

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 Eintrittswahrscheinlichkeiten von Problemen im Winterdienst durch die Autobahn blockierende Schwerfahrzeuge
- Erleichterungen für die Organe der Finanzverwaltung

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Lkw-Fahrverbot auf dem äußerst linken Fahrstreifen
- Aufnahme der Fahrzeuge der Finanzverwaltung in § 26a Abs. 1 StVO

Maßnahme 1: 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.

Maßnahme 2: Die Fahrzeuge der Finanzverwaltung werden von bestimmten Ge- und Verboten (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- und Parkverbot) ausgenommen.

Wesentliche Auswirkungen

Es handelt sich um reine Verhaltensvorschriften, die sich an die Lenker der betroffenen Fahrzeuge richten. 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/ Wirksamwerden: 2013

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.

Auch 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.

Aufgrund der derzeitigen Rechtslage zählt die österreichische Finanzverwaltung nicht zum öffentlichen Sicherheitsdienst im Sinn des § 26a Abs. 1 StVO. Aus diesem Grund sind bei Fahrten ohne Blaulicht/Folgetonhorn die Verkehrsvorschriften einzuhalten. Dies führt dazu, dass Observationen aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen des Observierten nicht mehr möglich sind. Die Betrugsbekämpfung zur Sicherung der finanziellen Interessen der Republik Österreich und der Europäischen Union sowie dem Schutz der Bevölkerung und der Umwelt ist jedoch ein wesentliches Aufgabengebiet der österreichischen Finanzverwaltung.

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.

Die Aufgaben der Finanzverwaltung sind ohne die vorgeschlagenen Änderungen nicht zufriedenstellend zu erfüllen.

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 die Situation im Winterdienst zu untersuchen sein. Besondere organisatorische Maßnahmen sind dafür nicht erforderlich.

Die Finanzverwaltung wird zu bewerten haben, ob die Änderungen zur Erfüllung der Aufgaben beigetragen haben bzw. ausreichend waren.

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
Im untersuchten 3- und 4-streifigen Bereich des ASFINAG-Netzes lag generell der Anteil der Unfälle mit Beteiligung Schwerverkehr im untersuchten Zeitraum 2007-2011 mit rund 26 % höher als im Schnitt der Gesamtunfälle im Gesamtnetz (ohne Rampenbereiche) rund 19 %	Reduktion der Schwerverkehrsunfälle und zumindest kein höherer Anteil an Schwerverkehrsunfällen im drei- bis vierstreifigen Bereich als im Gesamtnetz (ohne Rampenbereiche)

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag:

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziel 2: Verringerung der Eintrittswahrscheinlichkeiten von Problemen im Winterdienst durch die Autobahn blockierende Schwerfahrzeuge

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
In der Vergangenheit traten immer wieder Probleme für den Winterdienst auf, weil die gesamte Richtungsfahrbahn durch den auf dem dritten Fahrstreifen hängengebliebene LKWs blockiert war und daher auch für die Räumfahrzeuge ein Weiterkommen unmöglich war.	Optimierung des Winterdienstes, weil die Räumfahrzeuge zumindest den ganz linken Fahrstreifen benützen können und somit die Eintrittswahrscheinlichkeit von Totalblockaden von Autobahnabschnitten verringert werden kann.

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag:

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziel 3: Erleichterungen für die Organe der Finanzverwaltung

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Die Finanzverwaltung kann ihren gesetzlichen Aufgaben nur bedingt nachkommen, weil die Einhaltung der Bestimmungen der StVO z.T. Observationen unmöglich macht und Kontrollen erschwert	Optimierung der Aufgabenerfüllung durch die Finanzverwaltung

Maßnahmen

Maßnahme 1: Lkw-Fahrverbot auf dem äußerst 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 äußerst linken Fahrstreifen zu befahren, in § 46 StVO aufgenommen.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Derzeit ist es aufgrund der Straßenverkehrsordnung zulässig, dass Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t auf Autobahnabschnitten mit drei oder mehr Fahrstreifen auch den jeweils äußerst linken Fahrstreifen befahren.	Benützungsverbot des äußerst linken Fahrstreifens auf Autobahnabschnitten mit drei oder mehr Fahrstreifen für LKW mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t

Maßnahme 2: Aufnahme der Fahrzeuge der Finanzverwaltung in § 26a Abs. 1 StVO

Beschreibung der Maßnahme:

§ 26a Abs. 1. StVO enthält eine Aufzählung von Fahrzeugen, die an bestimmte Ge- und Verbote (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- und Parkverbote, bestimmte Fahrverbote) nicht gebunden sind. In diese Aufzählung sollen auch die Fahrzeuge der Finanzverwaltung aufgenommen werden.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Derzeit sind die Fahrzeuge der Finanzverwaltung nicht in den Bestimmungen des § 26a Abs. 1 StVO genannt. Dies führt laut BMF zu Problemen bei der Vollziehung der gesetzlichen Aufgaben.	Ausnahme auch für Fahrzeuge der Finanzverwaltung hinsichtlich der in § 26a Abs. 1 genannten Bestimmungen.

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.

Außerdem hat sich gezeigt, dass die Finanzverwaltung, um ihren Aufgaben problemlos nachkommen zu können, von einigen Vorschriften der StVO ausgenommen werden sollte.

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 (§ 26 Abs. 1):

Aufgrund der derzeitigen Rechtslage zählt die österreichische Finanzverwaltung nicht zum öffentlichen Sicherheitsdienst im Sinn des § 26a StVO. Aus diesem Grund sind bei Fahrten ohne Blaulicht/Folgetonhorn die Verkehrsvorschriften einzuhalten. Dies führt dazu, dass Observationen aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen des Observierten nicht mehr möglich sind. Die Betrugsbekämpfung zur Sicherung der finanziellen Interessen der Republik Österreich und der Europäischen Union sowie dem Schutz der Bevölkerung und der Umwelt ist jedoch ein wesentliches Aufgabengebiet der österreichischen Finanzverwaltung. Diese Aufgabe verlangt von den Bediensteten der Steuer- und Zollverwaltung, die im Auftrag der Betrugsbekämpfung unterwegs sind, die Kontrolle und Observation von Kraftfahrzeugen. Weiters sind sehr viele Observationen von der Staatsanwaltschaft angeordnet. Es treten auch vermehrt internationale Observationen in den Vordergrund, bei denen ein Scheitern in Österreich aufgrund rechtlicher Vorgaben von vielen teilnehmenden Ländern nicht verstanden wird. Diese Probleme werden durch die Aufnahme der Finanzverwaltung in § 26a Abs. 1 beseitigt.

Zu Z 2 (§ 46 Abs. 4a):

In Zukunft soll auf drei- oder mehrspurigen Autobahnabschnitten Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten 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 liegende Schwerefahrzeuge 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.

Zu Z 3 (§ 103 Abs. 15):

Hier wird das Inkrafttreten mit 31.1.2014 festgelegt, damit die Verkehrsteilnehmer Zeit haben, sich auf die neuen Verhaltensvorschriften einzustellen.