

FRANZ PACHTROG
 Chr. Weinmanngasse 13
 3580 Horn
 E-Mail: franzpachtrog@yahoo.de

Horn, am 13. Oktober 2013

An das
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
 Radetzkystraße 2
 1030 Wien
 via E-Mail
st5@bmvit.gv.at

Parlamentsdirektion
 Dr. Karl Renner-Ring
 1010 Wien
 via E-Mail
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Betreff: Stellungnahme zum Entwurf der 26. StVO-Novelle
 GZ. BMVIT-161.001/0001-IV/ST5/2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

In offener Frist übermittle ich meine Stellungnahme zum gegenständlichen Entwurf.

Ich als Bürger und Lastkraftwagenfahrer bin aus folgenden Gründen gegen den Entwurf. Als erstes möchte ich § 46 Abs. 4a erwähnen, welcher eingefügt werden soll:

„§ 46 (4a) Auf Abschnitten einer Richtungsfahrbahn mit mindestens drei Fahrstreifen ist das Befahren des äußerst linken Fahrstreifens mit Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t verboten; dies gilt nicht, soweit das Befahren dieses Fahrstreifens notwendig ist, um sich entsprechend der beabsichtigten Weiterfahrt einzuordnen.“

Einleitend möchte ich mich auf folgenden Text der „ASFINAG“ beziehen:

Für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht (hzG) – das sind alle Lkw, Busse und schwere Wohnmobile – gilt im Straßennetz der ASFINAG eine fahrleistungsabhängige Maut.

Pro Km bis 0,4053 EURO oder sogar noch mehr.

D EURO-Emissionsklassen EURO 0 bis III	0,193	0,2702	0,4053
--	-------	--------	--------

Ein Beispiel: Fahrstrecke Wien – Salzburg – Wien. ca. 600 km x 0,4053 ergibt € 243,18

Für die Benützung eines Fahrstreifens ist dies sehr viel Geld. Aufgrund dessen möchte jeder Lastkraftwagenfahrer die vorhandenen Fahrstreifen benützen, wenn dies erforderlich ist.

In Zukunft soll es aufgrund der 26. StVO Novelle plötzlich anders sein. Die Politik sowie gewisse Organisationen sind der Ansicht den Straßenverkehr besser beurteilen zu können wie die Lastkraftwagenfahrer selbst.

Es ist bedenklich wie selbsternannte Verkehrsexperten in dieser Angelegenheit die wahrscheinlich keine Lenkberechtigung der Klasse C, E und einen Fahrerqualifizierungsnachweis C95 besitzen zu dieser Erkenntnis kommen, und in weiterer Folge auch noch von der Politik beschlossen wird. Es werden die Autobahnen um viel Geld ausgebaut, und dann Fahrverbote verhängt. Das ist konterproduktiv.

§ 46 Abs. 4a wird unter dem Gesichtspunkt mehr Verkehrssicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, weniger Unfälle auf österreichischen Autobahnen eingeführt. Das Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchstens zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5t auf dem äußerst linken Fahrstreifen ist eine enorme Benachteilung für Lastkraftwagenfahrer sowie nicht verständlich für die Bürger. Des Weiteren wird hier der Gleichheitsgrundsatz verletzt, da er Gleiches ungleich behandelt. Ein 3,5t hzG bis 7,5t hzG ist davon nicht betroffen. Das Argument dass der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Pkw und Lkw zu groß ist, nämlich 50 km/h ist nicht korrekt. Es gibt diesen Unterschied auch zwischen verschiedenen Pkw Lenkern und nicht nur zwischen Pkw und Lkw. Auch aufgrund dessen dass gewisse Pkw Fahrer nicht schnell fahren und somit andere Autofahrer zum Überholen genötigt sind, können ebenfalls Unfälle verursachen. Jeder Autofahrer ist jedoch immer für sich selbst verantwortlich und muss entscheiden können, ob ein risikoloses Überholen möglich ist oder nicht.

Das nächste Argument, dass im Winter die hängen gebliebenen Lkw die Schneeräumung hindern, ist ebenfalls nicht korrekt. Heutzutage sind die Wettervorhersagen relativ gut und verlässlich. Somit darf dies kein Problem für die ASFINAG darstellen, denn der Benutzer bezahlt auch dafür.

Als Gegenargument möchte ich das Nachtfahrverbot gem. § 42/8 StVO anführen. Dieses besagt, dass täglich von 22:00 Uhr 05:00 Uhr der Lkw Fahrer nur 60 km/h fahren darf. Da es großteils nur mehr lärmarme Lkw gibt, nicht lärmarme haben Ausnahmen dürfen in der Nacht fahren. In diesem Fall ist der Geschwindigkeitsunterschied noch größer, nämlich 70 km/h. Es wird nicht erwähnt, dass es durch dieses Gesetz schon sehr viele Tote gegeben hat. So etwas wird der Öffentlichkeit verschwiegen.

Ein Lkw von 3,5t bis 7,5t (hzG) darf alle Fahrstreifen benützen, wenn es die gesetzliche Lage erlaubt, wie z.B.: beim nebeneinander fahren (§ 7/3 StVO). Diese Lkw's stellen jedoch ebenfalls ein Hindernis für alle nachkommenden Pkw's dar und es können somit Unfälle entstehen.

Die Änderung bedeutet nur, dass Personen mit Geländewagen, SUV oder Dienstfahrzeugen ungehindert und stressfrei auf dem linken Fahrstreifen fahren können.

Bei Erstellung der 26. StVO Novelle hat niemand bedacht, wie die Vorgehensweise bei einem Unfall ist, wenn der erste und zweite Fahrstreifen blockiert sind. Im Normalfall kommt es zu einem Stau und es muss eine Rettungsgasse gebildet werden. Wenn somit aufgrund eines Unfalles ein Lkw mit mehr als 7,5t hzG den äußerst linken Fahrstreifen befahren muss, begeht er eine Verwaltungsübertretung und muss dafür Strafe bezahlen. Dies ist im eigentlichen Grunde der Hintergrund dieser 26. StVO Novelle, welche als Ziel hat mehr Geld einzunehmen und die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht erleichtert.

Bei Eintritt der gesetzlichen Änderung müssen die Kosten daher günstiger werden, aufgrund dem Leitsatz: „Weniger benützen – Weniger bezahlen“.

Die Geldstrafe beträgt bei Zuwiderhandlung bis zu € 2.180,00. Dies ist für die betroffenen Lkw Fahrer sehr viel Geld und kann diese in finanzielle Schwierigkeiten bringen. Dadurch besteht die Möglichkeit, dass viele Berufskraftfahrer diese Tätigkeit aufgeben, denn aufgrund der Mindestsicherung, welche in Österreich sehr hoch ist, kann man ein sehr gutes Leben führen und hat keine Sorgen. Die österreichischen Berufskraftfahrer werden immer weniger. Es fährt daher ein anderer EU Berufskraftfahrer und die Arbeitslosigkeit in Österreich wird höher.

Des Weiteren stelle ich mir die Frage wie dies überwacht wird. Eine Möglichkeit wäre, dass die ASFINAG mit ihren Kameras oder die Polizei das erledigt. Also die gesamte Polizei auf die Autobahn zur Überwachung, und keine Zeit mehr für innere Sicherheit in unserem Land. Somit führt dies nur wie schon oben erwähnt, zur Einnahme von sehr viel Geld.

Diese Gesetzesänderung würde pro Jahr geschätzte € 20.000.000,00 einbringen. Natürlich ist dies ein tolles Geschäft für diese kleine Änderung des Gesetzestextes. Die Einnahmen werden dann im Verhältnis 80 % ASFINAG und 20% Polizei aufgeteilt.

Es ist zwar geregelt, wie die Einbringung von Strafgeldern bei ausländischen Lenkern erfolgt. Es gibt mit einigen Ländern ein Strafabkommen, und die Strafe wird dem Lkw Fahrer dann in sein Heimatland nachgesendet. Ob diese auch eingebraucht werden kann ist eine andere Sache, denn diese muss in der jeweiligen Landessprache luppenrein und den Vorschriften genau entsprechen. Das kann ich mir nicht so richtig vorstellen, und die Verwaltung wird noch mehr werden.

Meines Erachtens handeln hier die ASFINAG und die Polizei zusammen und teilen sich dann die Strafeinnahmen. Hier möchte ich noch Herrn Leitl zitieren, der folgendes sagte: „abgesandelt oder sind wir bald soweit wie die USA – Pleite!“

Die Änderung des Gesetzestextes ist somit nicht vollständig durchdacht und erprobt.

Aufgrund dessen dass die Änderung des Gesetzestextes nicht vollständig durchdacht ist, möchte ich zum Abschluss einen **Vorschlag** machen:

Manchmal ist weniger mehr und einfacher. Die ASFINAG möchte die Rettungsgasse haben, was auch in Ordnung ist. Die Werbetrommel wird wieder gerührt. Nur funktioniert diese leider noch nicht zur Zufriedenheit, denn wir hatten nie eine Rettungsgasse. Die Lenker kennen den Pannenstreifen seit sie ein Auto fahren. Eben die Macht der Gewohnheit. Wird schon werden.

Eine Möglichkeit wäre, dass man den Pannenstreifen weglässt und zu einem Fahrstreifen umfunktioniert. Man hat somit 4 Fahrstreifen pro Richtung. Auf dem ersten und zweiten Fahrstreifen alle LKW mit mehr als 3,5t hzG. bis gem. KFG §4/6 und Sondertransport. Auf dem dritten und vierten Fahrstreifen alle PKW (mit Anhänger) bis 3,5t hzG und Busse.

Aufgrund dieser Regelung fließt der Verkehr und es gibt keine gegenseitigen Behinderungen.

Des Weiteren wäre es wichtig, dass das Nachtfahrverbot aufgehoben wird, da es nicht mehr zeitgemäß ist. Es wurden sehr viele Lärmschutzwände errichtet, welche den Lärm von Wohnungen und Häusern fernhält. Des Weiteren ist das Nachtfahrverbot aus wirtschaftlicher Sicht schlecht.

Die Ferienreiseverordnung sollte ebenfalls aufgehoben werden, da Pkw's ohnehin ungehindert zwei Fahrstreifen zur Verfügung haben.

Änderung § 42 StVO Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge

(1) An Samstagen von **17** Uhr bis 24 Uhr und an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 00 Uhr bis **20** Uhr ist das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen mit Anhänger verboten, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens oder des Anhängers mehr als **7,5 t** beträgt.

(2) In der im Abs. 1 angeführten Zeit ist ferner das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als **18 t** verboten.

Änderung allgemeine Fahrordnung, §7/1 StVO. Einfügen, dies gilt nicht auf Autobahnen usw.

Änderung §46/4d, den Pannenstreifen zu befahren usw.

Es ist die Aufgabe der Verkehrsexperten die bestehenden Gesetze für den Straßenverkehr weiter zu entwickeln und nicht nur Verbote verlangen, damit es noch komplizierter wird.

Des Weiteren sollten mehr Pannenbuchten errichtet werden.

Der Entwurf ist für die Lastkraftwagenfahrer finanziell unzumutbar sowie unsolidarisch.

Wie ein Spruch sagt: Das Geld liegt auf der Straße.

Mit der Bitte um Berücksichtigung verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

PACHTRÖG Franz

Elektronisch gefertigt