



Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie  
IV/ST1 (Kraftfahrwesen)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b>	Fax <b>501 65</b>	Datum
2020 0.300.	UV/GSt/Ru/VZ/SP	Richard Ruziczka	DW 12423	DW 142423	16.09.2020
618		Verena Zauner	DW 13780	DW 143780	

## Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (39. KFG-Novelle)

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

### **Inhalt des Entwurfs:**

Durch die gegenständliche Gesetzesnovelle sollen insbesondere das Gewichtslimit für sämtliche Holztransporte aus dem Wald erhöht und das EU-Emblem auch auf roten Kennzeichentafeln angebracht werden. Ebenso sollen 10-km/h-Fahrzeuge ohne Lenkerplatz (mittels Fernsteuerung) verwendet werden dürfen.

Weiters soll die Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß IG-L für österreichische Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie auch für Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen gelten.

Schließlich wird eine Klarstellung getroffen, dass der Betrieb von Diesel-Aggregaten zur Ladegutkühlung auf Rastplätzen eine vermeidbare Luftverunreinigung darstellt, wenn am Standort ausreichende und für das Fahrzeug verwendbare Stromterminals vorhanden sind.

### **Das Wichtigste in Kürze:**

- Die Erhöhung des Gewichtslimits auf 44 t generell für alle Holztransporte aus dem Wald wird abgelehnt.
- Die Anwendung der Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß IG-L für österreichische Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoff-

zellentechnologie auch auf Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen wird zur Kenntnis genommen.

- Die Erleichterungen für den grenzüberschreitenden Militärverkehr werden abgelehnt.
- Die Schaffung der Möglichkeit, Bestätigungen über die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten nur mehr in elektronischer Form auszustellen, kann nur unter bestimmten Bedingungen erfolgen.
- Die Klarstellung, dass der Betrieb von Diesel-Aggregaten zur Ladegutkühlung auf Rastplätzen eine vermeidbare Luftverunreinigung darstellt, wenn am Standort ausreichende und für das Fahrzeug verwendbare Stromterminals vorhanden sind, wird als erster Schritt begrüßt, bedarf aber weiterer Maßnahmen.

#### **Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:**

##### **Zu Z 2 (§ 4 Abs 7a):**

Das bereits für den Transport von Rundholz aus dem Wald höhere zulässige Gewicht von 44 t soll laut Entwurf nunmehr generell ex lege für alle Transporte von Holz aus dem Wald heraus gelten. Insbesondere wird in den Erläuterungen der Transport von Hackschnitzeln angeführt.

Die BAK hat in ihrer Stellungnahme vom 1. Juni 2004 zur 24. KFG-Novelle die Gewichtserhöhung für Rundholztransporte aus dem Wald im Umkreis von 100 km (Luftlinie) um den Standort auf 44 t aus mehreren Gründen abgelehnt. Der damals ersten Ausnahme vom 40 t-Gewichtslimit folgte bald jene für Milchtransporte und wird nun fortgesetzt für Fahrzeuge zur Beförderung von weiteren Produkten, wie zerkleinertes Holz oder Hackschnitzel. Aus folgenden Gründen spricht sich die BAK weiterhin gegen die vorgesehene Ausnahme vom generell geltenden Gewichtslimit von 40 t aus:

- Bei dieser vorgesehenen Abänderung handelt es sich nicht um eine geringfügige Begriffsänderung, sondern um eine Eröffnung der Möglichkeit, eine weitere Produktpalette ohne Ausnahmegenehmigung mit 44 t zu transportieren. Sind zum Transport von Rundholz (ganze Stämme) spezielle Rungenwagen erforderlich, bedarf es für die nunmehr zusätzlich vorgesehenen Produkte ganz anderer Transportbehältnisse; bei Hackschnitzel handelt es sich überhaupt um Schüttgut.
- Mit den Hackschnitzeltransporten wird der nächsten Wirtschaftssparte eine Ausnahme vom Gewichtslimit eingeräumt. Es ist nur eine Frage der Zeit, wann auch andere Wirtschaftsbereiche Gewichtserhöhungen (zB für Schottertransporte) in ihrer Branche fordern.
- Wie schon bei der Ablehnung der Gewichtserhöhung für Rundholztransporte wird auch gegen die vorgesehene Ausnahme vom Gewichtslimit für Holztransporte die übermäßige Infrastrukturbelastung und -abnutzung durch derartige Fahrzeuge ins Treffen geführt. Gerade bei der Beförderung von Holzprodukten aus dem Wald werden Großteils Straßen befahren, die nicht für diese hohe Gewichtsbelastung gebaut wurden. Die Folgekosten für

Instandhaltung und Reparatur dieser Fahrwege würden extrem ansteigen; Kosten, welche die Allgemeinheit zu tragen hätte.

#### **Zu Z 16 (§ 82 Abs 4a):**

Derzeit gilt die Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß § 14 Abs 2a IG-L nur für in Österreich zugelassene Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie, die weiße Kennzeichentafeln mit grüner Schrift führen. Nunmehr soll eine Gleichwertigkeitsklausel für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb mit ausländischen Kennzeichen geschaffen werden, die nach deren heimatlichen Vorschriften entsprechend gekennzeichnet sind.

Die BAK nimmt diesen Vorschlag zur Kenntnis. Aus Sicht der BAK muss es darüber hinaus auch eine Klärung geben, dass bei der Entrichtung von Verwaltungsstrafen wegen IG-L-Geschwindigkeitsüberschreitungen auch eine grenzüberschreitende Nachverfolgung und Einhebung der Geldstrafen gewährleistet ist, damit auch eine Gleichstellung von Personen mit österreichischem Kennzeichen gegenüber jenen mit nicht-österreichischen Kennzeichen sichergestellt werden kann.

#### **Zu Z 17 (§ 96 Abs 1):**

Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h soll das Befahren von Straßen mit öffentlichem Verkehr auch ohne LenkerIn auf dem Fahrzeug ermöglicht werden. Laut Erläuterungen muss aber stets eine Person zur Bedienung des Fahrzeugs in der Nähe sein, welche als LenkerIn gilt und auch die Lenkerpflichten zu erfüllen hat.

Die BAK lehnt die Ausdehnung der Anwendung der bisherigen kraftfahrrechtlichen Regelungen zum „automatisierten Fahren“ auf die genannte Fahrzeugkategorie aus mehreren Gründen ab:

- Der Einsatz von diesen Kraftfahrzeugen ohne LenkerIn auf Straßen mit öffentlichem Verkehr scheint aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht verantwortbar.
- Die Person zur „Aufsicht“ benötigt keinerlei Lenkberechtigung, lediglich ein Mindestalter von 16 Jahren.
- Die BAK hat in mehreren Stellungnahmen der vergangenen Jahre darauf hingewiesen, dass bei Unfällen Haftungsfragen nicht geklärt sind. Die Frage der Verantwortlichkeit im Falle von Fehlfunktionen der technischen bzw elektronischen Ausrüstung der Fahrzeuge spielt eine zentrale Rolle: Wie weit haften LenkerInnen oder ZulassungsbesitzerInnen, wenn sie ihre Fahraufgaben an Assistenzsysteme abgeben? Was bedeutet dies für Personen, die gar keine Lenkberechtigung für das Fahrzeug besitzen, welches sie ferngesteuert auf Straßen mit öffentlichem Verkehr bewegen?
- Die BAK lehnt weiterhin die bisherige Vorgangsweise des Gesetzgebers ab, zu bestimmen, dass LenkerInnen bzw. hier die „Aufsichtsperson“ – trotz Einsatz der

unterschiedlichsten Assistenzsysteme, welche sie von verschiedenen Lenkerpflichten befreien sollen – stets als primär verantwortlich erklärt werden, in zT unvorhersehbaren Notsituationen ihre Fahraufgaben wieder zu übernehmen. Generell sollten nach Ansicht der BAK die Bestimmungen über das automatisierte Fahren nach der Zielsetzung festgelegt werden, dass die Technik LenkerInnen entlasten sollte, und nicht wie bisher legislativ festgelegt wurde, dass die Technik die gesamte Verantwortung an die LenkerInnen oder hier die Aufsichtsperson abgibt.

#### **Zu Z 18 (§ 97 Abs 3):**

Bisher gab es eine Ausnahme vom kraftfahrrechtlichen Genehmigungsregime für Sondertransporte für Heeresfahrzeuge, zivile Fahrzeuge – welche Zwecken des Bundesheeres dienen – sowie ausländische Militärfahrzeuge im Rahmen gemeinsam mit dem Bundesheer durchzuführender Einsätze, Übungen oder Ausbildungsmaßnahmen. Nunmehr soll es nach dem Entwurf eine Ausweitung dieser Regelung betreffend Sondertransporte ausländischer Streitkräfte auf den Transit durch Österreich geben.

Seitens der BAK wird diese weitere Erleichterung für ausländische Militärfahrzeuge als neutralitäts- und verkehrssicherheitsgefährdend und völlig unnötig abgelehnt.

#### **Zu Z 21 und Z 25 (§ 102 Abs 1a und § 102a Abs 4):**

Gemäß den Bestimmungen in den §§ 102 Abs 1a und 102a Abs 4 KFG sind im Rahmen der Lenk-Ruhezeitkontrollen von den Kontrollorganen den LenkerInnen Bestätigungen über die Kontrolle auszustellen. Da die Kontrollteams über eine entsprechende EDV-Ausstattung verfügen, wird die Grundlage geschaffen, diese Bestätigung auch in elektronischer Form auszustellen.

Die BAK nimmt die Schaffung einer zweiten Möglichkeit für die Form der Bestätigung grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis. Allerdings müssen dafür auch die Voraussetzungen beim Lenkpersonal geschaffen werden, dass diese Bestätigung in elektronischer Form auch für sie lesbar ist. Sollten die LenkerInnen keine Möglichkeit haben, eine derartige Bestätigung zu nutzen, dann muss die Bestätigung weiterhin in Papierform ausgehändigt werden.

#### **Zu Z 23 (§ 102 Abs 4):**

Hier wird vorgesehen, dass das Betreiben von Diesel-Aggregaten zur Ladekühlung von klimatisierten Fahrzeugen auf Raststationen und Rastplätzen eine vermeidbare Luftverunreinigung darstellt, und somit die Verwendung von vorhandenen Strom-Terminals verpflichtend vorgeschrieben wird. Andernfalls droht eine Verwaltungsstrafe bis zu 5.000,- Euro.

Seitens der BAK ist Ziel und Zweck der vorgeschlagenen Bestimmung sehr zu begrüßen. Von dieser Neuregelung werden lärmgeplagte AnrainerInnen, die Umwelt und vor allem ruhende BerufslenkerInnen auf Rastplätzen profitieren.

Aus Sicht der BAK ist diese Regelung allerdings nicht ausreichend und sollte wie folgt weiter ergänzt werden:

- Es sollte in der gegenständlichen Bestimmung eindeutig klargestellt werden, dass die LenkerInnen nur verpflichtet sind, Strom-Terminals auf Stellplätzen zu benützen, die „bei ihrer Ankunft“ verfügbar waren. Es wäre unzumutbar bzw nach den Sozialbestimmungen im Straßenverkehr sogar untersagt, wenn LenkerInnen ihre Ruhezeit unterbrechen müssten, um auf einen während ihrer Ruhezeit freiwerdenden Stellplatz mit Terminal zu wechseln.
- Nach den bisherigen Erfahrungen aus der Praxis auf den elektrifizierten Parkplätzen scheitert die Verwendung der vorhandenen Strom-Terminals am Nichtvorhandensein eines entsprechenden Stromkabels am Fahrzeug. Eine Mitführipflicht von Kabeln im Kfz ist zur Erfüllung der Verwendungsverpflichtung von Strom-Terminals jedoch unerlässlich. Diese Kabel werden ohnehin vom Hersteller beim Erwerb des Kühlgut-Equipments an den Kfz-Halter mitgeliefert. Die BAK fordert daher, im KFG eine Bestimmung aufzunehmen, die den Kfz-Halter verpflichtet, dem Fahrpersonal das erforderliche Kabel mitzugeben.
- Eine gesetzliche Klarstellung, dass in Lkw-Dieselaggregaten zur Ladegutkühlung kein Heizöl verwendet werden darf, sollte endlich im KFG vorgenommen werden. Dies würde die Elektrifizierung der Ladegutkühlung bei Lkw vorantreiben.
- Sofern zur Ladegutkühlung ein Strom-Terminal vorhanden ist, muss dieser benützt werden. Derzeit sind auf vier Rastplätzen in Österreich jeweils drei Stellplätze mit Anschlussmöglichkeiten eingerichtet worden. Das ist nicht ausreichend. Nach Ansicht der BAK sollten Vorkehrungen getroffen werden, dass zumindest die Hälfte der Bus- und Lkw-Stellplätze mit Strom-Terminals ausgestattet wird.
- Eine elektrifizierte Ladegutkühlung ist nicht nur auf Rastplätzen und -stationen sinnvoll, sondern auch an anderen Orten möglich und wünschenswert. Die BAK weist darauf hin, dass dies bei allen Be- und Entladestellen (zB Filialen im Lebensmittelhandel) möglich ist, aber nicht einmal bei der betriebsinternen Auslieferung (Lkw von REWE, Spar und Hofer) in den frühen Morgenstunden praktiziert wird. Die BAK fordert daher eine entsprechende Bestimmung mit einer Anschlussverpflichtung an das Stromnetz im KFG aufzunehmen.
- Die ASFINAG stellt nur Strom für den Betrieb von Diesel-Aggregaten zur Verfügung. Der Betrieb von Klimaanlage in Nutzfahrzeugen und Bussen (motorbetriebene oder Standklimaanlage) wird dabei nicht erfasst. Um zu gewährleisten, dass tatsächlich auch „klimatisierte Fahrzeuge“ (vor allem auch die Lkw-Fahrerkabine) ohne Erzeugung von Luftverunreinigungen gekühlt bzw klimatisiert werden, müssen auf EU-Ebene Gesetzesinitiativen ergriffen werden, die eine verbindliche Ausstattung von Fahrzeugen in der Güter- und Personenbeförderung mit Standheizungen vorschreibt.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

