



AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG
Präsidialabteilung II/EG-Referat
Zahl: 33/400

14/SN-383/ME

A-6010 Innsbruck, am 29. April 1994
Landhausplatz
Telefax: (0512) 508177
Telefon: (0512) 508 - 151
Sachbearbeiter: Dr. Biechl
DVR: 0059463

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen

Radetzkystraße 2
1031 Wien

T e l e f a x !

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 29	0512
Datum: 15. JUNI 1994	
Verteilt 16. Juni 1994	

St. Klausgraben

Betreff: Entwurf einer 16. KFG-Novelle samt Ergänzung;
Stellungnahme

Zu den Zl. 170.018/2-I/7/94 vom 23. März 1994 und
170.018/11-I/7/94 vom 11. April 1994

Zum übersandten Entwurf einer 16. KFG-Novelle samt Ergänzung wird
folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Art. I:

Zu Z. 1:

Die Bestimmung, daß Fahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 lit. e KFG
nur von Personen gelenkt werden dürfen, die das 16. Lebensjahr
vollendet haben, müßte wohl aus systematischen Gründen in die StVO
1960 aufgenommen werden.

Zu Z. 3:

Hinsichtlich der Definition des Motorfahrrades im § 2 Z. 14 wird
bemerkt, daß bei einer Übernahme der Grenzggeschwindigkeit von
45 km/h auch das Befahren der Autobahn mit diesen Fahrzeugen mög-
lich wäre. Dem sollte aber aus Sicherheitsgründen entgegengewirkt
werden.

Zu Z. 6:

Es stellt sich die Frage, ob auch nicht quer zur Fahrtrichtung angeordnete Sitze mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein sollen. Bei einer derartigen Anordnung der Sitze würden wahrscheinlich nur Beckengurte in Frage kommen, da Dreipunktgurte kaum geeignet sind. Bisher sind für solche Sitze auch keine Befestigungspunkte für Gurte vorhanden, z.B. Landrover, Puch G usw.

Zu Z. 8:

Zu dieser Bestimmung wird bemerkt, daß die Probleme von unerwünschten Belastungskonzentrationen nie bei Kraftwagenzügen sondern immer nur bei Sattelkraftfahrzeugen aufgetreten sind und diese Probleme durch die vorliegende Bestimmung nicht beseitigt werden.

Zu Z. 9:

Es wird darauf hingewiesen, daß die paarweise Anbringung von "Ladewarnleuchten" nicht auf allen Anbaugeräten zweckmäßig sein dürfte. Außerdem dürfte die im Entwurf vorgesehene Bestimmung im Widerspruch zu Anhang I Ziffer 3.1 der Richtlinie des Rates 76/756/EWG stehen.

Zu Z. 10:

In der lit. g sollte die Wendung "in verkehrsreichen Gebieten" und in der lit. h das Wort "verkehrsreichen" entfallen. Ob und wann ein Gebiet verkehrsreich ist oder nicht wird sich im Ermittlungsverfahren schwer feststellen lassen. Vor allem wird das Verkehrsaufkommen untermtags anders sein als in der Nacht. Auch der Klammersausdruck "(z.B. Rufbereitschaft)" sollte in der lit. g entfallen, da auch zu Hause Rufbereitschaft eines Arztes bestehen kann.

Zu Z. 12:

Die Möglichkeit zur Herabsetzung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes mit nicht weniger als 60 v.H. des Höchstgewichtes wird entschieden abgelehnt.

Die dem do. Bundesministerium hinlänglich bekannten Probleme wären sinnvollerweise nicht durch eine Anpassung dieser Gesetzesbestim-

mung, sondern des § 4 Abs. 7a KFG 1967 zu lösen. Sollte dennoch nur an eine Änderung der vorliegenden Gesetzesbestimmung gedacht sein, so würde eine Herabsetzung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 84 v.H. des Höchstgewichtes genügen. Das Höchstgewicht von hier in Frage kommenden zweiachsigen LKW beträgt meistens 19.000 kg, von dreiachsigen Fahrzeugen 24.000 kg bis 26.000 kg. 84 v.H. von 19.000 kg ergibt 15.960 kg und 84 v.H. von 26.000 kg ergibt 21.840 kg. Beide Gewichte zusammen ergäben nicht mehr als 38.000 kg.

Nach ha. Ansicht besteht keine Notwendigkeit, noch schwerere Fahrzeuge (etwa dreiachsige LKW mit 33.000 kg Höchstgewicht) mit geringeren Werten als den im KFG 1967 derzeit vorgesehenen Grenzwerten zu genehmigen.

Vielmehr könnte durch die Anpassung der Gesamtgewichte und der Achslasten - mit Ausnahme der Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte bei Fahrzeugkombinationen - an die Richtlinie des Rates 85/3/EWG und unter Bezugnahme auf die in der KDV 1967 vorgenommene Änderung in Bezug auf das Mitführen auflaufgebremster Anhänger § 28 Abs. 3a gänzlich aufgehoben werden. Dadurch würde auch dem grundsätzlichen Bestreben, die nachstehend angeführten Gewichtsgrenzen aus den dort aufgezählten Gründen zu unterschreiten, entgegengewirkt werden:

Gewichtsgrenze		Vorteil
Höchste zul. Nutzlast	600 kg	darüber Gewerbeberechtigung für Transportgewerbe erforderlich. Es gibt Genehmigungen von 6-Tonnen-LKW (Höchstgewicht 5600 kg) mit 3500 kg höchstzulässigem Gesamtgewicht und 600 kg höchstzulässiger Nutzlast, die bei Verkehrskontrollen natürlich mit 5000 bis 6000 kg Gesamtgewicht angetroffen werden.
Höchstes zul. Ges. Gewicht	3500 kg	Grenzwert für die Lenkerbe-

		reichtigung B (siehe oben)
		Grenzwert für Wochenend- und Feiertagsverbot
		über diesem Grenzwert Mindestalter des Lenkers im gewerblichen Gütertransport 21 Jahre
Höchste zul. Nutzlast	500 kg	Grenzwert für Versicherungsprämie
Höchste zul. Nutzlast	1000 kg	Grenzwert für Versicherungsprämie
Höchste zul. Nutzlast	3000 kg	Grenzwert für Versicherungsprämie
Höchste zul. Nutzlast	5000 kg	Grenzwert für Versicherungsprämie bis zu diesem Grenzwert kein Straßenverkehrsbeitrag
Höchste zul. Nutzlast	8000 kg	bis zu diesem Grenzwert niederer Straßenverkehrsbeitrag, darüber erhöhte Sätze
Höchste zul. Nutzlast	15000 kg	Grenzwert für Versicherungsprämie

Aus der Praxis ist bekannt, daß trotz herabgesetzter Gesamtgewichte und Nutzlasten dennoch die bauartgemäßen Gewichte von den Unternehmern ausgenützt werden. Diese permanenten Gewichtsüberschreitungen sind mit Wiegekontrollen allein nicht in den Griff zu bekommen, da es zu wenige öffentliche Waagen gibt und die transportablen Radlastwaagen nur beschränkt und im Winter praktisch kaum verwendbar sind.

Natürlich wäre, um gebräuchliche Fahrzeugkombinationen zu ermöglichen, im § 4 Abs. 7a KFG 1967 auf die tatsächlichen Gesamtgewichte und nicht auf die höchstzulässigen Gesamtgewichte abzustellen. Damit ließen sich dann auch Fahrzeugkombinationen, die bisher nur im kombinierten Verkehr verwendet werden durften, allgemein verwenden.

Zu Z. 13:

In Anbetracht der vielen möglichen besonderen Gegebenheiten, unter denen Fahrzeuge verwendet werden können, scheint die durch die Einfügung des Klammersausdruckes beabsichtigte Präzisierung nicht notwendig zu sein. Abgesehen davon ist die Wendung "historische Fahrzeuge" nicht gebräuchlich. Bisher wurde stets von Oldtimern und Raritäten gesprochen.

Zu Z. 14:

Die Wendung "im Hinblick auf Umweltfragen" sollte wohl besser durch die Wendung "zum Schutze der Umwelt" ersetzt werden. Um wirklich vor allem Auflagen zum Schutze der Umwelt vorschreiben zu können, müßte wohl § 28 Abs. 3 lit. d entsprechend abgeändert werden.

Zu Z. 16:

Hier wird darauf hingewiesen, daß nach der Richtlinie des Rates 91/439/EWG ein Motordreirad nicht mit einem Führerschein der Gruppe A gelenkt werden darf.

Zu Z. 18:

Die Formulierung "...um das Doppelte überschritten hat" läßt den Eindruck entstehen, daß im Ortsgebiet bei einer verordneten Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h ein Entzugsgrund für den Führerschein erst dann vorliegt, wenn der Lenker schneller als 90 km/h (nämlich 30 km/h + das Doppelte von 30 km/h, also 60 km/h = 90 km/h) gefahren ist. Es sollte eine Formulierung gefunden werden, die eindeutig den Willen des Gesetzgebers zum Ausdruck bringt, daß ein Entzugsgrund nur dann vorliegen soll, wenn im Ortsgebiet die Fahrgeschwindigkeit mehr als das Doppelte der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beträgt.

Zu Z. 3 der Ergänzung der 16. KFG-Novelle:

Es ist unklar, wann eine "Hauptniederlassung" vorliegen soll. Überhaupt sollte die Wendung "ohne Hauptniederlassung im Bundesgebiet" wegen ihres mißverständlichen Inhaltes in Zusammenhang mit einem ausländischen Erzeuger entfallen.

Abschließend wird noch angeregt, im KFG 1967 jeweils den Begriff "Motorkarren" durch jenen der "Zugmaschine" zu ersetzen, wobei der Begriff der Zugmaschine um den Motorkarren erweitert umfassend definiert werden müßte.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Landesamtsdirektor

Abschriftlich

An alle Ämter der Landesregierungen

gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der Niederösterr. Landesregierung, Wien

an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien

an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausf.

an alle National- und Bundesräte in Tirol

an das Büro des Föderalismusministers

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n

Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

Riedl