

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

**Abteilung für Rechtspolitik**  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T +43 (0)5 90 900-DW | F +43 (0)5 90 900-243  
E [rp@wko.at](mailto:rp@wko.at)  
W <https://news.wko.at/rp>

Per E-Mail: [st1@bmk.gv.at](mailto:st1@bmk.gv.at)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2020-0.823.641	Rp 25638/02/2021/DU/Sa	4027	23.03.2021
17.12.2020	Mag. David Ulbrich		

## **68. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967); Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die WKÖ bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs einer Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967) und nimmt dazu binnen offener Frist Stellung.

Wir erheben keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben, erstatten jedoch nachstehende Anmerkungen.

### **Zu Z 2 (§ 22c Abs. 2):**

Die Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts für emissionsfreie überlange Gelenkbusse mit vier Achsen auf 33.500 kg und für Doppelgelenk-Oberleitungsbusse mit vier Achsen auf 39.000 kg begrüßen wir ausdrücklich.

In einem Zuge sollte das Novellierungsvorhaben auch dafür genützt werden, dass hinsichtlich der größten Länge nicht nur überlange Doppelgelenk-O-Busse (25m), sondern auch Doppelgelenkbusse und Busse mit Anhänger in die Bestimmung aufgenommen werden. Wenn es im Stadtverkehr die Notwendigkeit gibt, längere Busse als Gelenkbusse einzusetzen, so darf der Bau einer Oberleitung dafür nicht Voraussetzung sein. Städte, die keinen O-Bus haben, werden für diesen Zweck keine Fahrleitungsinfrastruktur errichten, nur um längere Busse betreiben zu können. Außerdem muss es den Betreibern freigestellt sein, ob sie Doppelgelenkbusse oder Buszüge einsetzen.

### **Zu Z 4 (§ 52 Abs. 5 lit. c):**

Gegen die nunmehr vorzusehende Klarstellung, dass künftig auch eine Kennzeichnung von nach vorne hinausragenden Anbaugeräten erforderlich ist, besteht kein Einwand.

**Zu Z 5 (§ 58 Abs. 1 Z1):**

Die Festsetzung einer erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h für Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit (BAG) von mehr als 50 km/h und einer Breite von mehr als 2,55 m lehnen wir ab.

Diese Änderung hätte eine Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit für Dienstleistungsanbieter mit Zugmaschinen mit einer BAG von mehr 50 km/h zur Folge. Diese Zugmaschinen erfordern zum Lenken die Lenkerberechtigung der Gruppen C bzw. C und E (Ziehen von Anhängern). Somit müssen die Fahrer eine höhere Ausbildung nachweisen und unterliegen ab dem 48. Lebensjahr einer amtsärztlichen Untersuchung. Zum Vergleich: Zugmaschinen mit BAG bis 50 km/h dürfen mit der Lenkerberechtigung der Gruppe F gefahren werden. Hier gilt kein befristeter Führerschein. Somit sind die Lenker schnellerer Zugmaschinen wesentlich besser ausgebildet und qualifiziert. In der Praxis gibt es zu wenige C-Führerscheinbesitzer, weil die Attraktivität des Führerscheins für die Klasse F erhöht wurde.

Bei einer Herabstufung verliert die Lenkerberechtigung der Gruppe C in diesem Anwendungsbereich weiter an Bedeutung bzw. Attraktivität. Schnelle Zugmaschinen mit Breitbereifung werden in Agrarserviceunternehmen für Arbeiten auf Feldern zur Schonung des Bodens (größere Aufstandsfläche, niedrigerer Bodendruck, ev. auch mit Reifendruckabsenkung) verwendet. Aus diesem Grund sind diese Reifenbreiten erforderlich und im Einsatz. Diese Zugmaschinen werden auch zum Ziehen von Anhängern, z.B. für Tieflader zum Transportieren von Stroh, Heu, Silagen und als Arbeitsmaschinen genutzt. Diese Anhänger erlauben eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h. Auf größeren bzw. breiteren Straßen würden diese Zugmaschinen damit ein weiteres Hindernis für den fließenden Verkehr darstellen und würden daher, entgegen der in den Erläuterungen genannten Intention die Verkehrssicherheit auf diesen Straßen massiv senken. Im Sinne der Erhöhung der Verkehrssicherheit ist daher eine Anpassung der Geschwindigkeit an die Straßenverhältnisse dringend geboten: Diese sorgt für eine bessere Integration in den Gesamtverkehr, verbessert die Verkehrsflüssigkeit und minimiert daher das Risiko für Auffahrunfälle.

Im Baugewerbe sind zahlreiche LKW mit Tieflader und aufgeladenen Baggern mit einer Breite der Ladung bis zu 3,0 m mit 80 km/h im Einsatz. Diese Bagger bzw. Ladungen tragen entsprechende Kennzeichnungen an den äußersten Punkten und Begrenzungsleuchten. Für Zugmaschinen mit einer Breite über 2,55 m gelten eben diese Kennzeichnungspflichten mit Hinweistafeln und Begrenzungsleuchten. Die Situation ist durchaus vergleichbar.

Aus all diesen Gründen wird dieses Vorhaben abgelehnt.

**Zu Z 6 (§ 64b Abs. 2):**

Im Zusammenhang mit den Vorschlägen zur Fahrschulausbildung ist allgemein festzuhalten: Die theoretische und praktische Ausbildung in der Fahrschule ist sehr detailliert geregelt. Einer der Gesichtspunkte des Novellierungsvorhabens ist deshalb eine gewisse Flexibilisierung der Fahrschulausbildung ohne die Qualität der Ausbildung zu schmälern, was begrüßt wird. Das vom Arbeitskreis „Aus- und Weiterbildung von Fahrlehrern“ bereits ausgearbeitete Konzept hat aber leider keinen Niederschlag im Novellierungsvorschlag gefunden.

Die geplante Streichung der Regelung, dass nach zwei zusammengefassten Unterrichtseinheiten eine „Pause“ von mindestens 20 Minuten einzuhalten ist, wird ausdrücklich begrüßt.

Darüber hinaus ist auch die Streichung der Pausenregelung, wonach jeweils 10 Minuten zwischen den Unterrichtseinheiten (UE) bzw. 20 Minuten nach 2 zusammengefassten UE pausiert werden muss, wünschenswert: Diese werden zwar namentlich als Pausen bezeichnet, stellen aber

„bezahlte unterrichtsfreie Zeit“ dar. Es handelt sich daher nicht um Ruhepausen zu Erholungszwecken im Sinne der Ruhepausen nach dem AZG. Im Kollektivvertrag der Fahrschulen sind Regelungen für diese bezahlte unterrichtsfreie Zeit vorgesehen.

Die geltenden Pausenregelungen nach der KDV korrelieren nicht mit den Regelungen im Kollektivvertrag der Fahrschulen. Da der Kollektivvertrag der Fahrschulen den Regelungen der KDV entgegenstehende Regelungen zur bezahlten, unterrichtsfreien Zeit enthält, regen wir - neben der geplanten Streichung der 20 Minuten-Pause nach 2 UE - auch die Streichung der Regelung zur bezahlten, unterrichtsfreien Zeit von 10 Min zwischen den UE in § 64b Abs. 2 an.

#### **Zu Z 7 (§ 64b Abs. 6 Z1):**

Die letzten 4 UE in der praktischen Ausbildung überwiegend im öffentlichen Verkehr waren von Personen, die älter als 39 Jahre sind, für die Klasse A bisher als Einheit zu absolvieren. Die 16 UE für 39-Jährige „plus“ bleiben erhalten. Die Detailvorgabe, die letzten vier Einheiten in zwei zusammenhängenden Doppelstunden zu absolvieren, soll nun entfallen. Die geplante Änderung bringt mehr Flexibilität in der Ausbildung und wird daher begrüßt.

#### **Zu Z 8 (§ 64b Abs. 6 Z2 lit. d):**

Maximal 2 UE sollen in der praktischen Ausbildung der Vollausbildung Klasse B und L+1000 km von der Perfektionsschulung in die Vor-, Grund- oder Hauptschulung verlagert werden können. Das Gesamtausmaß der praktischen Ausbildung (Vor, Grund, Haupt- und Perfektionsschulung insgesamt nicht weniger als 17 UE) bleibt aber unverändert. Damit soll (wie bei der Mindestschulung gem. § 65b Abs. 3 in der 66. KDV-Novelle) auch hier mehr Flexibilität in der Abfolge der Ausbildungsschritte gewährt werden. Auch diese Änderung bringt mehr Flexibilität in der Ausbildung und wird daher begrüßt.

#### **Zu Z 9 (§ 64b Abs. 8b):**

Derzeit müssen die Aufzeichnungen am Tag der absolvierten Fahrlektion vom Fahrlehrer unterschrieben werden. Das hat sich aber als problematisch erwiesen, wenn keine Internetverbindung möglich war. Daher soll die Frist für die Unterfertigung von elektronischen Aufzeichnungen auf fünf Werkstage verlängert werden. Diese Änderung nimmt den zeitlichen Druck von der Unterfertigung von elektronischen Aufzeichnungen und wird daher begrüßt.

Im Zusammenhang mit den Neuregelungen in der Fahrschulausbildung regen wir weiters an, auch bei der Fahrschulinspektion den Grundsatz „**Beraten statt Strafen**“ explizit zu verankern (§ 64b Abs. 9). In vielen Fällen handelt es sich nur um geringfügige Übertretungen, die der Fahrschul-Bewilligungsinhaber innerhalb einer kurzen Nachfrist einfach beheben kann. Überschießende Prüfungen der Vertrauenswürdigkeit könnten damit entfallen.

Weiters soll die **Theorieausbildung als Präsenzunterricht** konkretisiert werden: Das BMK hat am 16. November in einem Schreiben gegenüber dem Fachverband der Fahrschulen bestätigt, dass die Fahrschulausbildung in der Form des Präsenzunterrichts stattzufinden hat. Die vorliegende KDV-Novelle sollte daher dafür genutzt werden, dies auch konkret auch zu verankern, anstatt wie derzeit erforderlich, Gesetzesableitungen vornehmen zu müssen, ohne die KDV materiell zu ändern.

Daher regen wir an, § 64 b Abs 3 erster Satz KDV wie folgt lauten zu lassen:  
*Die theoretische Ausbildung für alle Klassen von Lenkberechtigungen hat in Form der Präsenzlehre nach dem in der Anlage 10a enthaltenen Lehrplan zu erfolgen.*

**Zu Z 17 (Anlage 5e Punkt C):**

Die Preise für Kennzeichentafeln sollen erhöht werden. Bei den gewöhnlichen Kennzeichentafeln bedeutet das eine Anhebung von 10,50 Euro auf 11,50 Euro für die Einzeltafel und von 21 Euro auf 23 Euro für eine Kennzeichentafelgarnitur. Angesichts der durch die Covid-19-Pandemie verursachten finanziellen Belastungen bei vielen Unternehmen sprechen wir uns gegen eine Erhöhung zum jetzigen Zeitpunkt aus.

Im Zusammenhang mit den Neuregelungen in der Fahrschulausbildung regen wir weiters an, auch bei der Fahrschulinspektion den Grundsatz „Beraten statt Strafen“ explizit zu verankern (§ 64b Abs. 9). In vielen Fällen handelt es sich nur um geringfügige Übertretungen, die der Fahrschul-Bewilligungsinhaber innerhalb einer kurzen Nachfrist einfach beheben kann. Überschießende Prüfungen der Vertrauenswürdigkeit könnten damit entfallen.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rosemarie Schön  
Abteilungsleiterin