



Amt der Tiroler Landesregierung

Präs. Abt. II - 33/524

A-6010 Innsbruck, am 5. April 1990

Tel: 0512/508, Durchwahl Klappe 151

Sachbearbeiter: Dr. Biechl

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Bitte in der Antwort die
Geschäftsnummer dieses
Schreibens anführen.

Z! 34 GE 9 89

Datum:	18. 4. 1990
Verteilt:	23.4.90
<i>Ziel</i>	

Klausgruber

Betreff: Entwurf eines Nachhanges zur 13. KFG-Novelle;
Stellungnahme

Zu Zahl 170.017/3-I/7/90 vom 12. Februar 1990

Zum übersandten Entwurf eines Nachhanges zur 13. KFG-Novelle
wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Z. 2:

Nach der derzeitigen Diktion der lit. b und c fehlt eine Begrenzung des Gesamtgewichtes für Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen, die nicht unter die lit. c zu subsumieren sind. Da zudem nach den Erläuterungen Zweck des Entwurfes eine Anpassung an international, vor allem in der EG übliche Werte ist, sollten die lit. b und c wie folgt lauten, wobei bezüglich der lit. c zwei alternative Formulierungen angeboten werden:

"b) bei Fahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, unbeschadet der lit. c, ausgenommen Sattelanhänger, 22.000 kg

./. .

- 2 -

c) bei Kraftwagen mit zwei Lenkachsen und zwei angetriebenen Achsen und einem Radstand von 1,3 - 1,8 m zwischen den beiden Lenkachsen und zwischen den beiden angetriebenen Achsen und einem Radstand von mindestens 2,8 m zwischen 2. und 3. Achse, 30.000 kg"

oder

"c) bei Kraftwagen mit zwei Doppelachsen, deren Mitten mindestens 4 m voneinander entfernt sind, 30.000 kg".

Die in der lit. c angeführten Radstände von vierachsigen Lastkraftwagen bewirken außerdem eine bessere Verteilung der Belastung von Brücken.

Darüber hinaus wird, unter Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 8. Juli 1988, Zl. 85/18/0068, nochmals (siehe dazu bereits die ha. Stellungnahme vom 22. Juni 1989, Präs.Abt. II - 33/484, an das do. Ministerium als Nachhang zum Entwurf einer 13. KFG-Novelle) vorgeschlagen, auch das Gesamtgewicht von Fahrzeugkombinationen im Sinne der nachstehenden Gliederung im § 4 des KFG festzulegen. Die Gliederung versucht dabei eine Annäherung an die EG-Vorschriften hinsichtlich der Achsabstände herbeizuführen:

a) bei dreiachsigen Fahrzeugkombinationen mit einem Radstand zwischen letzter Achse des Zugfahrzeuges und Anhängerachse, der weniger als 2,5 m beträgt oder auf einen Abstand von weniger als 2,5 m verkürzt werden kann 22.000 kg

- 3 -

- b) bei dreiachsigen Fahrzeugkombinationen mit einem Radstand zwischen letzter Achse des Zugfahrzeuges und Anhängerachse von mindestens 2,5 m 26.000 kg
- c) bei Fahrzeugkombinationen mit mindestens vier Achsen und einem Radstand zwischen letzter Achse des Zugfahrzeuges und erster Anhängerachse, der weniger als 2,5 m beträgt oder auf einen Abstand von weniger als 2,5 m verkürzt werden kann 28.000 kg
- d) bei vierachsigen Fahrzeugkombinationen mit einem Radstand zwischen letzter Achse des Zugfahrzeuges und erster Anhängerachse von mindestens 2,5 m 32.000 kg
- e) bei Fahrzeugkombinationen mit mindestens fünf Achsen und einem Radstand zwischen letzter Achse des Zugfahrzeuges und erster Anhängerachse von mindestens 2,5 m 38.000 kg.

Auch hier soll durch die Angabe der Mindestabstände zwischen der letzten Achse des Zugfahrzeuges und der ersten Achse des Anhängers eine bessere Lastenverteilung auf Brücken erreicht werden.

Zu Z. 3:

Bei Sattelkraftfahrzeugen sollte aus Sicherheitsgründen vorgesehen werden, daß deren höchste Länge von 16,5 m nicht durch

- 4 -

den Einbau von Kurzkupplsystemen erreicht werden darf. Große Zug- und Schubkräfte wie sie auf Steigungsstrecken im Gebirge vorkommen, erzeugen nämlich über die Kurzkupplungsmechanik sehr hohe Drehmomente um die Hochachse des Zugfahrzeuges und wegen des kurzen Radstandes dieser Fahrzeuge erhebliche Seitenkräfte, die auf die Zugfahrzeugachsen wirken. Das hat zusammen mit einer ungünstigen Fahrbahnoberfläche fast unbeherrschbare Fahrverhältnisse zur Folge. Sattelkraftfahrzeuge sollten daher nicht länger sein als 16,5 m minus Längenänderung, die durch ein allenfalls vorhandenes Kurzkupplsystem bewirkt wird.

Anschließend werden noch folgende weitere Anregungen zur Novellierung des KFG vorgebracht:

1. Zu § 4 Abs. 8:

Diese Bestimmung sollte unbedingt durch die Aufnahme einer Regelung bezüglich der Dreifachachse ergänzt werden, in der deren höchste zulässige Achslast bei einem Radstand zwischen den benachbarten Achsen von jeweils 1,0 m bis 2,0 m mit 22.000 kg festgelegt wird.

Erst dadurch lassen sich Probleme bei der Gewichtskontrolle der Achslasten mit Radlastwaagen bei Sattelkraftfahrzeugen beseitigen.

Bei dieser Gelegenheit wird auch angeregt, Definitionen der sog. Doppelachse und Dreifachachse in das KFG aufzunehmen.

- 5 -

2. Zu § 28 Abs. 4:

Der zweite und der dritte Satz dieser Bestimmung sollten ersatzlos aufgehoben werden, um die Gefahr einer Amtshaftung hintanzuhalten, sind doch die Fahrzeuge heute derart vielgestaltig, daß es einfach nicht möglich ist, bei der Genehmigung von Zugfahrzeugen die Anforderungen an die Anhänger bzw. bei der Genehmigung von Anhängern die Anforderungen an die Zugfahrzeuge vollständig vorzuschreiben.

Statt dessen sollte in den §§ 102 und 103 KFG die Verantwortlichkeit des Lenkers bzw. Zulassungsbesitzers hinsichtlich der technischen Abstimmung zwischen dem Zugfahrzeug und dem Anhänger als auch der technischen Beschaffenheit der gesamten Fahrzeugkombination deutlich zum Ausdruck gebracht werden.

3. Zu § 34 Abs. 1:

Auch in dieser Bestimmung sollte in Anlehnung an die Diktion des § 101 Abs. 5 KFG die Wortfolge "für die Beförderung unteilbarer Güter" durch die Wortfolge "für die Beförderung einer unteilbaren Ladung" ersetzt werden.

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 gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n

Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

