

## FHP-Position / Stellungnahme zur Novelle des KFG 1967

### FHP- Stellungnahme:

Bereits heute ist gesetzlich ein technisches Gesamtgewicht von 26.000 kg für Kraftwagen und 24.000 kg für Anhänger zulässig. In Kombination ist das höchstzulässige Gesamtgewicht jedoch auf 40.000 kg, in Ausnahmefällen auf 44.000 kg begrenzt. Dies führt zu einer ineffizienten Nutzung der vorhandenen Fahrzeugkapazitäten sowie zu einem erhöhten LKW-Aufkommen, obwohl die eingesetzten Fahrzeuge technisch für Gesamtgewichte von 52 bis 60 Tonnen ausgelegt sind.

**Eine Anpassung der Gewichtsgrenzen würde die Anzahl der notwendigen Fahrten reduzieren und damit die Verkehrsbelastung entsprechend verringern, die Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen verringern, den Lärm reduzieren sowie weitere positive Auswirkungen mit sich bringen.** Entsprechend der Studie von Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer (WU Wien, Institut für Transport und Logistik, 2011) führt dies **bei entsprechender Umsetzung zu keiner zusätzlichen Straßenbelastung.**

**Zur Sicherstellung eines wirtschaftlich und zukunftsorientierten Rundholztransports werden folgende Änderungen im Rahmen einer Novellierung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG) vorgeschlagen:**

- **Anpassung der Sonderregelung für das höchstzulässige Gesamtgewicht (hzG) bei Rundholztransporten** gemäß § 4 Abs. 7a KFG - **derzeit 44 Tonnen auf mindestens 50 Tonnen**, entsprechend dem technisch zulässigen Gesamtgewicht (tzG) unter Einsatz von 6-achsigen Fahrzeugkombinationen ohne zusätzliche Straßenbelastung.
- **Streichung des Lieferradius** vom Wald bzw. forstnahen Lagerplatz zum nächstgelegenen Verladebahnhof bzw. Verarbeitungsbetrieb: **derzeit max. 100 km** (durch Wegfall der Kurzstrecken auf der Schiene unerlässlich)

### Änderungsvorschlag:

#### § 4 Abs. 7a (neu gefasst):

(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44 000 kg nicht überschreiten.

**1. Beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder von forstnahen Lagerplätzen zu einem Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb** darf das höchstzulässige Gesamtgewicht, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, **50 000 kg** nicht überschreiten.

**2. Bei der Sammlung von Rohmilch** darf das höchstzulässige Gesamtgewicht unter denselben Voraussetzungen **44 000 kg** nicht überschreiten.

#### § 4 Abs. 7a (aktuell gültige Fassung, zum Vergleich)

*(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44 000 kg, und beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km Luftlinie, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 44.000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten. [...]*

## Argumentarium

### Rundholztransport mit Spezialfahrzeugen

Für den Rundholztransport werden spezialisierte LKW mit Sonderausstattung (z.B. Kranaufbau, Allradantrieb) eingesetzt. Diese dienen ausschließlich dem Abtransport des geernteten Holzes von der Waldstraße zum nächstgelegenen Verladebahnhof oder direkt zu Verarbeitungsbetrieben (z.B. Holz- oder Papierindustrie). **Aufgrund der Spezialaufbauten erhöht sich das Eigengewicht der Fahrzeuge, wodurch sich die Nutzlast um bis zu 6 Tonnen reduziert.** Gleichzeitig sind diese Fahrzeuge für den Langstrecken- bzw. Transitverkehr ungeeignet.

### **Bekennnis zu Klima- und Standortpolitik**

Die österreichische Bundesregierung bekennt sich zu den Klimazielen sowie zu einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort. Eine Novelle des Kraftfahrgesetzes (KFG) bietet die Möglichkeit, beide Zielsetzungen zu verbinden. **Durch die Erhöhung der höchstzulässigen Gesamtgewichte können Transporte gebündelt und der Güterverkehr auf den Straßen reduziert werden, wodurch Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß sinken. Gleichzeitig steigert dies die Effizienz im Holztransport und wirkt dem bestehenden Fahrermangel entgegen.**

### **Praxis und Studie zeigen**

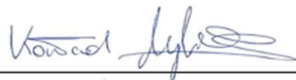
Die Praxis in österreichischen Schadholzregionen hat gezeigt, dass **Transporte mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 50 t ohne Probleme möglich sind, da die eingesetzten Fahrzeuge technisch für Gesamtgewichte von 52 t bis 60 t ausgelegt sind.** Entsprechend der Studie von Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer (WU Wien, Institut für Transport und Logistik, 2011) kommt es bei entsprechender Umsetzung zu keiner zusätzlichen Straßenbelastung. Dies ist u.a. auf Mehrfachbereifung und eine entsprechend hohe Achsanzahl zurückzuführen. Zusätzliche Achsen tragen dabei auch zur Verbesserung der Fahrstabilität und Bremsleistung bei. Ebenso wurde die Anzahl der eingesparten Fahrten sowie die Einsparung von tausenden Tonnen CO<sub>2</sub> klar herausgearbeitet.

### **Österreichischer Wettbewerbsnachteil**

Im europäischen Vergleich bestehen deutliche Unterschiede bei den zulässigen Gesamtgewichten im Rundholztransport. In mehreren Ländern wie z.B. Tschechien, den Niederlanden, Schweden und Finnland sind bereits höhere Gesamtgewichte zulässig. Mehrere Nachbarländer haben ihre Regelungen bereits angepasst und höhere Gewichte zugelassen. Dies führt zu praktischen Wettbewerbsnachteilen für österreichische Unternehmen. **Im Grenzverkehr mit Tschechien müssen Rundholztransporte mit 48 Tonnen im Grenzgebiet abgeladen und auf 44 Tonnen reduziert werden, um den österreichischen Vorgaben zu entsprechen. Im Verkehr mit Bayern sind beispielsweise bei Langholztransporten auf österreichischer Seite zusätzliche Begleitfahrzeuge erforderlich.**

Diese Rahmenbedingungen schwächen die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Holzwirtschaft erheblich. **Eine Anhebung des höchstzulässigen Gesamtgewichts auf mindestens 50 Tonnen entsprechend den technischen Möglichkeiten würde die Wettbewerbsbedingungen gegenüber internationalen Partnern rasch verbessern, ohne zusätzliche öffentliche Kosten zu verursachen.**

### Die FHP-Strategiegruppe:



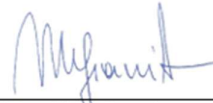
**Konrad Mylius**  
Vorsitzender Kooperationsplattform FHP  
Präsident Land&Forst Betriebe Österreich



**DI Markus Schmölzer**  
Stv. Vorsitzender Kooperationsplattform FHP  
Obmann-Stv. Fachverband Holzindustrie Österreichs  
Vorsitzender Österreichische Sägeindustrie



**Präsident ÖKR Andreas Steinegger**  
Vorsitzender Forstausschuss LKÖ



**Mag. Matthias Granitzer**  
Obmann Waldverband Österreich



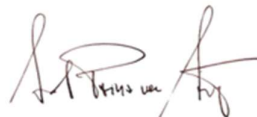
**DI Christian Skilich**  
Vorstandsmitglied Austropapier




**Mag. Dr. Ertfried Taurer**  
Obmann Fachverband Holzindustrie Österreichs  
Sprecher Plattenindustrie Österreich



**Dr. Georg Emprechtinger**  
Obmann-Stv. Fachverband Holzindustrie Österreichs  
Vorsitzender Möbelindustrie Österreich



**ÖkR Carl Prinz von Croÿ**  
Vizepräsident Land&Forst Betriebe Österreich



**Günther Hahn**  
Obmann der Fachgruppe Holzindustrie der WKNÖ