

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

Dezember 2013

12

381 – 416

Beiträge

Ein Skiausflug mit der Firma – was gilt es zu beachten?

Thomas Kainz und Philip Raffling ➤ 384

Einsatz von Pistengeräten bei geöffneter Piste

Johannes Stabentheiner ➤ 388

Rechtsprechung

**Repräsentantenhaftung der WE-Gemeinschaft für zur Schneeräumung
eingesetzten Hausbesorger?** *Christian Huber* ➤ 398

**Angemessenheit des RA-Honorars in verkehrsrechtlichen
Verwaltungsstrafsachen** ➤ 403

Judikaturübersicht Verwaltung

Alkomattest auf Privatgrund ➤ 405

**Beseitigungswirkung eines aufhebenden Entziehungsbescheids
auf administrative Maßnahmen** ➤ 407

Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2013/2
Christian Huber ➤ 408

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Lkw-Fahrverbot auf dem äußerst linken Fahrstreifen

Jennifer Bogner, Bernd Strnad und Klaus Robatsch ➤ 413

Lkw-Fahrverbot auf dem äußerst linken Fahrstreifen



bei drei oder mehr Fahrstreifen im hochrangigen Netz

Zur Hebung der Verkehrssicherheit wird erwogen, im hochrangigen Straßennetz ein Fahrverbot für Lkw auf dem äußerst linken Fahrstreifen bei Richtungsfahrbahnen mit drei oder noch mehr Fahrstreifen einzurichten. Welche Auswirkungen diese Maßnahme auf die Verkehrssicherheit hat, wird im Folgenden erörtert.

Von Jennifer Bogner, Bernd Strnad und Klaus Robatsch

ZVR 2013/240

§ 46 StVO

Lkw;
Fahrverbot;
Autobahn

Inhaltsübersicht:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> A. Einleitung B. Bestandsbeschreibung C. Vergleich des Unfallgeschehens von drei- und vierstreifigen Bereichen mit dem Gesamtnetz D. Fahrstreifenauslastung und problematische Überholvorgänge auf der A21 E. Winterdienst | <ul style="list-style-type: none"> F. Schlussfolgerungen <ul style="list-style-type: none"> 1. Unfallgeschehen 2. Verkehrsbelastung und Überholvorgänge 3. Winterdienst G. Knoten- und Anschlussstellenbereiche <ul style="list-style-type: none"> 1. Zusammenführung von Richtungsfahrbahnen und Fahrstreifenabbau 2. Gabelung von Richtungsfahrbahnen → |
|--|--|

A. Einleitung

Im September 2013 wurde eine 26. Novelle¹⁾ zur StVO²⁾ zur Begutachtung versendet, mit der ein generelles Fahrverbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t am äußerst linken Fahrstreifen bei Richtungsfahrbahnen mit mindestens drei Fahrstreifen eingeführt werden soll (§ 46 Abs 4 a StVO neu). Eine Untersuchung des KfV im Auftrag der ASFiNAG ergab, dass diese Maßnahme sowohl Verbesserungen hinsichtlich der Flüssigkeit des Verkehrs als auch vor allem eine Hebung der Verkehrssicherheit auf den relevanten Abschnitten erwarten lässt.

B. Bestandsbeschreibung

Auf beinahe dem gesamten hochrangigen Netz gibt es abschnittsweise Querschnitte mit mehr als zwei Fahrstreifen. Vom insg 2.175 km langen Streckennetz besitzen in Summe rd 740 km der Richtungsfahrbahnen mehr als zwei Fahrstreifen. 700 km davon sind dreistreifig, gut 40 km vierstreifig ausgebaute Richtungsfahrbahnen. Der größte Teil davon fällt dem Autobahnnetz zu, im Schnellstraßennetz gibt es lediglich auf der S 31 Burgenland Schnellstraße einen kurzen dreistreifigen Abschnitt.

Um mögliche Auswirkungen eines Lkw-Fahrverbots am äußerst linken Fahrstreifen auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz zu betrachten, wurden Richtungsfahrbahnen mit drei oder vier Fahrstreifen im bestehenden Netz untersucht. Dabei wurden jene Strecken gewählt, welche den höchsten Anteil an solchen Querschnitten aufweisen: A1 West Autobahn, A2 Süd Autobahn, A21 Wiener Außenring Autobahn, A22 Donauufer Autobahn und A23 Autobahn Südosttangente Wien.

Diese Abschnitte wurden jeweils hinsichtlich ihrer Anlageverhältnisse, der Verkehrsbelastung sowie des Unfallgeschehens untersucht.

C. Vergleich des Unfallgeschehens von drei- und vierstreifigen Bereichen mit dem Gesamtnetz

Insg wurden auf den untersuchten drei- und vierstreifigen Bereichen im hochrangigen Netz 626 Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Schwerverkehr³⁾ im Zeitraum 2007 – 2011 registriert. Im Gesamtnetz wurden im selben Zeitraum 1.747 dieser Unfälle aufgenommen.

Generell lag der Anteil der Unfälle mit Beteiligung von Schwerverkehr an der Gesamtzahl der Unfälle auf den untersuchten drei- oder vierstreifigen Bereichen im hochrangigen Netz im Zeitraum 2007 – 2011 mit rd 26% höher als im Schnitt dieser Schwerverkehrsunfälle im Gesamtnetz im selben Zeitraum (rd 19%).

Bei Betrachtung der Unfalltypenobergruppen zeigt sich, dass der Anteil der Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Schwerverkehr bei drei- und vierstreifigen Bereichen im hochrangigen Netz bei Unfällen beim Fahrstreifenwechsel (Überholen, Fahrstreifenwechsel) im Zeitraum 2007 – 2011 deutlich höher lag als im Schnitt des Gesamtnetzes. Während sich am Gesamtnetz rund 26% der Unfälle mit Schwerverkehr bei Fahrstreifenwechsellvorgängen ereigneten, wa-

ren es bei den betrachteten drei- und vierstreifigen Bereichen rd 34%.

Der Anteil der Unfälle auf den oben angeführten drei- und vierstreifigen Bereichen im hochrangigen Netz mit Beteiligung von Schwerverkehr im Zeitraum 2007 – 2011 lag in allen betrachteten Bereichen deutlich über dem Schwerverkehrsanteil, der auf diesen Streckenabschnitten vorlag.

D. Fahrstreifenauslastung und problematische Überholvorgänge auf der A21

Die Erhebung der Verkehrsbelastung bei dreistreifigem Querschnitt, beispielhaft durchgeführt auf der A21 Wiener Außenring Autobahn, zeigte auf den ersten beiden Fahrstreifen Werte, die weniger als die Hälfte der maximalen Fahrstreifenbelastung betragen, bei der vermutlich Rückstauereignisse eintreten. Dabei ist anzumerken, dass die A21 Wiener Außenring Autobahn einen relativ hohen Schwerverkehrsanteil aufweist (2011: rd 16%, ASFiNAG-Schnitt 2011: rd 10%). Es war in diesem Bereich daher aus Kapazitätsgründen nicht erforderlich, den dritten Fahrstreifen für Schwerverkehr benutzbar zu halten. Dies insb deshalb, da negative Auswirkungen auf Verkehrsteilnehmer, die die Autobahn verlassen möchten, nicht gegeben sind.

Auch bei der Bemessung von Querschnitten am hochrangigen Netz, also der Festlegung der Breite der verschiedenen Fahrstreifen, wird in der derzeit gültigen Richtlinie (RVS 03.03.31) angemerkt, dass bei drei- oder mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen ab dem dritten Fahrstreifen im Regelfall kein Schwerverkehr anzusetzen ist. Dementsprechend sind die Fahrstreifenbreiten ab dem dritten Fahrstreifen oft auch geringer.

Eine auf der A21 Wiener Außenring Autobahn vor der Einführung des Fahrverbots für Lkw über 3,5 t durchgeführte Beobachtung zeigte im Mittel je einen problematischen Fahrstreifenwechsel eines Schwerverfahrzeugs vom zweiten auf den dritten Fahrstreifen innerhalb einer Viertelstunde. Der daran anschließende Überholvorgang dauerte bis zu zwei bis drei Minuten.

E. Winterdienst

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen va Schwerverfahrzeuge immer wieder Behinderungen durch Liegenbleiben, insb an Steigungstrecken, verursachen. Ist dann auch der ganz linke Fahrstreifen durch stehende Schwerverfahrzeuge blockiert, kann das Fortkommen der Winterdienst- und Einsatzfahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden. Eine Zunahme der Staulängen und -dauer ist die Folge. Verschärft wird diese Problematik va auf Abschnitten, auf denen kein Abstellstreifen vorhanden ist.

1) ME 26. StVO Nov, 543/ME 24. GP.

2) StVO 1960 BGBl 1960/159 idF BGBl I 2013/39.

3) Aufgrund der vorliegenden Daten, basierend auf der Unfallaufnahme mittels Unfallzählblatt vor Ort, werden als Unfälle mit Schwerverkehr (Schwerfahrzeugen) im Folgenden Unfälle mit einer Beteiligung von Lkw > 3,5 t, Lkw > 3,5 t mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeugen, Tankwagen ohne Anhänger sowie Tankwagen mit Anhänger/Tanksattelfahrzeugen betrachtet.

F. Schlussfolgerungen

1. Unfallgeschehen

- Aus den durchgeführten Untersuchungen lässt sich folgern, dass ein Fahrverbot für Schwerfahrzeuge auf dem äußerst linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen tendenziell zur Verminderung von Verkehrszuständen und Verkehrsmanövern führt, die als besonders unfallträchtig einzustufen sind.
- Die Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Schwerfahrzeugen auf den drei- und vierstreifigen Autobahnen im hochrangigen Netz ereignen sich großteils durch Auffahren und während Überhol- und Fahrstreifenwechsellvorgängen. Der Anteil der Unfälle bei Fahrstreifenwechsellvorgängen auf den betrachteten drei- und vierstreifigen Autobahnen ist deutlich höher als im Schnitt des hochrangigen Netzes.
- Insg ereignen sich rund 80% der Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Schwerfahrzeugen bei Verkehrslagen, die durch bei drei- oder vierstreifigen Abschnitten auf dem äußerst 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).

2. Verkehrsbelastung und Überholvorgänge

- Die Notwendigkeit der Benutzung des dritten Fahrstreifens durch Schwerfahrzeuge aus Kapazitätsgründen ist in der Regel nicht gegeben.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Schwerfahrzeuge beträgt 80 km/h (§ 58 Abs 1 KDv)⁴⁾. Überholvorgänge von Schwerverkehr auf dem äußerst linken Fahrstreifen können sehr lange dauern, was in weiterer Folge zu Störungen im Verkehrsablauf führen kann. Dies fördert die Ungeduld dahinter befindlicher Verkehrsteilnehmer und erhöht die Wahrscheinlichkeit unfallträchtiger Situationen.

3. Winterdienst

- Eine Nichtbenützung und daher Nichtblockade des linken Fahrstreifens bei drei oder mehr Fahrstreifen hat besonders positive Auswirkungen auf den Winterdienst und die Räumung von hängengebliebenen Fahrzeugen auf den anderen Fahrstreifen.

G. Knoten- und Anschlussstellenbereiche

Bei Knoten- und Anschlussstellenbereichen können hinsichtlich eines allfälligen generellen Fahrverbots für Lkw > 7,5 t Situationen auftreten, die sich von den Streckenbereichen unterscheiden.

1. Zusammenführung von Richtungsfahrbahnen und Fahrstreifenabbau

Knotenbereiche sind die Verbindungen von mehreren Autobahnen und/oder Schnellstraßen. In diesen Bereichen können durch die Zusammenführung von Richtungsfahrbahnen Fahrstreifenadditionen auftreten, zB kann aus zwei zweistreifigen Fahrbahnen durch die Zusammenführung nach dem Trenninselpitz eine vierstreifige Richtungsfahrbahn werden. Dies kann dazu führen, dass sich Lkw ohne Fahrstreifenwechsel plötzlich auf dem dritten oder vierten Fahrstreifen und somit auf dem ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen befinden. In diesem Fall muss bei einem Fahrverbot auf dem äußerst linken Fahrstreifen den Fahrzeuglenkern das Einordnen vom neu entstandenen ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen auf einer für diesen Fahrstreifenwechsel angemessenen Streckenlänge ermöglicht werden. Dies gilt auch bei einem Fahrstreifenabbau bei vier (oder mehr) vorhandenen Fahrstreifen. In beiden Fällen wäre die kommende Fahrstreifenaufteilung durch entsprechende Hinweiszeichen gem § 53 Abs 1 Z 23 b StVO anzuzeigen, damit die Fahrer ausreichend Gelegenheit für einen Fahrstreifenwechsel haben.⁵⁾

2. Gabelung von Richtungsfahrbahnen

Neben einer Zusammenführung unterschiedlicher Richtungsfahrbahnen kann sich auch eine Richtungsfahrbahn mit drei oder mehr Fahrstreifen in Knotenbereichen gabeln (zB in einen Rampenbereich und die Weiterführung der Hauptfahrbahn oder es beginnt eine weitere Autobahn oder Schnellstraße). Um auf die links abspringende Richtungsfahrbahn zu gelangen, muss ein Lkw in diesem Fall möglicherweise den ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen benutzen. Gleiches gilt für Ausfahrten, deren Ausfahrtsstreifen in Fahrtrichtung gesehen links von der Hauptfahrbahn abzweigen und von denen im hochrangigen Netz noch einige existieren. In diesen Fällen muss bei einem Fahrverbot auf dem äußerst linken Fahrstreifen den Fahrzeuglenkern das Einordnen auf dem ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen auf einer angemessenen Streckenlänge ermöglicht werden, damit diese auf die links abspringende Richtungsfahrbahn gelangen können. Der Entwurf sieht daher auch vor, dass das Fahrverbot nicht gilt, soweit das Befahren des betreffenden Fahrstreifens notwendig ist, um sich entsprechend der beabsichtigten Weiterfahrt einzuordnen.

4) Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 BGBl 1967/399 idF BGBl II 2012/471.

5) So die Erläuterung im Hinblick auf Situationen, bei denen der äußerst linke von vier oder mehr Fahrstreifen endet, 543/ME 24. GP Mat 5.

→ In Kürze

Derzeit wird die Einführung eines Fahrverbots für Lkw mit mehr als 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht auf dem äußerst linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen des österr Autobahn- und Schnellstraßennetzes erwogen. 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 zwischen Schwerverkehr und übrigen Verkehr stehen, wird dies als sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angesehen. →



**→ Zum Thema****Über die Autoren:**

Mag. (FH) Jennifer Bogner ist Mitarbeiterin des Bereiches Forschung und Wissensmanagement im KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit). E-Mail: jennifer.bogner@kfv.at

Dipl.-Ing. Bernd Strnad ist Verkehrstechniker in der KFV Sicherheit-Service GmbH. E-Mail: bernd.strnad@kfv.at

DI Klaus Robatsch ist Leiter des Bereichs Forschung und Wissensmanagement im KFV.

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien.

Internet: www.kfv.at

Von denselben Autoren erschienen:

Bogner/Robatsch, Gemeinschaftsstraße: ein neues Konzept für alle Verkehrsteilnehmer, RFG 2013, 41; *Bogner/Robatsch*, Gemeinschaftsstraßen, ZVR 2012, 67; *Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch*, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011, 265; *Lutschounig/Robatsch*, Rotlichtüberfahrer, ZVR 2005, 141; *Robatsch/Stefan*, Kein Schutz am Schutzweg, ZVR 2002, 211; *Robatsch/Mailer*, Rotgeher – Problematik der Fußgängerquerung bei rotem Licht auf signalgeregelten Kreuzungen, ZVR 2002, 173.