

Bundesministerium für Innovation,  
Mobilität und Infrastruktur  
Abt. IV/ST1 Kraftfahrwesen  
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://wko.at/oe/rp>

Per-E-Mail: [st1@bmimi.gv.at](mailto:st1@bmimi.gv.at)  
per Webformular:  
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Nachricht vom  
2026-0.415.542  
13.5.2026

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Rp 40.10.1.2026/DU/Sa  
Mag. David Ulbrich

Durchwahl  
4027

Datum  
26.5.2026

## **Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (42. KFG-Novelle), Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zur 42. KFG-Novelle und nehmen dazu binnen offener Frist Stellung.

### **I. Allgemeines**

Wir sehen zwar einzelne Vorschläge sehr kritisch, lehnen auch einige davon ab, erheben jedoch keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Novellierungsvorhaben. Manche Vorschläge sind erfreulich und werden von der österreichischen Wirtschaft begrüßt.

Eine bedenkliche Entwicklung stellen die regelmäßig zu kurz bemessenen Begutachtungsfristen dar. Im gegenständlichen Fall ist die eingeräumte Frist zur Stellungnahme von nur 10 Werktagen angesichts des Umfangs des Vorhabens viel zu kurz und erschwert eine gründliche Bewertung sowie einen Interessenausgleich erheblich. § 10 Abs 1 WKG normiert, dass Gesetzentwürfe vor ihrer Einbringung in die gesetzgebende Körperschaft den jeweils zuständigen Kammern unter Einräumung einer angemessenen Frist zur Begutachtung zu übermitteln sind. Der Verfassungsdienst beim Bundeskanzleramt empfiehlt grundsätzlich eine sechswöchige Begutachtungsfrist.

### **II. Im Detail**

#### **Zu Z 13 (§ 57a Abs 3 Z 3) - Verlängerung der Begutachtungsintervalle**

Die vorgesehene Verlängerung der Begutachtungsintervalle wird von der Wirtschaft grundsätzlich begrüßt.

Die Bundesinnung Fahrzeugtechnik lehnt diesen Vorschlag naturgemäß mit Nachdruck ab.

Geprüft werden sollte, ob nicht auch Fahrzeuge der Klasse N1 in die Neuregelung einbezogen werden können, da diese in vielen Fällen geringere jährliche Fahrleistungen aufweisen als bestimmte Fahrzeuge der Klasse M1 (zB Vertreterfahrzeuge).

Das im Entwurf vorgesehene Datum des Inkrafttretens der Umstellung der Begutachtungsintervalle mit 1. Oktober 2026 ist in der Umsetzung wohl unrealistisch und kann aufgrund des notwendigen technischen Anpassungsbedarfs. In der vorgesehenen, verhältnismäßig kurzen Umsetzungsfrist vom Datum der Kundmachung der Novelle bis zum Datum des Inkrafttretens kann ein rascher und reibungsloser Plakettenaustausch nicht gewährleistet werden. Um den vorgesehenen Dienst für die Bürgerinnen und Bürger in den Zulassungsstellen problemlos durchführen zu können, sollte das Datum des Inkrafttretens der Bestimmungen zur Verlängerung der Begutachtungsintervalle auf März 2027 geändert werden. Jedenfalls sind seitens der Zulassungsbehörden ausreichende Bestellkapazitäten von Begutachtungsplaketten für die Zulassungsstellen sicherzustellen.

#### **Zu Z 14 (§ 57a Abs 3 dritter Satz) - Toleranzfristen**

Die Abschaffung einer Toleranzfrist nach Ablauf des Begutachtungszeitpunktes bei gleichzeitiger Verlängerung der Toleranzzeit vor Ablauf des Begutachtungszeitpunktes unterstützen und begrüßen wir. Die Erfahrung zeigt, dass abgelaufene Plaketten, welche nach österreichischen Recht noch in der gültigen Toleranzfrist sind, im Ausland immer wieder geahndet werden. Dies kann zB in Ungarn oder Italien zu Abnahme des Kennzeichens führen.

Die vorgeschlagene Neuregelung kann jedoch insbesondere bei saisonbedingt (zB von Herbst bis Frühjahr, also über den Winter) stillgelegten Fahrzeugen (zB Motorräder, Quads, Cabrios, Oldtimer, Wohnmobilen udgl) mit Erstzulassung im ersten Quartal durchaus zu Problemen bzw einer Bürokratie- und Kostenzunahme für die Bürger führen: Ein Motorrad mit Erstzulassung im März wird beispielsweise für 6 Monate (Oktober bis März) stillgelegt, die wiederkehrende Begutachtung wäre also im März fällig. Bei Wegfall der Toleranzfrist nach hinten geht sich eine Begutachtung im Vorlauf (die vorgeschlagenen 4 Monate) „auf eigener Achse“ nicht aus, weil diese ja im Dezember stattfinden müsste. Dadurch würde dann ein Transport des stillgelegten Fahrzeuges - ggfs. mit hinterlegtem Kennzeichen - während der Stilllegung zur § 57a-Begutachtung auf einem Anhänger oder einem LKW notwendig. In solchen Fällen kann von Bürokratie- oder Kostenersparnis für die Betroffenen keine Rede mehr sein.

#### **Zu Z 22 (§ 24 Abs 5b) - Elektronische Prüfnachweise bei Fahrtenschreibern**

Die geplante Möglichkeit zur elektronischen Erstellung von Prüfnachweisen bewerten wir neutral. Digitalisierung kann zur Vereinfachung von Abläufen beitragen, sofern die Umsetzung praxistauglich erfolgt und keinen zusätzlichen administrativen Aufwand für Unternehmen oder Werkstätten verursacht. Wichtig ist jedoch, dass unbedingt zu prüfen ist, ob die Speicherung der personenbezogenen Daten, die verarbeitet werden sollen, datenschutzrechtlich zulässig ist. Diese Daten sind laut Entwurf dem Landeshauptmann für Überprüfungen zugänglich zu machen. Außerdem können sich der Zulassungsbesitzer und das Kennzeichen ändern, sodass zudem auch die Sinnhaftigkeit einer Speicherung dieser Daten hinterfragt werden muss.

#### **Zu Z 7 (§ 40 Abs 4) - Sondertransport „ohne Bewilligung“**

Die Ergänzung „ohne Bewilligung“ ist abzulehnen: Das einmalige Versäumnis, eine Bewilligung einzuholen, kann sachlich mit groben Verstößen, wie dem Fälschen von Transportbewilligungen oder Verstößen gegen Auflagen nicht gleichgestellt werden. Die Fälschung und Verfälschung von Bescheiden ist im Gegensatz zur Durchführung eines bewilligungspflichtigen Transports ohne Bewilligung ein strafrechtliches Vorsatzdelikt, welches jedenfalls einen höheren Unrechtsgehalt hat als ein verwaltungsstrafrechtlicher Verstoß. Sollten Unternehmen, die zahlreiche

Sondertransporte ohne jedwede Beanstandung durchführen, durch ein einmaliges Versäumnis die Zuverlässigkeit verlieren, wäre dies offensichtlich überschießend und unverhältnismäßig. Sollte die Ergänzung dennoch beibehalten werden, müsste jedenfalls die Wortfolge „mehrmalig ohne Bewilligung“ eingefügt werden.

Aus einer allfälligen Änderung der Bestimmung in der vorgeschlagenen Weise ergäbe sich auch auf die Notwendigkeit, den Wortlaut zu Punkt 32.5.2. im aktuellen Sondertransport-Gesamterlass Version 6 bei nächster Gelegenheit redaktionell anzupassen.

#### **Zu Z 15 und 16 (§ 57a Abs 4 u 4a)**

Seit Einführung des § 57c mit der 31. KFG-Novelle sind die aufzuhebenden Normen de facto totes Recht. Der Entfall dieser Normen wird ausdrücklich begrüßt, weil die Gutachten ohnehin elektronisch abgespeichert sind.

#### **Zu Z 18 (§ 57c Abs 5)**

In Abs 10 sollten der zweite, dritte und vierte Satz durch die Wortfolge „Diese Abfragemöglichkeit hat online und kostenfrei zu erfolgen“ ersetzt werden.

Der Abruf der Gutachten soll im Sinne der Konsumenten kostenfrei sein, insbesondere weil die ZBD durch den Plakettenpreis (§ 57c Abs 1 letzter Satz) - also vom Konsumenten - finanziert wird.

Eine kostenfreie Abfragemöglichkeit bringt in vielen Fällen Verbesserungen:

Der Konsument kann sich bei einem Gebrauchtwagenkauf über die Historie des Fahrzeuges informieren, etwa bei einem Ankaufstest durch einen Autofahrerklub. Der im Zuge eines Unfalls zur Rekonstruktion bestellte Sachverständige kann durch Einsicht in die Historie allfällige Regressmöglichkeiten erkennen.

Eine derartige kostenfreie Abfragemöglichkeit besteht bereits in mehreren Mitgliedstaaten.

#### **Zu Z 20 (§ 101 Abs 1b) - Öffnung von Firmenplomben**

Äußerst kritisch sehen wir die vorgeschlagene Möglichkeit, Firmenplomben im Zuge von Kontrollen zu öffnen. Firmenplomben erfüllen wichtige Sicherheits- und Dokumentationszwecke. Wenn verplombte Laderäume geöffnet werden dürfen, muss im Gesetz klar festgehalten werden, dass dies nur erfolgen darf, wenn ein konkreter Anlass bzw ein konkreter Verdacht vorliegt. Zudem muss sichergestellt werden, dass das Öffnen der Plombe behördlich bestätigt und durch die kontrollierende Behörde auch wieder eine Verplombung vorgenommen wird. Dies sollte durch eine entsprechende Formulierung im KFG verankert werden. Außerdem bräuchte es klare Regelungen betreffend Haftungsfragen, Schäden oder Verzögerungen. Der aktuelle Vorschlag zur Öffnung von Firmenplomben im Zuge von Kontrollen wird daher abgelehnt.

#### **Zu Z 23 (§ 102 Abs 5 lit j) - Mitführverpflichtung von XL-Zertifikaten**

Verstärkte Lkw-Aufbauten nach dem Code XL der DIN EN 12642 zeichnen sich dadurch aus, dass die beiden Seitenwände 40 % der Nutzlast, die Stirnwand 50 % der Nutzlast und die Rückwand 30 % der Nutzlast des Fahrzeugs aushalten kann. Der verstärkte Lkw-Aufbau dient aktiv als Ladungssicherungselement.

Die vorgeschlagene Mitführverpflichtung stellt ein zusätzliches Stück Bürokratie dar, das vermeidbar wäre. Über den gesamten Lebenszyklus eines LKW ändert sich in aller Regel nichts am Aufbau. Er muss auch nicht wiederkehrend überprüft werden. Der Nutzer des LKW ist

auch nicht dafür verantwortlich, dass der Aufbauhersteller die einschlägigen Normen einhält. Daher sollte es reichen, dass der Hersteller die Einhaltung der Norm bestätigt, am besten mit einer Plakette am Aufbau.

Die vorgesehene Verpflichtung zur Mitführung des XL-Zertifikats wird insbesondere vor dem Hintergrund bereits bestehender umfangreicher Dokumentations- und Mitführungspflichten kritisch gesehen. Zusätzlicher administrativer Aufwand sollte nach Möglichkeit vermieden werden. Die vorgeschlagene neue Mitführverpflichtung wird im Alltag bloß einen erhöhten Verwaltungsaufwand nach sich ziehen.

XL-Zertifikate sind keine behördlichen Dokumente, sondern Gutachten von Zertifizierungsstellen. Sie sind nur in Papierform verfügbar.

In Zeiten der Digitalisierung mutet eine Pflicht, Zertifikate in Papierform mitzuführen, auch anachronistisch an. Warum sollte es nicht möglich sein, Zertifikate etwa abfotografiert am Diensthandy oder eingescannt als PDF - Datei auf einem Firmenlaptop mitführen zu können? In beiden Fällen kann bei einer Kontrolle vor Ort den Kontrollorganen Zugriff auf das Zertifikat gewährt werden.

Die Bundesregierung, die Landesregierungen und die Wirtschaftskammer bemühen sich gerade um einen spürbaren Bürokratieabbau. Eine zusätzliche Mitführverpflichtung stellt das Gegenteil einer Deregulierung bzw Entbürokratisierung dar.

#### **Zu Z 24 und 25 (§§ 102 Abs 11a und 11c) - Kontrolltätigkeit bei Lenk- und Ruhezeiten**

Im allgemeinen Teil der Erläuterungen wird in Punkt 3 eine Erweiterung der Kontrolltätigkeit bei Lenk- und Ruhezeiten auf Straßenaufsichtsorgane angekündigt. Unseres Erachtens handelt es sich bei der vorgeschlagenen Ergänzung von § 102 Abs 11c jedoch lediglich um eine Klarstellung, dass die Aufzeichnungs- und Übermittlungspflichten, welche bislang nur für die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes gelten, nun auch auf Organe der Straßenaufsicht (der Behörde?) ausgeweitet werden sollen. Sollte es sich demnach um ein Redaktionsversehen handeln, wären die Erläuterungen entsprechend anzupassen.

Sollte jedoch tatsächlich eine Ausweitung der Kontrolltätigkeit intendiert sein, sprechen wir uns entschieden dagegen aus. Die daraus resultierenden Konsequenzen von vermehrten Kontrollen, potenziell vermehrten Strafen, vermehrten Behinderungen und Zeitverlust mit einhergehenden finanziellen Belastungen bzw. Einbußen ist strikt abzulehnen. Schon jetzt gehört die Transportbranche und insbesondere deren eingesetzte Mitarbeiter:innen zu den am stärksten kontrollierten Arbeitnehmer:innen (gläserne Lenker:innen). In wirtschaftlich angespannten Zeiten muss darauf geachtet werden, zusätzliche Belastungen und die Kontrolldichte für Unternehmen und Lenker möglichst gering zu halten.

Im vorgeschlagenen Novellentext wird eine womöglich missverständliche Unterscheidung zwischen „Organen der Straßenaufsicht“ (zB in Absatz 11) und „Organen der Straßenaufsicht der Behörde“ (in der geplanten Ergänzung des Absatz 11c) vorgenommen. Wir ersuchen um diesbezüglich um Klarstellung und Kontextualisierung dieser Differenzierung.

Um ein angemessenes Level an Rechtssicherheit zu gewährleisten und die Belastung für Unternehmen gering zu halten, ist es essenziell, dass Kontrollen, vor allem der Lenk- und Ruhezeiten, von besonders geschulten Organen durchgeführt werden. In der Praxis werden die Kontrollen in den meisten Fällen von der Verkehrspolizei, manchmal auch von

Bezirkspolizeikommandos durchgeführt. Schon im Rahmen der Kontrollen durch Exekutivbeamte kommt es regelmäßig zu nicht nachvollziehbaren Beanstandungen, die zu Einsprüchen und Verwaltungsverfahren führen. Zu bezweifeln ist daher, dass Straßenaufsichtsorgane in der Lage sein werden, zuverlässige, qualitative und effiziente Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten durchzuführen. Das Ergebnis wäre wohl eine Häufung an Strafverfahren und Einsprüchen. Zudem ist es bereits mit der Verlängerung der Kontrolltage von 28 auf 56 zu einer Verdoppelung des Kontrollzeitraumes gekommen.

#### **Zu Z 28 (§ 112 Abs 2 erster Satz) - Veröffentlichung des Fahrschultarifs**

Die verpflichtende Veröffentlichung des vollständigen Fahrschultarifs auf der Homepage der Fahrschule an leicht auffindbarer Stelle wird abgelehnt. Wir sprechen uns - wie bei der Referententagung im Juni 2025 mit dem BMIMI und den Landesregierungen konsensual abgeklärt - für eine alternative Veröffentlichung aus, entweder durch Aushang des vollständigen Fahrschultarifs in der Nähe der Eingangstür der Fahrschule oder, sofern die Fahrschule über eine Homepage verfügt, optional auch im Internet.

#### **Zu Z 33 (§ 114b Abs 1 Z 5) - ZMR-Abfrage**

Es bestehen keine Einwendungen, dass die Mehrphasenkommission bei der Erfassung der Daten der Fahrlehrer und Instruktoren eine ZMR-Abfrage und einen Datenabgleich zur Datenbereinigung bei der betreffenden Person durchzuführen hat. Zu klären ist jedoch, ob der Fachverband der Fahrschulen als Teil der Mehrphasenkommission für die ZMR-Abfrage eine Gebühr zu entrichten hat und wie hoch diese ist, insbesondere weil ein Großteil der Instruktoren-Anträge und Verlängerungen über den Fachverband erfolgt.

#### **Zu Z 35 (§ 114b Abs 2 Z 2 lit e) - Fahrschulinspektion**

Die Erfassung der „Art Zeiträume der Anstellung“ in lit e gestaltete sich problematisch, weil keine Verpflichtung der Fahrschulbesitzer bestand, diese Informationen bekanntzugeben. Der Entfall der lit e ist daher zu begrüßen.

#### **Zu Z 36 (§ 116 Abs 2) - Ausbildungsmodul für Fahrlehrerassistenten**

Zu begrüßen ist, dass Fahrlehrerassistenten künftig Modul 5, Modul 6 und das Ausbildungsmodul für die Fahrschullehrerberechtigung parallel anstatt wie bisher nacheinander absolvieren dürfen. Die Praxis zeigt, dass die derzeitige Reihenfolge problematisch ist. Eine flexiblere Gestaltung ermöglicht eine schnellere Ausbildung und einen schnelleren Berufszugang.

#### **Zu Z 38 (§ 116 Abs 10) - Ausnahme hinsichtlich der Entziehung der Fahrlehrerberechtigung**

Die aktuelle Regelung in § 116 Abs 10 ist zu allgemein und unterscheidet nicht zwischen Fahrlehrern und Fahrschullehrern. Vor der 41. KFG-Novelle galt diese Ausnahme sinnvollerweise nur für Fahrschullehrer, nicht für Fahrlehrer. Bei der Zusammenführung der Paragraphen wurde dies nicht berücksichtigt. Hinsichtlich der Adaptierung der Regelung lediglich auf Fahrschullehrer erheben wir keinen Einwand.

#### **Zu Z 39 (§ 123 Abs 2a und § 134 Abs. 4) - Erhöhung der vorläufigen Sicherheit**

Die geplante Erhöhung der vorläufigen Sicherheit von EUR 2.180 auf EUR 6.500, die zu einer Verdreifachung (!) des bisherigen Betrages führt, wird strikt abgelehnt. Gerade für kleinere Transportbetriebe stellt eine solche Summe im Anlassfall eine massive Belastung dar. Im derzeit wirtschaftlich ohnehin angespannten Umfeld sollte besonders auf die Verhältnismäßigkeit solcher finanziellen Sofortmaßnahmen geachtet werden.

In zahlreichen österreichischen Transportunternehmen sind ausländische Lenker:innen beschäftigt; beispielsweise sind im Burgenland ungarische Staatsangehörige besonders häufig vertreten. Bereits derzeit wird bei vielen Verstößen eine Sicherheitsleistung verlangt, wobei der Betrag von 2.180 Euro schon als hoch anzusehen ist. Die nunmehr geplante Erhöhung würde eine unangemessene und übermäßige Belastung darstellen. Ziel dieser Regelung ist es, angesichts der erschwerten Strafverfolgung im Ausland, die Strafe im Voraus einzuziehen. Für österreichische Unternehmen mit nationalen Kennzeichen kann die Strafverfolgung über das Unternehmen abgewickelt werden. Daher sollte die Grenze von 2.180 Euro beibehalten und die Sicherheitsleistung ausschließlich bei Lastkraftwagen mit ausländischen Kennzeichen erhoben werden. In diesem Zusammenhang ist auf das Prinzip „beraten statt strafen“ zu verweisen.

#### **Zu Z 41 (§ 132 Abs 39) - Fahrschulbetriebgesellschaft**

Die geplante Ergänzung „§ 112 Abs. 1a gilt ab 1. Jänner 2027 auch für Fahrschulbewilligungen, die vor dem 1. Jänner 2024 erteilt worden sind“ sollte nochmals auf ihre Konsistenz geprüft werden: Die strengeren Auflagen für eine Betriebsgenehmigung mussten Fahrschulinhaber schon bisher erfüllen, auch wenn ihnen ihre Fahrschulbewilligung vor dem 1. Jänner 2024 erteilt wurde. Es sollte klargestellt werden, dass die Regelung auf einen früheren Zeitpunkt der „Betriebsgenehmigung einer Gesellschaft“ abzielt und nicht auf einen früheren Zeitpunkt der Erteilung einer Fahrschulbewilligung.

#### **Zu Z 36 (116 Abs) - Zeitliche Ausdehnung der Tätigkeit (Status) als Fahrlehrassistent**

Zur Erlangung einer Fahrlehrberechtigung ist u.a. eine praktische Ausbildung als Fahrlehrassistent während eines Zeitraumes von längstens vier Monaten zu absolvieren. Der derzeit geltende Viermonatszeitraum sollte erweitert werden auf längstens sechs Monate. Die Neuregelung der Fahrlehrausbildung vor zwei Jahren und die Einziehung einer Viermonatsfrist hatte die Intention zu verhindern, dass Anwärter möglicherweise als Fahrlehrassistenten im Dauerstatus verharren, ohne die Lehrbefähigungsprüfung zum Fahrlehrer, zur Fahrlehrerin anzustreben. Diese Sorge hat sich mittlerweile als unbegründet erwiesen. Vielmehr kommt es fallweise aufgrund einer negativen Lehrbefähigungsprüfung und der Sperrzeit zu einer „Stillstandszeit mit Unterrichtsverbot“. Das führt zu einer Belastung für Mitarbeiter und Unternehmer. Diese Fahrlehrer:innen bleiben ohne Einkommen und ohne Fahrpraxis. Für die Fahrschule verknappt sich die Personalverfügbarkeit.

Zu § 118 Abs 1 schlagen wir eine kürzere Wartefrist bei Wiederholung der Lehrbefähigungsprüfung vor. Die derzeitige Sperrfrist für eine Prüfungswiederholung von einem Monat sollte auf zwei Wochen oder drei Wochen verkürzt werden. Dies brächte eine deutliche Erleichterung bei der Wiederholung von Prüfungen, insbesondere wenn der praktische Teil negativ zu beurteilen war.

Das gegenständliche Novellierungsvorhaben gibt Anlass, an bekannte Vorschläge der österreichischen Wirtschaft zum KFG zu erinnern. Die Umsetzung unserer Vorschläge ermöglicht die zeitgemäße, umwelt- und wirtschafts-freundliche, standortorientierte und den Prinzipien der Verkehrssicherheit verbundene Anpassung des KFG an praktische Probleme und Erfordernisse der österreichischen Wirtschaft. Besonders hervorzuheben sind dabei folgende Änderungswünsche:

#### **Zu § 4 Abs 7: Zulassung von 5-achsigen Kraftfahrzeugen mit einem hzG von 40 t**

Die Zulassung von 5-Achs Solo Lkw mit einem hzG von 40 t würde insbesondere für die Bauwirtschaft und damit verbundene Transporte eine dringend benötigte Entlastung bedeuten. Durch diese Maßnahme würde sich etwa bei Betontransporten das Ladevolumen um beinahe 2 m<sup>3</sup> erhöhen und damit zu einer deutlich spürbaren Reduktion der Fahrten führen.

Einen noch stärkeren Reduktionseffekt hätte diese Maßnahme gerade im innerstädtischen Bereich auf Fahrten zur Beförderung von Sand, Kies, Aushub und anderem Schüttgut. In Städten und im verbauten Gebiet ist es aufgrund ihrer Länge nicht überall möglich, Transporte mit Sattelzügen durchzuführen. Aus diesem Grund wird derzeit mit 4-Achs-Kippern gefahren.

Durch die verkürzte Bauweise und die dadurch entstehende bessere Wendigkeit und Rangierfähigkeit gegenüber Sattelzügen hat ein gezielter Einsatz von 5-Achs-Solo-LKW große Vorteile gegenüber den bereits vorhandenen 4-Achsern. Die Nutzlast würde sich um 4 bis 5 Tonnen erhöhen.

Die Anzahl der Fahrten würde sich deutlich reduzieren:

-5 Fahrten mit 4-Achser ergibt:  $5 \times 13 \text{ m}^3 = 65 \text{ m}^3$

-5 Fahrten mit 5-Achser ergibt:  $5 \times 16 \text{ m}^3 = 90 \text{ m}^3$

Das ergäbe ein erhöhtes Transportvolumen von rund  $25 \text{ m}^3$  pro Lkw und Tag bzw  $125 \text{ m}^3$  pro Lkw und Woche. Im Ergebnis bedeutet dies eine Einsparung von rund 9 bis 10 Fahrten gegenüber einem 4-Achs-Kipper pro Woche.

Ein zusätzlicher Vorteil ist, dass ein 5-Achs-LKW mit dem C-Führerschein gelenkt werden darf (ohne Führerschein E-Klasse/schwere Anhänger). Das würde dem Fahrermangel entgegenwirken, weil viele Lenker den E-Führerschein nicht besitzen. Gerade für weniger erfahrene Lenker ist es viel einfacher, einen Solo-LKW zu lenken.

Weitere Vorteile eines 5-achsigen Fahrgestells sind:

- Bessere Lastverteilung und keine Überladung einzelner Achsen, was die Straßeninfrastruktur schont.
- Verbessertes Fahrkomfort durch Achslastreserven
- Ein 5-achsiges Bergfahrzeug ersetzt zwei herkömmliche 4-Achser

Die wesentlichen Vorteile von 5-Achs-Solo-Lkw sind somit zusammengefasst:

- Höhere Effizienz und geringerer CO<sub>2</sub> Ausstoß durch Reduktion der Fahrten als Folge erhöhter Transportkapazität.
- Deutlich besseres Handling und Traktion als mit einem Kipp-Sattelzug vereinfachen die Arbeit der Lenker und Lenkerinnen sowohl im urbanen Verkehr (Baustellenfahrzeuge) als auch im Gelände (Aushubdeponien udgl).
- 5-Achs-Solo LKW dürfen mit C-Führerschein gelenkt werden (kein Führerschein E-Klasse/schwere Anhänger erforderlich).

Derzeit sind nach Information der International Road Transport Union (IRU) 5-Achs-Solo-LKW in der Schweiz mit 40 t bzw in Dänemark mit 42 t zugelassen.

Vor dem Hintergrund, dass bereits Fahrzeugkombinationen mit 5 Achsen und 40 t auf Österreichs Straßen unterwegs sind, ist nicht nachvollziehbar, warum das für einen Solo-LKW nicht möglich sein soll.

#### **§ 4 Abs 7b: Nutzlastausgleich für schwerere Aufbauten**

Zur Vermeidung einer Nutzlasteinschränkung bei Fahrzeugen mit schweren Aufbauten (z. B. Kran, Greifarm, Kippvorrichtung) sollte analog zur Regelung für Saug-Druck-Tankfahrzeuge (§4

Abs. 7 lit. b KFG) das höchstzulässige Gesamtgewicht erhöht werden. Diese Maßnahme ermöglicht eine effizientere Beladung und reduziert die Anzahl notwendiger Fahrten. Dies bringt erhebliche Umweltvorteile: Jährlich könnten 11,4 Mio. kg CO<sub>2</sub>, 3,6 Mio. l Diesel eingespart und 900.000 LKW-Fahrten vermieden werden. Die Fahrleistungsreduktion um 22,8 Mio. km pro Jahr entlastet zudem Anrainer durch weniger Lärm, Staub und Verkehr. Die Gewichtserhöhung ist technisch machbar und ökologisch sinnvoll.

Die Maßnahme kann durch die Ergänzung der bereits bestehenden Ausnahmebestimmung für Saug-Druck-Tankfahrzeuge in § 4 Absatz 7b KFG umgesetzt werden:

(7b) Fahrzeuge, die betriebsbedingt über einen druck- und vakuumfesten Tank verfügen (Saug-Druck-Tankfahrzeuge) oder betriebsbedingt mit Kränen oder Greifarm ausgerüstet sind oder betriebsbedingt über Kippvorrichtungen der Ladeflächen verfügen, dürfen abweichend von den Bestimmungen des Abs. 7 und Abs. 7a im Rahmen der zulässigen Achslasten folgende Werte für das Gesamtgewicht nicht überschreiten:

1. Fahrzeuge mit zwei Achsen -	20 000 kg
2. Fahrzeuge mit drei Achsen -	29 000 kg
3. Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen -	37 000 kg
4. Kraftwagen mit Anhänger -	44 000 kg
5. Sattelkraftfahrzeuge -	42 000 kg

Das höchstzulässige Gesamtgewicht für Lastkraftfahrzeuge, die für Schüttguttransport eingesetzt werden, sollte um 10 Prozent erhöht werden. Eine funktionierende Agrarlogistik stellt die Grundlage für eine gesicherte Lebensmittelversorgung dar. Eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts würde nicht nur dem sattsam bekannten Kraftfahrermangel entgegenwirken, sondern auch die gesamte Logistik entlasten. Zudem würden weniger Fahrten und somit auch weniger Treibstoffverbrauch die Umwelt entlasten.

Der Getreidehandel leidet bereits seit Monaten aufgrund der stark anziehenden Frachtraten und geringen Frachtkapazitäten, weshalb es immer schwieriger wird, die heimische Produktion überregional zu vermarkten bzw bestehende Kontrakte termingerecht zu erfüllen. Aufgrund der schwachen Wettbewerbsfähigkeit von österreichischem Getreide wird es nicht mehr möglich sein, die derzeit noch auf Lager befindlichen erheblichen Restmengen aus der Ernte 2025 zu vermarkten. Es mangelt aufgrund der schwachen Konjunktur an Retourladungen und die Frächter haben gleichzeitig immer größere Probleme LKW-Fahrer anzuwerben.

Auch eine bloß vorübergehende Anhebung der maximalen Auslastung der LKWs würde die immer schwierigere Situation bei der Güterbeförderung erheblich entspannen und auch die Kostenstruktur der Betriebe, welche aufgrund der inflationsbedingt gestiegenen Kosten bereits mit dem Rücken zur Wand stehen, wesentlich verbessern.

Nur in Deutschland, Österreich, Polen und der Schweiz ist das Maximalgewicht auf 40 t begrenzt. In Belgien, Frankreich, Luxemburg und Tschechien hingegen sind es 44 t, in den Niederlanden 50 t und in Dänemark sogar 54 t.

#### **§ 4 Abs 7b: Nutzlastausgleich für Straßenreinigungsmaschinen mit Hochdruck**

Straßenreinigungsmaschinen mit Hochdruck sind selbstfahrende Arbeitsmaschinen, welche zur Reinigung von Fahrbahnen sowie Sonderarbeiten, wie der Bearbeitung von Fahrbahnoberflächen für den Straßenerhalter und im Straßenbau eingesetzt werden. Diese Fahrzeuge sind mit zusätzlichen Geräten, speziellen An- und Aufbauten (zB Hochdruckpumpen, große Wassertanks,

größere Gebläse und vielem mehr ausgerüstet, welche für die Funktionalität unbedingt erforderlich sind. Dadurch erhöht sich das Eigengewicht dieser Fahrzeuge um etwa 4 bis 7,6 t. Diese zusätzlichen Ein- und Aufbauten dienen jedenfalls nicht nur dem Standard der heutigen Technik, sondern besonders auch dem Umweltschutz.

So waren herkömmliche Maschinen zum Betreiben der Kehraggregate mit einem Aufbaumotor mit schlechten Abgaswerten ausgestattet, die jetzt durch den Einbau eines Hydrostatgetriebes ersetzt wurden. Ein Gewinn für die Umwelt, zum Betrieb dieses Hydrostatgetriebes sind jedoch zusätzliche Hydrauliköltanks, -kühler, Pumpen und Hydraulikmotoren erforderlich, die das Eigengewicht erhöhen.

Nicht zuletzt muss zur Bewerkstelligung dieser Arbeiten ein großer Wasservorrat mitgeführt werden, wobei man sich in diesem Fall dem Wasser als Arbeitsmittel bedient. Dabei muss das Wasser und auch die gelöste Schmutzfracht wieder aufgesaugt werden. Diese hat ein spezifisches Gewicht von 1,5 t bis 1,7 t/m<sup>3</sup> und erhöht das Fahrzeuggewicht, obwohl das Wasser während des Reinigungsvorganges verbraucht wird: Die Gewichtsreduktion durch Wasserverbrauch wird durch das höhere spezifische Gewicht der geborgenen Ablagerungen kompensiert.

Herkömmliche Kipp- oder Tankfahrzeuge weisen ein Verhältnis von Eigengewicht zu Nutzlast von 1:1,4 auf, während diese Verhältniszahl bei Straßenreinigungsmaschinen mit Hochdruck auf ca. 1:0,4 sinkt.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Martha Schultz  
Präsidentin

Mag. Jochen Danninger  
Generalsekretär