

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 1191/A der Abgeordneten Anton Heinzl, Andreas Ottenschläger, Dipl.-Ing. Gerhard Deimek, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrsgesetz 1967 (KFG 1967) geändert wird

Die Abgeordneten Anton **Heinzl**, Andreas **Ottenschläger**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 21. Mai 2015 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Die Versorgung der österreichischen Bauwirtschaft mit Transportbeton erfolgt im Wesentlichen durch 4-Achs-Betonmischfahrzeuge. Die derzeit bestehende gesetzliche Regelung legt für diese Fahrzeugtype das höchstzulässige Gesamtgewicht mit 32 000 kg fest. Bei den bestehenden Fahrzeugkonfigurationen sind Gesamtgewichte bis zu 41 000 kg fahrzeugtechnisch zulässig. Durch das hohe Eigengewicht des Fahrzeuges und des erforderlichen Spezialaufbaues (Betonmischtrommel) von rund 14 500 kg, reduziert sich die mögliche Nutzlast bei 4-Achs-Betonmischfahrzeugen auf nur mehr ca. 17 500 kg. Somit können nur rund 55% des höchstzulässigen Gesamtgewichtes als Nutzlast verwendet werden. Die Definition des Fahrmischers richtet sich nach ÖNORM B 4710-1:2007, Abschnitt 3.1.22 bzw. ÖNORM EN 206:2013, Abschnitt 3.1.3.14.

Transportbeton ist Beton in frischem Zustand, der primär aus Gesteinskörnungen, Zement und Wasser in stationären Betonmischanlagen hergestellt wird und in Österreich nach der derzeit gültigen ÖNORM B 4710-1 herzustellen ist. Diese Norm sieht vor, dass der Beton maximal 105 Minuten nach Wasserzugabe im Werk auf der Baustelle fix fertig eingebaut sein muss. Werden diese 105 Minuten überschritten, so entspricht der Beton nicht mehr den normierten Anforderungen und darf auch nicht mehr eingebaut werden. Transportbeton kann somit nur ‚just in time‘ produziert und ausgeliefert werden und stellt somit ein verderbliches Gut dar. Daher sind die Auslieferungen immer an das direkte Abrufen der Bestellungen gebunden.

Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und ein effizienterer und umweltschonenderer Transport sind das Ziel. Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorschriften können die derzeit genutzten Transportfahrzeuge vielfach nicht effizient beladen werden. Dies führt zu zahlreichem Mehrverkehr, der weder aus verkehrs- noch aus umweltpolitischer Sicht notwendig ist. Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und effektivere Transporte können nur über eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes für 4-Achs-Betonmischfahrzeuge von 32 000 kg auf 36 000 kg erreicht werden. Ähnliche gesetzlich normierte Ausnahmebestimmungen gibt es für den Rundholz- und Rohmilchtransport.

Durch die Gewichtserhöhung bei 4-Achs-Betonmischfahrzeugen ergeben sich eine Reihe positiver Umwelteffekte. Das Institut für Verkehrswissenschaften an der TU Wien kam in einer Studie (*Blab/Kluger-Eigl: ‚Technische und ökologische Auswirkungen von Achslasterhöhungen von 4-Achs-Fahrmischern‘, Studie Projektnummer 11510, Technische Universität Wien, Februar 2012*) zum Ergebnis, dass bei einer Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 32 000 kg auf 36 000 kg am Beispiel des 4-Achs-Betonmischfahrzeuges etwa 200.000 Fahrten pro Jahr (= ca. 7 Mio. Straßenkilometer bzw. - 15,4%) bei gleichbleibender Transportleistung eingespart werden können. Diese Einsparung entspricht laut dieser Studie einer Reduktion von ca. 5.000 Tonnen CO₂-Emissionen (- 5,4%) sowie mehr als 1,2 Mio. Liter Diesel (- 5,4%). Bei durchschnittlichen Fahrdistanzen von 30 bis 40

Kilometern (Hin- und Rückfahrt) bedeutet dies vor allem eine deutliche Verringerung von Lärm, Staub und Verkehr im regionalen Bereich.

Dieselbe Studie kam zum Ergebnis, dass sich die technische Lebensdauer des Straßenoberbaus bei einer Erhöhung von 32 000 kg auf 36 000 kg praktisch nicht reduziert (- 0,3%) und eine Erhöhung des Erhaltungsaufwandes de facto nicht wahrnehmbar ist (+ 0,06%).

Eine im März 2015 durch Univ.-Prof. DI Dr. Blab (*Institut für Verkehrswissenschaften, Technische Universität Wien*) verfasste gutachterliche Stellungnahme kommt zum Schluss, dass weder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt noch zusätzliche Kosten für den Straßenbetrieb (speziell bei Rückhaltesystemen) durch eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 32 000 kg auf 36 000 kg bei 4-Achs-Betonmischfahrzeugen entstehen.

Die Transportbetonbranche ist Regionalversorger und sichert regionale Arbeitsplätze. Die durchschnittliche Baustellenentfernung vom Transportbetonwerk liegt zwischen 15 und 20 Kilometer. Längere Distanzen sind aufgrund der Verderblichkeit des Produktes in der Regel nicht möglich, ebenso entfällt aus genannten Gründen ein Transport per Bahn.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 9. Juni 2015 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Andreas **Ottenschläger** die Abgeordneten Walter **Bacher**, Christian **Hafenecker**, MA, Dr. Jessi **Lintl**, Georg **Willi**, Dr. Nikolaus **Scherak**, Harry **Buchmayr**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek** und Johann **Rädler** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Alois **Stöger**, diplômé.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl** und Andreas **Ottenschläger** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Z 1 (§ 4 Abs. 7 Z 1) und Z 2 (§ 4 Abs. 7 Z 1a):

Das zulässige Gesamtgewicht für zweiachsige Omnibusse wird von 18 t auf 19,5 t angehoben. Das entspricht der Richtlinie 96/53/EG, die mit der Richtlinie 2015/719 vom 29. April 2015 geändert wurde. Die aktuelle Änderungsrichtlinie ist zwar erst bis 7. Mai 2017 in den Mitgliedstaaten umzusetzen, jedoch wird dieser Punkt (Art. 1 Z 9 lit. e der Richtlinie 2015/719) herausgegriffen und vorgezogen, da das einer langjährigen Forderung des Autobusgewerbes entspricht. Aus dem Beibehalten der bisherigen 18 t-Grenze würde sich eine Wettbewerbsverzerrung am Markt ergeben, weil die Nachbarstaaten schon seit längerem für zweiachsige Fahrzeuge höhere Werte zugelassen haben.

Zu Z 3 (§ 4 Abs. 7 Z 4a):

Die Versorgung der österreichischen Bauwirtschaft mit Transportbeton erfolgt im Wesentlichen durch 4-Achs-Betonmischfahrzeuge. Die derzeit bestehende gesetzliche Regelung legt für diese Fahrzeugtype das höchstzulässige Gesamtgewicht mit 32 000 kg fest. Bei den bestehenden Fahrzeugkonfigurationen sind Gesamtgewichte bis zu 41 000 kg fahrzeugtechnisch zulässig. Durch das hohe Eigengewicht des Fahrzeuges und des erforderlichen Spezialaufbaues (Betonmischtrommel) von rund 14 500 kg, reduziert sich die mögliche Nutzlast bei 4-Achs-Betonmischfahrzeugen auf nur mehr ca. 17 500 kg. Somit können nur rund 55% des höchstzulässigen Gesamtgewichtes als Nutzlast verwendet werden. Die Definition des Fahrmischers richtet sich nach ÖNORM B 4710-1:2007, Abschnitt 3.1.22 bzw. ÖNORM EN 206:2013, Abschnitt 3.1.3.14).

Transportbeton ist Beton in frischem Zustand, der primär aus Gesteinskörnungen, Zement und Wasser in stationären Betonmischanlagen hergestellt wird und in Österreich nach der derzeit gültigen ÖNORM B 4710-1 herzustellen ist. Diese Norm sieht vor, dass der Beton maximal 105 Minuten nach Wasserzugabe im Werk auf der Baustelle fix fertig eingebaut sein muss. Werden diese 105 Minuten überschritten, so entspricht der Beton nicht mehr den normierten Anforderungen und darf auch nicht mehr eingebaut werden. Transportbeton kann somit nur ‚just in time‘ produziert und ausgeliefert werden und stellt somit ein verderbliches Gut dar. Daher sind die Auslieferungen immer an das direkte Abrufen der Bestellungen gebunden.

Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und ein effizienterer und umweltschonenderer Transport sind das Ziel. Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorschriften können die derzeit genutzten Transportfahrzeuge vielfach nicht effizient beladen werden. Dies führt zu zahlreichem Mehrverkehr, der weder aus verkehrs- noch aus umweltpolitischer Sicht notwendig ist. Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und effektivere Transporte können nur über eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes für 4-Achs-Betonmischfahrzeuge von 32 000 kg auf 36 000 kg erreicht werden. Ähnliche gesetzlich normierte Ausnahmebestimmungen gibt es für den Rundholz- und Rohmilchtransport.

Durch die Gewichtserhöhung bei 4-Achs-Betonmischfahrzeugen ergeben sich eine Reihe positiver Umwelteffekte. Das Institut für Verkehrswissenschaften an der TU Wien kam in einer Studie (Blab/Kluger-Eigl: „Technische und ökologische Auswirkungen von Achslasterhöhungen von 4-Achs-Fahrmischern“, Studie Projektnummer 11510, Technische Universität Wien, Februar 2012) zum Ergebnis, dass bei einer Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 32 000 kg auf 36 000 kg am Beispiel des 4-Achs-Betonmischfahrzeuges etwa 200.000 Fahrten pro Jahr (= ca. 7 Mio. Straßenkilometer bzw. -15,4%) bei gleichbleibender Transportleistung eingespart werden können. Diese Einsparung entspricht laut dieser Studie einer Reduktion von ca. 5.000 Tonnen CO₂-Emissionen (-5,4%) sowie mehr als 1,2 Mio. Liter Diesel (- 5,4%). Bei durchschnittlichen Fahrdistanzen von 30 bis 40 Kilometern (Hin- und Rückfahrt) bedeutet dies vor allem eine deutliche Verringerung von Lärm, Staub und Verkehr im regionalen Bereich.

Dieselbe Studie kam zum Ergebnis, dass sich die technische Lebensdauer des Straßenoberbaus bei einer Erhöhung von 32 000 kg auf 36 000 kg praktisch nicht reduziert (-0,3%) und eine Erhöhung des Erhaltungsaufwandes de facto nicht wahrnehmbar ist (+0,06%).

Eine im März 2015 durch Univ.-Prof. DI Dr. Blab (Institut für Verkehrswissenschaften, Technische Universität Wien) verfasste gutachterliche Stellungnahme kommt zum Schluss, dass weder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt noch zusätzliche Kosten für den Straßenbetrieb (speziell bei Rückhaltesystemen) durch eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 32 000 kg auf 36 000 kg bei 4-Achs-Betonmischfahrzeugen entstehen.

Die Transportbetonbranche ist Regionalversorger und sichert regionale Arbeitsplätze. Die durchschnittliche Baustellenentfernung vom Transportbetonwerk liegt zwischen 15 und 20 Kilometer. Längere Distanzen sind aufgrund der Verderblichkeit des Produktes in der Regel nicht möglich, ebenso entfällt aus genannten Gründen ein Transport per Bahn.

Die in der derzeitigen Regelung des § 4 Abs. 7 Z 4 KFG für Fahrzeuge mit mehr als 3 Achsen mit 32 000 kg Gesamtgewicht vorgeschriebenen zusätzlichen technischen Parameter (zwei Lenkachsen, Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9 500 kg je Achse nicht überschritten wird), werden auch für die vierachsigen Betonmischer mit einem Gesamtgewicht von 36 000 kg übernommen.

Zu Z 4 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit. h und lit. i):

Warnleuchten mit blauem Licht sollen auch an Fahrzeugen der Strafvollzugsverwaltung (lit. h) und an Fahrzeugen der Einsatzleiter von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (lit. i) angebracht werden dürfen.

Zu lit. h:

Durch die ausdrückliche Nennung der Strafvollzugsverwaltung im § 20 Abs. 1 Z 4 KFG wird die erforderliche Rechtslage hergestellt, die die Durchführung von verdeckten von der Polizei begleiteten, internationalen Sicherheitsstandards entsprechenden Eilüberstellungen von hoch sicherheitsgefährlichen Gefangenen bzw. von akut erkrankten oder in einer psychischen Ausnahmesituation befindlichen Gefangenen in nahegelegene Krankenanstalten im Wege einer Einsatzfahrt ermöglicht.

Zu lit. i:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen dafür sorgen, dass die jeweiligen Einsatzleiter im Falle außergewöhnlicher Ereignisse innerhalb kurzer Zeit an den Einsatzorten sind. Wie Vorfälle der letzten Zeit zeigen, ist das Notfallmanagement generell gefordert, die Anfahrzeiten zu den Einsatzorten möglichst gering zu halten; dies vor allem in jenen Fällen, in denen Gefahr im Verzug gegeben ist. Die Einsatzorte müssen schnellst möglich erreicht werden, um die Rahmenbedingungen für einen sicheren Einsatz der Einsatzorganisationen im Gleisbereich zu schaffen und die gefahrlose Nutzung der Infrastruktur zu gewährleisten.

Daher sollen diese Fahrzeuge der Einsatzleiter der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Blaulicht ausgestattet werden dürfen.

Weiters sollen auch die Fahrzeuge, die im Streifendienst entlang der Bahnstrecken im Einsatz sind, mit Blaulicht ausgestattet werden.

Auf Grund der massiven Auswirkungen von Buntmetalldiebstählen auf die Aufrechterhaltung des Schienenbetriebes hat sich der damals erstmalig betroffene ÖBB-Konzern Ende 2013 für die Einführung eines Streifendienstes entlang der Bahnstrecken in der Region Wien, Niederösterreich und Burgenland entschieden. Seit Oktober 2014 sind 11 Streifenfahrzeuge 24 Stunden entlang des Streckenbandes unterwegs. Ihre Aufgaben bestehen primär im Setzen von Erstmaßnahmen zur Gefahrenbeseitigung durch Absicherung der Schadensstellen, dem Ergreifen von Notmaßnahmen und der Alarmierung von

zusätzlichen Einsatzkräften sowohl ÖBB-intern und als auch extern. Diese Regelung soll auch den anderen in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehen.

Zu Z 5 (§ 40 Abs. 1 lit. a und § 48 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4) und Z 6 (§ 87 Abs. 6):

Es erfolgt eine redaktionelle Änderung. Da die Begriffe ‚Justizwache‘ oder ‚Justizverwaltung‘ nicht alle für derartige Aktivitäten in Betracht kommenden Strafvollzugsbediensteten vollständig erfassen, sollen diese Begriffe durch den umfassenderen Begriff ‚Strafvollzugsverwaltung‘ ersetzt werden.

Z 7 (§ 107 Abs. 1):

Die bisherige Aussage betreffend Fahrzeuge der Justizwache ging ins Leere, da Fahrzeuge der Justizwache nicht im § 20 Abs. 1 Z 4 KFG genannt waren und somit kein Blaulicht führen durften. Daher kann die Wortfolge ‚oder im Rahmen der Nacheile durch die Justizwache‘ entfallen.

Durch die ausdrückliche Nennung der Strafvollzugsverwaltung im § 20 Abs. 1 Z 4 KFG wird nunmehr klargestellt, dass diese Fahrzeuge ex lege Blaulicht führen dürfen und das gewünschte Ziel somit erreicht, dass mit solchen Fahrzeugen auch dringende Einsatzfahrten durchgeführt werden können (zB Eilüberstellungen von hoch sicherheitsgefährlichen Gefangenen bzw. von akut erkrankten oder in einer psychischen Ausnahmesituation befindlichen Gefangenen in nahegelegene Krankenanstalten).“

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf in der Fassung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton Heinzl und Andreas Ottenschläger in getrennter Abstimmung mit wechselnden Mehrheiten (einstimmig bzw. **dafür:** S, V, G, T, N, **dagegen:** F) beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2015 06 09

Andreas Ottenschläger

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann