

**Amt der Tiroler Landesregierung**

Präs.Abt. II - 33/483

A-6010 Innsbruck, am 12. Juni 1989

Tel.: 05222/508, Durchwahl Klappe 151

Sachbearbeiter: Dr. Hofbauer

An das
Bundesministerium für
öffentl. Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

Betrifft	GESETZENTWURF
Z	37 GE 088
Datum:	21. JUNI 1989
Verteilt	23.6.89 <i>liebl</i>

Betreff: Entwurf einer 13. KFG-Novelle;
Stellungnahme

L. Kleinigrahn

Zu Zahl 170.017/1-I/7/89 vom 20. April 1989

Zum übersandten Entwurf einer 13. KFG-Novelle wird folgende
Stellungnahme abgegeben:

Zu Art. I:

Zu Z. 1 (§ 2 Z. 15 b lit. c):

Die Liter-Leistung von Zweitaktmotoren ist im allgemeinen nicht doppelt so groß als die von Viertaktmotoren. Bei Zweitaktmotoren wird daher eine Hubraumgrenze von höchstens 350 ccm vorgeschlagen, weil diese Größe besser mit der Grenze von 500 ccm Hubraum beim Viertaktmotor korrespondiert. Da es nur wenige größere Einzylinder-Zweitakt-Motoren gibt, wird vorgeschlagen, auch beim Zweitaktmotor zwei Zylinder zuzulassen. Die im Entwurf vorgesehene Begrenzung würde Viertaktmotoren begünstigen, was allenfalls mit Rücksicht auf die Abgaszusammensetzung vertretbar wäre.

- 2 -

Zu Z. 2 (§ 2 Z. 40):

Auf Grund der Verkehrsverhältnisse in Tirol wäre unbedingt sicherzustellen, daß der kombinierte Verkehr im Rahmen des ausschließlichen Transits durch höher zulässige Gewichte (39 t bzw. 42 t anstatt 38 t) nicht begünstigt wird. Es sollte daher der letzte Satz der Z. 2 des Entwurfes sinngemäß wie folgt ergänzt werden:

"..... und sich die Ausgangs- und Zielorte nicht ausschließlich im Ausland befinden."

Zu Z. 3 (§ 39 Abs. 1) im Zusammenhang mit Z. 16 (§ 102 Abs. 5) und Z. 17 (§ 104 Abs. 9):

Es ist zu befürchten, daß diese Bestimmungen schwer exekutierbar sind, da bezweifelt wird, daß die in Z. 16 erwähnten Begleitpapiere, die nicht näher beschrieben sind, ausreichen, Transporte im Vor- und Nachlaufverkehr sicher zu erkennen. Im Vorlaufverkehr werden möglicherweise nur ausgefüllte Formulare vorhanden sein, die jedem Fahrzeug mitgegeben werden können. Damit könnte in Tirol jeder Verkehr in Richtung Innsbruck als Vorlaufverkehr deklariert werden. Zwischen den Begleitpapieren und dem jeweiligen Transport müßte ein eindeutiger Zusammenhang bestehen.

Gegen die höheren Gewichte bestehen aus kraftfahrzeugtechnischer Sicht keine Bedenken. Bei den derzeitigen Gegebenheiten müßten sie jedoch auf den kombinierten Verkehr beschränkt bleiben. Die erhöhten Gewichte sollten im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Straße auch im Vor- und Nachlaufverkehr nicht zugelassen werden. Die Erhöhung der Summe der Gesamtgewichte von

- 3 -

38.000 kg auf 42.000 kg um 4.000 kg entspricht etwa dem Gewicht von 2 Containern oder 2 Wechselaufbauten, nicht jedoch der Nutzlastdifferenz gegenüber Fahrzeugen ohne Wechselverkehrseinrichtung, die bei einem Kraftwagenzug sicher wesentlich kleiner als 2.000 kg ist. Es besteht also nicht nur ein Ausgleich für das Gewicht zusätzlicher Einrichtungen, sondern ein zusätzlicher Anreiz.

Die vorliegenden Bestimmungen erfordern auch eine Ergänzung des § 4 Abs. 7 und 8. Es wird festzulegen sein, wie hoch im Vor- und Nachlaufverkehr die Gesamtgewichte einzelner Fahrzeuge und wie hoch die Achslasten dieser Fahrzeuge sein dürfen. Dabei sollte auch die Summe der Achslasten von Dreiachsaggregaten beschränkt werden, was die Kontrolle durch die Exekutive wesentlich erleichtern würde.

Mit der Förderung des kombinierten Verkehrs bedarf die Genehmigung von LKW mit Wechselverkehrseinrichtung im Hinblick auf die Aufbauten einer Regelung.

Wird die Wechselverkehrseinrichtung als Konstruktion zur Ladungsaufnahme betrachtet, so kann damit der Kraftwagen als LKW bezeichnet werden (nicht als Fahrgestell) und sind Container oder Wechselaufbau der Ladung zuzuzählen. Bei ISO-Containern ist das insofern unbedenklich, als es internationale Regeln gibt, die einen gewissen Standard der Beschaffenheit gewährleisten sollen. Für Wechselaufbauten gibt es solche Regeln nicht. Als Teil der Ladung sind sie der wiederkehrenden Überprüfung entzogen und der Verantwortung des Lenkers und des Zulassungsbesitzers überlassen.

Sollen Wechselaufbauten bei der Genehmigung eindeutig erfaßt werden, so müssen sie z.B. durch eine Aufbau-Nummer, die im

- 4 -

KFG nicht vorgesehen ist, identifizierbar sein. Bei der großen Zahl von (vielfach gleichartigen) Wechselaufbauten, die bei den Transportunternehmen in Verwendung stehen, wäre der Verwaltungsaufwand groß. In rechtlicher Hinsicht muß sichergestellt sein, daß der LKW auch ohne Wechselaufbau fahren darf.

Derzeit erfolgt die Berücksichtigung des Wechselaufbaues im Zuge der Genehmigung nur durch die Photographien, die Fahrzeugabmessungen und das Eigengewicht im Bescheid. Alle typengleichen Wechselaufbauten sind damit zur wahlweisen Verwendung ebenfalls genehmigt. Der wiederkehrenden Überprüfung sind sie praktisch entzogen.

Zu Z. 7 (§ 64a Abs. 3 und 5):

Zu Beginn des dritten Satzes des § 64a Abs. 3 sollte eingefügt werden:

"Mit der rechtskräftigen Anordnung"

Es fällt zunächst auf, daß schwere Verstöße gegen kraftfahrrechtliche Vorschriften im § 64a Abs. 5 überhaupt nicht berücksichtigt sind. Es wird vorgeschlagen, die schwerwiegenden Zuwiderhandlungen gegen die Verkehrsvorschriften näher zu konkretisieren. Außer den Übertretungen nach § 99 Abs. 1 und 2 StVO 1960 kommen beispielsweise in Betracht:

Geschwindigkeitsüberschreitungen von über 30 km/h im Ortsgebiet und von über 50 km/h auf Freilandstraßen, riskante Überholmanöver, gefährliche Vorrangverletzungen, grobe Mißachtung der Arm- und Lichtzeichen, Fahren gegen die Richtungsfahrbahn, Verschulden eines Verkehrsunfalles mit erheblichem Personen- oder Sachschaden u.dgl.

- 5 -

Zu Z. 9 (§ 65 Abs. 1 Z. 1):

Es ist unbefriedigend, daß die beabsichtigte Gruppe C1 nur einen sehr kleinen Bereich abdeckt. Es werden zwei Alternativen vorgeschlagen:

1. Bei der Gruppe B wird die Grenze von 3.500 kg durch jene von 7.500 kg ersetzt. Dies hätte den Vorteil, daß bei etwas schwereren Zugfahrzeugen (geländegängige PKW) die Probleme mit dem Erfordernis des E-Führerscheins vermieden werden können. Schon mit Pferdeanhängern oder schwereren Wohnwagenanhängern überschreitet die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte sehr oft die Grenze von 3.500 kg.
2. Die Gruppe C1 umfaßt nicht Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7.500 kg, sondern von nicht mehr als 16.000 kg. Dies würde eine Praxis im Nahverkehr ermöglichen, die besser auf das Fahren mit schweren Kraftwagenzügen und Sattelkraftfahrzeugen abgestimmt ist.

Einige Fahrschulen, die schwerere LKW für die C-Ausbildung gekauft haben, die schon jetzt nicht ausgelastet sind, könnten diese Fahrzeuge nicht für die Ausbildung und Lenkerprüfung für die Gruppe C1 verwenden. Der Trend zu Fahrzeugen, die gerade § 63a Abs. 2 KDV 1967 entsprechen, könnte dadurch wieder zunehmen.

Aus der im Entwurf enthaltenen Definition für die Gruppe C1 wie aus der im § 65 Abs. 1 Z. 1 bisher enthaltenen Definition für die Gruppe C könnte geschlossen werden, daß mit diesem

- 6 -

Berechtigungsumfang auch Sonderkraftfahrzeuge mit mehr als acht Plätzen für beförderte Personen gelenkt werden dürfen. Die Formulierung sollte daher lauten:

Gruppe C1:

Kraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz, mit jeweils einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird.

Zu Z. 10:

Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe C2:

Der Besitz der Lenkerberechtigung für die Gruppe C1 könnte auf zwei Jahre herabgesetzt werden. Es sollte aber unbedingt der Nachweis einer Fahrpraxis von mindestens einem Jahr für die Gruppe C1 verlangt werden.

Ausweis zum Lenken von Motorfahrrädern:

Es muß mit Nachdruck verlangt werden, daß die Ausweise zum Lenken von Motorfahrrädern von der Behörde und nicht von einer ermächtigten Institution ausgestellt werden. Vor Ausstellung des Ausweises müßte die körperliche und geistige Eignung geprüft und ein Nachweis über eine entsprechende Ausbildung verlangt werden. Es besteht hingegen kein Einwand, wenn die vorgesehene Ausbildung seitens jener Institutionen erfolgt, die vom Landeshauptmann hiezu ermächtigt sind.

- 7 -

Zur besseren Durchsetzung der vorgeschriebenen Mindestausbildung der Bewerber für eine Lenkerberechtigung für die Gruppen A und B scheint eine strengere Fassung des § 70 Abs. 2a KFG 1967 i.d.F. der 12. KFG-Novelle, BGBl.Nr. 375/1988, unerläßlich.

Zu Z. 12 (§ 82 Abs. 5):

Diese Bestimmung sollte jedenfalls nur gelten, wenn der Grenzübertritt mit der Bahn erfolgt. Dies würde Fahrten mit Abgangsort oder Bestimmungsort im Inland ermöglichen, ansonsten jedoch dem Ausländer die Bahnverladung im eigenen Land vorschreiben.

Zu Z. 18 (§ 122b):

Der im Entwurf enthaltene § 122b könnte den § 122 ersetzen, da Übungsfahrten für die Lenkerberechtigung der Gruppe C und E ohnedies bedenklich sind und bei den meisten LKW § 122 Abs. 2 Z. 3 nicht erfüllt ist.

Der letzte Satz im Entwurf des Abs. 3 sollte lauten: "§ 70 Abs. 7 gilt sinngemäß." Wenn ein Kandidat einen Teil der Lenkerprüfung mit Mühe besteht, so ist bei der Wiederholungsprüfung nach einem halben Jahr vom ursprünglichen Wissen erfahrungsgemäß kaum mehr etwas vorhanden.

Die im Entwurf des § 122b Abs. 4 enthaltenen Forderungen scheinen mit Rücksicht auf Abs. 2 Z. 2e (Vollausbildung durch eine Fahrschule) überzogen. Zusätzlich zur Vollausbildung und zur Praxis, die sich der Kandidat erwerben kann, werden noch bis zu 12 zusätzliche Fahrstunden gefordert.

- 8 -

Es wird angeregt, folgende Ergänzungen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem vorliegenden Entwurf einer 13. KFG-Novelle stehen, zu berücksichtigen:

Zu § 4:

Es wird vorgeschlagen, vierachsige Kraftwagen und Dreiachsaggregate in die Abs. 6 bis 8 aufzunehmen.

Es bestehen Bestrebungen, vierachsige LKW, wie sie in der Schweiz und in Deutschland im Baugewerbe üblich sind, auch bei uns einzusetzen. Diese vierachsigen LKW scheinen auch vorteilhafter als die Pseudo-Sattelkraftfahrzeuge, die im Baugewerbe und im Schottertransport verwendet werden. Gegenüber dreiachsigen LKW weisen vierachsige LKW im allgemeinen eine einfachbereifte, gelenkte Vordierachse mehr auf, die im Rahmen der derzeit im KFG vorgesehenen Gewichte zusätzlich 6.000 kg Achslast zu übernehmen hätte. Damit würde sich ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 28.000 kg ergeben. Dies entspricht auch den einschlägigen Regelungen in der Schweiz. Nach EG-Bestimmungen liegen die zulässigen Gewichte etwas höher. Die Wirtschaft strebt natürlich höhere zulässige Gewichte an, die kraftfahrzeugtechnisch ohneweiters zu bewältigen sind. Im Nahverkehr sind heute dreiachsige LKW in der Regel bereits mit 28.000 bis 33.000 kg Gesamtgewicht anzutreffen. Mit Rücksicht auf die Belastung von Brücken wird bei vierachsigen LKW zwischen 2. und 3. Achse ein Radstand von mindestens 2,5 m zu fordern sein.

Sattelanhänger laufen größtenteils auf Dreiachsaggregate, deren einzelne Achsen eine höchste zulässige Achslast von 8.000 oder 9.000 kg aufweisen, was auch nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen des KFG steht. Das ergibt für die drei

- 9 -

Achsen eine Summe von mindestens 24.000 kg; auch eine Achsanordnung mit 10.000 kg, 6.000 kg und 10.000 kg mit einer Achslastsumme von 26.000 kg würde nicht im Widerspruch zu § 4 Abs. 8 stehen. Diese Gegebenheiten erschweren die Überwachung sehr, da eine Überladung von fünfsachsigen Sattelkraftfahrzeugen nur mit entsprechend großen Brückenwaagen oder mit zehn Radlastwaagen möglich wäre. Die Mehrzahl der öffentlichen Waagen ist aber leider zur Verwiegung kompletter Kraftwagenzüge oder kompletter Sattelkraftfahrzeuge ungeeignet. Es können lediglich Gesamtgewichte von Einzelfahrzeugen oder Achslasten festgestellt werden, z.B. die Achslastsumme eines Sattelanhängers. Die Handhabung von mehr als sechs Radlastwaagen erweist sich als unzumutbar. Die Festlegung der Achslastsumme dreier Achsen mit höchstens 22.000 kg - dies entspricht der Auslegung von Sattelkraftfahrzeugen in Österreich - wäre eine wesentliche Erleichterung für die Überwachung. Es wird daher vorgeschlagen, den § 4 Abs. 8 in folgender Weise zu ergänzen:

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

Zu § 20 Abs. 1:

Bei der Verkehrsüberwachung zeigt sich, daß die Grenzen zwischen Reklamebeleuchtung einerseits und Linienzeichen und Zielschildern andererseits nicht exakt zu ziehen sind. Linienzeichen und Zielschilder sollten daher Omnibussen vorbehalten bleiben.

Derzeit ist eine beliebige Zahl von Seitenleuchten zulässig. Eine Limitierung wäre wünschenswert.

- 10 -

Zu § 28 im Zusammenhang mit § 33:

Gemäß § 28 Abs. 1 KFG 1967 besteht die Möglichkeit, Fahrgestelle von Fahrzeugen zu genehmigen. Wird ein solches Fahrgestell mit einem Aufbau versehen, so ist die Änderung gemäß § 33 Abs. 1 KFG 1967 dem Landeshauptmann anzuzeigen und bedarf gem. § 33 Abs. 2 KFG 1967 in Zusammenhang mit ADE zu § 32 Abs. 2 KFG 1967 einer Einzelgenehmigung, mit der die ursprüngliche Genehmigung die Gültigkeit verliert. Die Genehmigung, insbesondere die Typengenehmigung von Fahrgestellen, hat daher praktisch keinen Sinn. Da am Nutzfahrzeugsektor eine Unzahl von Aufbauvarianten bestehen, werden Nutzfahrzeuge also nur einzelgenehmigt. Es wird angeregt, die Möglichkeit zu schaffen, daß die Anbringung eines Aufbaues auf einem genehmigten Fahrgestell analog zu § 33 Abs. 3 KFG 1967 in die Genehmigung des Fahrgestelles eingetragen werden kann. Dies würde einen Anreiz schaffen, LKW-Fahrgestelle als Type zu genehmigen und eine Unzahl von Einzelgenehmigungen wäre überflüssig. Bei der Genehmigung des Aufbaues könnte die Überprüfung aller Gegebenheiten entfallen, die bereits bei der Typengenehmigung berücksichtigt wurden. Da sich das Betriebsgeräusch mit dem Aufbau verändern kann, müßte allenfalls festgelegt werden, mit welcher Aufbauform das Betriebsgeräusch bei der Genehmigung des Fahrgestelles gemessen wird. Die vorgeschlagene Vorgangsweise wäre eine wesentliche Entlastung der derzeit zuständigen Behörde.

Zu § 49 Abs. 3:

Im Straßenwinterdienst werden für die Streuung Anhänger verwendet, die aus betrieblichen Gründen mit dem zugehörigen Zugfahrzeug sehr eng gekuppelt sind. Dies bewirkt, daß das

- 11 -

hintere Kennzeichen des Zugfahrzeuges fast zur Gänze verdeckt ist. Die Anhänger selbst entsprechen in einigen Punkten nicht dem KFG 1967. Sie werden daher nicht genehmigt und zugelassen, sondern mit Bewilligung des Landeshauptmannes als nicht zugelassene Anhänger mitgeführt (§ 104 Abs. 7). Solche Anhänger tragen aber keinerlei Kennzeichnung, so daß die Fahrzeuge von hinten kaum identifizierbar sind. Der Vorschlag den Streuanhänger als Leuchtenträger zu betrachten (§ 49 Abs. 7) ist nicht sehr befriedigend. Es wird vorgeschlagen, den § 49 Abs. 3 KFG 1967 so zu fassen, daß im vorletzten Satz die Einschränkung auf Anhänger, die mit dem Kraftfahrzeug im Ausland gezogen werden sollen, entfällt. Dieser Satz würde dann lauten: Für nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger, die mit einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen, hat die Behörde auf Antrag des Zulassungsbesitzers dieses Kraftfahrzeuges Kennzeichentafeln mit dessen Kennzeichen auszugeben.

Zu den §§ 55 bis 57a:

Die Kostenbeiträge gem. § 55 Abs. 4 KFG 1967 wurden seit 1982 (7. KFG-Novelle, BGBl.Nr. 631/1982) nicht mehr der Geldwertentwicklung angepaßt und wären entsprechend zu erhöhen. Dabei sollte der Zuschlag von S 50,- für Fremdkraftbremsanlagen in geeigneter Weise in die einzelnen Positionen eingearbeitet werden, da sich die Handhabung bei der Kostenvorschreibung durch die Zulassungsstellen als schwierig erwiesen hat. Die Zulassungsstellen können sehr schwer beurteilen, ob dieser Zuschlag zu verrechnen ist oder nicht.

Auch Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h und Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht

- 12 -

überschritten werden darf, sollten der wiederkehrenden Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 unterliegen. Diese Fahrzeuge sind teilweise in einem sehr schlechten Zustand und das Netz an ermächtigten Gewerbebetreibenden ist so dicht, daß eine wiederkehrende Begutachtung zumutbar ist.

Zu § 70 Abs. 2a:

Der erste Satz sollte lauten: "Die Lenkerprüfung dürfen nur ablegen Bewerber um eine Lenkerberechtigung"

Daß auf die praktische Lenkerprüfung abgestellt wird, legt eine geteilte Ablegung der Lenkerprüfung nahe, was aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung abzulehnen ist.

Zu § 102 Abs. 2:

Im 2. Satz ist normiert, daß der Lenker dafür zu sorgen hat, daß die Sicht vom Lenkerplatz aus für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreicht.

Wie weit nun die Scheiben tatsächlich freigehalten werden müssen, damit die Sicht zum sicheren Lenken des Fahrzeuges ausreicht, ist Ermessenssache. Im Zusammenhang mit der immer mehr um sich greifenden Unsitte, die Scheiben, insbesondere die Windschutzscheiben, durch Dekorationen zu verhängen, führt die bestehende Rechtsunsicherheit zu Schwierigkeiten. Eine Präzisierung könnte dadurch erfolgen, daß verlangt wird, die Scheiben freizuhalten, soweit dies vom Fahrzeughersteller konstruktiv vorgesehen ist oder soweit dies zumutbar ist. Mit dieser Formulierung wäre es dem Fahrzeughersteller möglich, z.B. an der Windschutzscheibe den erforderlichen Rückspiegel anzubringen oder das Wischerfeld der Scheibenwischer

- 13 -

so auszulegen, daß bei Schlechtwetter nur der wesentliche Teil der Windschutzscheibe freigehalten wird. Auch beschlagene, hintere Seitenscheiben, die von der Scheibenheizung nicht erreicht werden, könnten richtigerweise bei dieser Formulierung nicht beanstandet werden.

Die Verwendung allenfalls vorhandener Jalousien, Rollos, Vorhänge und dergleichen sollte nur gestattet sein, soweit sie die Durchsicht durch das Fahrzeug nicht wesentlich behindern. Es gibt z.B. Heckjalousien, die zwar die Sonneneinstrahlung verhindern, den Durchblick durch das Fahrzeug jedoch kaum behindern.

Zu § 102 Abs. 4:

Der Schadstoffausstoß von Benzinmotoren ist im Leerlauf besonders hoch und Katalysatoren sind im Leerlauf bei kalten Motoren, in manchen Fällen auch bei warmen Motoren, nicht wirksam. Daher sollte beim Anhalten im Stau und beim Halten grundsätzlich die Verpflichtung bestehen, den Motor abzustellen.

Zu § 104 Abs. 9:

Es wäre zweckmäßig, bei Sattelkraftfahrzeugen zwischen der letzten Achse des Sattelzugfahrzeuges und der ersten Achse des Sattelanhängers einen Mindestabstand von 2,5 m zu fordern.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Landesamtsdirektor

Abschriftlich

An alle Ämter der Landesregierungen
gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der Niederösterr. Landesregierung, Wien
an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien
an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausf.
an alle National- und Bundesräte in Tirol

zur gefl. Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n

Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

fercher