

Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG

BGBI 1930/1 zuletzt idF BGBI I 2019/14

[Auszug]

Art 10. (1) Bundessache ist die Gesetzgebung und die Vollziehung in folgenden Angelegenheiten:

[. . . .]

9. Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Art. 11 fällt; Kraftfahrwesen;¹⁾ Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei; Strom- und Schifffahrtspolizei, soweit sie nicht unter Art. 11 fällt; Post- und Fernmeldewesen; Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist;

[. . . .]

IdF BGBI I 2019/14.

Literatur: *Kammerhofer*, ZVR 1968, 254; zur Abgrenzung KFG – StVO: *Öhlinger*, ZVR 1978, 331; *Grundtner*, Kompetenzlage auf dem Gebiet der Verkehrspolizei, ZVR 1991, 60ff.

Anmerkungen:

1) Mit der Vollziehung der **Verkehrspolizei** hinsichtlich des Kraftfahrwesens (Art II lit b der 3. StVO-Nov) ist dementsprechend gem Art V Abs 3 der 3. StVO-Nov der BMWV [jetzt *BMK*] betraut. Die Verkehrspolizei hinsichtlich des Kraftfahrwesens wird somit in **mittelbarer Bundesverwaltung** vollzogen. Sie fällt nicht unter Art 11 Abs 1 Z 4 B-VG.

Entscheidungen:

E 1. Der Kompetenztatbestand Kraftfahrwesen umfasst alle Angelegenheiten, die **das Kfz und seinen Lenker betreffen**, und die der Eigenart der Kfz notwendigen verkehrspolizeilichen Best sowie die Best über die Beschaffenheit der Fz und ihren Betrieb. VfGH 19. 3. 1956, K II-2/55 VfSlg 2977; 15. 3. 1961, B 202/60 VfSlg 3924; 30. 3. 1962, B 358/61 VfSlg 4180; 31. 3. 1962, B 203/61 VfSlg 4187.

E 2. Die Angelegenheiten der **Kraftfahrschulen** fallen unter den Kompetenztatbestand Kraftfahrwesen. VfGH 28. 3. 1953, G 20/52, V 33, 34/52 VfSlg 2500.

*Nedbal-Bures, KFG*¹²

1

Art 10 B-VG

E 3. Die Best, die die allgemeinen Probleme des fließenden Verkehrs auf der Straße betreffen, wie insb die Frage der Fahrtüchtigkeit der Fahrzeuglenker im Straßenverkehr, sind im Bereich des Kompetenztatbestandes **Straßenpolizei** zu regeln. VfGH 19. 3. 1963, B 169/62 VfSlg 4381.

E 4. Die Regelung des Betriebes von **Garagen und Einstellplätzen** sowie der behelfsmäßigen Einstellung von Kfz fällt nicht unter den Kompetenztatbestand Kraftfahrwesen. VfGH 19. 3. 1956, K II-2/55 VfSlg 2977.

E 5. „Gem Art. 138 Abs. 2 B-VG und gem § 56 Abs. 4 des Verfassungsgerichtshofgesetzes 1953, BGBl. Nr. 85, wird folgender Rechtssatz kundgemacht, in dem der VfGH die Feststellung seines Erk vom 26. 3. 1977, K II-2/76-27 – dem BKA zugestellt am 20. 5. 1977 –, zusammengefasst hat: 1. a) Die gesetzliche Regelung der Ausstattung von Kfz, die der Beförderung **gefährlicher Güter** auf Straßen mit öffentlichem Verkehr und auf mitbenützten Verkehrsflächen ohne öffentlichen Verkehr dienen, ist eine Angelegenheit des Kraftfahrwesens nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG. b) Dasselbe gilt für die Regelung der Verpackung derart zu befördernder gefährlicher Güter und der Beförderung selbst, soweit dadurch den Gefahren begegnet werden soll, die sich daraus ergeben, daß die Beförderung durch Kfz erfolgt. 2. Gesetzliche Regelungen, die verhindern sollen, daß Lebensmittel anlässlich der Beförderung mit Kfz verderben, sind eine Angelegenheit des Gesundheitswesens nach Art. 10 Abs. 1 Z 12 B-VG.“ K des BK 31. 5. 1977, BGBl 316.

E 6. Es ist offenkundig, dass vom Betrieb eines Kfz auf Grund seiner spezifischen Beschaffenheit besondere Gefahren ausgehen, die sich vom Betrieb anderer Fz wie etwa von Fahrrädern oder Fuhrwerken unterscheiden, und es ist ebenso offenkundig, dass der Betrieb eines Kfz auch Gefahren in sich birgt, die wohl als solche von der Fahrtüchtigkeit des jeweiligen Lenkers völlig unabhängig sind, zu deren Bewältigung aber – im Hinblick auf die spezifische Beschaffenheit von Kfz – der Verfassung des Lenkers eine besondere Bedeutung zukommt (etwa durch ein plötzliches technisches Gebrechen auftretende Gefahren, die vom Lenker nicht beeinflusst werden können, wie beispielsweise das Platzen eines Reifens). Die **Regelung des § 14 Abs 8 FSG**, die gerade in Anbetracht des jedem Kfz innewohnenden Gefährdungspotenzials bzgl des zulässigen Alkoholgehaltes im Blut bzw in der Atemluft des Lenkers eines Kfz eine allgemeine Grenze festlegt, konnte daher zu Recht auf den **Kompetenztatbestand „Kraftfahrwesen“** gem Z 9 gestützt werden. VfGH 29. 6. 2000, G 206/98 VfSlg 15.885.

BG 23. 6. 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967)

BGBl 1967/267 idF der KFG-Nov BGBl 1971/285 (1.), 1974/286 (2.), 1976/352 (3.), 1977/615 (4.), 1981/345 (5.), 1982/362 (6.), 1982/631 (7.), 1984/451 (8.), 1984/552 (9.), 1986/106 (10.), 1987/318 (11.), 1988/375 (12.), 1990/458 (13.), 1992/454 (14.), 1993/456 (15.), 1994/654 (17.), 1994/743 (16.)*, 1995/162 (18.), I 1997/103 (19.), I 1998/93 (20.), I 2002/80 (21.), I 2003/60 (22.), I 2004/29 (23.), I 2004/107 (24.), I 2004/175 (25.), I 2005/117 (26.), I 2006/57 (27.), I 2007/57 (28.), I 2008/6 (29.), I 2009/94 (30.), I 2013/43 (31.), I 2016/40 (32.), I 2016/67 (33.), I 2017/9 (34.), I 2017/102 (35.), I 2019/19 (36.), I 2019/78 (37.), I 2020/37 (38.), I 2020/134 (39.), I 2022/62 (40.) und I 2023/35 (41.); ferner der BGBl 1979/209 (GGSt 1979), 1984/253 (11. StVO-Nov), 1987/296 (KHVG 1987), 1991/695 (NoVAG), 1992/449 (KfzStG 1992), 1992/452 (KompetenzänderungsG), 1992/453 (Nov zum GBefG und KFG), 1993/917 (EWR), 1994/505 (HauptwohnsitzG), 1994/651 (KHVG 1994), 1995/50 (EU), 1995/258 (BG zum KHVG, KFG und BG über den erweiterten Schutz der Verkehrstopfer), I 1997/120 (FSG), I 1997/121 (BG 1997), I 1998/145, I 1998/146, I 2002/11, I 2002/32 (EUGVIT), I 2002/65 (VerwaltungsreformG), I 2002/102, I 2002/132, I 2004/151 (SPG-Nov 2005), I 2006/99 (Betrugsbekämpfungsg), I 2007/37 (VOEG und KrÄG 2007), I 2009/16 (22. StVO-Nov), I 2009/149 (Änderungen AZG ua), I 2010/116 (Änderungen StVO und KFG), I 2012/35, I 2012/40, I 2012/50 (SNG), I 2013/90, I 2014/26, I 2014/87, I 2015/72, I 2015/73, I 2016/120 (Deregulierungs- und Anpassungsgesetz 2016 – Inneres), I 2017/40 (Deregulierungsgesetz 2017), I 2018/37 (2. Materien-Datenschutz-Anpassungsgesetz 2018), I 2019/104 (FORG), I 2020/24 (4. COVID-19-Gesetz), I 2020/169 (Änderung des E Government-Gesetzes, des Passgesetzes 1992, des Führerscheingesetzes und des Kraftfahrgesetzes 1967), I 2021/48 (Änderung des Gesundheits- und Krankenpflegegesetzes, des MTD-Gesetzes, des Bundespflegegeldgesetzes, des Kraftfahrgesetzes 1967, des Führerscheingesetzes und des 2. COVID-19-Justiz-Begleitgesetzes) und I 2021/190 (Telekommunikationsgesetz 2021 – TKG 2021 sowie Änderung des KommAustria-Gesetzes, der Strafprozeßordnung 1975, des Polizeikooperationsgesetzes, des

Polizeilichen Staatsschutzgesetzes, des Sicherheitspolizeigesetzes, des Wertpapieraufsichtsgesetzes 2018, des Börsegesetzes 2018, des Postmarktgesetzes, des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, des Funkanlagen-Marktüberwachungs-Gesetzes, des Funker-Zeugnisgesetzes 1998, des Rundfunkgebührengesetzes, des Fernsprechentgeltzuschussgesetzes und des Audiovisuelle Mediendienste-Gesetzes); der K (Aufhebungen durch den VfGH) BGBl 1970/240, 1981/549, 1984/237, 1985/198, 1987/173, 1990/720, 1993/404, 1993/724 und I 2015/26; der Druckfehlerberichtigungen BGBl 1991/517 und 1995/457; der K BGBl II 2017/77 sowie II 2018/89 und 2022/119

Literatur: Grubmann, Das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) – Gesetze und ihre Geschichte, ZVR 2015, 276.

*) Die 16. Nov wurde später als die 17. Nov verlautbart, da auf Grund der Änderung des § 123 Abs 1 bzgl UVS nach Art 129a Abs 2 zweiter Satz B-VG die Zustimmung aller Länder eingeholt werden musste.

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,¹⁾ die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159) verwendet werden, und auf den Verkehr mit diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen anzuwenden.²⁾

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

a)³⁾ Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger; 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 Strecken oder gemäß § 50 Z. 9 der StVO 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden, und mit Transportkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen oder Sonderkraftfahrzeugen auf solchen Fahrten gezogene Anhänger;⁴⁾

c) Kraftfahrzeuge, die bei einer kraftfahrspportlichen Veranstaltung und ihren Trainingsfahrten⁵⁾ auf einer für den übrigen Verkehr gesperrten Straße verwendet werden, für die Dauer einer solchen Veranstaltung;

d)⁶⁾ Heeresfahrzeuge (§ 2 Z. 38), die durch Bewaffnung, Panzerung oder ihre sonstige Bauweise für die militärische Verwendung im Zusammenhang mit Kampfeinsätzen besonders gebaut oder ausgerüstet oder diesem Zweck gewidmet sind; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch dem § 97 Abs. 2.

(2a)⁷⁾ [Elektrofahrrad] Nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinne der StVO 1960 gelten auch⁸⁾ elektrisch angetriebene Fahrräder mit

1. einer Nenndauerleistung von nicht mehr als 250 Watt⁹⁾ und

2. einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.^{7a)}

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

IdF BGBl I 2023/35 [Abs 2 idF BGBl 1977/615; Abs 2a idF BGBl I 2009/94 und I 2023/35].

Literatur: *Soche*, Zum örtlichen Anwendungsbereich des Kraftfahrzeuges – Eine Erwiderung ZVR 1988, 202; *Stratil*, Zum örtlichen Anwendungsbereich des KFG, ZVR 1988, 132; *Klever*, Zur Anwendbarkeit des EKHG auf Elektrofahräder, ZVR 2016, 344; *Klever*, E-Scooter und E-Bikes, Kraftfahr- und straßenverkehrsrechtliche Einordnung, ZVR 2023, 84; *Figl*, Kraftfahrrechtliche Einordnung von elektrisch angetriebenen Klein- und Minirollern (E-Scootern), ZVR 2022, 13; *Pürstl*, E-Scooter sind niemals Kraftfahrzeuge, ZVR 2022, 18.

Anmerkungen:

1) Zur Def von Kfz und Anhängern s § 2 Abs 1 Z 1 und 2.

2) Das KFG ist als eine Verwaltungsvorschrift zum Schutz der Verkehrs- und Betriebssicherheit **auf Straßen mit öff Verkehr** anzusehen. Die Beschaffenheit und die Verwendung von Kfz 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 und dgl sein (ADE I).

Ein Fz hat als auf Straßen mit öff Verkehr „verwendet“ zu gelten, wenn es sich auf der Straße befindet und seine weitere Verwendung als Fz auf der Straße als möglich oder als beabsichtigt angenommen werden kann. **Stillstehende Fz** 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 (ADE II).

Als „**Verkehr**“ hat die Benützung einer Straße mit öff Verkehr in den Grenzen des allgemeinen jedermann zustehenden Gebrauches zu gelten (ADE III).

Kfz und Anhänger **mit ausl Kennzeichen** und Motorfahräder aus einigen Staaten, die auch ohne Kennzeichen in Ö verwendet werden dürfen, unterliegen grundsätzlich dem KFG und der KDv – ebenso wie der StVO; sie sind zwar von den Bau- und Ausrüstungsvorschriften des KFG ausgenommen, müssen jedoch den bzgl Vorschriften des GenfAbk oder des ParÜbk entsprechen (auch des WrÜbk). Für den ausl Kraftfahrverkehr sind insb der VIII. und X. Abschnitt des KFG zu beachten (BMV 26. 3. 1976, 65.850/5 – IV/3-76 = ADE IV).

Abs 1 erfasst **nur die Verhaltensvorschriften**. Aus dem KFG ergibt sich aber, dass es auch die direkten und indirekten Voraussetzungen für die Fahrzeugverwendung regelt; vgl zB den III. und den XI. Abschnitt.

Der Formulierung des Abs 1 kann hinsichtlich des Satzteiles „die . . . verwendet werden“ nicht ausschließliche Bedeutung zukommen, und sie kann auch nicht einschränkend interpretiert werden (dann wäre übrigens der restliche Satzteil überflüssig). Es ist daher das KFG in der Praxis so anzuwenden, dass ihm **auch** die für eine Verwendung von Fz auf Straßen mit öff Verkehr erforderlichen (privaten und amtlichen) **Vorbereitungshandlungen** unterliegen (BMV 8. 5. 1985, 69.757/2 – IV/3-85). Mit der Wortwendung „verwendet werden“ hatte der Gesetzgeber all jene Sachverhalte vor Augen, die **mit der tatsächlichen Verwendung** von Kfz auf Straßen mit öffentlichem Verkehr **in Zusammenhang stehen** oder die **Verwendung ermöglichen**. Dies zeigt deutlich ein Blick auf den III. und IV. Abschnitt des KFG. Verfehlt ist daher die Judikatur des VwGH zu § 57 a, in der der Gerichtshof unter Bezugnahme auf § 1 Abs 1 die Sanktionslosigkeit einer bloßen Nichtvorführung zur Begutachtung erblickt. Siehe E 2 und die kritische Anm von *Pürstl* in ZVR 2011/153.

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 (Erläut).

Die Erläut sind unrichtig. Es kommt nämlich nicht auf den Willen des Eigentümers der Straße an, sondern ausschließlich darauf, ob sie von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann.

Unter Hinweis auf den Wortlaut des § 1 Abs 1 StVO ist auch kein eigener behördlicher Widmungsakt erforderlich. Es kommt tatsächlich nur auf die faktische Bestimmung zur Nutzung durch Verkehrsteilnehmer an.

3) Hinsichtlich des Begriffes **Bauartgeschwindigkeit** s § 2 Abs 1 Z 37 a.

4) Als Fz, mit denen im Rahmen ihrer „**bestimmungsgemäßen Verwendung**“ Straßen mit öff Verkehr „nur überquert oder auf ganz kurze oder . . . als Baustelle gekennzeichneten Strecken befahren werden“, sind in erster Linie Fz anzusehen, die an sich nicht zum Verkehr auf Straßen mit öff 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 Gebietsbereiches überquert werden müssen. Das „Befahren auf **ganz**

kurzen Strecken“ darf daher dieses Ausmaß nicht wesentlich überschreiten. Wenn aber die „bestimmungsgemäße Verwendung“ auch das Befahren von Straßen mit öff Verkehr auf längeren Strecken vorsieht, fallen diese Fz nicht unter die in Frage stehende Ausnahmebest (ADE).

Zur Klärung der Frage, ob im konkreten Fall eine „ganz kurze Strecke“ vorliegt, kann ein **Feststellungsbescheid** erwirkt werden.

Als ganz kurze Strecke sind ca **10 m** anzusehen (entspricht der **Breite** einer sehr breiten **Fahrbahn**).

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

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

6) Vollziehung im Einvernehmen mit dem BMLV; s § 136 Abs 1 lit a. – Als **Heeresfahrzeuge**, „die durch Bewaffnung, Panzerung oder sonstige Vorrichtungen für den unmittelbaren Kampfeinsatz besonders gebaut und ausgerüstet und diesem Zweck gewidmet sind“, kommen insb in Betracht: Kettenfahrzeuge verschiedener 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 Fz (AB).

7) Zur Begriffsbest des Fahrrades s § 2 Abs 1 Z 22 StVO.

Fahrräder mit elektrischem Hilfsmotor sind derzeit auf Grund der Begriffsbest als Motorfahrräder zu behandeln. Dies erscheint aber unbillig, da diese Fz zu meist die Charakteristika von Fahrrädern iS der StVO aufweisen.

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

Daher sollen diese Fz mit einer best Leistung (bis zu 400 Watt) und Bauartgeschwindigkeit (bis zu 20 km/h) von den Best des KFG ausgenommen und als **Fahrräder iS der StVO** behandelt werden. Dafür spricht auch, dass diese Fz keinerlei Gefährdungspotenzial für Benutzer und Umgebung darstellen (Erläut 17).

Best elektrisch angetriebene Fz sind vom Anwendungsbereich des KFG ausgenommen und gelten als Fahrräder iS 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 Geschwindigkeit von 25 km/h vor. Da-

her sollen die Grenzwerte für diese vom KFG ausgenommenen Fz **auf 600 Watt und 25 km/h** angehoben werden (AB 30).

Zu beachten ist, dass für **diese Fahrräder kein Mindestalter** vorgeschrieben ist. Auch besteht die **Helmpflicht nicht**.

Fahrräder mit einem **Verbrennungsmotor** (auch nur bis 600 Watt) fallen nicht unter diese Ausnahmebest. Sie dürfen nur als **10-km/h-Kfz** oder als **Motorfahrrad** verwendet werden.

7a) Nach Ansicht des VwGH 23. 11. 2023, Ra 2022/02/0043, handelt es sich bei E-Scootern um Fahrzeuge, jedoch nicht um Fahrräder. Tatsächlich stellt jedoch ein E-Scooter bei Qualifizierung als Fahrzeug ein Fahrrad gem § 2 Abs 1 Z 22 StVO und in weiterer Folge somit ein Elektrofahrrad dar.

8) Aus der Systematik heraus ist **dieses Wort unverständlich**, da vorher keine NichtkFz definiert werden.

9) Diese Best wird praktisch **nicht überprüfbar** sein, da die Anwendbarkeit des § 58 **ausgeschlossen** ist.

Da die **Verordnung (EU) 168/2013** als Abgrenzungskriterium, welche Fahrzeuge erfasst werden und welche nicht, auf die Nenndauerleistung abstellt, gibt es mit der bisher in § 1 Abs 2a Z 1 vorgesehenen höchsten zulässigen Leistung immer wieder Unsicherheiten. Daher wird auch im KFG die **Nenndauerleistung** übernommen. Für Fahrzeuge, die die bisherigen Kriterien erfüllt haben (höchste zulässige Leistung nicht mehr als 600 Watt und Bauartgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km/h) sollte diese Änderung keine Auswirkungen haben, da schon im Jahr 2009 erlassmäßig klargestellt worden ist, dass davon ausgegangen werden kann, dass bei Fahrzeugen mit einer Nenndauerleistung von nicht mehr als 250 Watt die am Hinterrad (Antriebsrad) abgegebene Leistung nicht mehr als 600 Watt beträgt (Erläut 41).

Entscheidungen:

Literatur: Zur Wertung einer Straße als „Straße mit öffentlichem Verkehr“ s die umfangreiche Zusammenstellung von Entscheidungen in *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 1 (Stand 1. 10. 2019, rdb.at).

E 1. Nach Punkt II des ADE zu § 1 hat ein Fz als auf Straßen mit öff Verkehr „**verwendet**“ zu gelten, wenn es sich auf der Straße befindet und seine weitere Verwendung als Fz auf der Straße als möglich oder als beabsichtigt angenommen werden kann. **Stillstehende Fz** 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. OGH 22. 1. 1987, 8 Ob 54/86 ZVR 1987/126.

E 2. Aus der Gegenüberstellung von § 36 lit e und § 57a unter Bedachtnahme auf § 1 Abs 1, wonach die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf Kfz und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr iSd § 1 Abs 1 der StVO verwendet werden, und auf den Verkehr mit diesen Fz auf solchen Straßen anzuwenden ist, ergibt sich, dass der **bloße Verstoß gegen die Vorschriften des § 57a KFG**, ohne dass das Fz auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet

wird, **nicht unter Strafsanktion** steht. VwGH 4. 3. 2011, 2007/02/0378 ZVR 2011/153 mit kritischer Anm von *Pürstl*.

E 3. Eine unter das KFG fallende Verwendung eines Kfz liegt dann vor, wenn eine Person **an dem** auf einer Straße mit öff Verkehr stattfindenden **Straßenverkehr als Lenker eines Kfz teilnimmt**. Für diesen Begriff der „Verwendung“ ist es unerheblich, welche Kräfte die vom Lenker gesteuerte Fahrt des Kfz bewirken. VwGH 16. 9. 1981, 81/03/0068 ÖJZ 1982, 361.

E 4. Unter einer **kraftfahrtsportlichen Veranstaltung** iS des Abs 2 lit c versteht man jeden Wettbewerb, an dem Automobile oder Motorräder teilnehmen und bei welchem gewisse Voraussetzungen zu erfüllen sind, die in Form von Ausschreibungen im Vorhinein festgelegt werden. Darunter fallen alle Rennen, Rekordversuche, Leistungswettbewerbe, Zuverlässigkeitsfahrten, Stern- und Zielfahrten (hier: Beim **Befahren einer Straße im „Konvoi“** im Rahmen einer Oldtimer-Rundfahrt kann von einer kraftfahrtsportlichen Veranstaltung im dargelegten Sinne keine Rede sein). VwGH 27. 2. 2004, 2003/02/0283.

E 5. Eine **Parade von Oldtimer-Traktoren** ist als kraftfahrtsportliche Veranstaltung iSd Abs 2 lit c zu qualifizieren, wenn es sich dabei um einen „Leistungswettbewerb“ (arg: Bewertung der Fz und Lenker) handelt, mag auch eine technisch-motorische Kraftleistung nicht im Vordergrund stehen. OGH 28. 4. 2003, 7 Ob 51/03f.

E 6. Die in Abs 2 lit c geforderte „**Sperre**“ der Straße hat nicht bloß eine „faktische“ sondern eine „**rechtliche**“ zu sein. Soweit der Bf vorbringt, dass er hinsichtlich der Erfüllung des Tatbildes des § 36 lit a im Hinblick auf die Umstände (zB Absicherung durch Begleitfahrzeuge im Rahmen einer Oldtimer-Rundfahrt) „jedenfalls einem nicht vorwerfbaren Tatbildirrtum“ unterlegen wäre, ist darauf zu verweisen, dass es dem Bf schon im Hinblick auf die Art der „**Sperre**“ (Aufstellen von Umleitungsschildern, Straßensperre durch die Gendarmerie und Begleitfahrzeuge) oblegen wäre, sich bei der Beh über die Rechtslage zu erkundigen. Dem Bf ist daher jedenfalls Fahrlässigkeit vorzuwerfen. VwGH 27. 2. 2004, 2003/02/0283.

E 7. In den Erläut zu § 88b Abs 2 StVO idF der 31. StVO-Nov, BGBl I 2019/37, (ErläutRV 559 BlgNR 26. GP 2) wird Folgendes ausgeführt: „Dabei sind alle für Radfahrer geltenden Verhaltensbestimmungen auch für Rollerfahrer verbindlich; es sind nicht nur die spezifischen Verhaltensbestimmungen für Radfahrer, sondern sämtliche Verhaltensregeln erfasst, wie zum Beispiel die Alkohol- und Drogenbestimmungen des § 5 oder die Regeln betreffend Abstellen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (vgl § 68 Abs 4).“ Hierbei ist klar erkennbar, dass der Gesetzgeber eine **Gleichbehandlung der Fahrer von Klein- und Minirollern mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und der Radfahrer** vornehmen wollte. Diese Regelung wäre überflüssig, wollte man die Klein- und Miniroller mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h als Fahrräder iSd § 2 Abs 1 Z 22 lit d leg cit qualifizieren. Explizit vorgesehen ist in den Beispielen der Erläut die Einhaltung der Alkohol- und Drogenbestimmungen gemäß § 5

StVO. Nach der Legaldefinition des § 2 Abs 1 Z 22 StVO idF der 20. StVO-Nov, BGBl I 1998/92, ist ein Fahrrad: a) ein Fahrzeug, das mit einer Vorrichtung zur Übertragung der menschlichen Kraft auf die Antriebsräder ausgestattet ist, b) ein Fahrzeug nach lit a, das zusätzlich mit einem elektrischen Antrieb gem § 1 Abs 2a KFG ausgestattet ist (Elektrofahrrad), c) ein zweirädriges Fahrzeug, das unmittelbar durch menschliche Kraft angetrieben wird (Roller), oder d) ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug, dessen Antrieb dem eines Elektrofahrrads im Sinne des § 1 Abs 2a KFG entspricht. Da das Fahrrad ein Fahrzeug iSd StVO ist, ist § 5 Abs 1 StVO auch von Radfahrern einzuhalten. Da gem § 88b Abs 2 leg cit die Fahrer von Klein- und Minirollern dieselben Verhaltensvorschriften einzuhalten haben wie Radfahrer, folgt daraus, dass demzufolge auch die Einhaltung der Alkohol- und Drogenbestimmungen des § 5 StVO miteingeschlossen ist. Der in § 88b Abs 2 leg cit vorgenommene **Verweis auf die Vorschriften der Radfahrer** mit der Berücksichtigung der Erläuterung verdeutlicht, dass der Gesetzgeber eine **normative gleiche Behandlung** anordnen wollte und Klein- und Miniroller mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h **als zur Verwendung auf Fahrbahnen bestimmte Fahrzeuge** iSd § 2 Abs 1 Z 19 StVO anzusehen sind. VwGH 23. 11. 2022, Ra 2022/02/0043.

Begriffsbestimmungen

§ 2.¹⁾ [Definitionen] Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

1. **Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug^{1a)}, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird;**
2. **Anhänger ein nicht unter Z. 1 fallendes Fahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, mit Kraftfahrzeugen auf Straßen gezogen zu werden, oder mit einem Kraftfahrzeug auf Straßen gezogen wird; als leichter Anhänger gilt ein Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 750 kg;**
3. **Kraftwagen ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern; zwei Räder mit einer gemeinsamen Nabe, Zwillingräder, sind als ein Rad zu zählen;**
4. **Kraftrad ein Kraftfahrzeug mit zwei Rädern oder ein Kraftfahrzeug mit drei Rädern, mit oder ohne Doppelrad;**
- 4a. **dreirädriges Kraftfahrzeug ein mit drei symmetrisch angeordneten Rädern ausgestattetes Kraftfahrzeug mit einem Motor und Hubraum von mehr als 50 cm³ bei innerer Verbrennung oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h;**