

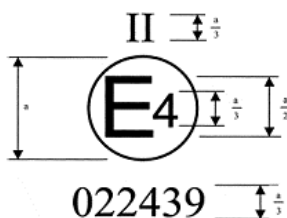
Änderungen an Fahrzeugen auf legalem Weg – erlaubt ist, was gefällt?

Fahrzeuge faszinieren seit jeher! Sie transportieren Assoziationen für Abenteuer, Erlebnis, Prestige und haben die Welt im wahrsten Sinne des Wortes „verändert“.

Wünsche nach Individualität führen dazu, dass diese oftmals nicht so bleiben, wie sie durch den Hersteller ausgeliefert werden. Dass sich durch die Umbaumaßnahmen aber auch negative Auswirkungen auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit ergeben könnten, bleibt in dem Wunschdenken vieler junger, aber auch älterer Fahrzeugbesitzer zweitrangig. Auch wenn durch den Gesetzgeber klar vorgegeben wird, was feilgeboten werden darf und was genehmigungspflichtig ist, bietet der Markt heute alles, um die Wünsche nach einem „sportlicheren“, individuellen, sich aus der Masse abhebenden Fahrzeug zu befriedigen.

§ 5 Abs 1 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) 1967 reglementiert, dass Teile, die für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind, nur feilgeboten oder verwendet werden dürfen, wenn sie einer genehmigten Type angehören. An diesen muss ein festgesetztes Genehmigungszeichen vollständig sichtbar angebracht sein.

ZB EC-Bauteil-Typgenehmigungszeichen für einen Spiegel der Gruppe II (Außenrückspiegel), in den Niederlanden (e4) unter der Nummer 03*1870 genehmigt.



Zu diesen Teilen gehören zB Sicherheitsgurte, Sicherheitsglas, Leuchten-Folien.

Grundsätzlich können solche genehmigte Teile gegen andere genehmigte Teile ausgetauscht werden, immer vorausgesetzt, dass die Anbauvorschriften auch eingehalten werden.

1. Grundsätzliches zur Änderung an Kraftfahrzeug

Es ist jedoch gerade heute nicht alles erlaubt, was gefällt. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind sehr streng, wo-

bei einerseits die Verkehrs- und Betriebssicherheit, andererseits der Umweltschutz die entsprechenden Grenzen setzen. Man muss sich immer vor Augen halten, dass die Genehmigung des Fahrzeuges „erlischt“, wenn durch Änderungen am Fahrzeug eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu erwarten ist.

Seitens der EU gibt es eine Reihe von Richtlinien als Bauvorschriften, welche im nationalen Recht umzusetzen sind und welche auch diesem gegenüber „höherwertig“ sind. Dies bedeutet, dass die jeweiligen Vorschriften des Kraftfahrrechts als erfüllt gelten, wenn das Fahrzeug anstelle dieser Vorschriften die entsprechenden harmonisierten Vorschriften der Einzelrichtlinien erfüllt (§ 20a KDV).

Fahrzeuge, die bereits zugelassen und nachträglich geändert werden, fallen jedoch nur noch bedingt in die harmonisierten Normen. Wenn es auch für viele Umbauten bereits Gutachten gibt, welche auf die Einhaltung der relevanten EU-Bestimmungen hinweisen, kann es dennoch vorkommen, dass bei komplexen Umbauten ein Nachweis über die Einhaltung der entsprechenden Richtlinien verlangt wird. Durch die zu erfüllenden Prüfbestimmungen kann dies jedoch naturgemäß sehr aufwendig und teuer werden.

In § 4 KFG 1967 wird darauf hingewiesen, dass Kraftfahrzeuge und Anhänger verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet sein müssen und dass Änderungen die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges nicht herabsetzen dürfen.

Gemäß § 33 Abs 6 KFG 1967 sind zudem Änderungen an Teilen und Ausrüstungsgegenständen von genehmigten Fahrzeugen, durch die deren Eigenschaften oder deren Wirkung im Sinne der Verkehrs- oder Betriebssicherheit herabgesetzt werden können, unzulässig. Der Gesetzgeber geht also grundsätzlich immer von einer Gefährdung aus.

Aus diesem Grund müssen Änderungen grundsätzlich vom Zulassungsbesitzer unverzüglich beim Landeshauptmann des „Wohnsitzbundeslandes“ angezeigt werden (§ 33

Abs 1 KFG 1967), wobei diese Anzeige in genau begründeten Einzelfällen auch direkt bei dem Landeshauptmann des vorübergehenden Aufenthaltes erfolgen kann.

Änderungen sind jedoch dann nicht anzeigepflichtig, wenn diese nicht wesentliche technische Merkmale der genehmigten Type betreffen, die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges nicht herabsetzen und sofern diese Teile typengenehmigt sind oder diese Teile, Ausrüstungsgegenstände, zusätzliche Aufbauten oder Vorrichtungen von der Behörde als für diese Type und Ausführung aufgrund eines von einem nach § 124 bestellten Sachverständigen (Anmerkung: Sachverständiger für die Typenprüfung) erstellten Gutachtens für geeignet erklärt oder nach § 33 an einem einzelnen Fahrzeug bereits genehmigt worden sind (zB das Austauschen von Rädern und Reifen unter bestimmten Voraussetzungen, das Austauschen typengenehmigter Teile oder die Nachrüstung mit einem Partikelfilter).

Für die Eintragung von Änderungen ist grundsätzlich die Vorführung des Fahrzeuges sowie gegebenenfalls die Vorlage von Nachweisen (Gutachten) erforderlich (§ 33 Abs 4 KFG 1967)

Bei Standardänderungen regelt der Änderungserlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 26. 5. 2008, BMVIT-179.401/0001-II/ST4/2008, die nähere Vorgangsweise.

Nach erfolgter Genehmigung sind die geänderten Daten im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben (§ 30a KFG 1967). Betreffen die Änderungen jedoch wesentliche technische Merkmale der Type, der das Fahrzeug angehört, so bedarf das geänderte Fahrzeug einer neuerlichen Einzelgenehmigung (§ 33 Abs 2 KFG 1967). Es ist eine neue Zulassungsbescheinigung mit den geänderten Daten auszustellen.

Erforderliche Unterlagen:

- Fahrzeugdokument (Typenschein, Datenauszug oder Einzelgenehmigung);
- eventuell Bestätigung über den sach- und fachgerechten Umbau;
- eventuell Unbedenklichkeitsbestätigung des Fahrzeugherstellers;
- eventuell Gutachten eines Ziviltechnikers oder einer staatlich autorisierten Prüfstelle;
- bei allen Änderungen wie zB Anbau zusätzlicher Rad/Reifen-Kombinationen, der Anbringung von Spoilern oder von Fahrwerksänderungen werden in der Regel beim Kauf der Produkte Teilegutachten beigelegt,

die eine Grundvoraussetzung für die Eintragung darstellen.

Folgende Punkte sind bei den Gutachten besonders zu beachten:

- Da der überwiegende Teil derartiger Produkte von deutschen Firmen stammt, sind die mitgelieferten Gutachten meist auf die nationalen deutschen Bestimmungen abgestimmt und berücksichtigen oftmals nicht EG-rechtliche Vorschriften, die in Österreich zur Anwendung kommen.
- In den Gutachten finden sich nahezu immer Bedingungen, welche einzuhalten sind und somit im Zuge der Eintragung vom Sachverständigen überprüft werden.
- Das gegenständliche Fahrzeug hat im Anwendungsbereich des Gutachtens angeführt zu sein.

Es stellt sich die Frage, ob solch ein „Paragrafen-Dschungel“ wirklich sein muss. Man muss sich jedoch immer vor Augen halten, dass ein Serienfahrzeug grundsätzlich hinsichtlich Effizienz, Umweltverträglichkeit, Fahrkomfort und Lebensdauer das Optimum darstellt und demnach auch nicht verändert werden sollte. Unbedachte Eingriffe in ein so kompliziertes technisches Gerät sind oft folgenschwer. Es gibt gute Gründe für die Forderung, dass die Verkehrssicherheit und der Umweltschutz bei jeder nachträglichen Änderung am Fahrzeug weiterhin zu gewährleisten sind. Eine Forderung, die ohne Paragraphen, Prüfungen und Papiere nur schwer erfüllt werden könnte.

2. Motortuning

2.1. Allgemeines

Motortuning bezeichnet alle Maßnahmen, welche die Leistung eines Motors steigern. Diese Maßnahmen sind jedoch von außen oftmals nur schwer erkennbar und reichen vom einfachen Chiptuning bis hin zur Lachgaseinspritzung. Durch die Änderungen darf es grundsätzlich zu keiner Verschlechterung des ursprünglichen Zustandes kommen, wobei sich mögliche Gefährdungen zB durch höhere Lärmemissionen oder höhere Bauartgeschwindigkeiten ergeben.

Der Gesetzgeber differenziert hierbei nach der entsprechenden Leistungsänderung, wobei bis 5 % Leistungsänderung keine Eintragung erforderlich ist. Eine Leistungssteigerung über 30 % führt grundsätzlich zu einer neuen Einzelgenehmigung. Solche massiven Leistungsänderungen erfordern häufig auch weitere Umbaumaßnahmen, um die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges zu erhalten, wie beispielsweise die Verwendung einer stärkeren Bremsanlage oder eines anderen Fahrwerks, aber auch Änderungen am

Antriebsstrang, wodurch diese Varianten mitunter recht teuer werden können. Dies gilt grundsätzlich auch für den Motortausch.

2.2. Ersatz der Serienschalldämpfer durch Sportschalldämpferanlagen

Austauschschalldämpfer müssen den relevanten EU-Richtlinien oder ECE-Regelungen entsprechen. Der Austausch einer Originalanlage durch eine solche Schalldämpferanlage fällt unter § 22a KDV und ist somit nicht anzeigepflichtig.

Diese Teile müssen jedoch entsprechend mit einem EU-Genehmigungszeichen gekennzeichnet sein. Neben der Anbau-, der Leistungs- und der Geräuschprüfung, wobei es zu keiner Verschlechterung des genehmigten Zustandes kommen darf, ist auch die Dauerhaltbarkeit über eine Laufleistung von 10.000 km sicherzustellen.

Hat es seit der Genehmigung jedoch Grenzwertverringereungen gegeben und werden diese Werte nach dem Anbau überschritten, so dürfen solche Austauschschalldämpferanlagen dennoch eingebaut werden, solange man unter den Genehmigungswerten des Fahrzeuges bleibt. In diesem Fall reicht es, wenn das Gutachten zur EU-genehmigten Anlage im Fahrzeug mitgeführt wird.

Schalldämpferanlagen ohne EU-Teilbetriebserlaubnis sind grundsätzlich eintragungspflichtig.

3. Karosserietuning

Karosserietuning ist wohl eine der beliebtesten Tuningmaßnahmen überhaupt, da aus einem Serienfahrzeug dadurch ein individuelles Gefährt entsteht und dabei im Regelfall ohne allzu großen Aufwand und ohne allzu hohe Kosten „sichtbare“ Erfolge verzeichnet werden können. Die Palette reicht von der Anbringung von Spoilern bis hin zum kompletten Austausch von Serienteilen oder dem Einbau von Flügeltüren.

3.1. Luftleiteinrichtungen

Der Anbau von Spoilern, Kotflügelverbreiterungen etc ist grundsätzlich eintragungspflichtig.

Einziger Zweck ist wohl der eingangs bereits erwähnte Wunsch nach Individualität durch Veränderung des optischen Erscheinungsbildes des Fahrzeuges, da sich die Fahreigenschaften dadurch nicht wirklich verbessern, sondern diese Maßnahmen oftmals sogar kontraproduktiv sind.

Neben der Verschlechterung des Fahr-, Lenk- und des Bremsverhaltens kann es auch zu einer Beeinflussung der



Kühlung der Bremsanlagen sowie zur Verminderung der Bodenfreiheit kommen. Aus diesem Grund sind für die Prüfung entsprechender Anbauteile genaue Kriterien festgelegt.

Es dürfen sich keinerlei negative Einflüsse wie zB unzulässige Verringerung der Bodenfreiheit, unzulässige Abdeckung der Scheinwerfer oder Ähnliches ergeben und die Abschleppvorrichtungen vorne und hinten müssen weiterhin verwendbar bleiben. Außerdem müssen die Anbauteile entsprechend gekennzeichnet sein, wobei die jeweiligen Teilegutachten vorzulegen sind. Dabei werden im Regelfall zB auch deutsche ABEs akzeptiert.

Vor allem bei Krafrädern ist in letzter Zeit auch der Abbau von Verkleidungsteilen (sogenannte „naked bikes“) zunehmend beliebter geworden. Dass sich dadurch massive Auswirkungen auf die Aerodynamik des Fahrzeuges und damit auf das Fahr- und Lenkverhalten ergeben, bleibt zweitrangig. Beim Abbau der Verkleidungsteile ändert sich auch das Geräuschverhalten negativ und es entstehen unter Umständen durch den fehlenden Schutz gefährliche vorspringende Teile und Kanten. Aus diesen Gründen ist ein An- bzw Abbau auch bei Krafrädern grundsätzlich eintragungspflichtig, wobei oftmals auch zusätzlich eine Freigabe des Fahrzeugherstellers verlangt wird.

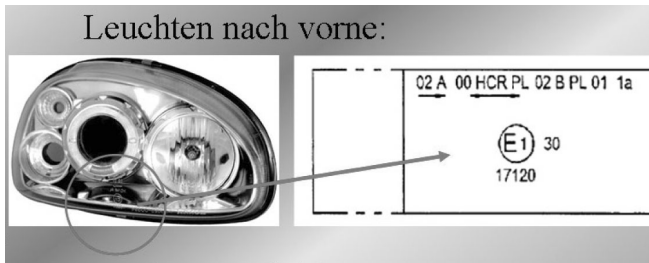
3.2. Anbau zusätzlicher Beleuchtung oder Umrüstung

Eine Änderung der Beleuchtung dient in erster Linie der Verbesserung des optischen Erscheinungsbildes. Eine Gefährdung kann sich vor allem durch eine falsche Anbringung und damit verbunden einer Erhöhung der Blendgefahr ergeben.

Grundsätzlich dürfen nur gemäß ECE genehmigte Scheinwerfer und Leuchten verbaut werden. Jede genehmigte Leuchte kann gegen eine andere entsprechende genehmigte

migte Leuchte ausgetauscht werden, sofern die Anbauvorschriften eingehalten werden.

Die Leuchten müssen entsprechend ihrer Bestimmung gekennzeichnet sein:



C oder HC: Scheinwerfer, die der Regelung Nr 112 nur bezüglich Abblendlicht entsprechen

R oder HR: Scheinwerfer, die der Regelung Nr 112 nur bezüglich Fernlicht entsprechen

HC oder HCR: Scheinwerfer, die der Regelung Nr 112 bezüglich Abblend- und Fernlicht entsprechen

Zusätzlich mit einem Pfeil gekennzeichnet für Rechts- oder Linksverkehr

PL: für Kunststoffleuchten und D für Gasentladungsscheinwerfer

B: Nebelscheinwerfer

AR: Rückfahrcheinwerfer

1 oder 1a oder 1b: Blinker vorne (abhängig vom Abstand zum Scheinwerfer)

2a oder 2b: Blinker hinten (abhängig vom Lichtstärkepegel)

3 bis 6: Blinker seitlich (abhängig von Anbaulage)

S1 oder S2: Bremsleuchte (abhängig vom Lichtstärkepegel) und S3 (3. Bremsleuchte)

L: Kennzeichenleuchte

A: Begrenzungsleuchte

R: Schlussleuchte

F: Nebelschlussleuchte

R,A oder D: Umrissleuchte (nach hinten, vorne oder ineinander gebaut)

IA,IB oder IVA: Rückstrahler für Kraftfahrzeuge (IIIA oder IIB für Anhänger)

SM: Seitenmarkierungsleuchte

RL: Tagfahrleuchte

K: Abbiegescheinwerfer

Dabei sind die gemäß der ECE-Regelung Nr 48 geforderten Anbauvorschriften in Richtung der Breite, der Länge und der Höhe, die maximal mögliche Anzahl sowie die entsprechenden Schaltungen einzuhalten.

Eine Umrüstung auf Gasentladungsscheinwerfer ist grundsätzlich möglich, jedoch nur, wenn eine automatische Leuchtweitenregulierung sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage vorhanden bzw nachgerüstet werden.

Unterbodenbeleuchtung oder Leuchten mit anderen als den oben genannten Lichtfarben (zB blaue Innenraumbeleuchtung) sind ebenfalls unzulässig, auch wenn diese nur im Stillstand betrieben werden, da dadurch andere Straßenbenutzer abgelenkt bzw die Wirkung anderer notwendiger Lichtquellen herabgesetzt werden.

Die Anbringung von Blaulicht ist gemäß § 20 Abs 5 KFG 1967 grundsätzlich bewilligungspflichtig.

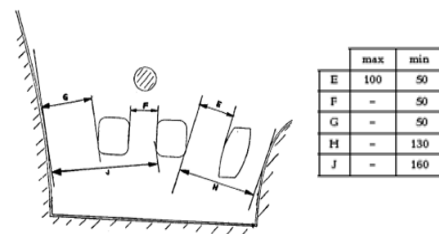
3.3. Umlackieren

Eine Änderung der Grundfarbe des Fahrzeuges durch Umlackieren ist grundsätzlich nicht anzeigepflichtig, doch wird der Schritt zur Zulassungsstelle angeraten, damit eine neue Zulassungsbescheinigung ausgestellt wird.

4. Innenraumbelichtung

Dazu gehören Veränderungen im Bereich des Fahrzeuginnenraumes durch Einbau „hochwertiger“ oder extravaganter Teile oder Materialien. Sehr populär ist dabei die Nachrüstung mit Multimedia-Geräte aller Art oder der Einbau von Sportsitzen und. Dies kann in Extremfällen zur völligen Fahruntüchtigkeit des Fahrzeuges führen. Aufgrund des Einbaus von überdimensionierten Lautsprechern zB in der Hutablage ist es aufgrund der unzureichenden Sicherung vermehrt zu Unfällen mit schweren Verletzungsfolgen gekommen.

4.1. Pedalauflagen



Der Anbau von Pedalauflagen ist grundsätzlich eintragungspflichtig, wobei diese rutschhemmend ausgeführt und sicher befestigt sein müssen. Eine sichere Bedienung muss weiterhin gewährleistet sein, weshalb zumindest die Freiräume gemäß der ECE-Regelung Nr 35 über fußbetätigte Einrichtungen weiterhin eingehalten werden muss.

4.2. Umrüstung des Lenkrades

Nur genehmigte Lenkräder dürfen verbaut werden. In allen anderen Fällen kann es bei Unfällen durch eine geringere Energieaufnahme oder Splintern und Brechen des Bauteils zu ernsthaften Verletzungen kommen. Deshalb brauchen diese ein Teilegutachten und sind mit entsprechenden KBA-Nummern oder E-Prüfzeichen zu kennzeichnen. Die aus-

reichende Sicht auf den Tachometer und auf die Kontrollleuchten muss ebenso weiterhin gegeben sein wie die Einhaltung eines Freiraums zu den Bedienelementen.

5. Fahrwerkstuning

Dazu gehören alle Veränderungen im Bereich der Federn und Stoßdämpfer eines Fahrzeuges wie auch der Rad-/Reifenkombinationen. Jede Änderung am Fahrwerk (ausgenommen Austausch von Serienteilen) ist genehmigungspflichtig.

5.1. Tieferlegung

Durch ungenügende Bodenfreiheit kann es zur Verschlechterung des Fahr- und des Lenkverhaltens und damit verbunden vor allem bei Straßenaufpflasterungen zu Problemen kommen. Abgerissene Teile waren schon oft ursächlich für schwerste Verkehrsunfälle oder für Folgeunfälle zB durch Ölaustritt.



5.1.1. Kriterien

Die Mindestbodenfreiheit von 110 mm darf nicht unterschritten werden. Seitenschweller und Spoiler aus Kunststoff und anderen flexiblen Materialien können im Bereich der Räder bis zu einem Maximalabstand von 30 cm, ausgehend von der vertikalen Tangente zum Reifen nach vorne oder hinten auch auf 80 mm heruntergezogen werden. Dies gilt jedoch nicht für feste Bauteile, auch unterhalb des Fahrzeuges.

Die Mindestbodenfreiheit gilt auch für Fahrzeuge, die in einem anderen Staat geändert wurden. Ausgenommen davon sind lediglich Fahrzeuge, die bereits im Rahmen ihrer EU-Betriebserlaubnis mit einer geringeren Bodenfreiheit genehmigt wurden.

Der Einbau solcher Fahrwerke darf nur durch eine Fachwerkstätte vorgenommen werden.



Die Federn müssen entsprechend gekennzeichnet sein.

Ein Achsvermessungsprotokoll ist vorzulegen.

5.1.2. Prüfung

Bei der Prüfung ist insbesondere zu achten auf Freigängigkeit der Räder und Bereifung gegenüber den Teilen der Radaufhängung, der Brems- und der Lenkanlage, die über starre Verbindungselemente mit dem Radträger verbunden sind.

Richtwert für Mindestabstandsmaße: 2 mm von Rad zu Bremse (der Verschleißzustand der Bremsbeläge und die mögliche Anbringung von Auswuchtgewichten ist zu berücksichtigen), 4 mm von Rad zu Spurstangen, Spurstangengelenken, Lenkern, Stabilisatoren, Federbeinen, Federn und Dämpfern, sonst 6 mm von Rad oder Reifen zu allen Bauteilen.

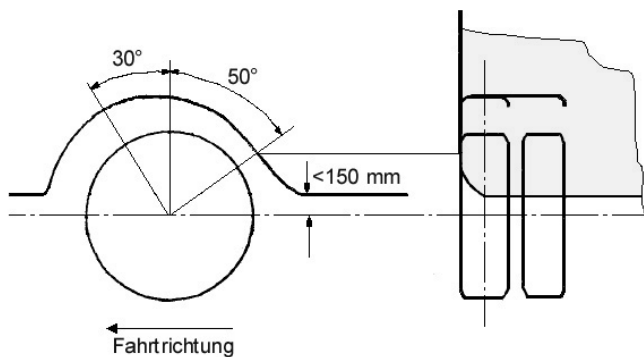
Als Hilfsmittel dient hier die sogenannte Keilprobe.

Die gesetzlichen Bestimmungen zum Anbau der Beleuchtungseinrichtungen sind weiterhin einzuhalten.

5.2. Felgen und Reifen

In der Regel werden Leichtmetallräder aus Aluminium mit größerer Breite und größerem Durchmesser am Fahrzeug verbaut. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass es durch den Anbau zu einer möglichen Gefährdung zB durch Erhöhung der ungefederten Massen, Beeinflussung der Bremsanlage und des Bremsenkühlungsverhaltens oder ungenügenden Freiraum kommen kann.

Jede Änderung der Rad- und Reifenkombination, die nicht im Genehmigungsdokument des Fahrzeuges angeführt ist, ist grundsätzlich eintragungspflichtig, wobei eine Prüfung der Eignung der Reifen hinsichtlich Tragfähigkeit, zulässiger Geschwindigkeit zu erfolgen hat. Bei Änderung des Ab-



rollumfangs um $-2,5\%$ und mehr als $+1,5\%$ ist eine Angleichung des Geschwindigkeitsmessers erforderlich. Ein Gutachten ist vorzulegen, das einerseits auf die betreffende Fahrzeugtype Bezug nimmt und aus dem hervorgeht, dass das Rad bezüglich Festigkeit den nationalen Vorschriften entspricht. Die Leichtmetallräder müssen dauerhaft gekennzeichnet sein.

Entsprechend der Vorgaben der Richtlinie 78/549/EWG ist das gesamte Rad (sprich Reifen und Felge) im Bereich 30° vor und 50° nach der Radmittelebene komplett abzudecken.

6. Konsequenzen

Man muss sich immer vor Augen halten, dass die Genehmigung des Fahrzeuges „erlischt“, wenn durch Änderungen am Fahrzeug eine Gefährdung, vor allem auch anderer Verkehrsteilnehmer zu erwarten ist.

Bei Verkehrskontrollen kann die Polizei verlangen, dass eine ordnungsgemäße Eintragung der Fahrzeugänderungen vom Lenker entsprechend nachgewiesen wird. Im Zweifelsfall wird jedenfalls immer eine besondere Überprüfung gemäß § 56 FKG 1967 vorgeschrieben. Die Prüfstelle der Landesregierung prüft die Richtigkeit der Typisierung, nimmt gegebenenfalls die Typisierung von Umbauteilen vor oder verlangt den Rückbau des Fahrzeuges – in diesem Fall ist eine neuerliche Überprüfung durch die Landesregierung vorgesehen. Dies führt einerseits zu erhöhtem Aufwand, andererseits zu hohen Kosten.

Wird der Verpflichtung zur Eintragung von Änderungen nicht nachgekommen, sind weitere Konsequenzen möglich:

- Bei Unfällen kann von der Haftpflichtversicherung Leistungsfreiheit eingewendet werden. Die Versicherung kann Regressansprüche fordern.
- Bei einer Verkehrskontrolle kann die Zulassung an Ort und Stelle aufgehoben werden. Eine Weiterfahrt ist durch die Kennzeichenabnahme nicht mehr möglich.
- Es gibt ein Verwaltungsstrafverfahren mit Geldstrafen bis zu € 2.180,-.

- Es können Punkte im Vormerksystem eingetragen werden.
- Es kann zu einem Führerscheinentzug kommen.

Solange die Meinung vorherrscht, dass man als Besitzer eines optisch und technisch aufgestylten Fahrzeuges Anerkennung genießt, solange tiefer gelegte Fahrzeuge mit Breitreifen ein Gefühl von Sicherheit vermitteln und der Markt suggeriert, was man alles haben muss, um „in“ zu sein, und die Wünsche der Fahrzeugbesitzer umgehend befriedigt, wird das Milliardengeschäft mit Zubehörteilen im Fahrzeugbereich keine Einbußen erleiden. Aber unzulässige technische Veränderungen können in vielfacher Hinsicht ursächlich für Verkehrsunfälle sein, wobei insbesondere Tieferlegungen, falsche Rad-/Reifenkombinationen und gefährliche Eigenkonstruktionen eine erhebliche Gefahr darstellen. Auf „Nummer Sicher“ geht in solchen Fällen aber nur, wer sich vor entsprechenden Umbaumaßnahmen vergewissert, was erlaubt ist, und nicht nur, was gefällt.

Quellen:

Wikipedia, <http://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite>

Jantzen, PS-Faszination und Männlichkeit: Kultobjekt Auto
Sehring, Verkehrsunfallprävention der Polizei für junge Erwachsene

Tuning, das Auto als Kultobjekt? (Seminararbeit 2007)

Konitzer/Wehrmeister, § 19 STVZO Änderungen am Fahrzeug (Kirschbaum Verlag)

http://www.verwaltung.ktn.gv.at/7782_DE-Organisation-Kraftfahr-_und_Flugverkehr.htm

<http://versa.bmvit.gv.at/index.php?id=28&L=0>

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/index.html>

<http://www.ris.bka.gv.at/>

<http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1446/Kfz-technische-Vorschriften.htm>

<http://europa.eu/>

<http://www.tuev.at/start/browse/Webseiten/TUV%20Austria%20Holding/Dienstleistungen/Kraftfahrtechnik%20und%20Verkehr/Tuninginfo>

<http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Kraftfahrzeuge/pruefung-Genuehmigung/Fahrzeugaenderungen.html>

<http://www.salzburg.gv.at/kfz-pruefstelle>

Korrespondenz:

Dipl.-Ing. Bernhard Sittlinger

E-Mail: Bernhard.Sittlinger@ktn.gv.at