

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Entwurf zur 32. StVO-Novelle erlaube ich mir, wie folgt Stellung zu nehmen:

zu §42 (8) StVO: Die Anhebung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit während der Zeit des Nachtfahrverbotes von 60 km/h auf 70 km/h auf Autobahnen ist aus Gründen des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und auch der Zufriedenheit der Fahrer zu begrüßen. Wer schon einmal eine Nacht lang mit 60 km/h über Österreichs Autobahnen gefahren ist, wird den letzten Punkt sicherlich verstehen.

Jedenfalls nachteilig ist eine Ausweitung der Regelung **ausschließlich auf Autobahnen** auf die Zeit **bis 6 Uhr**. Dies, da besonders rund um städtische Ballungsräume der Verkehr bereits ab 5 Uhr massiv zunimmt und die dann langsameren Schwerfahrzeuge den anschwellenden Fluss zusätzlich bremsen. Außerdem sind die zeitlich unterschiedlichen Regelungen, insbesondere für international tätige Fahrer, absolut nicht nachvollziehbar und daher schwer zu merken. Dies auch, da diese Bestimmungen ja NIRGENDS durch Verkehrszeichen kundgemacht sind.

Dieses Durcheinander unterschiedlicher Beschränkungen wird zu (teils sicherlich unbeabsichtigten) Übertretungen führen.

Dies wiederum wird vermeidbare, den Verkehrsfluss behindernde Überholmanöver auf Autobahnen verursachen, wenn unkundige Lenker kundige Lenker überholen.

All dies zur kritischsten, weil sehr unfallträchtigen und unmittelbar vor einer Verkehrsspitze gelegenen Zeit.

Daher ist hier jedenfalls eine **zeitliche Vereinheitlichung** von Autobahnen bzw. Autostraßen einerseits und anderen Straßen andererseits **anzustreben**, vorzugsweise auf 5 Uhr.

Zu §43 (8) StVO: Dieser Absatz ist mit folgenden Begründungen abzulehnen: **Die auf Grund dieser Bestimmung festzulegenden Verbote sind nicht überwachbar und grundsätzlich falsch:**

1. Statistisch gesehen ist das Rechtsabbiegen gefährlich, doch **Linksabbiegen ist noch gefährlicher**, und nebenbei auch noch umweltschädlicher. Das wissen z.B. amerikanische Paketdienste bereits seit über 10 Jahren (<https://www.geo.de/wissen/17414-rtkl-rechts-statt-links-darum-biegen-ups-fahrer-nicht-links-ab>). Um das Fahrtziel ohne Rechtsabbiegen zu erreichen, müsste ein Lkw dreimal links abbiegen statt einmal rechts, was in Summe ein wesentlich höheres Risiko ergibt und eine zusätzliche Verkehrsbelastung, auch für die Anrainer, darstellt.
2. Abbiegeverbote für „Lastkraftfahrzeuge ohne Assistenzsysteme mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t zur Vermeidung des toten Winkels“ (sic!) sind nur sinnvoll, wenn sie auch überwacht werden können. Da nicht alle diese Assistenzsysteme von außen erkennbar sind, müssten Fahrzeuge, welche an diesen Stellen abbiegen dürfen, als Träger solcher Assistenzsysteme gekennzeichnet werden. Diese Kennzeichnung wiederum würde zu einer **trügerischen**, weil falschen, **Sicherheit** bei im Umkreis befindlichen

Verkehrsteilnehmern führen, welche glauben durch das Assistenzsystem geschützt zu sein. Dies ist falsch, weil...

3. ... diese Systeme derzeit noch viel zu **unzuverlässig** für den Einsatz im regulären Straßenverkehr sind und daher keine nennenswerte Schutzfunktion bieten!

Sehr geehrte Entscheidungsträger: Bitte kontaktieren Sie einen beliebigen Schwerfahrzeugimporteur, lassen Sie sich nichts erklären, sondern steigen Sie in ein entsprechend ausgestattetes Fahrzeug ein und lassen Sie sich durch die Stadt fahren. Lassen Sie den Fahrer/die Fahrerin zehnmal rechts abbiegen, und sie werden zu erbitterten Gegnern der derzeit am Markt befindlichen Systeme: Fehlalarme sind die Regel, tatsächliche Gefahren werden nicht zuverlässig erkannt!

Bedenken Sie dabei bitte auch, dass die Lenkerinnen und Lenker im echten Leben nicht spazieren fahren, sondern unter Zeitdruck und unter Bewältigung vieler Aufgaben (Navigieren, Parkplatzsuche, Beachtung von Fahrverboten, Umplanung der Tour wegen Verkehrsstörungen, Diskussionen am Telefon, ...) acht und mehr Stunden durch den Verkehr müssen. Er/sie hat nicht die Zeit, neben der notwendigen Beobachtung der bereits vorhandenen sechs Spiegel auch noch eine kleines, fehlbelichtetes und womöglich falsch beleuchtetes Monitorbild zu analysieren, welches ihm das System als Warnung liefert. Und wiederholte Fehlalarme führen zum Ignorieren des Alarmes, was die Sicherheit senkt.

Wenn Sie diese unausgereiften Systeme den Lenkerinnen und Lenkern aufzwingen, machen Sie Österreichs Straßen zu einem Beta-Testlabor und unsere Kinder zu Versuchskaninchen.

4. Es gibt wesentlich sinnvollere, weil wirksamere Möglichkeiten um Rechtsabbiegeunfälle zu vermeiden, z.B.
- a. Trixi-Spiegel,
 - b. bewusstseinsbildende Maßnahmen in Kindergärten und Schulen, insbesondere bei den Kindergärtnerinnen und Kindergärtnern sowie bei Lehrerinnen und Lehrern (z.B. <http://vsdeutsch-wagram.ac.at/aktuelles/index.html>),
 - c. mehr Handhabe für die Polizei bei der Durchsetzung der Einhaltung der bestehenden Vorschriften durch Fußgänger (insbesondere §76 (4) lit.a StVO – Betreten von Schutzwegen) und Radfahrer (insbesondere §68 (3a) StVO – Befahren von Radfahrerüberfahrten),
 - d. Festlegung von Regeln und Überwachung der korrekten Einstellung der gesetzlich vorgeschriebenen sechs Spiegel an Schwerfahrzeugen, ...
5. Der „schwarze Peter“ wird nun den **Gemeinden und Bezirkshauptmannschaften** in die Schuhe geschoben, welche womöglich unter massiven Klagsdrohungen im Falle von Unfällen (welche dann womöglich bewusst provoziert werden) zur Verhängung zweifelhafter Verbote **genötigt** werden. Falls Sie dies für unrealistisch halten, erinnere ich an die offen ausgesprochenen Drohungen gegen Verkehrsminister Ing. Hofer, als diesem „Untätigkeit“ in dieser Sache vorgeworfen wurde. Bürgermeister sind leichter angreifbar, weil persönlich bekannt!

Nicht alles, was populär ist, muss auch richtig sein!

Mit der Bitte um Anpassung des §42 (8) und Streichung des §43 (8) aus besagten Gründen verbleibe ich

hochachtungsvoll

Ing. Roland Zigala
Fahrschulinhaber