

**Allgemeine
Unfallversicherungsanstalt****Hauptstelle**

Abteilung für Rechtswesen

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation
und Technologie
BMVIT – IV/ST1 (Kraftfahrwesen)
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Ihr Zeichen
BMVIT-170.031/0001-
IV/ST1/2019

Ihr Schreiben vom
Unser Zeichen
HGD-239/19
HGR-410.2/19 ST 8.3
Mag. Dominik Zöhrer ☎ 20504
✉ dominik.zoehrer@auva.at

Datum
03.06.2019

Betrifft:

**Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das Kraftfahrzeuggesetz
1967 geändert wird (37. KFG-Novelle)**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt nimmt aus dem Blickwinkel ihrer gesetzlichen Aufgaben im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie der bei der AUVA versicherten Kindergartenkinder, Schüler und Studenten zum Entwurf der 37. KFG-Novelle wie folgt Stellung:

Der Entwurf der 37. KFG-Novelle schafft in einigen Bereichen Erleichterungen, welche sich auf die Sicherheit von Fahrern, anderer Verkehrsteilnehmer sowie des Verkehrs im Allgemeinen nicht unbedingt förderlich auswirken können.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

ad § 4 Abs 6 - Fahrzeughöhe:

Mit dem vorliegenden Entwurf soll die derzeit zulässige Höhe von 4 m bei Fahrzeugen zum Transport von Tieren und bei der Verwendung von High Cube Containern im Vor- und Nachlaufverkehr auf 4,2 m angehoben werden. Eine Begründung dazu fehlt in den Erläuterungen

zum Entwurf. Dies scheint auf den ersten Blick nur eine geringfügige Anhebung der zulässigen Höhe. Jedoch sind an dieser Stelle die Fragen zu stellen, ob (i) die Straßeninfrastruktur (Tunnel, Unterführungen, Durchfahrten und dgl.) auch dementsprechend ausgelegt sind und (ii) ob Fahrer, welche die derzeitige maximale Höhe von 4m gewohnt sind, mit der angehobenen Höhe nicht leichter faktische Durchfahrtshöhen unterschätzen und es daher vermehrt zu Unfällen kommt? Bereits mit der derzeitig zulässigen Höhe kommt es zu entsprechenden Unfällen aufgrund einer unterschätzten Fahrzeughöhe - die gegenständliche Bestimmung verstärkt diese Problematik. Derartige Unfälle stellen nicht nur eine Gefährdung der Fahrer und anderer Verkehrsteilnehmer dar, sie schlagen sich auch als wirtschaftliche Kosten für den Unternehmer nieder.

Aus den oben angeführten Gründen wird empfohlen, die Notwendigkeit einer Anhebung der zulässigen Höhe kritisch zu hinterfragen und letztendlich davon Abstand zu nehmen.

ad § 4 Abs 7a – Gesamtgewicht/kranbare Sattelanhänger:

Die Strecke, die bei Transporten von Rundholz und beim Sammeln von Rohmilch mit 44 Tonnen zurückgelegt werden darf, wird mit dem vorliegenden Entwurf von 100 km auf 150 km Luftlinie erweitert. Darüber hinaus erfolgt eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts bei Sattelfahrzeugen mit kranbaren Sattelanhängern von 40 Tonnen auf 41 Tonnen für den Verkehr in Österreich, um diesen kombinierten Verkehr attraktiver zu gestalten. Zudem wird bei Mobilkränen ein Anhänger zum Transport eines PKW erlaubt, um dem Kranfahrer die tägliche An- und Abreise zur Baustelle zu erleichtern. Dieses Gewicht ist im Gesamtgewicht nicht zu berücksichtigen.

Neben einer auftretenden Mehrbelastung der Straßeninfrastruktur ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass es durch Ausreizungen der Messtoleranzen und Ungenauigkeiten von Waagesystemen zu Gesamtgewichten von bis zu 46 Tonnen kommen kann. Dies erschwert auch für den Fahrer den Umgang mit dem Fahrzeug und führt letztendlich zu einem erhöhten Unfallrisiko und zu einer verstärkten Gefährdung des Fahrers und anderen Verkehrsteilnehmern. Rückhaltesysteme wie z.B. Leitschienen der höchsten Rückhalteklasse (H4b) sind für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 38 Tonnen (bei 65 km/h, Aufprallwinkel 20° gemäß DIN EN 1317) geprüft. Weiters ist zu bedenken, dass derartige Sonderregelungen in Folge von anderen Bereichen ebenfalls gefordert werden und es dadurch zu einer kumulativen Risikoerhöhung kommt.

Die Erleichterung in Bezug auf Mobilkräne und einem mitgeführten PKW ist in Bezug auf die tägliche An- und Abreise des Fahrers allgemein positiv zu beurteilen. Jedoch entsteht dadurch eine Erhöhung der Fahrzeuglänge und des Fahrzeug-Gesamtgewichtes. Es gilt nun abzuwägen, ob diese Erleichterung durch Einbußen in der Verkehrssicherheit (z.B. Manövrierbarkeit, Einschätzbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer) zu rechtfertigen ist.

Um das Unfallrisiko durch Überladungen und Überlängen nicht noch weiter zu steigern, wird empfohlen von der gegenständlichen Änderung Abstand zu nehmen, wenn dies nicht aus sachlichen Gründen als unbedingt notwendig erscheint. Bei einer Umsetzung muss das daraus gesteigerte Unfallrisiko durch geeignete Zusatzmaßnahmen gemindert werden.

Mit freundlichen Grüßen
Der Generaldirektor
i.V.



Mag. Daniela Zechner