



8/SN-27/ME

Amt der Tiroler Landesregierung

Präs. Abt. II - 33/416

A-6010 Innsbruck, am 13. Mai 1987

Tel.: 052 22/28701, Durchwahl Klappe 157

Sachbearbeiter: Dr. Unterlechner

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	27 GE 9/87
Datum:	3. JUNI 1987
Verteilt:	5. JUNI 1987 <i>Reichenberger</i>

Betreff: Entwurf einer 11. KFG-Novelle;
Stellungnahme

Dr. Klaus Grabner

Zu Zahl 430.012/3-IV/3/87 vom 25. März 1987

Zum übersandten Entwurf eines Gesetzes, mit dem das Kraftfahrge-
setz 1967 geändert wird (11. Kraftfahrge-
setz-Novelle), wird
folgende Stellungnahme abgegeben:

1. Zum Text des Entwurfes:

Zu Art. I Z. 7 und 8 (§ 20 Abs. 4 und § 22 Abs. 4):

Es wird vorgeschlagen, die Zuständigkeit weiterhin beim
Landeshauptmann zu belassen, weil dadurch leichter eine
einheitliche Vorgangsweise im gesamten Gebiet eines Landes
gewährleistet werden kann.

./.

- 2 -

Zu Art. I Z. 9 (§ 24):

Es wird vorgeschlagen, auch die Prüfung von Fahrtschreibern durch Organe nach § 57 Abs. 2 KFG 1967 vornehmen zu lassen und nicht eigene Organe dazu zu ermächtigen.

Im Abs. 5 sollte im fünften Satz das Wort "Fahrtschreiber" durch das Wort "Fahrtschreiberanlage" ersetzt werden. Wenn diesem Vorschlag Rechnung getragen werden sollte, müßte auch eine Anpassung im Abs. 6 erster Satz erfolgen.

Die Sicherung nur am Fahrtschreiber ist nicht ausreichend. Es ist nämlich jederzeit möglich, ein neues Fahrtschreiberblatt einzulegen. Im Transitverkehr ist es üblich, daß die Fahrtschreiberblätter an der Grenze gewechselt werden. Dies macht eine Überprüfung der Fahr- und Ruhezeiten über einen ausreichenden Zeitraum unmöglich.

Zu Art. I Z. 11 (§ 28 Abs. 3):

Zu dieser Vorschrift darf auf die Ausführungen in der Stellungnahme zum Entwurf einer 22. KDV-Novelle vom 22. April 1987, Präs.Abt. II - 46/132 (S. 3), hingewiesen werden. Ergänzend wird hinzugefügt:

- 3 -

Es wurde aus dem Internationalen Nutzfahrzeugkatalog die Fahrgestell-Tragfähigkeit und das höchste zulässige Gesamtgewicht in Abhängigkeit vom Eigengewicht von LKW-Fahrgestellen ermittelt. Die Fahrgestell-Tragfähigkeiten bzw. die höchsten zulässigen Gesamtgewichte (Höchstgewichte) liegen dabei durchwegs über den Linien, deren Eckpunkte in der am Schluß der Ausführungen zu diesem Punkt angeführten Tabelle angegeben sind. Es fällt dabei auf, daß es LKW-Fahrgestelle gibt, deren Fahrgestell-Tragfähigkeit größer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht (Höchstgewicht) anderer LKW-Fahrgestelle mit dem gleichen Eigengewicht.

Die Fixierung einer Mindestnutzlast pro m² Ladefläche könnte ebenfalls eine Erleichterung für die Genehmigungsbehörde darstellen. Vorgeschlagen wird ein Grenzwert von mindestens 150 kg pro m² Ladefläche. Dazu wird festgehalten, daß Polyurethanschaum ein Raumgewicht von rund 40 kg pro m² hat. Das ergibt bei 2 m Ladehöhe 80 kg pro m², bei 3 m Ladehöhe 120 kg pro m² Ladefläche. Steinwolle und Wärmedämmatten haben ein Raumgewicht von 40 bis 120 kg pro m², was bei 2 m Ladehöhe 80 bis 240 kg pro m², bei 3 m Ladehöhe 120 bis 360 kg pro m² Ladefläche ergibt. Lediglich Styropor ist mit 15 kg pro m³ bedeutend leichter.

LKW-Fahrgestelle:

Fahrgestell-Eigengewicht	1.000	8.000	10.000	12.000
Fahrgestell-Tragfähigkeit	500	12.000	18.000	28.000
Höchstes zul. Gesamtgewicht (Höchstgewicht)	1.500	20.000	28.000	40.000

mit Allradantrieb und/oder Doppelkabine (Fernfahrerhaus)

Fahrgestell-Eigengewicht	1.000	2.500	6.500	8.000	10.000	12.000
Fahrgestell-Tragfähigkeit	400	1.000	7.500	12.000	18.000	28.000
Höchstes zul. Gesamt- gewicht (Höchstgewicht)	1.400	3.500	14.000	20.000	28.000	40.000

- 5 -

Zu Art. I Z. 17 (§ 40 Abs. 4):

Es wird angeregt, die geltende Rechtslage beizubehalten, weil sie sich bewährt hat.

Zu Art. I Z. 19 (§ 47):

Die im Abs. 2a letzter Satz vorgesehene Verordnungsermächtigung wird nicht als erforderlich angesehen. Eine ortsübliche Verlautbarung erscheint ausreichend.

Zu Art. I Z. 20 (§ 49 Abs. 4):

Es wird angeregt, nocheinmal wissenschaftlich überprüfen zu lassen, ob nicht durch eine gelbe Grundfarbe der Kennzeichentafeln eine bessere Sichtbarkeit erzielt werden kann.

Zu Art. I Z. 21 bis 27 (§§ 55 bis 57a):

Gegen die im Entwurf vorgesehene verstärkte Verlagerung von der "wiederkehrenden Überprüfung" zur "wiederkehrenden Begutachtung" bestehen erhebliche Bedenken. Einmal wird eine große Anzahl der Kraftfahrzeuge einem weniger strengen Prüfungsmaßstab unterworfen, weil bekanntlich bei der wiederkehrenden Begutachtung nur zu beurteilen ist, ob ein Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht. Bei der wiederkehrenden Überprüfung hingegen ist festzustellen, ob ein Kraftfahrzeug den Vorschriften des KFG 1967 und einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnung entspricht. Auf Grund der

- 6 -

weniger strengen Prüfungskriterien bei der wiederkehrenden Begutachtung ist es möglich, daß ältere und sich im schlechten Zustand befindliche Fahrzeuge im Verkehr verwendet werden. Es wäre zu überlegen, ältere Kraftfahrzeuge abwechselnd nach § 55 und nach § 57a des KFG 1967 prüfen zu lassen. Dies hätte auch den Vorteil, daß die Tätigkeit der Ermächtigten zur wiederkehrenden Begutachtung besser überwacht werden könnte.

Um auch die verstärkte Prüfungstätigkeit organisatorisch bewältigen zu können, wird eine stärkere Befassung der Kraftfahrerorganisationen und der Kraftfahrzeuginstandsetzungsbetriebe besonders mit neueren Fahrzeugen als mögliche Lösung angesehen.

Für die wiederkehrende Überprüfung wird auch, wie eine Gegenüberstellung der §§ 57 Abs. 2 und 57a Abs. 2 KFG 1967 zeigt, von den Prüfungsorganen eine höhere Qualifikation vorausgesetzt. Bei den zur Vornahme der wiederkehrenden Begutachtung ermächtigten Organen ist die Verfolgung privater Interessen nicht immer ausgeschlossen. Es soll dabei nicht einer ausschließlich amtswegigen Überprüfung das Wort geredet werden, aber auf die Notwendigkeit einer behutsamen Auswahl aufmerksam gemacht werden. Es wäre zu überlegen, Organisationen wie den technischen Überwachungsverein in die Überwachung von Kraftfahrzeugen einzubeziehen.

- 7 -

Eine wiederkehrende Begutachtung nach § 57a KFG 1967 wäre - bei Aufrechterhaltung der vorhin angeführten grundsätzlichen Bedenken gegen diese Überprüfungsart - allenfalls für alle Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2.800 kg - womöglich von 3.000 kg - mit Ausnahme von Omnibussen vorstellbar. Dadurch könnte die unterschiedliche Behandlung von Kraftfahrzeugen der Transporterklasse (VW-Kleinbus, VW-Lieferwagen und ähnliche Typen) sowie die unterschiedliche Behandlung von Allradfahrzeugen, die als PKW, Kombi oder LKW genehmigt sind, vermieden werden.

Wie die Erfahrung zeigt, gehören die Nutzfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg zu den meist vernachlässigten Fahrzeugen.

In den Erläuterungen (S. 7) wird die im Entwurf vorgesehene Änderung damit begründet, daß die Überprüfungseinrichtungen in Wien und anderen Ländern überfordert seien. Tirol jedenfalls ist der Einrichtungsverpflichtung nach § 57 Abs. 3 KFG 1967 nachgekommen und durchaus in der Lage, die wiederkehrenden Überprüfungen weitgehend durchzuführen. Wenn nicht andere Gründe gegen eine Regelung sprechen, diese vielmehr als zweckmäßig angesehen wird, kann ihre Beseitigung nicht mit der Begründung gerechtfertigt werden, daß organisatorische Mängel bestehen.

Im übrigen hat gerade die Aufnahme des § 57a in das KFG 1967 dazu geführt, daß vorher bestehende Prüfungseinrichtungen nicht mehr voll ausgelastet sind. Dies führt zu einer finanziellen Mehrbelastung und zur Verteuerung der

- 8 -

einzelnen Überprüfungen und ist ein Grund für die Höhe der bisher verrechneten Aufwandvergütungen. Diese sollten durch die im Entwurf vorgesehene Änderung des § 57 Abs. 3 KFG 1967 (Z. 23a) verringert werden. Der Mehrbelastung der Länder, die, wie aus der vorhergehenden Anmerkung zu entnehmen ist, vermeidbar gewesen wäre, kann nicht zugestimmt werden.

Es wird vorgeschlagen, in den § 57a Abs. 1 lit. e KFG 1967 (Z. 26) auch alle landwirtschaftlichen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Motorkarren ohne Rücksicht auf ihre Bauartgeschwindigkeit aufzunehmen.

In Z. 23 müßte es richtig "Spezialkraftwagen" und nicht "Spazialkraftwagen" lauten.

Zu Art. I Z. 34 (§ 73 Abs. 2):

Es wird angeregt, keine Frist festzusetzen.

Zu Art. I Z. 36 (§ 102 Abs. 12):

Diese im Entwurf vorgesehene Änderung wird nur dann ihren Zweck erfüllen, wenn auch § 102 Abs. 1 KFG 1967 geändert wird. Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes müßten auch die Fahrtschreiberaufzeichnungen etwa über die vergangenen 24 Stunden kontrollieren können. Dies erfordert, daß die entsprechenden Fahrtschreiberblätter mitgeführt werden und zur Kontrolle ausgehändigt werden müssen.

- 9 -

Zu Art. I Z. 40 (§ 108a):

Es wird vorgeschlagen, für den Antragsteller auch die Vertrauenswürdigkeit als Voraussetzung aufzunehmen. Der Ausbildner sollte auch die Voraussetzungen nach § 109 Abs. 1 lit. b und g KFG 1967 erfüllen.

Zu Art. I Z. 41 (§ 122 Abs. 1):

Es wird angeregt, vorzuschreiben, daß der Lehrende seine fachliche Befähigung durch eine praktische Prüfung - etwa nach § 118 Abs. 3 KFG 1967 - nachzuweisen hat.

Zu Art. II:

Diese Vorschrift erschwert die Vollziehung durch die Zulassungsbehörden. Es sollte der Grundsatz gelten, daß ein Kraftfahrzeug mit einer gültigen Typengenehmigung auch zuzulassen ist. Aus verwaltungsökonomischen Gründen wäre es zweckmäßiger vorzuschreiben, daß eine Typengenehmigung erlöscht, wenn Änderungen an den Fahrzeugtypen vorgenommen werden. In der Praxis werden vor allem auf Grund von Anträgen großer Konzerne Änderungsgenehmigungen erteilt. Für eine Type bestehen daher mehrere Genehmigungsbescheide. Dies führt zu einer Unübersichtlichkeit auch für die Zulassungsbehörden. Oft entspricht eine Type infolge der zahlreichen Änderungen kaum mehr der ursprünglichen Genehmigung. Die Type eines Fahrzeuges oder Fahrgestelles sollte von einer Typengenehmigung umfaßt sein. Änderungen sollten daher nicht ergänzend genehmigt werden, sondern nach einer solchen immer eine gesamte Typengenehmigung erfolgen.

Zu Art. III (Abs. 5):

Es wird angeregt, in diese Vorschrift auch alle landwirtschaftlichen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Motorwagen ohne Rücksicht auf ihre Bauartgeschwindigkeit aufzunehmen.

2. Weiters werden noch folgende Änderungen des KFG 1967 angeregt:

Zu § 4 KFG 1967:

Es wird vorgeschlagen, im Abs. 7 lit. b folgenden Satz anzufügen:

"Bei Fahrzeugen mit mehr als drei Achsen mit einem Achsenabstand von mindestens 2,5 m zwischen zweiter und dritter Achse 28.000 kg".

Eine solche Vorschrift würde zweckmäßige Spezialaufbauten zulassen und vor allem für die Bauwirtschaft Erleichterungen schaffen.

Es wird vorgeschlagen, im Abs. 8 folgenden Satz anzufügen:

"Die Summe der Achsenlasten dreier Achsen mit einem Radstand von jeweils mehr als 1 m und jeweils nicht mehr als 2 m, darf 22.000 kg nicht überschreiten."

- 11 -

Nach der geltenden Rechtslage könnten Dreiachsenaggregate mit 24.000 kg genehmigt werden, obwohl dreiachsige Kraftfahrzeuge nur 22.000 kg Gesamtgewicht haben dürfen.

Zu § 5 KFG 1967:

Es wird vorgeschlagen, dieser Vorschrift auch Materialien zu unterwerfen, die dazu bestimmt sind, für die Verkehrs- und Betriebssicherheit bedeutende Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen und Anhängern zu verändern. Nach der geltenden Rechtslage kann etwa gegen das Feilbieten von Lacken, die dazu bestimmt sind, Leuchten in unsachgemäßer Weise zu verändern, oder von Klebefolien für die Verglasung von Kraftfahrzeugen nicht eingeschritten werden.

Zu § 20 KFG 1967:

Der Beleuchtung der Fahrzeuge kommt eine große Bedeutung zu. Einerseits ist zwar eine gute Kenntlichmachung der Fahrzeuge erforderlich, andererseits gilt es, eine zu große Auffälligkeit zu vermeiden. Es wurde bewiesen, daß Kraftfahrer nur eine bestimmte Menge von Informationen verarbeiten können. Auffällige und oft nicht so wichtige Informationen etwa sind geeignet, weniger auffällige, aber durchaus wichtige Informationen zu verdrängen. Jedenfalls sollte getrachtet werden, unnötige und überflüssige Beleuchtungen als auffallende Informationen zu vermeiden. Sie können die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

- 12 -

Gegen den zunehmenden Mißbrauch von Beleuchtungseinrichtungen erscheint § 20 als zu großzügig. Freizeichen, Linienzeichen und Zielschilder etwa sollten Omnibussen und allenfalls Fahrzeugen, die dem gewerblichen Personenverkehr dienen (Taxis), vorbehalten bleiben. Arbeitsscheinwerfer sollten nur von Arbeitsmaschinen beansprucht werden. Es werden immer mehr LKW mit Dachscheinwerfern gesehen, die als Arbeitsscheinwerfer bezeichnet werden. Auch die Anzahl der Seitenleuchten sollte begrenzt werden. Wegen der vorhin angeführten Bedeutung der Beleuchtung wird eine Überarbeitung der Vorschriften über die Beleuchtung angeregt.

Zu § 104 Abs. 9 KFG 1967:

Zwischen der letzten Achse des Sattelzugfahrzeuges und der ersten Achse des Sattelanhängers soll ein Achsenabstand von mindestens 2,5 m eingehalten werden. Eine entsprechende Änderung wird angeregt.

Besonders im Baugewerbe werden kurze Sattelzugkraftfahrzeuge eingesetzt, die wegen des geringen Abstandes zwischen Zugfahrzeugachse und erster Anhängerachse eine sehr ungünstige Konzentration hoher Achsenlasten mit sich bringen.

Zu § 120 Abs. 1 KFG 1967:

Im Hinblick auf die strenger werdenden Anforderungen für Fahrschul- und Fahrlehrer ist auch diese Vorschrift änderungsbedürftig.

- 13 -

In der Stellungnahme zu den Verordnungsentwürfen betreffend die Ausbildung durch Kraftfahrerschulen am 18. Februar 1987, Präs.Abt. II - 46/130 (S. 5 und 6), wurde auf das Problem der Montierbarkeit von Schneeketten an Kraftfahrzeugen hingewiesen. In der im Entwurf vorliegenden 11. KFG-Novelle (Z. 5) werden aus sicherheitstechnischen Überlegungen für schwere Nutzfahrzeuge sogar Antiblockier-einrichtungen eingeführt. Andererseits kann auf Grund der geltenden Rechtslage eine Einzelgenehmigung nach § 31 KFG 1967 für Fahrzeuge, insbesondere Anhänger, die nicht mit Schneeketten ausgerüstet werden können, nicht versagt werden. Es sollte daher vorgeschrieben werden, daß das Montieren von Schneeketten an allen Rädern von Fahrzeugen möglich sein muß.

Tirol ist durch den Transitverkehr einer starken Belastung ausgesetzt. Um dagegen wirksamer vorgehen zu können, werden noch folgende Änderungen des KFG 1967 aber auch anderer Vorschriften angeregt:

1. Die Lenker von Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3.500 kg oder von Omnibussen haben nach § 102 Abs. 1 dritter Satz KFG 1967 bzw. die Lenker von gefährlichen Gütern nach § 32 Abs. 2 GGSt dafür zu sorgen, daß der Wegstreckenmesser und der Fahrtschreiber auf Fahrten in Betrieb sind und daß im Fahrtschreiber ein geeignetes, ordnungsgemäß ausgefülltes Schaublatt eingelegt ist.

Stellen etwa Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes anhand des Schaublattes eine Geschwindigkeitsüberschreitung fest, erweist sich die Verhängung einer Verwaltungsstrafe als schwierig. Die für die Bezeichnung der Tat wesentlichen Angaben der Zeit und des Ortes der Begehung (vgl. etwa Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens, 1982, E 4 zu § 44a VStG 1950, S. 481), können nur nach kostspieliger und zeitraubender Auswertung durch einen Sachverständigen festgestellt werden. Es wird daher vorgeschlagen, eine Regelung zu treffen, wonach der Ort der Beanstandung als (fiktiver) Tatort anzusehen ist.

2. Die im § 102 Abs. 12 KFG 1967 vorgesehenen Zwangsmaßnahmen gegen Überladungen können nur dann getroffen werden, wenn die Verkehrssicherheit gefährdet wird. Ob diese Voraussetzung vorliegt, kann von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Grund der modernen Bauweise der Schwerfahrzeuge nur schwer beurteilt werden. Hingegen kann nach § 82 Abs. 7 KFG 1967 das Einbringen von überladenen Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen in das Bundesgebiet auch dann verhindert werden, wenn keine Gefährdung der Verkehrssicherheit vorliegt.

Es wird daher vorgeschlagen, dieses Tatbestandselement auch im § 102 Abs. 12 lit. g KFG 1967 entfallen zu lassen. Es könnten dann bei jeder Überladung die dort vorgesehenen Maßnahmen getroffen werden.

- 15 -

3. Nach den §§ 37 Abs. 1 und 37a Abs. 2 VStG 1950, in der Fassung des Gesetzes BGBl.Nr. 176/1983, können die Sicherheitsleistung und die vorläufige Sicherheit eingehoben werden, wenn anzunehmen ist, daß die Strafverfolgung (nach § 37 Abs. 1 VStG 1950 auch der Vollzug der Strafe) unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird. Diese Vorschriften wurden deshalb so gefaßt, um auch ausländische Täter zur Sicherheitsleistung heranziehen zu können. Eine analoge Änderung wird auch für den § 35b VStG 1950, der für Ausländer nur erschwert herangezogen werden kann (vgl. etwa VfSlg. 3154/1957, 7060/1973 oder 8961/1980), angeregt. Dabei ist die in den vorhin angeführten Vorschriften verwendete Formulierung oder die Einfügung der Wortfolge "oder der Vollzug der Strafe" nach dem Wort "Strafverfolgung" vorstellbar. Damit wäre auch die Anwendung der Vorschriften nach § 134 Abs. 4 KFG 1967, nach § 100 Abs. 3 StVO 1960 und nach § 43 Abs. 1 GGSt leichter möglich, weil erweiterte Festnahmegründe vorliegen.

Es wäre auch vorstellbar, in den vorhin angeführten Vorschriften die Worte "zur Abwehr einer Festnahme" entfallen zu lassen. Dadurch könnte auch für die hier in Rede stehenden Fälle § 37a Abs. 2 Z. 2 VStG 1950 angewendet werden.

- 16 -

4. Von Straßenaufsichtsorganen wird immer wieder festgestellt, daß Lenker von Kraftfahrzeugen während der Fahrt - vor allem auf Autobahnen - lesen oder ein Fernsehgerät eingeschaltet haben.

Nach der geltenden Rechtslage kann dagegen kaum wirksam eingeschritten werden.

5. Abschließend wird angeregt, die im § 134 Abs. 3 KFG 1967 vorgesehene Höhe der Geldstrafe von 300,- Schilling auf 1.000,- Schilling zu erhöhen. Dies würde ein wirksameres Einschreiten durch die Straßenaufsichtsorgane ermöglichen. Nach der geltenden Rechtslage kann bei Überschreiten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit nach § 98 KFG 1967 nur ein Organstrafmandat bis zu einer Höhe von 300,- Schilling verhängt werden.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Landesamtsdirektor

Abschriftlich

an alle Ämter der Landesregierungen

gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt
der Niederösterreichischen Landesregierung, Wien

an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien

an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausfertigungen

an alle National- und Bundesräte in Tirol

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n

Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

