



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

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
BMVIT-170.	UV/GSt/Ru/SP	Richard Ruziczka	DW 12423	DW 12423	05.06.2019
031/0001-					
IV/ST1/2019					

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird
(37. KFG-Novelle)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Inhalt des Entwurfs:

Durch die oa Gesetzesnovelle sollen im Wesentlichen die zulässige Höhe von Fahrzeugen zum Transport von Tieren und bei der Verwendung von High Cube Containern von 4 m auf 4,20 m angehoben, die Strecke, die bei Rundholztransporten bzw beim Sammeln von Rohmilch mit 44 t zurückgelegt werden darf, von 100 km auf 150 km erweitert, die Bestimmungen über Beleuchtungseinrichtungen an Fahrzeugen durch Verweisungen auf die einschlägigen EU-Rechtsakte vereinfacht und das Begutachtungsintervall für Fahrzeuge der Klasse L (Motorfahrräder, Motorräder, Quads), die bisher jährlich zu begutachten sind, an die Regelung für PKW (3-2-1) angeglichen werden.

Das Wichtigste in Kürze:

Die Bundesarbeitskammer (BAK)

- erhebt grundsätzlich gegen den größten Teil des Gesetzesentwurfes keinen Einwand,
- kann einerseits der Ausweitung der maximalen Höhe von Lkw, die für Tiertransporte oder die Beförderung von High Cube Containern eingesetzt werden, auf 4,20 m und andererseits der Ausweitung der erlaubten Strecke von Rundholztransporten bzw Milchsammeltransporten mit 44 t auf 150 km nicht zustimmen und

Seite 2

- lehnt die Überwälzung des Kostenersatzes für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen von den ZulassungsbesitzerInnen auf die LenkerInnen strikt ab.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Zu Z 1 (§ 4 Abs 6):

Die maximale Höhe von Lkw soll laut Novellierungsvorschlag für Fahrzeuge zum Transport von Tieren und bei der Verwendung von High Cube Containern im Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr von einer maximal zulässigen Höhe von 4 m auf 4,20 m ausgeweitet werden.

Dieser wiederholte Versuch einer Ausweitung der Maße und Gewichte von Lkw, wird laut Erläuterungen – auch zum wiederholten Mal – mit „Erleichterungen für die Wirtschaft“ begründet und widerspricht damit dem in den gleichen Erläuterungen für diese KFG-Novelle angeführten Wirkungsziel „Verbesserung der Verkehrssicherheit“. Analog zur Stellungnahme der BAK zur gerade vor einer Woche begutachteten 65. KDV-Novelle, in der die Ausweitung der Höhe von Autotransporten auf 4,20 m vorgeschlagen wurde, lehnt die BAK diese Vorhaben mit den gleichen Argumenten ab:

Die BAK hat sich bereits in ihrer Stellungnahme vom 28. Jänner 2008 zur 54. KDV-Novelle insbesondere aus verkehrspolitischen Gründen gegen eine Änderung der derzeit bestehenden Grenze für die zulässige Höhe von 4 m bei Autotransporten ausgesprochen. Der Trend, für den Güterverkehr auf der Straße immer breitere, längere, schwerere und – wie hier – höhere Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen für zulässig erklären zu wollen, wird von der BAK strikt abgelehnt. Es ist aus Sicht der BAK zweckmäßiger, nach alternativen Transportmöglichkeiten zu suchen, als lediglich die Höhenbestimmungen für den Straßentransport zu erweitern.

Da es im untergeordneten Straßennetz einzelne Brückenbauten und Unterführungen mit einer Lichtraumhöhe von unter den in der RVS (Regelwerk des Straßenwesens) festgesetzten 4,50 m gibt, ist zu befürchten, dass sich die hier vorgesehene generelle Ausweitung der Höhe von Tiertransporten oder von High Cube Containern im Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken wird. Bei einer generellen Festlegung sind dann die LenkerInnen verantwortlich, die konkreten Durchfahrtsmaße zu überprüfen.

Seitens eines österreichischen Eisenbahnunternehmens liegt der BAK zudem eine Stellungnahme vor, in der eine Erhöhung der Fahrzeughöhe auf 4,20 m kritisch gesehen wird, weil es auf seinem Streckennetz zum Teil sehr niedrige Fahrdrathöhen von 4,23 m und 4,33 m gibt, jeweils vor und nach Eisenbahnbrücken. Bereits bei der derzeitigen maximalen Höhe von 4 m wäre ein Sicherheitsabstand von lediglich rd 20 cm vorhanden und dieser wäre leider schon des Öfteren missachtet worden.

Seitens der BAK wird auch darauf hingewiesen, dass durch die gesetzmäßig festgesetzte maximale Höhe von 4 m, die auch der EG-Richtlinie 96/53 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der

Seite 3

höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, in der Fassung der EU-Richtlinie 2015/719, entspricht, noch kein überdimensionierter Transport verhindert wurde: Für solche Transporte besteht die gesetzmäßige Möglichkeit der Beantragung von Ausnahmegewilligungen beim zuständigen Landeshauptmann, der auch aufgrund der besseren Informationen betreffend der Eigenschaften des örtlichen Infrastrukturnetzes leichter eine Bindung auf unbedenkliche Routen vorsehen kann.

Zu Z 2 (§ 4 Abs 7 a):

Wie die vorige Bestimmung ist diese Regelung über die Ausnahmen vom höchstzulässigen Gesamtgewicht für Kraftwagen mit Anhängern von 40 t seit 2004 ständigen Ausweitungen unterworfen. Nach dem derzeitigen Stand ist die Ausnahme für Transporte bis 44 t vorgesehen, wenn sie im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr erfolgen, oder für den „Transport von Rundholz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km Luftlinie“.

Laut Erläuterungen wird die Entfernung nun „im Sinne der Einheitlichkeit der Grenzwerte“ von 100 km Luftlinie auf 150 km erhöht. Weiters soll laut Erläuterungen auch einem „Wunsch von betroffenen Unternehmen“ Rechnung getragen werden, einen Pkw auf einem Anhänger zu einem „Mobilkran“ mitzuführen, um dem Kranfahrer die tägliche An- und Abreise zur Baustelle zu erleichtern. Daher erfolgt die ausdrückliche Regelung, dass mit einem Mobilkran (Autokran) stets ein Anhänger mit einem Pkw mitgeführt werden darf, auch wenn sogar die 44 t Grenze überschritten wird.

Wie zum vorigen Novellierungsvorschlag zur Anhebung der maximalen Höhe von Kraftfahrzeugen, spricht sich die BAK aus verkehrspolitischen Gründen und entsprechend dem vom BMVIT vorgegebenen Wirkungsziel „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ gegen die vorgesehenen Ausweitungen der Ausnahmen vom generellen maximal zulässigen Höchstgewicht von 40 t aus.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Festsetzung eines Luftlinienradius bereits derzeit zu Kontrollschwierigkeiten auf der Straße führt und die Ausnahmeregelung grundsätzlich mit einer Straßenstrecke von maximal 100 km festgesetzt werden sollte. Bei einer Ausdehnung des Radius auf 150 km Luftlinie käme diese Ausnahme faktisch für ein ganzes Bundesland wie zB Tirol zur Anwendung, wirksame Kontrollen wären weiterhin kaum möglich.

Weiters wird seitens der BAK auch die oben beschriebene Überschreitungsmöglichkeit des höchstzulässigen Gesamtgewichts von 44 t durch Mobilkräne mit Pkw-Anhängern abgelehnt. Die BAK weist darauf hin, dass die An- und Abreise von Beschäftigten zu und von Baustellen in der Verantwortung der Unternehmen liegt, die dafür die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen haben; es ist auch nicht einzusehen, dass die Kosten hierfür auf die Allgemeinheit bzw die LenkerInnen abgewälzt werden.

Um auf die Sensibilität dieser Ausnahme aufmerksam zu machen, wird diesbezüglich auf den Sondertransporterlass des BMVIT aus dem Jahr 2017 hingewiesen, der zB in Anlage

Seite 4

III 3 ausdrücklich „Standard-Brückenaufgaben aller Straßenerhalter“ für alle Fahrzeuge „ab einem Gesamtgewicht von 44,01 t“ vorsieht. Darüber hinaus ist der Begriff „Mobilkran“ im KFG nicht definiert und wird im Sprachgebrauch auch öfters durch „Autokran“ ersetzt. Hier wäre es aus Sicht der BAK notwendig, klarzustellen, dass es sich nur um eine selbstfahrende Arbeitsmaschine gemäß § 2 Abs 1 Z 21 handeln kann, die „ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist“.

Zu Z 34 (§ 58 Abs 4):

Die Behörde oder die Polizei können jederzeit an Ort und Stelle den technischen Zustand und die Vorschriftmäßigkeit eines Fahrzeuges überprüfen. Wurden dabei schwere Mängel festgestellt, so ist für die Benützung der zur Verfügung gestellten Einrichtungen bisher von den ZulassungsbesitzerInnen unmittelbar ein Kostenersatz zu entrichten. Laut vorliegendem Entwurf soll dieser Kostenersatz nicht mehr von den ZulassungsbesitzerInnen, sondern von den LenkerInnen zu bezahlen sein.


Diese Verschiebung der Zahlungsverpflichtung auf das Lenkpersonal wird von der BAK strikt abgelehnt: Abgesehen von den schon problematischen Sanktionen gegen die LenkerInnen, wenn sie nachweislich die gemäß § 102 Abs 1 vorgesehenen Überprüfungen des Fahrzeuges auf seine Vorschriftmäßigkeit vor Antritt der Fahrt nicht vorgenommen haben, kommt eine zusätzlich von LenkerInnen zu entrichtende Benützungsgebühr für die Behördeneinrichtungen für die BAK nicht in Frage. Schwere Mängel am Fahrzeug sind in erster Linie dem Verantwortungsbereich der ZulassungsbesitzerInnen zuzurechnen. Insbesondere BerufslenkerInnen stehen zumeist in einem arbeitsrechtlichen Arbeitsverhältnis zu diesen ZulassungsbesitzerInnen und haben mit Konsequenzen auf ihr Arbeitsverhältnis zu rechnen, wenn sie sich wegen Mängel am Fahrzeug weigern, es zu lenken. Darüber hinaus hat die Abwälzung der Geldstrafen und Gebühren auf die LenkerInnen keine präventive Wirkung für die ZulassungsbesitzerInnen bzw verursacht auch keinen Druck, die Fahrzeuge in verkehrssicheren Zustand zu halten. Die BAK tritt für die unveränderte Belassung von § 58 Abs 4 ein.

Zu Z 37 (§ 101 Abs 2):

Als Erleichterung für die Landwirtschaft sollen laut Entwurf auch beim Transport von Rundballen die Fahrzeugabmessungen durch die Beladung überschritten werden dürfen.

Wie bereits oben in der Stellungnahme ausgeführt, lehnt die BAK weitere Ausnahmen hinsichtlich der maximalen Abmessungen und Gewichte aus Verkehrssicherheitsgründen ab.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anliegen und Anregungen.

	Unterzeichner	Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte
	Datum/Zeit-UTC	05.06.2019 17:26
	Prüfhinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert. Auch ein Ausdruck dieses Dokuments hat gemäß § 20 E-Government-Gesetz die Beweiskraft einer öffentlichen Urkunde.