder Interessensvertretung | Tel. / Fax / E-Mail | Unterschrift |
|----------------------------|---|--|---|
| Dl Lothar Fitz | Amt d Vbg Reg | Tel.: 05584/511 - 21216 Fax: E-Mail: Lothar.Fitz@verarnberg.at |  |
| Dr. Egoert HINTERAUER | --- | Tel.: - 21210 Fax: - 21285 E-Mail: |  |
| Ing. G. Maria Reimer | Amt d. Tit. Reg. | Tel.: 0512-508-2457 Fax: - - - - 2455 E-Mail: g.reimer@titrol.gv.at |  |
| Dr. Hanspeter Construction | u u | Tel.: 0512-508-2450 Fax: " " 2455 E-Mail: la.construction@titrol.gv.at | |
| HELMUT RETTBAUER | BMVIT | Tel.: 01/71162 - 655517 Fax: E-Mail: helmut.rettbauer@bmvit.gv.at |  |
| DIETER KARL | BRVIT | Tel.: 01/71162 - 655716 Fax: E-Mail: dieter.karl@bmvit.gv.at |  |

Anwesenheitsliste

| Titel, Vor- und Zuname | Dienststelle oder Interessensvertretung | Tel. / Fax / E-Mail | Unterschrift |
|------------------------|---|---|--|
| Mag. Abdul PANSI | BMVIT | Tel.: 01171162 655512 Fax: E-Mail: asthid.pansi@bmvit.gv.at |  |
| KAST | BMVIT | Tel.: Fax: E-Mail: | |
| MARKUS SEDELMEYER | BAV | Tel.: 01/27760/3400 Fax: E-Mail: markus.sedelmeier@bmvil.gv.at |  |
| Gerald Pöllmann | BAV | Tel.: Fax: E-Mail: |  |
| | | Tel.: Fax: E-Mail: | |