

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
zHd Herrn MR Dr. Wilhelm Kast
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900DW | F 05909004030
E verkehrspolitik@wko.at
W wko.at/vp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ-BMVIT-170.031/0004-II/ST4
8.08.2007

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25638/25/07/Dr.GS/Sa
Dr. Günter Schneglberger

Durchwahl
4024

Datum
01.10.2007

29. KFG-Novelle, Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen zur 29. KFG-Novelle. Zu den vorgeschlagenen Änderungen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu Z 1 (§ 2 Abs 1 Z 43 lit b):

Gegen die Anhebung des Mindestalters für historische Fahrzeuge auf 30 Jahre besteht kein Einwand. Es wäre jedenfalls sicherzustellen, dass durch die Anhebung des Mindestalters keine Fälle auftreten, in denen Fahrzeuge nach der bestehenden Regelung als historische Fahrzeuge gelten, ab dem 1.01.2010 dann allerdings nicht mehr.

Zu Z 2 (§ 20 Abs 1 lit d und Abs 5 lit j):

Es wird keine Notwendigkeit gesehen, die Bestimmungen zur Verwendung von Blaulicht zu ändern, da ein vermehrter Einsatz dieses Lichtzeichens im städtischen Bereich nicht wahrgenommen wird.

Zu Z 4 (§ 40 a Abs 3):

Dieser Novellierungsvorschlag wird vor allem von der Versicherungswirtschaft ausdrücklich begrüßt.

Zu Z 7 (§ 102 Abs 9):

Wir unterstützen diesen Novellierungsvorschlag, da damit die gesetzlichen Regelungen an die Praxis angepasst werden.

Zu Z 8 (§ 102 d Abs 9):

Die vorgeschlagene Zweckbindung wird von der Wirtschaftskammer Österreich sehr begrüßt.

Zu Z 9 und 10 (§ 106):

Wir haben bereits in der Vergangenheit ausdrücklich festgehalten, dass wir der Einführung der 1:1 Zählregel in der Schülerbeförderung mit Omnibussen keineswegs ablehnend gegenüberstehen.

Der Einführung dieser Zählregel kann aber nur zugestimmt werden, wenn sowohl die Frage der Finanzierung der notwendigen zusätzlichen Fahrzeugkapazitäten geklärt ist, als auch seitens des Bundesministeriums für Gesundheit, Familie und Jugend eine verbindliche Zusage zur Finanzierung der daraus resultierenden Mehrkosten aus dem Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) vorliegt.

Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass bei der Umsetzung der 1:1 Regel unter Umständen Schüler auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmung an den Haltestellen zurückgelassen werden müssen. Diese Tatsache ist sicherlich noch unangenehmer für Schüler, als in einem - ohnehin zumeist nur auf den letzten Kilometern - voll besetzten Bus transportiert zu werden.

Außerdem wäre mit der neuen Regelung kein garantierter Sitzplatz verbunden, weil dadurch die gesetzlich zulässige Beförderung von stehenden Fahrgästen nicht berührt wird. Aufgrund der stark zunehmenden technischen Ausstattung der Busse ist die behördlich zugelassene Anzahl der Stehplätze drastisch gesunken. So hatten Standardbusse früher 40-45 Stehplätze, jetzt aber nur mehr 13-20 Stehplätze. Die Menge der gesetzlich zulässigen Höchstzahl von Passagieren nimmt dadurch rapide ab, womit sich das Problem der „Überfüllung“ durch die übliche Fuhrparkerneuerung von selbst entschärft.

Zu Z 11 (§ 106 Abs 6 Z 4):

Auch in Miet- und Gästewägen wird die Ausnahme von der Verwendung von Kinderrückhalteeinrichtungen - vor allem aus organisatorischen Gründen - als notwendig erachtet. Da Miet- bzw. Gästewägen bei guter Auftragslage keinesfalls nach abgeschlossener Fahrt an den Betriebsstandort zurückkehren, sondern nach einem Fahrtauftrag direkt zum nächsten fahren, wäre das Mitführen von Rückhalteeinrichtungen organisatorisch nur sehr schwer

zu gestalten und nur mit erheblichen zusätzlichen Kosten möglich. Vor allem im Hinblick auf die Verwendung geeigneter Kinderrückhalteeinrichtungen insbesondere der verschiedenen Klassen würden zumindest drei Arten von Kinderrückhalteeinrichtungen benötigt werden. Wenn dann bei zwei zugleich durchgeführten Fahrten Kinder der gleichen Altersgruppe befördert werden müssen, würden hierfür zwei Kinderrückhalteeinrichtungen der gleichen Altersgruppe benötigt werden. Das bedeutet, dass auch kleinere Unternehmungen mit lediglich zwei Fahrzeugen zumindest 6 Kinderrückhalteeinrichtungen benötigen würden, um einen aus organisatorischer Sicht reibungslosen Ablauf gewährleisten zu können. Dies ist jedoch aus finanzieller Sicht für die Unternehmungen keinesfalls tragbar.

Zusätzlich zu den oben vorgebrachten Äußerungen erlauben wir uns, folgende weitere Änderungswünsche vorzubringen, die im Rahmen der 29. KFG-Novelle verwirklicht werden könnten:

- Bei der Ausstellung von Duplikat-Typenscheinen bei Reimporten (d.h. bei Fahrzeugen, die bereits in Österreich zum Verkehr zugelassen waren und nach einem Export wieder in Österreich zugelassen werden sollen) wird eine Gesetzesänderung gefordert. Mit dieser soll erreicht werden, dass für die Ausstellung eines Duplikattypenscheines durch den Importeur keine Unbedenklichkeitsbescheinigung erforderlich ist.
- Kehrmaschinen, die zur Säuberung der Verkehrsfläche Wasser benutzen, können bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt nicht mehr eingesetzt werden, da sich binnen kürzester Zeit Glatteis auf der behandelnden Verkehrsfläche bilden würde. Wir regen daher an, dass die im KFG festgelegte Schneeketten- und Winterreifenpflicht (§ 102 Abs 8 a und 9 KFG) für Fahrzeuge dieser Kategorie nicht gelten soll.
- Ebenso sollen Kanalräumfahrzeuge, die im Nahbereich zu ihrem Standort tätig sind, ausgenommen werden. Diese Fahrzeuge der Abfall- und Abwasserwirtschaft können bei bestehenden Schneefahrbahnen nicht eingesetzt werden, da zu diesem Zeitpunkt die Kanaldeckel nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand lokalisiert und geöffnet werden können. Als Nahbereich wird ein Radius von 50 km Umkreis (Fahrstrecke) vom Standort angesehen.
- Gem. § 11 Abs 9 KFG sind die Kosten der Beprobung (Untersuchung der entnommenen Treibstoffe) von der beprobten Tankstelle zu tragen. Gerade für Eigenhändler bedeutet diese Kostenüberwälzung (auch in den Fällen, in denen die entnommenen Treibstoffe

NICHT beanstandet wurden!) eine drastische wirtschaftliche Belastung.

Aktuell wurde an das Landesgremium des Energiehandels folgender Fall heran getragen: Einem beprobten Eigenhändler wurden € 688 in Rechnung gestellt. Dieser Eigenhändler setzt rund 5.000 Liter pro Monat um, dies bei einer Spanne von 5-7 Cent pro Liter. Daraus ergibt sich, dass die kumulierte Spanne von mehr als 2 Monaten für die Beprobung aufgewendet muss.

Wir fordern daher im Bereich der Kostentragung bei der sog. „Treibstoffqualitätskontrolle“ einen Systemwechsel dahingehend, dass in Hinkunft die Kostenüberwälzung auf das beprobte Unternehmen unterbleibt.

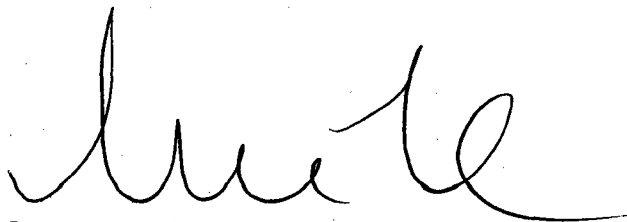
- In Bezug auf § 103 Abs 1 Z 4 u 5 schlagen wir eine Ergänzung betreffend der Vermietung von Omnibussen und LKW vor:
Nach diesen Bestimmungen dürfen Busse und LKW nur in bestimmten, taxativ aufgezählten Fällen, vermietet werden. Offenkundig wurde dabei übersehen, dass auch Fahrschulen in aller Regel auf das Anmieten von Autobussen für Schul- und Prüfungsfahrten angewiesen sind. Ebenso wird - um den auszubildenden Lenkerinnen und Lenkern trotz sinkender Nachfrage in den einzelnen Fahrschulen modernes Fahrzeugmaterial zur Verfügung stellen zu können - im Fahrschulbereich immer mehr auf das Anmieten von LKW und Sattelkraftfahrzeugen zurückgegriffen.
Daher ist es dringend erforderlich, in beiden Fällen die Vermietung an Inhaber einer entsprechenden Fahrschulbewilligung oder generell für Ausbildungszwecke hineinzunehmen.
Die bisherige erlassmäßige Regelung (BMWV 12.1.1998, 170.022/1-II/B/62/98) würde auf diese Art und Weise in das KFG einfließen.
- § 120 Abs 3 zweiter Satz wäre dahingehend zu verkürzen, dass das Abgeben von akustischen Warnzeichen, das Abgeben von optischen Warnzeichen sowie die Scheinwerfer abzublenken nicht mehr vom Beifahrer (Fahrlehrer) möglich sein muss. Diese Forderung begründet sich mit den bestehenden Vorschriften zur Laienausbildung „L“ bzw. „L17“, die derartiges von den zu verwendenden Kraftfahrzeugen nicht verlangt.
- In Bezug auf zweiachsige Busse fordern wir eine Einführung einer generellen Gewichtstoleranz des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes im Ausmaß von 10 % in der Zeit zwischen 15. November und 15. März, wenn das ausgewiesene technische zulässige

Gesamtgewicht dies erlaubt. Begründet wird diese Forderung mit dem erhöhten Gepäcksbedarf der Reisenden zu den Schigebieten in den Wintermonaten sowie mit dem deutlich höheren Durchschnittsgewicht der Reisenden. Aufgrund der bestehenden Rechtsvorschriften wird für einen durchschnittlichen Passagier ein Gewicht von 68 kg (ohne Handgepäck) kalkuliert, während Frauen laut Statistischen Zentralamt mit durchschnittlich 67,08 kg leicht unter dem Wert liegen, befinden sich Männer jedoch mit 80,93 kg deutlich über dieser kalkulatorischen Größe für den Autobusbau. Die im KFG festgeschriebene Winterreifen- und Schneekettenpflicht sorgt für eine weitere Verschärfung des Gewichtsproblems.

- Der derzeitige Käufertrend für Pkw geht derzeit immer mehr in Richtung Großraumlimousine, Vans, usw. - also höher gestellte Fahrzeuge. Die zurzeit bestehende Höhenobergrenze von 4 m ist bei Fahrzeugtransportern mit solchen Fahrzeugtypen kaum mehr realisierbar. Wir regen daher an, für Kraftfahrzeugtransporter die Höhe (analog Slowenien) auf 4,20 m heraufzusetzen.
- Die Anhebung der Maximalhöhe für Tiertransporte wird ebenso gefordert, da doppelstöckige Transporte mit den bestehenden Höhenmaßen nur sehr schlecht zu realisieren sind. Eine Zustimmung zu diesem Wunsch entspräche dem derzeitigen politischen Wunsch, die Anzahl der notwendigen Fahrten zu limitieren, da eine Nichtdurchführung von doppelstöckigen Tiertransporten zu vermehrten "einstöckigen" Fahrten führen würde.

Wir bitten um Berücksichtigung.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl
Präsident



Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.