

8/SN 210/ME



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Beitrag	GESETZENTWURF
Z'	34 GE 981
Datum:	27. JUNI 1989
Verteilt	3.6.89 <i>[Signature]</i>

H. Klausgraber

Ihre Zeichen

Unsere Zeichen

Telefon (0222) 501 65

Datum

VA-Mag RU-611

Durchwahl 2347

22.6.1989

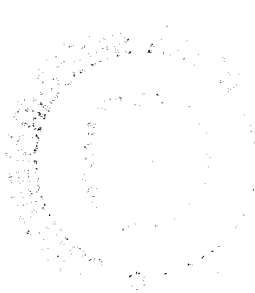
Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird
Stellungnahme

Der österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:

[Signature]



Der Kammeramtsdirektor:

IA

[Signature]

Beilagen

**ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG**

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und VerkehrRadetzkystr 2
1031 Wien

Ihre Zeichen

170.017/1-I/7-
89

Unsere Zeichen

VA/Mag Ru/Hen/611

Telefon (0222) 501 65

Durchwahl 2347

Datum

15.6.1989

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit
dem das Kraftfahrgesetz 1967 ge-
ändert wird
(Stellungnahme)

Der Österreichische Arbeiterkammertag unterstützt grundsätzlich die im Entwurf zur 13. KFG-Novelle enthaltenen Zielsetzungen und nimmt zu einzelnen Bestimmungen wie folgt Stellung:

Zu Z 2 (§ 2 Z 40)

Hier soll im Kraftfahrgesetz der Begriff "Kombinierter Verkehr" definiert werden. Der Gesetzesentwurf sieht für den kombinierten Verkehr nur Beförderungen Straße - Schiene vor, obwohl auch andere Verkehrsmittel, insbesondere Schiffe, als Verkehrsträger bei der kombinierten Beförderung mit der Straße dienen können. Der Kammertag weist auf den Umschlag von 20 Fußcontainern von Binnenschiffen auf Straßenfahrzeuge hin. Der Umschlag erfolgt bei den jeweiligen Hafenanlagen.

Neben dem Transport auf der Eisenbahn sollte analog zu internationalen Vorschriften auch der Transport auf Schiffen Erwähnung finden (vgl etwa die Regelung für kombinierte Beförderungen in Art 6a AETR).

Vorstellbar wäre folgende Formulierung:

"40. Kombinierter Verkehr: die Güterbeförderung durch Kraftfahrzeuge

- a) vom Absender zur nächstgelegenen technisch geeigneten Verladestelle auf der Straße (Vorlaufverkehr), weiter
- b) von der Verladestelle zur Entladestelle mit der Eisenbahn, dem Schiff oder in einem Kraftfahrzeug, in Anhängern oder Wechselaufbauten (Huckepackverkehr) oder in Containern von mindestens 6 m Länge (Containerverkehr) und weiter
- c) von der nächstgelegenen technisch geeigneten Entladestelle zum Empfänger auf der Straße (Nachlaufverkehr)."

Der letzte Satz, wonach von Vorlauf- und Nachlaufverkehr nur dann gesprochen werden kann, wenn er "auf der kürzesten verkehrsüblichen, transportwirtschaftlich zumutbaren und nach kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Route durchgeführt wird", scheint in zweierlei Hinsicht problematisch zu sein:

Erstens ist fraglich, ob diese Regelung bei den Begriffsbestimmungen angeführt werden soll, da sie auch Verhaltensmaßregeln beinhaltet. Aus systematischen Gründen sollte diese Vorschrift nach Ansicht des Kammertages in § 39 Abs 1 aufgenommen werden.

Zweitens birgt diese Bestimmung in Zusammenhang mit § 39 Abs 1 eine zusätzliche Rechtsunsicherheit. Bisher war für Fahrten mit Fahrzeugen, die das höchste zulässige Gesamtgewicht überschreiten - dazu sollen nach dem Entwurf auch Fahrzeuge im Vor- und Nachlauf zählen - Routenbindungen vorgesehen, die auf Antrag vom Landeshauptmann festgelegt wurden. Die nun vorgenommene Einfügung führt dazu, daß im Vor- bzw Nachlaufverkehr keine Routenbindung

besteht und es in die Verantwortlichkeit des Lenkers fällt, die Route zu wählen: Unter Zugrundelegung der neuen Vorschrift müßte der Lenker allein entscheiden, welchen kürzesten Weg er, unter Berücksichtigung der kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften, wählt; damit übernimmt er ein zusätzliches Haftungsrisiko.

Da im Vor- bzw Nachlaufverkehr damit gerechnet werden muß, daß die Höchstgewichtsgrenzen überschritten werden, sollte weiterhin ein Bewilligungsverfahren für bestimmte Routen vorgeschrieben werden, um zu vermeiden, daß Strecken befahren werden, bei denen wegen diesen Überschreitungen Schäden an Straßen bzw an Brücken auftreten.

Darüber hinaus wäre zu überlegen, ob für den Vor- und Nachlaufverkehr nicht bestimmte maximale Wegstrecken festgelegt werden sollten, da anderenfalls durch die an sich begrüßenswerte Förderung des kombinierten Verkehrs beispielsweise verkehrsrechtlich bedeutsame Gewichtsbeschränkungen relativiert werden.

Zu Z 3 (§ 39 Abs 1)

Wie bereits oben erwähnt, wird dieser Absatz in der Weise geändert, daß Fahrzeuge zur Güterbeförderung die das höchste zulässige Gesamtgewicht oder die höchsten zulässigen Achslasten überschreiten, gemäß § 37 zuzulassen sind und die Beschränkung der Zulassung auf bestimmte Routen oder "für die Benützung von Straßen im Vorlauf- und Nachlaufverkehr bedingt für den Fall auszusprechen ist, daß durch die Beladung die jeweiligen Höchstgrenzen überschritten werden".

Nach den bisher geltenden Bestimmungen ist - abgesehen von der Erweiterung auf Straßen im Vor- und Nachlauf - die beschränkte Zulassung bedingt für den Fall auszusprechen, daß das Fahrzeug ganz oder teilweise beladen ist. Das heißt, daß Fahrzeuge nur dann nicht an Routen gebunden sind, wenn sie völlig unbeladen

sind. Somit könnten Fahrzeuge, die mit einer kreisrunden gelben Tafel und dem Buchstaben "R" gekennzeichnet sind, relativ leicht kontrolliert werden.

Nach dem Änderungsvorschlag würde diese Kontrollmöglichkeit weitestgehend aufgehoben werden, da die Exekutivorgane bei Überprüfung hinsichtlich der Einhaltung von vorgeschriebenen Routen nur dann einschreiten könnten, wenn eine vorherige Verwiegung des Fahrzeuges vorgenommen und eine Gewichtsüberschreitung festgestellt wurde.

Neben der oben zu Z 2 vorgeschlagenen Routenbewilligung für den Vor- und Nachlauf durch den Landeshauptmann, spricht sich der Kammertag für die Beibehaltung der bisherigen Formulierung ("... auszusprechen, daß das Fahrzeug ganz oder teilweise beladen ist;") aus, um der Publizität der "R"-Tafel nicht ihre Wirksamkeit zu nehmen.

Zu Z 4 (§ 39b Abs 1)

Nach § 39b sind Fahrzeuge mit herabgesetztem höchstem zulässigem Gesamtgewicht besonders zu kennzeichnen. Der Novellierungsentwurf sieht vor, Kraftfahrzeuge und Anhänger, deren Höchstgewicht mehr als 3.500 kg beträgt, von dieser Regelung auszunehmen.

Nach Auffassung des Kammertages sollte anstelle des Begriffes "Höchstgewicht" der Begriff "höchstes zulässiges Gesamtgewicht" verwendet werden.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht ist im Zulassungsschein eingetragen und daher kontrollierbar. Das Höchstgewicht ist eine Angabe des Fahrzeugherstellers und es besteht keine Verpflichtung, diese Daten mitzuführen.

Zu Z 5 (§ 64 Abs 1)

Für das Lenken von Motorfahrrädern werden hier neue Altersgrenzen festgelegt: Unter den bisherigen Voraussetzungen (ohne gesonderten Ausweis) soll das Lenken eines Motorfahrrades erst zulässig sein, wenn der Lenker das 24. Lebensjahr vollendet hat, mit Vollendung des 16. Lebensjahres soll das Lenken nur mehr in Verbindung mit einem entsprechenden Ausweis zulässig sein.

Nach Meinung des Kammertages sollte diese Bestimmung noch einmal überarbeitet werden. Es ist nämlich uneinsichtig, daß man zB ein Leichtmotorrad mit einer Lenkerberechtigung der Gruppe A₁ bereits mit Vollendung des 18. Lebensjahr lenken darf, aber dann zusätzlich einen Ausweis für das Lenken eines Motorfahrrades benötigt. Es wird daher angeregt, daß mit dem Erwerb irgendeiner Führerscheingruppe auch der automatische Erwerb eines Ausweises für Motorfahrräder inbegriffen ist.

Zu Z 6 (§ 64 Abs 4)

Die Benennung der Lenkerberechtigung für die Gruppe A für das Lenken von Kleinmotorrädern müßte geändert werden, da zufolge Z 8 (§ 65 Abs 1 Z1) des Entwurfes die Gruppe A in die Untergruppen A₁ (Leichtmotorrad) und A₂ (sonstige Motorräder) zerfällt.

Zu Z 7 (§ 64a)

Die Einführung eines Führerscheines auf Probe (befristeter Führerschein) wird als Maßnahme zur Reduktion des hohen Fahranfängerrisikos und damit als richtiger Schritt zur Hebung der Verkehrssicherheit vom Kammertag ausdrücklich begrüßt.

Nunmehr soll eine Lenkerberechtigung für die Gruppen A₁, B und C₁ bei der erstmaligen Erteilung auf zwei Jahre befristet erteilt werden. Im zweiten Jahr der Probezeit hat der Besitzer der Lenkerberechtigung eine Fahrprobe unter Aufsicht durchzuführen.

Ist der Besitzer der Lenkerberechtigung innerhalb der Probezeit hinsichtlich eines schweren Verstoßes gegen die Verkehrsvorschriften auffällig geworden, ist eine Nachschulung anzuordnen und die Probezeit beginnt von neuem zu laufen.

Zur Beurteilung der vorgeschlagenen Neuregelung wäre es ohne Zweifel zweckmäßig gewesen, auch gleichzeitig die entsprechenden Verordnungsentwürfe, welche die Ausführungsbestimmungen enthalten sollen, zu kennen.

Der Kammertag befürwortet die verstärkte Verankerung des Instruments der problem- und deliktspezifischen Nachschulung bei schweren verkehrsrechtlichen Verstößen. Die generelle Fahrprobe unter Aufsicht, auch wenn sich der Besitzer der Lenkerberechtigung keines schweren Verstoßes im Sinne des § 99 Abs 1 und Abs 2 StVO schuldig gemacht hat, wird abgelehnt, da die Erforderlichkeit im Sinne der Verkehrssicherheit fraglich erscheint. Hat sich jemand zwei Jahre lang keinen schweren Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften zuschulden kommen lassen, sollte nach Meinung des Kammertages die befristete Lenkerberechtigung automatisch in eine unbefristete übergehen.

Zu Z 9 (§ 65 Abs 1 Z1)

Generell regt der Kammertag an, daß überall im Gesetz, wo auf die Gruppen A bzw C Bezug genommen wird, eine Adaptierung auf die Neuregelung für die Gruppen A₁, A₂ bzw C₁ und C₂ erfolgen müßte.

Die bisherige Lenkerberechtigung für die Gruppe C ist nach dem KFG mit Auswirkungen auf die Gruppen D, E, F und G verbunden. Wird nun die Gruppe C in die Gruppen C₁ und C₂ geteilt, müßte eine analoge Regelung auch für die übrigen genannten Gruppen vorgesehen werden.

Anlässlich der Neugestaltung der Vorschriften zum Erwerb der Lenkerberechtigung regt der Kammertag an, alte nicht mehr

zeitgemäße Bestimmungen zu überprüfen und wiederholt die Forderung aus dem Jahr 1984 nach einer Streichung der Ausnahmeregelung in § 64 Abs 3 bezüglich des Ortslinienverkehrs.

Voraussetzung für die Erteilung einer Lenkerberechtigung für die Gruppe D ist die Vollendung des 24. Lebensjahres. Gemäß §§ 64 Abs 3 und 68 Abs 1 darf eine solche Lenkerberechtigung auch an Personen (Berufskraftfahrer), die das 22. Lebensjahr vollendet haben, mit der Beschränkung erteilt werden, daß sie bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres nur im Ortslinienverkehr eingesetzt werden dürfen.

Gerade Ballungsräume zählen zu den Gebieten mit der höchsten Unfallhäufigkeit, sodaß vom Standpunkt der Verkehrssicherheit diese Ausnahmeregelung nicht gerechtfertigt werden kann. Weiters ist den erläuternden Bemerkungen zum Kraftfahrgesetz zu entnehmen, daß diese Erleichterung für den linienmäßigen Stadtverkehr deshalb vorgesehen wurde, "weil der große Mangel an Omnibusfahrern die vielfach notwendig gewordene Umstellung der Straßenbahnlinien auf den Omnibusbetrieb wesentlich erschwert". Von dieser Situation kann jedoch heute nicht mehr die Rede sein.

Aus den selben Gründen sollte nach Meinung des Kammertages in § 68 Abs 1 die Möglichkeit der Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe D, wenn ein Kraftfahrzeug der Gruppe B mindestens ein Jahr lang gelenkt wurde und ein weiteres Jahr ein Kraftfahrzeug der Gruppe C, ebenso gestrichen werden, wie die Bestimmung für den Ortslinienverkehr in § 68 Abs 1 zweiter Satz.

Zu Z 10 (§ 68a)

Für die Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe A₂ ist laut Entwurf der zweijährige Besitz einer Lenkerberechtigung der Gruppe A₁ und eine neuerliche praktische Lenkerprüfung auf einem Motorrad der Kategorie A₂ als Voraussetzung vorgesehen, für die

Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe C₂ lediglich der dreijährige Besitz einer Lenkerberechtigung der Gruppe C₁.

Der Kammertag vertritt die Auffassung, daß im Hinblick auf die Reduzierung des Fähranfängerrisikos die genannten Vooraussetzungen gleichförmig gestaltet werden sollten und schlägt vor, daß sowohl für die Gruppe A₂ als auch für die Gruppe C₂ eine praktische Prüfung und ein mindestens dreijähriger Besitz der Lenkerberechtigung der Gruppe A₁ bzw C₁ vorgesehen werden sollten.

Zum Ausweis für das Lenken von Motorfahrrädern in § 68c kann erst endgültig Stellung genommen werden, wenn die entsprechenden Verordnungsentwürfe und Durchführungsbestimmungen vorliegen.

In § 68c Abs 3 wird festgelegt, daß die Ausbildung und Ausstellung von Ausweisen nur aufgrund einer Ermächtigung des Landeshauptmannes durchgeführt werden darf. Die Ausbildung könnte also außer in Fahrschulen zB auch bei den Autofahrerklubs und beim Kuratorium für Verkehrssicherheit erfolgen. Darüber hinaus schlägt der Österreichische Arbeiterkammertag vor, daß auch die Ausbildung in Schulen in der neunten Schulstufe, die derzeit als obligatorisches Unterrichtsfach gefordert wird, als Grundlage für die Ausstellung eines Ausweises für Motorfahrräder herangezogen werden sollte.

Zu Z 14 (§ 101 Abs 5)

Grundsätzlich kann kein Zweifel darüber bestehen, daß in Österreich angesichts der überbordenden Belastungen aus dem Transitverkehr eine Förderung des kombinierten Verkehrs im weitesten Sinn zweckmäßig erscheint.

Die ermöglichte Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte zur Beförderung im Vorlauf- und Nachlaufverkehr (bei kranbaren Sattelanhängern auf 39 t und bei Containern und Wechselaufbauten auf 42 t) erscheint dennoch nicht unproblematisch.

Zum einen ist festzustellen, daß eine strenge Prüfung dahingehend, ob es sich tatsächlich nur um Vorlauf- und Nachlaufverkehr zu Containerterminals handelt, grundsätzlich überaus schwierig ist. Zum anderen ist damit der Anfang einer Erhöhung der höchsten zulässigen Gesamtgewichte in Österreich von derzeit 38 t auf darüberliegende Werte gemacht. Es ist durchaus denkbar, daß mit dem Hinweis, derartige Erhöhungen wären ja bereits für Sattelanhänger bzw Container und Wechselaufbauten eingeräumt worden, seitens des verladenden Güterbeförderungsgewerbes bzw auch von EG-Stellen, die gegenüber der Republik Österreich ja bereits geltend gemachten Forderungen auf Erhöhung der höchsten zulässigen Gesamtgewichte untermauert würden. Diese im Interesse einer Förderung des kombinierten Verkehrs vorgesehene Maßnahme könnte somit neuerlich vehemente Forderungen auf Erhöhung der höchsten zulässigen Gesamtgewichte auslösen.

Nach Meinung des Kammertages darf eine Maßnahme, wie sie hier vorgesehen wird, kein Präjudiz für eine allgemeine Gewichtserhöhung darstellen. Da derzeit bereits geringfügige Erhöhungen der höchsten zulässigen Gesamtgewichte in der Praxis toleriert bzw gegen geringe Gebühren zugelassen werden, fordert der Österreichische Arbeiterkammertag eine striktere Einhaltung der vorgeschriebenen Gewichtslimits, eine strengere Kontrolle durch Straßenaufsichtsorgane und drastische Strafen, wenn die Gewichtsgrenzen überschritten werden. Diese Sanktionen sollen so ausgestaltet sein, daß für den Frächter spürbare ökonomische Nachteile entstehen und er Strafen nicht langfristig in die Transportkosten einkalkulieren kann.

Zu Z 15 (§ 102 Abs 1)

Die Verwendungsbestimmung für Schaublätter in Fahrtschreibern wird als Realisierung einer langjährigen Forderung des Kammertages begrüßt. Die nunmehr vorgesehene Verpflichtung, pro Kalendertag nur ein Schaublatt zu verwenden in Verbindung mit der Verpflichtung, die Schaublätter der letzten drei Wochen

mitzuführen, stellt eine unumgängliche Voraussetzung für die Ermöglichung einer effektiven Kontrolltätigkeit dar. Klargestellt werden müßte noch, daß bei Antritt der Fahrt das polizeiliche Kennzeichen, der Kilometerstand, der Ort des Fahrtantritts und der Name des Lenkers, bei Lenkerwechsel der genaue Zeitpunkt des Wechsels und der Name des neuen Lenkers, nach Beendigung der Fahrt der Kilometerstand und der Ort der Beendigung der Fahrt auf dem Schaublatt einzutragen sind.

Außerdem sollte sichergestellt werden, daß zwar pro Kalendertag nur ein Schaublatt eingelegt werden darf, der Schaublattwechsel jedoch erst am nächstfolgenden Arbeitstag mit Arbeitsbeginn zu erfolgen hat.

Eine Ergänzung muß ferner zu § 102 Abs 1, Satz 4 des Entwurfes vorgenommen werden. Werden die Schaublätter Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes ausgehändigt und nicht rückerstattet, so muß diese Aushändigung bestätigt werden. Kann der Lenker die Fahrt fortsetzen, so ist ein Vermerk auf dem Ersatzschaublatt anzubringen, aus dem die bisher geleisteten Lenkzeiten ersichtlich sein müssen.

Zu Z 18 (§ 122b)

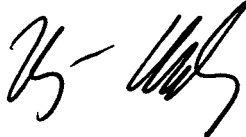
Die Neueinführung von "Ausbildungsfahrten" bei denen der Bewerber das 17. Lebensjahr vollendet und eine Vollausbildung durch eine Fahrschule absolviert haben muß, der Begleiter das 24. Lebensjahr vollendet haben muß, Ausbildungsfahrten im Ausmaß von mindestens 1.500 km durchgeführt werden müssen und der Ausbildungsstand alle zwei Monate durch die Fahrschule im Rahmen einer Beobachtungsfahrt im Ausmaß von mindestens einer Doppellektion zu kontrollieren ist, wird vom Kammertag entschieden abgelehnt. Abgesehen davon, daß die Ermöglichung solcher Ausbildungsfahrten bereits ab dem 17. Lebensjahr nicht unproblematisch ist, stellt sich die Frage, welche Ratio hinter der Vorschreibung einer Mindestfahrstrecke von 1.500 km und der Überprüfung durch die Fahrschule

nach jeweils zwei Monaten liegt, obwohl eine Vollausbildung durch eine Fahrschule bereits für die Erteilung einer Bewilligung für Ausbildungsfahrten vorausgesetzt wird.

Zu Art II Abs 1

Diese Bestimmung sieht vor, daß bisher erteilte Lenkerberechtigungen unberührt bleiben. Es ist jedoch sicherzustellen, daß bisher erteilte Berechtigungen bei der neuen Aufgliederung der Gruppen A und C jeweils für die Gruppen A₂ bzw C₂ gelten.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:

i.V. 