

*Pencil Aided Administration - über die Datenorganisation vor der EDV*

# 100 Jahre österreichische Kraftfahrzeugkennzeichen

*Auch vor Visicalc, Lotus 123, Appleworks, bis hin zur heutigen Office-Software waren administrative und organisatorische Höchstleistungen durchaus möglich. Das Wesen jeder Datenorganisation ist eine durchdachte Grundstruktur, die auch auf die, künftig zu erwartenden Entwicklungen eingeht. In diesem Beitrag wird dies dargestellt an Hand der in Österreich demnächst 100 Jahre alt werdenden Kraftfahrzeugkennzeichen.*

Oskar A. Wagner

<http://www.kennzeichen.at.tt/>

## Reichsgesetzblatt

für die

im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.

LXII. Stück. — Ausgegeben und versendet am 7. Oktober 1905.

**Inhalt:** Nr. 166. Verordnung, betreffend die Erfassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern.

### 1905 – Die gesetzlichen Grundlagen werden geschaffen

Dieser Termin lag international gesehen verhältnismäßig spät, obwohl das damalige Österreich-Ungarn auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugbaues beachtliche Leistungen aufzuweisen hatte. In den Jahren seit 1899 hatten z.B. schon die Schweiz, Italien, Frankreich, England, Holland, und die meisten Bundesstaaten des damaligen Deutschen Reiches für die Kraftfahrzeuge das Führen von Registriernummer vorgeschrieben. Hierzulande formierte sich der Widerstand gegen den „Nummernzwang“, da die damaligen „Herrenfahrer“ es als entwürdigend empfanden, sich einer behördlichen Aufsicht zu unterstellen, und ihre Fahrzeuge wie Kutschen nummerieren zu lassen. Im „Reichsgesetzblatt für die im Reichsrate vertretenen Königreiche, LXII. Stück- ausgegeben und versendet am 7. Oktober 1905“ schrieb die „Verordnung des Ministeriums des Inneren im Einvernehmen mit dem Finanzministerium vom 27. September 1905, betreffend die Erlassung von sicherheitspolizeilichen Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern“, im V. Abschnitt Erkennungszeichen für Kraftfahrzeuge ab 7. Jänner 1906 im gesamten österreichischen Teil der Monarchie Kennnummern vor (die ungarische Reichshälfte folgte erst 1910). Dabei wurde jedem Kronland, sowie den „Polizeirayonen“ Wien und Prag jeweils ein Kennbuchstabe zugeordnet, der keinen Bezug zum Ländernamen hatte:

**A** – Wien, **B** – Niederösterreich ohne Wien, **C** – Oberösterreich, **D** – Salzburg, **E** – Tirol, **F** – Kärnten, **H** – Steiermark, **J** – Krain, **K** – Küstenland, **M** – Dalmatien, **N** – Prag **O** – Böhmen ohne Prag, **P** – Mähren, **R** – Schlesien, **S** – Galizien, **T** – Bukowina, **W** Vorarlberg. Dahinter folgte die Evidenznummer, arabische Zahlen zwischen 1 und 999. Nach Ausschöpfen des Vorrates wurden zwischen Erkennungsbuchstaben und Evidenznummer römische Ziffern eingefügt.

Die ersten – und daher auch die niedrigsten Registriernummern – wurden an den Hochadel vergeben. Das erste offizielle Verzeichnis der Autonummern hält Vergleichen mit dem Gotha stand: Seine k.u.k. Hoheit Erzherzog Eugen hatte die Nummer A I, wohnhaft im ersten Wiener Gemeindebezirk am Parkring 8. Angemerkt wird noch, dass das „Automobil zeitweilig in Innsbruck eingestellt“ ist. Den beiden Kraftfahrzeugen seiner k.u.k. Hoheit Erzherzog Friedrich waren die Kennzeichen A2 und A3 zugeteilt, A4 seiner k.u.k. Hoheit Erzherzog Franz Ferdinand d'Este, A5 und A6 der königl. Hoheit Ernst August von Cumberland. A I I hatte Erzherzog Ferdinand I, wohnhaft im Schloss Belvedere. Das Kennzeichen A I I war der k.u.k. Hoheit Prinzessin Elisabeth von Windischgrätz zugewiesen, der Tochter von Kronprinz Rudolf, die später als „rote Erzherzogin“ in die Geschichte einging. Damals wurde wohl der Begriff des „Nummernadels“ ge-

schaffen, der sich bis in die zweite Republik hielt. Das derzeitige System mit der Möglichkeit der Wunschkennzeichen ermöglicht es Jedermann, sich selbst zu adeln.

Im Jahre 1907 gab es der ersten Statistik zufolge 2314 Automobile und 5378 Krafräder.

Die Schilder hatten, wie heute wieder, schwarze Schrift auf einem weißen Hintergrund.



bis 1930 Weißer Grund – schwarze Schrift, römische und arabische Ziffern gemischt. Das Bild zeigt ein vorderes Motorradkennzeichen aus NO

Grundsätzlich wollte man das System gut lesbar und übersichtlich gestalten, aber mit der wachsenden Motorisierung wurden die römischen Zahlen immer länger, und damit unübersichtlicher. Zwar stellte sich in der Monarchie dieses Problem nicht mehr, aber dieses System wurde auch in der ersten Republik übernommen, wobei das **M**, das durch den Wegfall von Dalmatien frei wurde, mit „Verordnung der Bundesregierung vom 20. April 1922, betreffend die Inkraftsetzung der den Betrieb in Österreich regelnden Verordnungen im Burgenland“, dem neuen Bundesland zugewiesen wurde.

### 1930 – Erste wesentliche Änderung

Mit der „Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundeskanzleramt und den Bundesministern für soziale Verwaltung, für Finanzen und für Heereswesen vom 12. Mai 1930 über den Verkehr von Kraftfahrzeugen (Kraftfahrverordnung)“ wurde die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge neu geregelt, da die zum Teil überlang gewordenen Kennzeichentafeln (z.B. **A** XXXV 123, **B** XXXVII 456, **H** XVI 789) weder gut lesbar, noch bei Dunkelheit ausreichend beleuchtbar waren

Auffälligste Änderung war die Umkehr der Farben nach dem damaligen britischen Vorbild, weiße Schrift auf schwarzem Grund und die ausschließliche Verwendung arabischer Ziffern. Die Kennbuchstaben wurden beibehalten, darüber hinaus der Landeshauptstadt Graz das **K** (nicht **G**!) und der Landeshauptstadt Linz das **L** und der Bundespost **BP** zugewiesen. Von den Landeshauptstädten und den Städten mit eigenem Statut abgesehen erhielt jede Zulassungsstelle eine volle Tausenderserie zugeteilt. Nach dem Ausschöpfen einer Serie wurde diese im Sprungverfahren erweitert, in Niederösterreich um 30.000, von **B** 1.000 auf **B** 31.000, und **B** 61.000, in Oberösterreich um 20.000, von **C** 9.000 auf **C** 29.000, und **E** 15.000 auf **E** 25.000 in Tirol.



NÖ - KFZ-Kennzeichen (1935)

Nach dem Inkrafttreten des „Bundesverfassungsgesetzes über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich, vom 13. März 1938“ wurde das System zunächst mit der „Verordnung des Ministers für Wirtschaft und Arbeit über die Änderung der Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge“, BGBl. 172/1938, nur geringfügig verändert. Lediglich das BP für Bundespost und das erst 1937 eingeführte ÖB für Kraftfahrzeuge der Bundesbahnen wurden ab 1. Juni 1938 mit den im deutschen Reich üblichen Zeichen RP für Reichspost und DR für Reichsbahn, und darüber hinaus bei Neuzulassungen der kleine österreichische Prägestempel durch einen Rundstempel mit dem Reichsadler in weißer Farbe ersetzt.

**Die Nachkriegszeit**

Unmittelbar nach Ende des 2. Weltkrieges kam es wieder zu Änderungen. In Niederösterreich und Oberösterreich wurde zunächst einfach das „d“ übermalt. Die Kennzeichen der Steiermark wurden auf Weisung der britischen Besatzungsbehörden mit „MG“ für Military Government vor dem St ergänzt. In der sowjetische Besatzungszone kam es allerdings in weiterer Folge zu gravierenden Veränderungen. Die Kennzeichen wurden wieder schwarz mit weißer Beschriftung. Die Kennbuchstaben wurden abgeschafft. Links von der Evidenznummer waren die österreichischen Nationalfarben rot-weiß-rot, rechts davon das jeweilige Landeswappen.



Zulassungsschein, ausgegeben von der BH Zwettl, am 29. Juli 1935

**Neue Ordnung im Land Österreich, bzw. der Ostmark**

Mit der „Kundmachung des Reichstatthalters in Österreich, wodurch das Gesetz über Gebietsveränderungen im Lande Österreichs vom 1. Oktober 1938 bekannt gemacht wird“, Gesetzblatt für das Land Österreich, Nr. 443/1938, wurde u. a. das Bundesland Burgenland auf Niederösterreich und Steiermark aufgeteilt und Osttirol an Kärnten angegliedert. Im übrigen folgen die Ortskennzahlen beim Telefon-Selbstwählfernverkehr auch heute noch in ihrer Struktur der damals geschaffenen Gliederung.

Danach wurde mittels „Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung) vom 6. April 1939“ durch das Reichsverkehrsministerium die Anfangs- und Folgebuchstaben der Kennzeichen neu bestimmt. Diese ergaben sich nunmehr aus den Namen der Reichsgaue: **W** - Wien, **Nd** - Niederdonau, **Ob** - Oberdonau, **Sb** - Salzburg, **St** - Steiermark, **K** - Kärnten, und **TV** - Tirol-Vorarlberg. Graz und Linz verloren ihre eigenen Kennbuchstaben mit der Begründung, dass auch im Altreich Städte vergleichbarer Größe keine eigenen Kennbuchstaben hätten. Die Exekutive war mit Pol gekennzeichnet, der auch die Feuerwehren zugerechnet wurde. Die Form und Gestaltung der Kennzeichen wurde denen des übrigen Deutschen Reiches, weißer Grund und schwarze Schrift, angepasst.

Das „Gesetz über den Aufbau der Verwaltung in der Ostmark (Ostmarkgesetz)“ vom 14. April 1939, in Österreich kundgemacht im „Gesetzblatt für das Land Österreich“ am 21. April 1939, regelte ab 1. Mai die verwaltungsmäßige Gliederung des bis dahin „Land Österreich“ genannten Gebietes neu. Später wurde mit der fortschreitenden Expansion des Dritten Reiches in den Osten der Begriff „Ostmark“ durch „Donau- und Alpengaue ersetzt.“

KFZ-Kennzeichen von 1939-1945. Das Bild zeigt auch den Übergang der Produktionsstufen und den zunehmenden Materialmangel gegen Ende des 2. Weltkrieges. Waren die Kennzeichen zunächst noch aus hohlgeprägtem Metall (W-216738, W-53027, St 2761), wurde später



KFZ-Kennzeichen in der sowjetischen Besatzungszone bis 1947. Kennzeichen mit dem oberösterreichischen Landeswappen sind sehr selten und der Wunschtraum eines jeden Sammlers.

Da die sowjetische Besatzungsmacht den Osten Österreichs als Einheit betrachtete, war auch die Nummerierung eine Besonderheit. Sie begann mit 1 in Wien und lief ohne Unterbrechung über Niederösterreich, Burgenland und das Mühlviertel bis 59.999. Stärker motorisierte Bezirke hatten Zusatzserien, die um jeweils 100.000 höher lagen. Schon im November 1945 schlug das Staatsamt für Inneres vor, die „Wappenkennzeichen“ in ganz Österreich einzuführen.

**1947 – Wieder eine bundesweite Regelung**

Mit der „Kundmachung vom 28. März 1947, BGBl. 83/1947“, wurde die „Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr im Einvernehmen mit den beteiligten Bundesministern über das Kraftfahrzeugwesen vom 14. April 1937, BGBl. 106“ als „Kraftfahrzeugverordnung 1947“ wiederverlautbart. Nach entsprechenden Vorbereitungsarbeiten wurde am 18. Juni im „amtlichen Teil“ der „Wiener Zeitung“ zum Umtausch der provisorischen Nachkriegskennzeichen aufgerufen und am 20. Juni mit der Ausgabe begonnen. Obwohl das damals dafür zuständige Handelsministerium mit der Blickrichtung in die Schweiz ebenfalls die Wappenkennzeichen empfahl, da „das propagandistische Element ..... das Erscheinen von Landeswappen im Verkehrsbild erwünscht sein lässt“, kam es anders. Mit Ausnahme Niederösterreichs sprachen sich alle anderen Bundesländer gegen diese Art aus. Die Kennzeichen wurden mit weißer Schrift auf schwarzem, Probefahrt- und Überstellungskennzeichen mit weißer Schrift auf blauem Grund gefertigt. Die Bundesländer bzw. Städte erhielten die jeweiligen Anfangsbuchstaben ihres Namens:

**B** – Burgenland, **K** – Kärnten, **N** – Niederösterreich, **O** – Oberösterreich, **S** – Salzburg, **St** – Steiermark, **T** – Tirol und **V** – Vorarlberg. Die Landeshauptstädte **Graz** – **G** und **Linz** – **L** erhielten wieder eigene Kennbuchstaben. Eine Liste der Zulassungsstellen und deren zugehörige Ziffernblöcke für die Vormerkzeichen findet sich in Tabelle 1. Solche Kennzeichen sind auf älteren Kraftfahrzeugen heute noch im Straßenverkehr zu sehen:



Kennzeichen wie sie heute noch auf älteren Kraftfahrzeugen zu finden sind



http://www.kennzeichen.at.tt/

### 1967 Der Vorrat reicht nicht mehr

Mit dieser Kennzeichnung fand man 20 Jahre hindurch das Auslangen, aber das sprunghafte Anwachsen des Bestandes an Kraftfahrzeugen aller Art erforderte eine Ausweitung des Systems. Insbesondere in der Bundeshauptstadt Wien waren die Probleme absehbar. Nicht nur die Wiener, sondern auch alle staatlichen Bereiche waren mit dem „W“ unterwegs. Die Exekutive mit der Serie W 100.000 bis W 149.999, das Bundesheer von W 150.000 bis W 199.999, die Post- und Telegraphenverwaltung von W 200.000 bis W 299.999 und letztlich W 300.000 bis W 399.999 den Österreichischen Bundesbahnen.

W 1 bis W 199 kennzeichnete „Dienstfahrzeuge der obersten Organe der Gesetzgebung und der staatlichen Verwaltung“, die Zwei-, Sechs-, Sieben- und Achthundertserien waren für Diplomaten. Mandatäre des politischen und öffentlichen Lebens und der politischen Parteien waren mit Kennzeichen zwischen W 500 und W 599 unterwegs, W 1000 für den Dienstwagen Bundespräsidenten, wobei bei offiziellen Anlässen das Kennzeichen durch das Staatswappen ersetzt wurde. W 1101 bis W 39.999 war frei verfügbar. Weite Teile der fünfstelligen Kennzeichen waren für Taxis, Mietautos, Lastkraftwagen und verschiedenste Organisationen reserviert. Mit weniger als sechs Ziffern unterwegs zu sein, war also eine Besonderheit die bewirkte, dass sich so mancher Besitzer eines drei- oder vierstelligen Kennzeichens sich dem übrigen Volk überlegen glaubte. Sogar die Gerichtsbarkeit wurde wegen eines vermeintlichen Anspruchs auf eine „niedrige Autonummer“ bemüht, jedoch entschied der Verfassungsgerichtshof 1984: „Sinn und Zweck der Zuweisung eines Kennzeichens ist die individuelle Kennzeichnung eines bestehenden Kraftfahrzeuges bzw. Anhängers, um seine Zuordnung zu einem bestimmten Zulassungsbesitzer zu ermöglichen. Das Kennzeichen dient daher keinem Repräsentationsbedürfnis des Zulassungsbesitzers.“

Mit dem Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrzeuggesetz 1967), BGBl. Nr. 267/1967, bzw. der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399/1967, erhielten die staatlichen Bereiche ihre eigenen Zeichen, und zwar: **BP** – Bundespolizei, **BG** – Bundesgendarmerie, **BH** – Bundesheer, **PT** – Post- und Telegraphenverwaltung, **BB** – Bundesbahnen und **ZW** – Zollwache. Als das Bundesheer den Sprung von W 150.000 zum BH machte, wurde zunächst nur die führende Ziffer „1“ ersatzlos gestrichen. Das erklärt, warum auch heute noch viele, besonders die langlebigen Kraftfahrzeuge des Bundesheeres mit Evidenznummern ab 50.000 unterwegs sind. Auch zusätzliche Hintergrundfarben wurden eingeführt. Der blaue Grund war nur mehr für Probefahrerkennzeichen, bzw. Kraftfahrzeuge mit befristeter Zulassung, für Überstellungskennzeichen wurde grüner Grund vorgesehen. Für im Ausland zugelassene Anhänger, die von einer in Österreich zugelassenen Zugmaschine gezogen wurden, waren Tafeln mit dem Kennzeichen der Zugmaschine mit weißer Schrift auf rotem Grund vorgesehen.

Weiteren Engpässen wurde später durch Mittelbuchstaben begegnet. Dabei wurde an erster Stelle der dreistelligen Evidenznummer statt der Ziffer ein Buchstabe ermöglicht (z.B. **N 262.A14** für einen PKW im Zulassungsbereich der Bezirkshauptmannschaft Baden bei Wien). Die von den einzelnen Zulassungsbereichen verwendeten Mittelbuchstaben sind in Tabelle 2 aufgelistet. Darüber hinaus wurde mit **JW** auch der Justizwache ein eigenes Sachbereichskennzeichen zugeordnet.

Durch die stetige Steigerung der Verkehrsdichte war das Ende auch dieser Struktur absehbar. Darüber hinaus sollten neue Kennzeichen eines neuen Systems auch noch einen Sicherheitsaspekt erfüllen und rückstrahlend sein.

### 1988 – die komplette Neuordnung

Die geplante völlige Neugestaltung des Systems der Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen führte auch zu Überlegungen, die bisher zwar zweckdienlichen, aber schmucklosen Kennzeichen im Aussehen geschmackvoller zu gestalten. Jedenfalls sollten die Landeswappen, bzw. bei Sachbereichskennzeichen das Bundeswappen, auf den Kennzeichen aufgebracht sein. Arbeitsgruppen, amtliche und zivile befassten sich gründlich mit dem Thema. Der Künstler Friedensreich Hundertwasser und der damalige Verkehrsminister Dr. Rudolf Streicher waren die beiden Kontrahenten.

Nach heftigen öffentlichen Diskussionen regelten die 12. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz, BGBl. Nr. 375/1988, sowie die 25. Novelle zur Kraft-



Kennzeichenmuster nach der Gestaltungsidee von Friedensreich Hundertwasser

fahrgesetz-Durchführungsverordnung, BGBl. Nr. 643/1988 sowohl das Aussehen, als auch die Art der Registrierung neu.

Die neuen Kennzeichen haben je nach Verwendungszweck schwarze Schrift auf weißem Grund, oder weiße Schrift auf blauem, grünem oder rotem Grund. Wunschkennzeichen sind nunmehr möglich. Es dürfen nur Großbuchstaben verwendet werden; die Verwendung der Buchstaben Q, Ä, Ö und Ü ist unzulässig.

Alle Kennzeichen sind, unabhängig von der Untergrundfarbe rückstrahlend ausgeführt.



Der allgemeine behördliche Teil des Kennzeichens ist vom individuellen Vormerkteil durch ein Wappen getrennt. Bei den Sonderkennzeichen für die KFZ von Diplomaten oder Konsuln wird das Wappen durch einen Bindestrich ersetzt.

Obwohl im Nationalrat somit gegen den Künstler entschieden wurde, hatte seine Idee viele Anhänger, die Kennzeichen dieser Art – zusätzlich zum amtlichen - mit ihren Kraftfahrzeugen führten, und das Verkehrsministerium zu folgendem Erlass Zl. 170.303/19-1/7/90 vom 22. I. 1991, veranlassten:

„Es ist häufig zu beobachten, dass in Kfz in der Heckscheibe sogenannte „Hundertwasserkennzeichen“ mitgeführt werden. Diese stellen zwar nach Ansicht des BMöWV Gegenstände dar, die nach ihrer Beschaffenheit und ihrem Aussehen leicht für amtliche Kennzeichentafeln gehalten werden können und somit an Fahrzeugen nicht angebracht sein dürfen. Das BMöWV empfiehlt aber, gegen Lenker, die solche „Hundertwasserkennzeichen“ im Fahrzeug mitführen, nicht einzuschreiten und diese nicht zu beanstanden.“

### Wunschkennzeichen

Dem breiten Begehren nach individuellem Kennzeichen wurde weitgehend entsprochen, aber, anders als in den diesbezüglich besonders freizügigen USA, mit sehr exakten Bestimmungen (siehe Kasten). Wunschkennzeichen verlieren nach 15 Jahren ihre Gültigkeit, wobei dem Besitzer jedoch das Vorrecht auf neuerliche Zuweisung desselben Kennzeichens zusteht. Die für die Zuweisung oder Reservierung eines Wunschkennzeichens anfallende Sonderabgabe stellt die wichtigste Einnahmequelle für den österreichischen Verkehrssicherheitsfonds dar. Rund 257.000 Wunschkennzeichen sind in den ersten 10 Jahren ausgegeben oder reserviert worden.

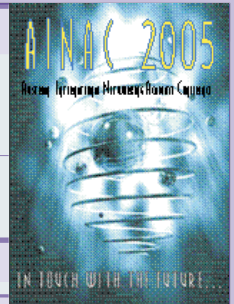
Zum Stichtag 31.12.2002 waren in Österreich 202.776 Fahrzeuge (3,4% aller Kfz) mit Wunschkennzeichen versehen, davon entfielen auf PKW/Kombi 168.272, auf Lastkraftwagen 20.362 und auf Motorräder 2.637 Stück. Von insgesamt 89.367 PKW/Kombi, die vor dem 1. Jänner 1990 letztmals zugelassen wurden und per 31.12.2002 noch in der Kfz-Bestandsstatistik aufscheinen, besitzen 298 Wagen ein Wunschkennzeichen. Betrachtet man die Dichte der Wunschkennzeichen so entfallen in Österreich 25,2 Fahrzeuge mit Wunschkennzeichen auf 1.000 Einwohner, in Tirol sind es auf 1.000 Einwohner 34,8 Fahrzeuge, gefolgt vom Burgenland mit 32,6, Niederösterreich mit 27,2 und Vorarlberg mit 25,0 Fahrzeugen



Während Funkamateure in vielen anderen Staaten ihr weltweit einmaliges Rufzeichen auch als KFZ-Kennzeichen führen können, ist dies in Österreich nicht möglich. Das Bild zeigt daher kein amtliches Wunschkennzeichen

# EINLADUNG zur AINAC 2005

Austrian International Networking Academy Conference; von Mittwoch, 27. April bis Freitag 29. April 2005 am TGM, der Schule der Technik in 1200 Wien, Wexstrasse 19 – 23



## Robert Seufert

Die AINAC 2005 wird wieder im TGM in Zusammenarbeit mit dem VIT-TGM im Auftrag des BM:BWK abgehalten. Aus Anlass des 5-jährigen Jubiläums dieser bereits zur Tradition gewordenen Veranstaltung erwarten Sie dieses Mal besondere Überraschungen.

### Mittwoch, 27.4.2005 11:00 bis 18:00 Advanced Technologies

hier werden die neuesten technologischen Entwicklungen auf dem Gebiet der Netzwerktechnik in zahlreichen Fachreferaten und Workshops behandelt.

### Donnerstag, 28.4.2005 9:30 bis 18:00 Technology-Day: Wireless, Security

mit Neuigkeiten für österreichische und internationale Akademien. Das CATC@TGM informiert über die neuesten Entwicklungen im CNA-System. Insbesondere werden die Schwerpunkte der neuen Kursangebote und deren Weiterentwicklung vorgestellt. Es werden die neuesten Updates beim System und den Zertifikaten durch verschiedene kompetente Referate erklärt.

### Freitag, 29.4.2005 9:00 bis 16:00 Mandatory RA – Meeting

dabei werden die neuesten Entwicklungen auf dem Gebiet der IT- Ausbildung behandelt. Insbesondere stehen die Themen WLAN und SECURITY im Mittelpunkt.

### Teilnehmer

Sie wollen einfach von den gebotenen Informationen profitieren und eventuell mitdiskutieren. Anmeldung unter

<http://ainac.tgm.ac.at/anmeldung/anmeldung.htm>.

Für Lehrer österreichischer Schulen ist die Veranstaltung eine interessantes und wichtiges Ereignis und Ihre Teilnahme daher sehr zu empfehlen. Bitte melden Sie sich zeitgerecht an.

### Referenten

Sie sind selbst auf dem Gebiet der IT bzw. Netzwerktechnik tätig und wollen zu einem interessanten Thema ein Referat halten. Die Inhalte der bisherigen Veranstaltungen finden Sie unter

<http://ainac.tgm.ac.at/ainac2004>.

### Sponsoren

Wir sind bemüht die Veranstaltung im gewohnten Rahmen abzuhalten. Daher sind tatkräftige Sponsoren nötig. Präsentieren Sie Ihre Firma oder Ihre Institution auf den Veröffentlichungen zur AINAC 2004 oder stellen Sie Ihre Firma oder Ihre Institution, bzw. deren Produkte im Rahmen eines Fachvortrags vor. Siehe

<http://ainac.tgm.ac.at/anmeldung/anmeldung.htm>.

### Ablauforganisation

Die Veranstaltung wird parallelen Vortragsreihen abgewickelt. Ein Wechsel zwischen den einzelnen Vorträgen wird möglich sein. Am Abend sind kulturell / gesellschaftliche Events geplant.

### INFOS

Finden Sie in Kürze auf der TGM- Homepage: <http://ainac.tgm.ac.at/Info>, oder rufen Sie: +43(0)1-33126-207

## EU-Kennzeichen



Mit der 21.KFG-Novelle, BGBl. I 80/2002, werden in § 49 Abs. 4 die gesetzlichen Grundlagen für die sogenannten „EU-Kennzeichen“ – das internationale Unterscheidungszeichen am linken Rand der Kennzeichentafel in einem blauen Feld – geschaffen. Um diesen blauen Balken auf der Tafel unterzubringen, musste die Strichstärke der Buchstaben und Ziffern verändert werden. Es war daher auch die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (48.Novelle, BGBl. II Nr. 376/2002) zu ändern. Die Kennzeichenhersteller mussten ihre Produktionsmittel umstellen, was eines ausreichenden zeitlichen Vorlaufs bedurfte. Daher trat dieser Teil der Gesetzesnovelle erst mit 1. Nov. 2002 in Kraft..

Außerdem entfielen die Sonderregelungen für Fahrzeuge der Telegraphenverwaltung und der Österreichischen Bundesbahnen hinsichtlich des Sachbereichskennzeichen und der Deckkennzeichen. Das Sachbereichskennzeichen für die Post blieben von dieser Bestimmung aber unberührt. Die sonstigen Bestimmungen bleiben unverändert.

### Österreichische Fahrradkennzeichen

Oberösterreich: B 29.968 - 1936/37, G 4918 – 1937/38  
Wien: S 1.561 – 1937/38, 14/3328 1945-47  
Steiermark: D 7965 – 1938, R 9094 – 1936, V 129 - 1937



Da es bisher keine gesetzlich Frist für das Auslaufen der alten Kennzeichen gibt, sind auf Österreichs Straßen derzeit noch alle drei Systeme zu sehen.

Der Vollständigkeit halber soll in diesem Betrag auch noch auf die österreichischen Fahrradkennzeichen hingewiesen werden. Im Gegensatz zu den Kraftfahrzeugkennzeichen unterlagen diese Kennzeichen landesgesetzlichen Vorschriften.

Die Wiener Fahrradkennzeichen von 1945 – 47 waren für das gesamte Stadtgebiet, unabhängig von der jeweiligen militärischen Besatzungszone vorgesehen.

## Tabellen im Anhang Seite 4

Im Internet <http://www.kennzeichen.at.tt> (und im Anhang zu diesem Heft) finden Sie Tabellen für die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen und Anhängern nach der Kraftfahrzeugverordnung 1947 bzw. Kraftfahrzeuggesetz 1967, inklusive der verwendeten Mittelbuchstaben, in zuletzt ausgegebenem Umfang. Diese Tabellen belegen die eigentliche organisatorische Leistung der Datenorganisation früherer Zeit. Auch die gegenwärtige Rechtslage ist in einer Tabelle abrufbar und darüber hinaus auch noch die rechtlichen Grundlagen für Kennzeichen im allgemeinen.

Viersprachiger Ausweis zum links abgebildeten Fahrradkennzeichen 14/3328, ausgestellt vom Polizeikommissariat Penzig, am 22. Okt. 1945

