BUNDESARBEITSKAMMER

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

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

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel **501 65**	Fax **501 65**	Datum
BMVIT-170. 148/0001-IV/ST1/2019	UV/GSt/Ru/SP	Richard Ruziczka	DW 12423	DW 142423	29.05.2019

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 geändert wird (65. Novelle zur KDV 1967)

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

Inhalt des Entwurfs:

Mit der oa Verordnungsnovelle sollen insbesondere die zulässige Länge für Doppelgelenk-Oberleitungsbusse auf 25 m angehoben und die zulässige Höhe für Autotransporte von 4 m auf 4,20 m ausgeweitet werden. Bei landwirtschaftlichen Traktoren mit überbreiten Anbaugeräten soll die bisherige Beschränkung auf Fahrten bei Tageslicht und ausreichender Sicht sowie das Begleitfahrzeug zur Absicherung auf engen und kurvenreichen Straßen entfallen. Für Fahrschulen soll der Standard hinsichtlich der erforderlichen Räumlichkeiten und der Übungsplätze angehoben werden, und anstelle von Anschauungsmodellen sollen auch PC-Animationen zulässig sein.

Das Wichtigste in Kürze:

Die Bundesarbeitskammer (BAK)

- lehnt die vorgesehenen Erleichterungen für überbreite landwirtschaftlichen Zugmaschinen aus Gründen der Verkehrssicherheit ab,
- kann einer Ausweitung der maximalen Höhe von Lkw, die für den Autotransport eingesetzt werden, nicht zustimmen, weil diese Maßnahme einerseits dem verkehrspolitischen Ziel

der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schien zuwiderläuft, andererseits dadurch ebenfalls die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird,

- lehnt die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von Langgutfuhren auf Autobahnen und Autostraßen ab und
- fordert hinsichtlich der Verbesserungen der Standards hinsichtlich der Räumlichkeiten und der Übungsplätze von Fahrschulen eine Übergangsbestimmung, die gewährleistet, dass auch bestehende Fahrschuleinrichtungen ab einem festgesetzten Zeitpunkt die neuen Kriterien erfüllen müssen.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Zu Z 16 (§ 52 Abs 5):
Nach den geltenden Vorschriften dürfen landwirtschaftliche Zugmaschinen mit verbundenen Anbaugeräten bis zu einer maximalen Breite von 3,30 m auf Straßen mit öffentlichem Verkehr unterwegs sein, „wenn die Fahrten bei Tageslicht und ausreichender Sicht durchgeführt werden und auf engen und kurvenreichen Straßen ein Begleitfahrzeug zur Absicherung vorausfährt." Gemäß vorliegendem Novellierungsentwurf sollen nunmehr die beiden genannten Auflagen gestrichen werden.

Maße, Gewichte und Bauartgeschwindigkeiten von in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzten Fahrzeugen wurden in den letzten Jahren ständig erhöht. Während zB die maximale Breite eines Lkw mit 2,60 m begrenzt ist, darf sie von landwirtschaftlichen Zugmaschinen mit Anbaugeräten – ohne weitere Ausnahmegenehmigung – noch um 70 cm überschritten werden. Aus Sicht der BAK ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit gerechtfertigt, dass derartige überbreiten Zugmaschinen nur bei guter Sicht und mit einem Begleitfahrzeug öffentliche Straßen benutzen dürfen.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass durch den Verweis in § 54 Abs 4 „Transporte von abgebauten Schneidwerken durch Mähdrescher" mit einer maximalen Breite von 3,30 m ebenfalls unter diese Erleichterungen für die Landwirtschaft fallen. Erst mit der 62. KDV-Novelle im Jahr 2016 wurde die maximale Länge dieser Fahrzeugkombinationen auf 24 m erweitert und gleichzeitig die bis dahin notwendigen Ausnahmebewilligungen des Landeshauptmannes gestrichen. In ihrer Stellungnahme vom 30. März 2016 hat die BAK einerseits eine Klarstellung verlangt, dass diese Fahrten auf öffentlichen Straßen nur unter bestimmten Bedingungen (zB Tageslicht, ausreichende Sicht, Begleitfahrzeug) durchgeführt werden dürfen, und andererseits gefordert, eine Evaluierung der Bestimmung in Hinblick auf ihre Einhaltung und Kontrolle sowie auf die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit durchzuführen. Diese Evaluierung ist bisher nicht erfolgt.

Weil durch die im Entwurf vorgeschlagene Streichung der Auflagen mit einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu rechnen ist, spricht sich die BAK gegen die Novellierung und für die Beibehaltung von § 52 Abs 5 aus und verlangt darüber hinaus, die oben angesprochene Evaluierung betreffend der Auswirkungen der rasanten Erhöhungen von Maßen und

Gewichten von landwirtschaftlich genutzten Kraftfahrzeugen auf die Verkehrssicherheit durchzuführen.

Zu Z 18 (§ 59 Abs 1 Z 3 lit b):
Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für „Langgutfuhren“ auf Autobahnen und Autostraßen soll künftig von 70 km/h auf nunmehr 80 km/h angehoben werden, um eine Angleichung an die für Lkw geltende Geschwindigkeitsgrenze zu erreichen.

Diese Anhebung der Höchstgeschwindigkeit wird von der BAK aus Gründen der Verkehrssicherheit aber vor allem aus Gründen des Umweltschutzes abgelehnt. Nach Ansicht der BAK wäre anstelle einer Anhebung der Geschwindigkeit für Langgutfuhren eine Reduktion für Lkw und somit eine einheitliche Geschwindigkeit von 70 km/h auf Autobahnen und Autostraßen in Erwägung zu ziehen.

Zu Z 19 (§ 59 Abs 6):
Die maximale Höhe von Lkw soll laut Novellierungsvorschlag für Autotransporte auf eine Höhe von 4,20 m ausgeweitet werden.

Dieser wiederholte Versuch einer Ausweitung der Maße und Gewichte von Lkw, wird laut Erläuterungen – auch zum wiederholten Mal – mit „Problemen bei Autotransporten“ begründet, weil „der derzeitige Trend … ganz stark in Richtung Großraumlimousinen, Vans, SUV und ähnlich höher gestellte Fahrzeuge“ ginge. In den Erläuterungen zur gerade in Begutachtung befindlichen 37. KFG-Novelle wird betreffend einer ähnlichen Aufstockung der Fahrzeughöhen offen von „Erleichterungen für die Wirtschaft“ gesprochen.

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 wäre zweckmäßiger, nach alternativen Transportmöglichkeiten für Großraumlimousinen, Vans und ähnlich höher gestellten Fahrzeugen 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 Autotransporten negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken wird. Bei einer generellen Festlegung ist dann der Lenker 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 Fahrdrahthöhen 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 würde leider schon des Öfteren missachtet.

Die BAK tritt daher, auch wenn durch die 29. KFG-Novelle im Jahr 2008 eine Verordnungsermächtigung für die Festsetzung einer neuen Höhe für Autotransporte geschaffen wurde, dafür ein, dass die derzeitige Gesetzeslage über die maximale Höhe von beladenen Fahrzeugen mit 4 m beibehalten wird; es besteht bei überhohen Straßentransporten ohnedies die Möglichkeit, Ausnahmegenehmigungen zu beantragen. Dies hat auch für die Lenker den Vorteil, durch die zuständigen Landeshauptleute unbedenkliche Routen vorgeschrieben zu bekommen und nicht selbst für Schäden durch die Überhöhe verantwortlich zu sein.

Zu Z 23, Z 24 und Z 36 (§ 64 a Abs 1 und 2, sowie § 37 Z 2):
In § 64a sollen laut Entwurf die Anforderungen an die Fahrschulräumlichkeiten präzisiert und ausgeweitet werden. So muss ua neben den bisher vorgesehenen Räumlichkeiten ein ausreichend großer und von den Unterrichtsräumen getrennter Empfangs- und Büroraum sowie für das Personal zumindest ein Sozialraum vorhanden sein. Weiters müssen ausreichend geschlechterspezifisch getrennte sanitäre Anlagen vorhanden sein und Fahrschulen, die eine Ausbildung für Personen mit besonderen Bedürfnissen anbieten, müssen zusätzlich über ein entsprechend adaptiertes WC verfügen sowie durchgehend barrierefrei gestaltet sein. Zusätzlich sollen auch die Anforderungen an Übungsplätze angehoben werden. Anstelle von bisher 1.000 m² soll ein geeigneter Übungsplatz im Ausmaß von mindestens 2.000 m² mit bestimmten weiteren Anforderungen verfügbar sein.
Die BAK begrüßt grundsätzlich diese Verbesserungen der Mindestausstattungskriterien der Fahrschulräumlichkeiten und Übungsplätze. Allerdings ist in den Übergangsbestimmungen im vorliegenden Entwurf vorgesehen, dass dies neuen Bestimmungen „nicht für Fahrschulbewilligungen, die bereits vor dem 1. Juli 2019 erteilt worden sind“, gelten sollen. Für bestehende Fahrschulen sollen die alten, bisherigen Vorschriften weiter gelten.

Seitens der BAK kann einer derartigen Regelung aus Gründen der Wettbewerbsbehinderung nicht zugestimmt werden. Es würde dadurch lediglich der Eintritt in den Fahrschulmarkt für neue Bewerber erschwert werden, alte Fahrschulen hätten weiterhin bedeutend geringere Anforderungen an ihre Infrastruktur und müssten die modernen Ausstattungskriterien nicht erfüllen. Die BAK fordert daher, dass die vorgeschlagenen neuen Ausstattungsvorschriften auch auf den Altbestand an Fahrschulen Anwendung finden. Für diese sollten Adaptierungen innerhalb eines Jahres erfolgen müssen; mit spätestens 1. Juli 2020 müssten damit bundesweit einheitlich alle Fahrschulen die neuen Bestimmungen erfüllen.

Zu Z 27 (§ 64a Abs 3):
Hier wird nur auf einen Druckfehler aufmerksam gemacht: In § 64a Abs 3 gibt es keine „Z 2.2.2“, es ist offensichtlich Z 2.1.2 gemeint.

Zu Z 35 (§ 66 Abs 1 a):
Wenn von FahrschullehrerInnen oder FahrlehrerkandidatInnen das Antreten zur Lehrbefähigungsprüfung nicht 72 Stunden vor dem Termin abgesagt wird, so sollen trotzdem 50 % der

Vergütung an die Behörde bezahlt werden; die Gebühr für das Gutachten je Führerscheinklasse beträgt derzeit bis zu 100,- Euro.

In den Erläuterungen wird der Vorschlag damit begründet, dass die Disziplin bei der Einhaltung der angemeldeten Prüfungstermine erhöht werden soll. Nach Ansicht der BAK erscheint diese beschriebene Sanktion der Bezahlung von 50 % der Vergütung für die Lehrbefähigungsprüfung überschießend. Hier tritt die BAK dafür ein, dass bei Vorlage eines ärztlichen Attestes über das Vorliegen medizinischer Gründe (wie zB Krankheit, Unfall etc) oder aus anderen wichtigen persönlichen Gründen (analog zu den Dienstverhinderungsgründen, wie zB Todesfall in der Familie) explizit eine Ausnahme festgesetzt wird und somit diese Sanktion nicht zur Anwendung kommt.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anliegen und Anregungen.

Unterzeichner	Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte
Datum/Zeit-UTC	29.05.2019 11:06
Prüfhinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert. Auch ein Ausdruck dieses Dokuments hat gemäß § 20 E-Government-Gesetz die Beweiskraft einer öffentlichen Urkunde.