

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTS DIREKTION

Postanschrift 1014 Wien, Postfach 6

 Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

Fernschreibnummer 13 4145, Telefax (0 22 2) 531 10 3610

Parteienverkehr: Dienstag 8 - 12 Uhr und 16 - 19 Uhr

Wien 1, Herrengasse 11 - 13

zu erreichen mit:

U 3 (Haltestelle Herrengasse)

2A, 3A (Haltestelle Michaelerplatz)

An das
 Bundesministerium für
 öffentliche Wirtschaft
 und Verkehr
 Radetzkystraße 2
 1031 Wien

LAD-VD-8604/354

Beilagen

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug
170.018/2-I/7/94Bearbeiter
Mag. Kleiser

Betreff GESETZENTWURF

Zl. 2P GE/19

Datum: 27. MRZ. 1994

Verteilt 28. April 1994

*Klausgruber*Datum
26. April 1994

Betreff

16. KFG-Novelle

Die NÖ Landesregierung beeindruckt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (16. KFG-Novelle), wie folgt Stellung zu nehmen:

Allgemeine Bemerkungen:

Einleitend ist zur neuerlichen Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967 durch die 16. KFG-Novelle zu bemerken, daß das Kraftfahrgesetz 1967 durch den Bundesgesetzgeber im Jahr 1992 durch BGBI. Nr. 449/1992, 452/1992, 453/1992 und 454/1992 (14. KFG-Novelle) und im Jahr 1993 durch BGBI. Nr. 456/1993 (15. KFG-Novelle) geändert wurde. Derartige Änderungen in einem relativ kurzen Zeitraum bringen nicht nur für die Vollzugsbehörden Probleme mit sich, sondern sind auch mit zusätzlichem Aufwand verbunden.

Zu den einzelnen Bestimmungen:**Zu Z. 1:**

Die Wendung "nicht mehr als von 400 Watt" sollte sprachlich abgeändert werden und lauten: "mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 400 Watt"

- 2 -

Zu Z. 2:

Wenn für gewisse vierrädrige Kraftfahrzeuge die Begriffsbestimmung "Kraftrad" angewendet werden soll, sollten diese Kraftfahrzeuge bei "Krafträdern" beschrieben werden. Bei der Definition "Kraftwagen" genügt ein kurzer Hinweis.

Zu Z. 4:

Das höchste zulässige Gesamtgewicht für Motorkarren wird von 5.000 kg auf 7.000 kg hinaufgesetzt.

In diesem Zusammenhang sollte überlegt werden, ob im Sinne einer Einheitlichkeit auch eine Hinaufsetzung der Bauartgeschwindigkeit auf 45 km/h erfolgen sollte (analog zu Z. 2 und 3).

Zu Z. 6:

Die zweimalige Anführung des zulässigen Gesamtgewichtes von nicht mehr als 3.500 kg ist überflüssig. Die Spezialkraftwagen können in der Aufzählung sofort an die Lastkraftwagen angeschlossen werden.

Zu Z. 7:

Nach dem zweiten Halbsatz müßte jede Antriebsachse - auch dann wenn sie gelenkt ist - mit Doppelbereifung ausgerüstet sein, damit ein Gesamtgewicht von 32.000 kg erreicht werden kann. In der Praxis sind gelenkte Achsen aber zumeist einfach bereift.

Zu Z. 10:

Zunächst wird grundsätzlich bezweifelt, ob für die Leistung tierärztlicher Hilfe tatsächlich der Einsatz von Blaulicht erforderlich ist. Darüberhinaus erscheint auch in den anderen Fällen des § 20 die Voraussetzung des "verkehrsreichen Gebietes" problematisch, da dieser unbestimmte Gesetzesbegriff nur schwer zu definieren ist und sich darüberhinaus im Hinblick auf das zuletzt stark gestiegene Verkehrsaufkommen die Frage erhebt, ob es überhaupt noch Gebiete gibt, die zu jeder Zeit als nicht verkehrreich anzusehen sind.

Zu Z. 12:

Bei der Konstruktion und Herstellung eines Fahrzeuges zur Güterbeförderung wird darauf geachtet, daß das Eigengewicht des Fahrzeuges zum Gewicht des damit zu transportierenden Gutes in einem sinnvollen Verhältnis steht. Die im § 28 Abs. 3a geregelte Festsetzung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes mit einem Prozentsatz des Höchstgewichtes ist an sich schon bedenklich, da dadurch das Verhältnis Eigengewicht - Nutzlast zu weniger sinnvollen Werten verschoben wird und neben der Straßen- auch die Umweltbelastung größer wird. Die Exekutive kann die Einhaltung der festgesetzten höchsten zulässigen Gesamtgewichte und höchsten zulässigen Achslasten nicht so engmaschig überwachen, daß Fahrten unter Ausnützung der technisch zulässigen Gewichte ausgeschlossen sind. Die Anschaffung schwerer und teurer Fahrzeuge mit verhältnismäßig geringer Nutzlast ist unwirtschaftlich, wenn die Fahrzeuge nicht häufig voll ausgelastet verwendet werden.

Die Festsetzung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes mit nur 60 % des Höchstgewichtes würde dazu führen, daß

- bei Fahrzeugen mit einem Höchstgewicht von 19.000 kg nicht mehr eine höchste zulässige Nutzlast von ca. 10.000 kg, sondern nur mehr eine solche von 5.000 kg festgesetzt wird; damit ist die Steuerbelastung wesentlich geringer,
- Fahrzeuge bis zu einem Höchstgewicht von 6.500 kg mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von nur 600 kg genehmigt werden müssen, was von gewerberechtlicher Bedeutung ist (§ 4 Abs. 2 Güterbeförderungsgesetz); diese Fahrzeuge sind für das Vierfache der festgesetzten Nutzlast geeignet,
- Fahrzeuge bis zu einem Höchstgewicht von 5.833 kg bei einem festgelegten höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg mit einer Lenkerberechtigung der Gruppe B gelenkt werden dürfen.

- 4 -

Das nach Inkrafttreten der 15. KFG-Novelle mit den höheren zulässigen Gesamtgewichten gegebene Problem bei der Kombination von neuen Zugfahrzeugen und alten Anhängern oder umgekehrt kann dadurch gelöst werden, daß anstelle der Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte die Summe der tatsächlichen Gesamtgewichte herangezogen wird. Eine Vergrößerung des Spielraumes bei der Festsetzung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes um 25 Prozentpunkte erscheint weder erforderlich noch zweckmäßig.

Zu Z. 15:

Die Neuregelung des § 64 Abs. 6 wird begrüßt, da aus der bisherigen Verwaltungspraxis bekannt ist, daß das mindestens einjährige Lenken von Kraftfahrzeugen praktisch nicht überprüfbar und kontrollierbar war.

Zu Z. 18:

Die Erweiterung des § 66 Abs. 2 um den Entzugstatbestand der exzessiven Geschwindigkeitsüberschreitung wird zweifellos mit einem zusätzlichen Arbeitsaufwand für die Behörden und damit mit zusätzlichen Vollzugskosten verbunden sein.

Hinsichtlich der Entzugszeit wird angeregt zu überlegen, ob die vierwöchige Entzugsfrist gemäß § 73 Abs. 3, die derzeit nur bei Übertretungen im Sinne des § 66 Abs. 2 lit. e möglich ist, auch auf andere Entzugstatbestände wie die im Entwurf vorgesehene lit. i ausgedehnt werden könnte.

Abschließend wird neuerlich angeregt, das Problem der angemessenen Sicherstellung für Kennzeichentafeln mit Überstellungs-kennzeichen, wie es schon am 17. März 1993 an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr herangetragen wurde (do. Zl. 179.471/1-I/7/93 vom 2.4.1993), durch legistische Maßnahmen im Rahmen der 16. KFG-Novelle zu berücksichtigen.

- 5 -

**Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen
dieser Stellungnahme übermittelt.**

NÖ Landesregierung

Dr. P r ö l l

Landeshauptmann

- 6 -

LAD-VD-8604/354

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer
5. an das Büro des Bundesministers für Föderalismus und Verwaltungsreform

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung

Dr. P r ö l l

Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

