



Österreichischer
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980
Fax +43 (0)1 4000 7135
post@staedtebund.gv.at
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:
60-09-(2019-1036)

bearbeitet von:
Dfin Schwer DW 89970 | Hanna Zeiner

elektronisch erreichbar:
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

Bundesministerium
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien

per E-Mail: st1@bmvit.gv.at,
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 5. Juni 2019

**BMVIT-170.031/0001-IV/ST1/2019 -
37. KFG-Novelle - Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (37. KFG-Novelle), nimmt der Österreichische Städtebund wie folgt Stellung:

Der Österreichische Städtebund hegt massive Zweifel an einzelnen Bestimmungen, da diese in der Praxis zu erheblichen Nachteilen für den Straßenerhalter/die öffentliche Hand führen würden.

So wird intendiert, dass in § 4 Abs. 6 KFG bei Fahrzeugen zum Transport von Tieren und bei der Verwendung von HighCube Containern im Vor- und Nachlaufverkehr die Höhe von 4,20 m nicht überschritten werden darf.

Damit wird eine Ausnahme zur maximal erlaubten Höhe von Kraftfahrzeugen nach § 4 Abs. 6 Z 1 KFG, der nur eine größte Höhe von 4 m gestattet, geschaffen.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Unterführungen, Tunnels, Durchlässe etc. auf diese größte Höhe von 4 m dimensioniert werden. Dabei werden seitens der Bautechnik Sicherheiten vorgesehen, die bis zu 4,50 m bei Durchlässen betragen (techn. Richtlinie: RVS, z.B.: 03.01.12, Abb. 29 – Verkehrs- und Sicherheitsraum).

Es handelt sich um Sicherheitsvorkehrungen, um Kollisionen von Fahrzeugen mit Brückenbauwerken hintanzuhalten (z.B. aufgrund der Änderung der Höhenlage der Straße im Bereich des Bauwerks).

Tatsächlich gibt es aber noch alte Tunnels, die diese Sicherheitsstandards nicht erfüllen und schon heute kommt es zu teilweise massiven Beschädigungen bei einzelnen städtischen Unterführungen durch Fahrzeuge, die auch nur geringfügig höher als 4,0 m sind.

Es ist daher vehement davon abzuraten, diese Sicherheiten für weitere Kraftfahrzeugarten zu erweitern. Diese Regelung würde zum Regelfahrzeug werden und eine Erweiterung des Verkehrs- und Sicherheitsraumes zur Folge haben. Die Verkehrs- und Sicherheitsräume würden in weiterer Folge um die genannten 20 cm steigen. Dass dies wiederum die öffentlichen Haushalte belastet, liegt auf der Hand. Brücken müssten daher um 20 cm höher gebaut werden, welches sich erheblich in den Kosten niederschlägt.

Im Übrigen wären nach Erlassung des Gesetzes sämtliche bestehende Tunnels, Unterführungen etc. vom Straßenerhalter oder den Straßenpolizeibehörden dahingehend zu untersuchen, ob Fahrzeuge mit einer Höhe von 4,20 m diese Tunnels usw. befahren könnten. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre zumindest mit einer straßenpolizeilichen Maßnahme eine Höhenbeschränkung vorzusehen. Die lichte Höhe von Unterführungen lassen sich oft gar nicht und wenn, dann nur unter größtem Aufwand, vergrößern. Zu niedrige Unterführungen führen unter anderem zu Mehrweglängen und unerwünschten Verkehrsverlagerungen.

Letztlich wäre der Straßenerhalter bzw. die Behörde bei Schäden an Fahrzeugen, die durch Anprall an „ungesicherten“ (keine Höhenkontrolle, keine Höhenbeschränkung) Tunnels hervortreten, schadenersatzpflichtig. Eine derartige Belastung der öffentlichen Haushalte ist hintanzuhalten und die 4 m maximale Höhe beizubehalten.

Ähnliches gilt für die Ergänzung des § 59 KDV um den Absatz 6. Hier soll es

Autotransporten gestattet werden, eine Höhe von 4,20 m zu erreichen. Auch dies wird aus obigen Gründen abgelehnt.

Hingewiesen sei, dass Fahrzeuge mit größeren Höhen über Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 34 KFG und § 45 Abs. 1 StVO (subsidiär) - nach Durchführung eines Verfahrens - Fahrten auf bestimmten Strecken vornehmen dürfen.

Die Änderung des § 4 Abs. 7a KFG wird ebenso abgelehnt:

Die Ermüdungswirkung auf Fahrbahnkonstruktionen steigt mit steigender Achslast mit der 4. Potenz! Der Erhaltungs- und Instandsetzungsaufwand ist jetzt schon kaum mehr leistbar und würde dann noch explodieren. Durch die Ausdehnung der erlaubten Fahrstrecke von wo auf 150 km für Holz- und Milchtransporte mit dem in § 4 Abs. 7a KFG genannten Fahrzeugspezifikationen kommt es zu einer weiteren Mehrbelastung der Straßenkonstruktion. Aus den genannten Gründen wird dies abgelehnt.

Die Rentabilität des Güterverkehrs auf der Straße für die Frächter darf nicht zu Lasten des Straßenerhalters (= der öffentlichen Hand und somit des Steuerzahlers) erhöht werden. Die Tonnage bzw. das Transportvolumen auf der Straße zu erhöhen ist auch nicht im Sinne einer erwünschten Verkehrsverlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Verkehrs- und umweltpolitisch sollte der Gütertransport auf der Straßen in keiner Weise weiter gefördert werden.

Wir ersuchen um Berücksichtigung der dargelegten Bedenken und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär