

# ÖSTERREICHISCHER BUNDESFEUERWEHRVERBAND

## Referat 2 – Recht und Organisation



An das

1. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
(st1@bmvit.gv.at)
2. Präsidium des Nationalrates  
(begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Nachrichtlich:

1. alle Landesfeuerwehrverbände
2. alle Berufsfeuerwehren
3. alle Mitglieder des Referates 2

SACHGEBIET: 2.2

SACHBEARBEITER: Mag. Erich SCHNEGLBERGER  
Oberbrandrat

TELEFON: 0662 8180 5706

MOBIL: 0664 44 44 561

E-MAIL: erich.schneglberger@feuerwehr.or.at

ANSCHRIFT: 1220 Wien, Voitgasse 4/2

BITTE BEI BEANTWORTUNG DIESES SCHREIBENS  
DATUM, GZ UND GEGENSTAND ANGEBEN

Sehr Dringend!

GZ:  
2.2-003-18

Bezug:  
BMVIT-170.031/0005-IV/ST1/2018  
vom 29.10.2018

Datum:  
23.11.2018

### 36. KFG-Novelle, Begutachtung hier: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Bundesfeuerwehrverband (ÖBFV) dankt für die Einladung zur Stellungnahme und erlaubt sich, zur ggst. Novelle folgendes anzumerken:

#### 1. Zu § 33:

Unter § 33 des Entwurfes ist festgehalten, dass Manipulationen oder Deaktivierungen von Abgasnachbehandlungssystemen wie z.B. auch die Manipulation von SCR-Systemen durch Adblue-Deaktivierung oder von Partikelfiltern ausdrücklich verboten sind. Da Fahrzeuge der Feuerwehr (Fahrzeuge mit besonderer Zweckbindung) grundsätzlich immer und überall uneingeschränkt funktionieren müssen, auch wenn z.B. kein Adblue verfügbar ist oder sonstige Änderungen im Abgassystem eintreten und die meisten Fahrgestellproduzenten bis dato hier geeignete Lösungen für das Feuerwehrwesen anbieten (z.B. MAN - Programmcode „ohne Drehmomentreduzierung“) wäre es unbedingt erforderlich, eine geeignete Ausnahmeregelung für die Feuerwehr vorzusehen.

Generalsekretariat des ÖBFV, Voitgasse 4/2, A-1220 Wien  
Tel: 01/5458230, Fax 01/5458230-13, E-Mail: [office@bundesfeuerwehrverband.at](mailto:office@bundesfeuerwehrverband.at)  
Website: [www.bundesfeuerwehrverband.at](http://www.bundesfeuerwehrverband.at), VRZ: 441966162

Nachdem auch für Militärfahrzeuge grundsätzlich eine Ausnahmeregelung vorgesehen ist, um die uneingeschränkte Funktion zu garantieren, wäre eine derartige Ausnahme auch für Feuerwehrfahrzeuge unbedingt erforderlich, da ansonsten bei Leistungsabfall eines Fahrzeuges (eingebaute Feuerlöschpumpe, Funktion bei einem Hubrettungsgerät) lebensbedrohliche Zustände eintreten können. Eine derartige Einschränkung kann bei der Feuerwehr die Menschenrettung gefährden bzw. unmöglich machen (Motor stellt ab, Feuerlöschpumpe, Seilwinde, Drehleiter, Kran, etc. funktionieren während einer Menschenrettung nicht mehr).

## **2. Zu §§ 116 Abs. 3 und 117 Abs. 2:**

Nach der neuen Bestimmung des § 116 Abs. 3a ist vor Erteilung einer Fahrschullehrerberechtigung für die Klasse B ein Nachweis durch eine Bestätigung der jeweiligen Organisation zu erbringen, dass die betreffende Person im Ausmaß von mindestens vier Stunden in Einsatzfahrzeugen von Rettungsorganisationen mitgefahren ist. Dies soll gemäß § 117 Abs. 2 auch für die Erteilung der Berechtigung als Fahrlehrer gelten.

Den Erläuterungen ist zu entnehmen, dass dadurch den angehenden Fahr(schul)lehrern die Situation und das Verhalten der Lenker dieser Einsatzfahrzeuge unmittelbar vor Augen geführt wird, damit sie sich besser in deren Lage versetzen und das dann in der künftigen Ausbildung der Kandidatinnen und Kandidaten mitberücksichtigen können.

Aufgrund dieser Ausführungen ist anzunehmen, dass damit Einsatzfahrzeug im Sinne des § 26 StVO gemeint sind (d.h. während der Verwendung von blauem Licht oder blauem Drehlicht und/oder Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden verschieden hohen Tönen).

Für die österreichischen Feuerwehren ist es unvorstellbar, dass bei einer Einsatzfahrt „fremde“ Personen mitfahren. Zum einen wird der Platz im Fahrzeuginneren für Einsatzkräfte benötigt. Jede sonstige Person nimmt einen Platz für einen Helfer/Retter weg. Die Fahr(schul)lehrer können und dürfen mangels Ausbildung vor Ort nicht helfen. Zum anderen ist nicht nachvollziehbar, wie dies in der Praxis geschehen soll. Die österreichischen Feuerwehren versehen im Allgemeinen keine Dienststellenbereitschaften, sondern begeben sich im Falle der Alarmierung spontan zum Feuerwehrhaus und beginnen von dort ihre Einsatzfahrt. Gerade im ländlichen Raum kann es zwischen den Alarmierungen mitunter lange Zeitintervalle geben. Aufgrund der gesetzlich festgelegten Einsatzbereiche dauert eine Einsatzfahrt mitunter nur wenige Minuten. Die Retourfahrt erfolgt nicht mehr mit Blaulicht und/oder Folgetonhorn und somit nicht mehr einsatzmäßig. Es würde somit sehr lange dauern, bis die vorgesehenen vier Stunden erreicht sind. Im Bereich der Berufsfeuerwehren ist die Anzahl der Alarmierungen größer, sodass die notwendige Stundenanzahl früher erreicht werden kann.

Eine Erhebung im Bundesland Salzburg hat ergeben, dass pro Jahr zwischen 50 und 60 Fahrschullehrer- und Fahrlehrerberechtigungen erteilt werden. Es ist davon auszugehen, dass in den anderen Bundesländern bezogen auf die Einwohnerzahl eine vergleichbare Anzahl an Berechtigungen verliehen wird. Für die Feuerwehren ist es auch organisatorisch unmöglich, eine derart hohe Anzahl „betriebsfremder“ Personen bei Einsätzen mitfahren zu lassen.

Der ÖBFV spricht sich daher strikt gegen diese Regelung aus. Sollte auf dieser Regelung beharrt werden, wäre aus Feuerwehrsicht folgende Formulierung denkbar: „(...) *in Fahrzeugen des Rettungsdienstes gemäß § 20 Abs. 1 Z 4 lit. e KFG*“.

### 3. Weitere Anregung:

Gleichzeitig ersucht der ÖBFV, zusätzlich folgende Regelungen im Rahmen der 36. KFG-Novelle in das Gesetz aufzunehmen:

Seit der 32. KFG Novelle haben gem. § 47c KFG bundesweit organisierte Pannenhilfsdienste die Möglichkeit, durch Abfrage über das Kennzeichen auf fahrzeugspezifische Daten für die Durchführung der Pannenhilfe zuzugreifen. Für die Feuerwehren besteht diese Abfragemöglichkeit nicht. Durch den vermehrten Einsatz von alternativen Antrieben im Straßenverkehr und der Tatsache, dass moderne Fahrzeugtechnik immer komplexer wird, müssen Feuerwehren bei technischen und bei Brandeinsätzen vermehrt auf Datenbanklösungen mit Rettungs- und Deaktivierungsinformationen zurückgreifen (zB i11, CRS der Fa. Moditech, etc.) Die Identifizierung der verunfallten Fahrzeuge vor Ort mit Marke, Type, Baujahr, Motorisierung, etc. ist schwierig und fehleranfällig. Mit Hilfe des Kfz-Kennzeichens können die Identifizierungsparameter der Fahrzeuge abgefragt und so der richtige Datensatz in kürzester Zeit zur Verfügung stehen. Andere Länder wie z.B. Niederlande, Schweden, Norwegen, Dänemark, England und Schweiz haben diese Möglichkeiten der Identifizierung über das Kfz-Kennzeichen ihren Rettungsdiensten bereits zur Verfügung gestellt. Die Ermöglichung der Datenabfrage wäre auch im Sinne der eCall-Regelungen der EU, welche am 01.03.2018 in Kraft getreten sind. Sollen doch damit die Notfallreaktionen in städtischer Umgebung um 40 % und auf dem Land um 50 % beschleunigt werden. Die bisher teilweise geübte Praxis, wonach die in der Regel anwesende Polizei über ihre Abfragemöglichkeiten die erforderlichen Fahrzeugdaten an die Feuerwehr übermittelte, hat sich nicht bewährt, da die Polizei in der Regel selbst mit ihren Tätigkeiten befasst ist und für derartige Abfragen selbst kaum Zeit hat.

Da es sich bei den Rettungseinsätzen der Feuerwehren um eine hoheitliche Tätigkeit handelt, kann die Zustimmung des Zulassungsbesitzers oder des Lenkers bzw. deren schriftliche Einwilligung entfallen. Auch müsste die Abfragemöglichkeit für die Feuerwehren kostenlos sein.

Der Präsident:



Albert KERN  
Feuerwehrpräsident