



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Telefon (0222) 711 62-8000  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 Telex 613221155 bmowv  
 Internet minister@bmw.ada.at  
 X400 C=AT;A=ADA;P=BMV;S=MINISTER  
 DVR 0090204

Pr.Zl. 17105/5-4-95

**XIX. GP-NR**  
 1785/AB  
 1995 -09- 14

ANFRAGEBEANTWORTUNG  
 betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Fekter und Kollegen vom 17. Juli 1995, Zl. 1863/J-NR/1995  
 "Begrenzung der Lenkerberechtigung B auf 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht"

1863 13

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 7:

"Wie ist die Rechtslage in den anderen EU-Ländern hinsichtlich der Tonnagebegrenzung für die PKW-Lenkerberechtigung?

Gibt es hinsichtlich der Tonnagebegrenzung für die PKW-Lenkerberechtigung EU-Rechtsbestimmungen?"

Die beiden EU-Richtlinien über den Führerschein (80/1263/EWG und 91/439/EWG) sehen die gleiche Tonnagebegrenzung hinsichtlich des Umfanges der Lenkerberechtigung der Gruppe B (PKW) vor, wie sie auch in Österreich vorgesehen ist, nämlich Fahrzeuge mit nicht mehr als 8 Sitzplätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg.

Zu Frage 2:

"Ist es richtig, daß in unseren Nachbarländern mit der PKW-Lenkerberechtigung auch Kleintransporter bis 7,5t gefahren werden dürfen?"

Lediglich Deutschland weicht von der internationalen Führerscheingruppeneinteilung (A, B, C, D, E, F, wobei die Gruppe B zum Lenken von Fahrzeugen bis zu einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg berechtigt) ab und sieht derzeit noch eine Klasseneinteilung 1 -5 vor, wobei die Klasse 3 zum Lenken von Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7.500 kg berechtigt. Dies ist aber nicht EU-konform und Deutschland wird im Zuge der Umsetzung der 2. Führerscheinrichtlinie das EU-System übernehmen müssen.

- 2 -

Zu den Fragen 3, 4 und 8:

"Wie sieht das Verhältnis zwischen Gesamttransportaufkommen und Kleintransporten in Österreich und in den anderen EU-Ländern aus?"

Wieviele Kleintransporter sind in Österreich derzeit zugelassen?

Wie wirkt sich die Umweltbelastung aus, wenn Tonnagen bis 7,5t anstatt mit Kleintransportern - eventuell mit Katalysator - aufgrund der österreichischen 3,5t-Regelung mit großen LKW's gefahren werden?"

Zu einer exakten Berechnung der Umweltbelastung wäre es notwendig, die jeweils beförderten Nutzlasten in Abhängigkeit vom höchstzulässigen Gesamtgewicht der LKW's zu kennen. Zahlen dazu liegen aber nicht vor, da in der Inlands-Nahverkehrsstatistik des ÖSTAT die höchstzulässigen Gesamtgewichte der Beförderungsmittel nicht ausgewiesen sind. Ebenso ist das Verhältnis zwischen Gesamttransportaufkommen und Kleintransporten weder in Österreich noch in anderen EU-Ländern feststellbar, da über Kleintransporte keinerlei statistisches Material vorliegt.

Unter Zugrundelegung der Bestandszahlen des ÖSTAT sind derzeit rund 188.000 LKW's mit einem Gesamtgewicht unter 3,5 t und etwa 38.000 LKW mit einem Gesamtgewicht von 3,5 bis 7,5 t zum Verkehr zugelassen, wobei in Bezug auf beförderbare Nutzlasten Fahrzeuge bis 3,5 t maximal rund 1.500 kg Nutzlast erreichen und Fahrzeuge bis 7,5 t rund die doppelte Nutzlast befördern können.

Was den Treibstoffverbrauch anlangt, so kann bei einer Beförderung mit LKW mit einem Gesamtgewicht von 7,5 t ein rund 50 % höherer Treibstoffverbrauch angenommen werden, was einer Gesamtersparnis von höchstens 25 % entspricht. Dies allerdings nur unter der Voraussetzung, daß alle Fahrzeuge mit 3,5 t Gesamtgewicht stets voll ausgelastet wären und sogar mehrere Fahrten unternehmen müssen, um Ladegut an den Bestimmungsort zu bringen. Dies ist insoferne eine unrealistische Annahme, als Fahrzeuge dieser Größenordnung hauptsächlich für Kleingewerbetreibende, im Verteilerverkehr in städtischen Ballungsgebieten und für Großunternehmungen wie z.B. die Post zum Einsatz kommen.

Der positive Effekt kehrt sich allerdings ins Gegenteil, wenn ein Fahrzeug mit 7,5 t Gesamt-

- 3 -

gewicht statt eines LKW mit 3,5 t Gesamtgewicht für Fahrten mit Nutzlasten unter 1500 kg eingesetzt würden, zumal in den meisten Beförderungsfällen nicht einmal die 3,5 Tonner von der Nutzlast her ausgelastet sind.

Was die Schadstoffemissionen anlangt, so muß berücksichtigt werden, daß Fahrzeuge mit 3,5 t Gesamtgewicht in die Klasse N1 fallen und damit gleiche Abgasgrenzwerte zu erfüllen haben wie normale PKW's.

Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 7,5 t fallen in die Klasse N2. Allerdings ist der Entwicklungsstand bei LKWs dieser Klasse noch nicht so weit fortgeschritten wie bei der Klasse N1. Da es sich bei den anwendbaren Normen um EU-Richtlinien handelt, sind auch Katalysatorlösungen irrelevant.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß bei einem Einsatz von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t gegenüber solchen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t zwar möglicherweise geringfügige Vorteile hinsichtlich des Treibstoffverbrauches erzielbar sind, diesem Vorteil aber der Nachteil eines erhöhten Schadstoffausstoßes, eines größeren Flächenbedarfs sowie einer stärkeren Straßenbelastung gegenüberstehen. Auch ist das Unfallrisiko für andere Verkehrsteilnehmer bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t höher, da höhere Massen üblicherweise zu stärkeren Beschädigungen führen bzw. schwerere Verletzungen bei den Unfallgegnern auslösen.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Wurde das Problem, die Lenkerberechtigung der Gruppe B bis zu 7,5t Gesamtgewicht zu erweitern, von der Klein- und Mittelständischen Wirtschaft bereits an Sie herangetragen?"

Wenn ja, warum wird diese Forderung nicht umgesetzt?"

Das Problem, die Lenkerberechtigung der Gruppe B auf 7,5 t höchstes zulässiges Gesamtgewicht zu erweitern, wurde nicht vehement an mich herangetragen, wohl auch deshalb, da dies nicht EU-konform wäre. Lediglich vereinzelt wurde in Diskussionen der Wunsch danach geäußert.

- 4 -

Die 2. Führerscheinrichtlinie (91/439/EWG) bietet aber die Möglichkeit, die Lenkerberechtigung der Gruppe C zu splitten und eine Untergruppe C1 für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 t zu schaffen. Dies ist keine zwingende Vorgabe der Richtlinie, sondern die Mitgliedstaaten können fakultativ diese Gruppe vorsehen. Da mir diese Unterteilung sinnvoll erscheint, wird im Entwurf des Gesetzes zur Umsetzung der 2. Führerscheinrichtlinie, das bald zur Begutachtung versendet werden wird, die Splittung der Gruppe C in C1 und C zur Diskussion gestellt werden.

Wien, am 11. September 1995

Der Bundesminister

