

1191/A XXV. GP

Eingebracht am 21.05.2015

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Antrag

der Abgeordneten Anton Heinzl, Andreas Ottenschläger, Josef Muchitsch, Peter Haubner, Gerhard Deimek

Kolleginnen und Kollegen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967) geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 87/2014 und die Kundmachung BGBl. I Nr. 26/2015 sowie die Kundmachung BGBl. II Nr. 73/2015, wird wie folgt geändert:

1. in § 4 Abs. 7 wird nach der Z 4 folgende Z 4a eingefügt:

„4a. bei Kraftfahrzeugen mit Betonmischeraufbau mit mehr als drei Achsen 36 000 kg,“

Begründung

Die Versorgung der österreichischen Bauwirtschaft mit Transportbeton erfolgt im Wesentlichen durch 4-Achs-Betonmischfahrzeuge. Die derzeit bestehende gesetzliche Regelung legt für diese Fahrzeugtype das höchstzulässige Gesamtgewicht mit 32 000 kg fest. Bei den bestehenden Fahrzeugkonfigurationen sind Gesamtgewichte bis zu 41 000 kg fahrzeugtechnisch zulässig. Durch das hohe Eigengewicht des Fahrzeuges und des erforderlichen Spezialaufbaues (Betonmischtrommel) von rund 14 500 kg, reduziert sich die mögliche Nutzlast bei 4-Achs-Betonmischfahrzeugen auf nur mehr ca. 17 500 kg. Somit können nur rund 55% des höchstzulässigen Gesamtgewichtes als Nutzlast verwendet werden. Die Definition des Fahrmischers richtet sich nach ÖNORM B 4710-1:2007, Abschnitt 3.1.22 bzw. ÖNORM EN 206:2013, Abschnitt 3.1.3.14).

Transportbeton ist Beton in frischem Zustand, der primär aus Gesteinskörnungen, Zement und Wasser in stationären Betonmischanlagen hergestellt wird und in Österreich nach der derzeit gültigen ÖNORM B 4710-1 herzustellen ist. Diese Norm sieht vor, dass der Beton maximal 105 Minuten nach Wasserzugabe im Werk auf der Baustelle fix fertig eingebaut sein muss. Werden diese 105 Minuten

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

überschritten, so entspricht der Beton nicht mehr den normierten Anforderungen und darf auch nicht mehr eingebaut werden. Transportbeton kann somit nur „just in time“ produziert und ausgeliefert werden und stellt somit ein verderbliches Gut dar. Daher sind die Auslieferungen immer an das direkte Abrufen der Bestellungen gebunden.

Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und ein effizienterer und umweltschonenderer Transport sind das Ziel. Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorschriften können die derzeit genutzten Transportfahrzeuge vielfach nicht effizient beladen werden. Dies führt zu zahlreichem Mehrverkehr, der weder aus verkehrs- noch aus umweltpolitischer Sicht notwendig ist. Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und effektivere Transporte können nur über eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts für 4-Achs-Betonmischfahrzeuge von 32 000 kg auf 36 000 kg erreicht werden. Ähnliche gesetzlich normierte Ausnahmegestimmungen gibt es für den Rundholz- und Rohmilchtransport.

Durch die Gewichtserhöhung bei 4-Achs-Betonmischfahrzeugen ergeben sich eine Reihe positiver Umwelteffekte. Das Institut für Verkehrswissenschaften an der TU Wien kam in einer Studie (*Blab/Kluger-Eigl: „Technische und ökologische Auswirkungen von Achslasterhöhungen von 4-Achs-Fahrmischern“*, Studie Projektnummer 11510, Technische Universität Wien, Februar 2012) zum Ergebnis, dass bei einer Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 32 000 kg auf 36 000 kg am Beispiel des 4-Achs-Betonmischfahrzeuges etwa 200.000 Fahrten pro Jahr (= ca. 7 Mio. Straßenkilometer bzw. -15,4%) bei gleichbleibender Transportleistung eingespart werden können. Diese Einsparung entspricht laut dieser Studie einer Reduktion von ca. 5.000 Tonnen CO₂-Emissionen (-5,4%) sowie mehr als 1,2 Mio. Liter Diesel (- 5,4%). Bei durchschnittlichen Fahrdistanzen von 30 bis 40 Kilometern (Hin- und Rückfahrt) bedeutet dies vor allem eine deutliche Verringerung von Lärm, Staub und Verkehr im regionalen Bereich.

Dieselbe Studie kam zum Ergebnis, dass sich die technische Lebensdauer des Straßenoberbaus bei einer Erhöhung von 32 000 kg auf 36 000 kg praktisch nicht reduziert (-0,3%) und eine Erhöhung des Erhaltungsaufwandes de facto nicht wahrnehmbar ist (+0,06%).

Eine im März 2015 durch Univ.-Prof. DI Dr. Blab (*Institut für Verkehrswissenschaften, Technische Universität Wien*) verfasste gutachterliche Stellungnahme kommt zum Schluss, dass weder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt noch zusätzliche Kosten für den Straßenbetrieb (speziell bei Rückhaltesystemen) durch eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 32 000 kg auf 36 000 kg bei 4-Achs-Betonmischfahrzeugen entstehen.

Die Transportbetonbranche ist Regionalversorger und sichert regionale Arbeitsplätze. Die durchschnittliche Baustellenentfernung vom Transportbetonwerk liegt zwischen 15 und 20 Kilometer. Längere Distanzen sind aufgrund der Verderblichkeit des Produktes in der Regel nicht möglich, ebenso entfällt aus genannten Gründen ein Transport per Bahn.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.