

II. Für die Kfz-Haftpflichtversicherung relevante Gesetze bzw Verordnungen

II.1 BG vom 23. 6. 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967) BGBl 1967/267¹⁾ zuletzt geändert durch BGBl I 2015/73

(Auszug)

I. Abschnitt

Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

Anwendungsbereich

§ 1. (1) *[Allgemeines]* Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sind, sofern im Abs. 2 nichts anderes festgesetzt ist, auf Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr²⁾ (§ 1 Abs. 1) der Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159) verwendet werden³⁾, und auf den Verkehr mit diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen anzuwenden⁴⁾.

(2) *[Ausnahmen]* Von der Anwendung der Bestimmungen des II. bis XI. Abschnittes dieses Bundesgesetzes sind ausgenommen:

a)⁵⁾ ^{1.1} Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger; ^{1.2} diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den §§ 27 Abs. 1, 58 und 96;

b) Transportkarren (§ 2 Z 19), selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 2 Z 21), Anhänger-Arbeitsmaschinen (§ 2 Z 22) und Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Z 23), mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken⁶⁾ oder gemäß § 50 Z 9 StVO 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden, und mit Transportkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen oder Sonderkraftfahrzeugen auf solchen Fahrten gezogene Anhänger⁷⁾;

c) Kraftfahrzeuge, die bei einer kraftfahrtsportlichen Veranstaltung und ihren Trainingsfahrten⁸⁾ auf einer für den übrigen Verkehr gesperrten Straße verwendet werden, für die Dauer einer solchen Veranstaltung;

d) ^{1.1} Heeresfahrzeuge⁹⁾ (§ 2 Z 38), die durch Bewaffnung, Panzerung oder ihre sonstige Bauweise für die militärische Verwendung im Zusammenhang mit Kampfeinsätzen besonders gebaut oder ausgerüstet

II.1 § 1 KFG

oder diesem Zweck gewidmet sind; ^{1,2} diese Fahrzeuge unterliegen jedoch dem § 97 Abs. 2.

(2a)¹⁰ [Elektrofahrräder] Nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinne der StVO 1960 gelten auch elektrisch angetriebene Fahrräder mit

1. einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und

2. einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.

(3) [Sonderfahrzeuge] Auf Sonderkraftfahrzeuge und Sonderanhänger (§ 2 Z 23 und 27) sind die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, soweit nichts anderes festgesetzt ist, nur sinngemäß anzuwenden.

....

Schrifttum: Ringhofer, Grundsätzliches über das Verfahren nach § 1 Abs 3 KFG 1955 und über den Begriff Kraftfahrzeug, ZVR 1956, 114; Kammerhofer, Das Kraftfahrrecht im System des Straßenverkehrsrechtes, ZVR 1968, 254; Hermann, Straßen mit öffentlichem Verkehr, ZVR 1971, 113; Öhlinger, Zur Kompetenzlage auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, ZVR 1978, 321 und 1979, 257; Kö, Zuständigkeiten und Behörden auf dem Gebiet des Straßenverkehrs und Kraftfahrwesens, VM 1986 H 3, 34; Stratil, Zum örtlichen Anwendungsbereich des KFG, ZVR 1988, 132; Erwiderung Soche, ZVR 1988, 202; Gaisbauer, Zum Begriff der „Straße mit öffentlichem Verkehr“, ZVR 1994, 6; Swoboda, Parkplätze, Parkgaragen, Parkhäuser und die StVO, ZVR 1994, 1; Hnatek-Petrak/Kaltenegger, Der Benzinscooter, ZVR 2004, 265; Reindl, Im Wald und auf dem Berge – Wegfreiheit versus StVO und KFG, ZVR Sonderheft 2006, 103; Leitner, Die Versicherungspflicht von Motorschlitten, ZVR 2007, 53; Gschöpf, Ist ein stehendes Kraftfahrzeug im Betrieb? ZVR 2008, 372; Messner/Zierl, Strafwürdigkeit des unbefugten Gebrauchs von (Elektro-)Fahrrädern, ZVR 2011, 276; Riccabona-Zecha/Hildebrandt, Spannungsfeld E-Bike, ZVR 2013, 67.

1) Kundmachung 28. 7. 1967.

2) Das KFG ist als eine **Verwaltungsvorschrift zum Schutz der Verkehrs- und Betriebssicherheit** auf Straßen mit öffentlichem Verkehr anzusehen. Die Beschaffenheit und die Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern außerhalb dieses Verkehrsraumes darf daher nicht Gegenstand kraftfahrrechtlicher behördlicher Maßnahmen sein, sie kann vielmehr nur Gegenstand von Maßnahmen nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen des **Zivilrechtes** des Strafrechtes oder der sonstigen besonderen, jeweils in Betracht kommenden Vorschriften wie zB des Arbeitsrechtes, des Gewerberechtes udgl sein.

Ob eine Straße als „**Straße mit öffentlichem Verkehr**“ gilt oder nicht, hängt nicht davon ab, wer der Eigentümer der Straße ist, sondern vom Willen des Eigentümers der Straße. Diese Frage kann daher meritorisch nicht durch einen konstitutiven Hoheitsverwaltungsakt entschieden werden. Sie ist vielmehr eine reine Beweisfrage.

Als „**Verkehr**“ hat die Benützung einer Straße mit öffentlichem Verkehr in den Grenzen des allgemeinen jedermann zustehenden Gebrauches zu gelten.

3) Ein Fahrzeug hat als auf Straßen mit öffentlichem Verkehr „**verwendet**“ zu gelten, wenn es sich auf der Straße befindet und seine **weitere Verwendung** als Fahrzeug auf der Straße als möglich oder als beabsichtigt angenommen werden kann. Stillstehende Fahrzeuge haben auch dann als auf der Straße „verwendet“ zu gelten, wenn sie nur vorübergehend, etwa wegen einer leicht behebbaren Störung oder Beschädigung nicht in Betrieb genommen werden können.

Gem § 1 Abs 1 ist das KFG anzuwenden:

a) auf **Fahrzeuge**, die auf Straßen mit **öffentlichem Verkehr verwendet** werden und

b) auf den **Verkehr mit diesen Fahrzeugen** auf solchen Straßen.

Wenn man davon ausgeht, dass das KFG nicht Widersprüche in sich vorieht, kann lit a nur so verstanden werden, dass auch die technischen, rechtlichen, administrativen und personellen Voraussetzungen für das Verwendetwerden der Fahrzeuge (auf Straßen mit öffentlichem Verkehr) dem KFG unterliegen. Andernfalls käme man zu geradezu absurden Ergebnissen: die Typenprüfung müsste zB auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr durchgeführt werden, für den Abschluss einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und für die Zulassung müsste das Fahrzeug auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr wenigstens geparkt sein, während die Ausbildung und die Prüfung von Lenkern sowie die Erteilung der Lenkberechtigung überhaupt keine Grundlagen im KFG hätten. Daher kann der Formulierung des § 1 Abs 1 hinsichtlich des oben mit lit a bezeichneten Satzteilens nicht ausschließliche Bedeutung zukommen, und sie kann auch nicht einschränkend interpretiert werden (dann wäre übrigens der mit lit b bezeichnete Satzteil überflüssig).

Es ist daher das KFG in der Praxis so anzuwenden, dass ihm auch die für eine Verwendung von Fahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderlichen (privaten und amtlichen) **Vorbereitungshandlungen** unterliegen.

(BMöWV 8. 5. 1985, 69.757/2-IV/3-85)

4) Kraftfahrzeuge und Anhänger mit **ausländischem Kennzeichen** und Motorfahräder aus einigen Staaten, die auch ohne Kennzeichen in Österreich verwendet werden dürfen, unterliegen grundsätzlich dem KFG und der KDVB – ebenso der StVO; sie sind zwar von den Bau- und Ausrüstungsvorschriften des KFG ausgenommen, müssen jedoch den bezüglichen Vorschriften des GenfAbk oder des ParÜbk, entsprechen (auch des WrÜbk). Für den ausländischen Kraftfahrzeugverkehr sind insbesondere der VIII. und X. Abschnitt des KFG zu beachten (BMV 26. 3. 1976, 65.850/5-IV/3-76).

5) *Vgl Art 2 Z 1 EurÜbk.*

6) Als Fahrzeuge, mit denen im Rahmen ihrer „**bestimmungsgemäßen Verwendung**“ Straßen mit öffentlichem Verkehr „nur überquert oder auf ganz kurze oder [. . .] als Baustelle gekennzeichneten Strecken befahren werden“, sind in erster Linie Fahrzeuge anzusehen, die an sich nicht zum Verkehr auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, sondern nur zur Verwendung auf einem beiderseits an solche Straßen angrenzenden Gebiet bestimmt sind und mit denen diese Straßen aus betrieblichen Gründen innerhalb des Gebietsbereichs überquert werden müssen. Das „**Befahren auf ganz kurzen Strecken**“ darf daher dieses Ausmaß nicht wesentlich überschreiten. Wenn aber die „bestimmungsgemäße

II.1 § 1 KFG

Verwendung“ auch das Befahren von Straßen mit öffentlichem Verkehr auf längeren Strecken vorsieht, fallen diese Fahrzeuge nicht unter die in Frage stehende Ausnahmebestimmung.

Durch landesgesetzliche Regelung wird die Benützung von sogenannten Überschneefahrzeugen („Ski-doo“) weitgehend verboten, wobei für dringende Bedürfnisse (Ärzte, Versorgung von Schutzhütten usw) die Verwendung solcher Fahrzeuge gestattet wird. Für diese Fahrzeuge, welche wegen ihrer Fortbewegung auf Raupenbändern Sonderkraftfahrzeuge gem § 2 Z 23 sind, ist, wenn sie auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, eine Lenkerberechtigung der Gruppe G (oder C) erforderlich. Da jedoch mit diesen Fahrzeugen „Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken befahren werden“, erscheint ihre Ausnahme von den Bestimmungen des II. bis XI. Abschnitts des KFG angezeigt.

Auf **Motorschlitten (Ski-doo)** finden in aller Regel die kraftfahrrechtlichen Vorschriften keine Anwendung, da diese nicht auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden. Insbesondere in Vorarlberg ergibt sich aber im Winter die Notwendigkeit, mit diesen Fahrzeugen auch längere Strecken auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zurückzulegen. In diesen Fällen muss das KFG auch auf solche Fahrzeuge angewendet werden. Diese Fahrzeuge benötigen daher eine Einzelgenehmigung (Sonderkraftfahrzeug) und der Lenker muss im Besitz der Lenkberechtigung für die Klasse C oder G sein. Bei der Genehmigung solcher Fahrzeuge ist äußerst restriktiv vorzugehen. Gem § 28 Abs 3 lit d KFG werden bei der Genehmigung auch die entsprechenden Bedingungen oder Auflagen (wie insbesondere auch Beschränkung auf bestimmte Fahrstrecken [. . .]) festzulegen sein. Um eine Präjudizwirkung möglichst zu vermeiden, ist eine Genehmigung nur zu erteilen, wenn ein Nachweis erbracht worden ist, dass die Verwendung dieses Fahrzeugs im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes unumgänglich ist und der Einsatzbereich dieses Fahrzeugs ist entsprechend einzuschränken (BMWV 11. 3. 1998, 170.303/1-II/B/62/98).

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.

(BMVIT 11. 2. 2009, 170.303/4-II/ST4/09)

Zur Frage, was unter einer **ganz kurzen Strecke** gem Abs 2 lit b 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 (BMöWV 30. 11. 1994, 170.303/25-I/7/94).

Feststellungsbescheid „ganz kurze Strecke“

Nach § 1 Abs 2 lit b sind die dort angeführten Fahrzeuge von der Anwendung der Bestimmungen des II. bis XI. Abschnitts 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 Z 9 StVO **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 Feststellungsbescheids? Was ist unter einen „ganz kurzen Strecke“ zu verstehen?

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 Feststellungsbescheids 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. 2. 1985, 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.

(BMVIT 11. 2. 2009, 170.303/4-II/ST4/09)

7) Das **Ziehen von Anhängern** mit den hier in Frage stehenden Fahrzeugen sowie das Mitführen von Bremsern auf solchen Anhängern ist nach der StVO zu beurteilen (Erläut-KFG).

8) Unter **„Trainingsfahrten“** einer kraftfahrspportlichen Veranstaltung sind nur Trainingsfahrten zu verstehen, die zwar nicht zur Veranstaltung selbst zählen, aber unter denselben Bedingungen wie diese durchgeführt werden.

9) Vollziehung im Einvernehmen mit dem BMLV (*nunmehr BMLVS*); vgl § 136 Abs 1 lit a KFG.

Als **„Heeresfahrzeuge**, die durch Bewaffnung, Panzerung oder sonstige Vorrichtungen für den unmittelbaren Kampfeinsatz besonders gebaut und ausgerüstet und diesem Zweck gewidmet sind“, kommen insbesondere in Betracht: Kettenfahrzeuge verschiedenster Art wie etwa **Kampfpanzer, Schützenpanzer, Bergepanzer**, Kettenzugmaschinen oder Funkfahrzeuge verschiedener Art, zB solche von besonderer Größe, die für den Kampfeinsatz besonders gebaut und ausgestattet sind, Sonderfahrzeuge für den Pioniereinsatz zu Wasser und zu Lande, zB Brückengerätefahrzeuge, oder Schwerlastzüge vornehmlich zum Abtransport oder zur Bergung verschiedener Geräte oder Fahrzeuge.

10) Bestimmte **elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind vom Anwendungsbereich des KFG ausgenommen** und gelten als Fahrräder im Sinne der StVO. Die derzeitigen Grenzwerte (Leistung nicht mehr als 400 Watt und Bauartgeschwindigkeit nicht mehr als 20 km/h) sind aber nicht mehr zeitgemäß. Auch die Richtlinie 2002/24/EG sieht für Fahrräder mit Hilfsmotor eine Ge-