

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (26. StVO-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013, wird wie folgt geändert:

1. In § 46 wird folgender Abs. 4a eingefügt:

„(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.“

Vorblatt

Ziel(e)

- Senkung der Anzahl der Unfälle mit Schwerverkehrsbeteiligung, die in direktem Zusammenhang mit großen Geschwindigkeitsunterschieden auf dem ganz linken von drei oder mehr Fahrstreifen stehen.
- Verringerung der Probleme im Winterdienst durch die Autobahn blockierende Schwerfahrzeuge.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Lkw-Fahrverbot auf dem äußeren linken Fahrstreifen

Auf Autobahnabschnitten mit drei oder mehr Fahrstreifen wird Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t das Befahren des jeweils äußerst links gelegenen Fahrstreifens verboten.

Wesentliche Auswirkungen

Es handelt sich um eine reine Verhaltensvorschrift, die sich an die Lenker der betroffenen Fahrzeuge richtet. Es entstehen daher weder hinsichtlich der Infrastruktur, noch hinsichtlich der Vollziehung Kosten.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (26. StVO-Novelle)

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Laufendes Finanzjahr: 2013
Inkrafttreten/ 2013
Wirksamwerden:

Problemanalyse

Problemdefinition

Auf Autobahnabschnitten mit drei oder mehr Fahrstreifen führt die Benützung des jeweils äußerst linken Fahrstreifens durch Schwerfahrzeuge in mehrfacher Hinsicht zu unerwünschten Folgen:

- Rund 80% der Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Schwerfahrzeugen ereignen sich bei Verkehrslagen, die durch auf dem (bei drei- oder vierstreifigen Abschnitten) ganz linken Fahrstreifen fahrende Lkw besonders induziert werden (Geschwindigkeitsunterschiede der Fahrzeuge am ganz linken Fahrstreifen mit tendenziell den höchsten gefahrenen Geschwindigkeiten der Richtungsfahrbahn, zusätzliche Fahrstreifenwechsel der Schwerfahrzeuge).

- Die Vergangenheit hat gezeigt, dass bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen v. a. Schwerfahrzeuge immer wieder Behinderungen durch Liegenbleiben, insbesondere an Steigungsstrecken, verursachen. Ist dann der ganz linke Fahrstreifen durch stehende Schwerfahrzeuge auch blockiert, kann das Fortkommen der Winterdienst- und Einsatzfahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden.

- Durch langwierige Überholvorgänge von Schwerfahrzeugen auf dem äußerst linken Fahrstreifen wird die Ungeduld dahinter befindlicher Verkehrsteilnehmer gefördert und die Wahrscheinlichkeit unfallträchtiger Situationen erhöht.

Darüber hinaus ist die Notwendigkeit der Benutzung des dritten Fahrstreifens durch Schwerfahrzeuge aus Kapazitätsgründen nicht gegeben.

Um den Verkehrsfluss zu homogenisieren, die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erhöhen sowie zur Vermeidung von Unfällen, die in direktem Zusammenhang mit großen Geschwindigkeitsunterschieden auf dem ganz linken von drei oder mehr Fahrstreifen stehen, ist daher die Einführung eines Fahrverbotes für Lkw mit mehr als 7,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht auf dem äußerst linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen des österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes als wesentliche Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit anzusehen.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Angesichts des stetig steigenden Verkehrs – und auch des Schwerverkehrs – ist von einer weiteren Verschärfung und Zunahme der geschilderten Gefahrensituationen zu rechnen.

Vorhandene Studien/Folgenabschätzungen

"Lkw-Fahrverbot auf dem ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen im Asfinag-Netz", Untersuchung der KfV Sicherheit-Service GmbH im Auftrag der ASFINAG, Wien, März 2013

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2018

Evaluierungsunterlagen und -methode: Wie bereits im Rahmen der genannten Untersuchung des KfV werden die Auswirkungen des Fahrverbots auf Unfallzahlen und im Hinblick auf eine Verbesserung der im Winterdienst auftretenden Probleme zu untersuchen sein. Besondere organisatorische Maßnahmen sind dafür nicht erforderlich.

Ziele

Ziel 1: Senkung der Anzahl der Unfälle mit Schwerverkehrsbeteiligung, die in direktem Zusammenhang mit großen Geschwindigkeitsunterschieden auf dem ganz linken von drei oder mehr Fahrstreifen stehen

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Insgesamt ereignen sich rund 80% der Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Schwerfahrzeugen bei Verkehrslagen, die durch auf dem, bei drei- oder mehrstreifigen Autobahnabschnitten, ganz linken Fahrstreifen fahrende Lkw besonders	Senkung dieses Prozentanteils.

induziert werden.

Ziel 2: Verringerung der Probleme im Winterdienst durch die Autobahn blockierende Schwerfahrzeuge

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Derzeit immer wieder Probleme für den Winterdienst, weil die gesamte Richtungsfahrbahn durch auf dem dritten Fahrstreifende hängengebliebene Lkws blockiert ist und daher auch für die Räumfahrzeuge ein Weiterkommen unmöglich wird.	Aufrechterhaltung des Winterdienstes, weil die Räumfahrzeuge zumindest den ganz linken Fahrstreifen benützen können.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Lkw-Fahrverbot auf dem äußersten linken Fahrstreifen

Beschreibung der Maßnahme:

Es wird ein gesetzliches Verbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, auf Autobahnabschnitten mit drei oder mehr Fahrstreifen den jeweils äußersten linken Fahrstreifen zu befahren, in § 46 StVO aufgenommen.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Derzeit immer wieder die zuvor geschilderten Probleme durch Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, die auf Autobahnabschnitten mit drei oder mehr Fahrstreifen den jeweils äußersten linken Fahrstreifen befahren.	Weitestgehende Beseitigung der geschilderten Probleme.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Es hat sich gezeigt, dass es für die Sicherheit, aber auch die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs vorteilhaft wäre, wenn auf Autobahnabschnitten mit mindestens drei Fahrstreifen schwere Lastkraftfahrzeuge den ganz links gelegenen nicht befahren dürfen. Ein entsprechendes Verbot soll daher in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden.

Kompetenzgrundlage:

Der Gesetzentwurf stützt sich in kompetenzrechtlicher Hinsicht auf Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG („Straßenpolizei“).

Finanzielle Auswirkungen:

Der Gesetzentwurf enthält keine Bestimmungen, die für den Bund oder die Länder einen finanziellen Mehraufwand verursachen würden.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 46 Abs. 4a):

In Zukunft soll auf drei- oder mehrspurigen Autobahnabschnitten Lastkraftfahrzeugen mit einem höchstens zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t das Befahren des jeweils ganz links gelegenen Fahrstreifens verboten sein. Eine im Auftrag der ASFINAG durchgeführte Untersuchung des KfV hat ergeben, dass die Notwendigkeit zur Benutzung dieses Fahrstreifens bei drei oder mehr Fahrstreifen für Lkw > 7,5t aus Kapazitätsgründen nicht gegeben ist. Demgegenüber können aber durch diese Maßnahme Unfälle auf dem ganz linken von drei oder mehr Fahrstreifen, die in Zusammenhang mit großen Geschwindigkeitsunterschieden stehen, ebenso vermieden werden wie lange Überholvorgänge von Schwerfahrzeugen auf diesem Fahrstreifen, die die Ungeduld unter den übrigen Verkehrsteilnehmern fördern, was wiederum zu unfallträchtigen Situationen führen kann. Auch können bei winterlichen Straßenverhältnissen am ganz linken Fahrstreifen lieengebliebene Schwerfahrzeuge eine Vollblockade auslösen, wodurch die Arbeit der Räum- und Einsatzkräfte erschwert wird.

Bedacht zu nehmen war allerdings darauf, dass es im österreichischen Autobahnnetz vereinzelt Stellen gibt, bei denen es zum Zweck der Weiterfahrt erforderlich ist, sich links einzuordnen; daher enthält die vorgeschlagene Bestimmung eine entsprechende Ausnahme. Keine besonderen Regelungen waren hingegen für Straßenstellen erforderlich, an denen von vier (oder mehr) Spuren die äußerst linke endet und dadurch der dritte Fahrstreifen zum äußerst linken wird, weil dies durch entsprechende Hinweiszeichen gem. § 53 Abs. 1 Z 23b („Voranzeiger für Fahrstreifenverlauf“) angezeigt wird und die Fahrer daher ausreichend Gelegenheit für einen Fahrstreifenwechsel haben.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
§ 46. (1) bis (4) ...	§ 46. (1) bis (4) ... (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.
(5) und (6) ...	(5) und (6) ...