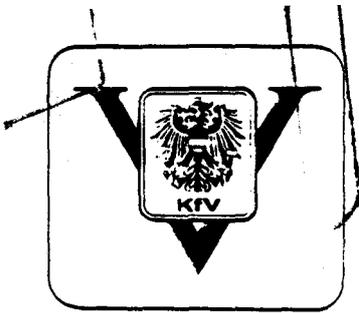


8/SN-137/ME



KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

MITGLIED DER PREVENTION ROUTIERE INTERNATIONALE (PRI)

An das
Bundesministerium für öffentl.
Wirtschaft und Verkehr

zH. Herrn MinRat Dr. Hehenberger

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2

A-1031 WIEN III, ÖLZELTGASSE 3
POSTFACH 190
TELEFON: 71 770-0
TELEFAX: 71 770-9
TELETEX-ANSCHLUSS: 32 22 195 = KfV Wien
TELEX-TEILNEHMER: VORWAHL 61

Wien, am 14.7.1988

Betrifft: Entwurf einer 15. StVo-Novelle

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	50.629.88
Datum:	19. JULI 1988
Verteilt	21. Juli 1988

Sehr geehrter Herr Ministerialrat!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit möchte zum vorliegenden Gesetzesänderungs-Entwurf und den Anliegen des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes wie folgt Stellung nehmen und erlaubt sich im Anschluß daran eigene Wünsche bezüglich einer Änderung der StVo vorzubringen, von denen wir hoffen, daß sie in dieser oder ähnlicher Form alsbald geltendes Recht werden könnten.

I) Stellungnahme zum Entwurf der 15. StVo-Novellierung:

ad § 2 Abs. 1, - Punkt 2. des Entwurfes: die Einführung der Radfahrerüberfahrt wird begrüßt, wennauch nach unseren Vorstellungen, sie anders als es der Entwurf (in Pkt. 16 und 31) vorsieht, unbedingt eine Besserstellung der sie benützenden Radfahrer bringen müßte. Wir stellen uns vor, daß überall dort, wo ein Radweg bzw. Radfahrstreifen auf einer Kreuzung eine Fahrbahn überquert und markiert ist, der geradeausfahrende Radfahrer gegenüber den aus gleicher Fahrtrichtung rechtseinbiegenden bzw. entgegenkommend nach links einbiegenden Fahrzeugen sowie Linkskommenden bevorrangt sein sollte. (Bzw. auf einer,

bloß eine Fahrbahn kreuzenden Radfahrerüberfahrt gegenüber dem Querverkehr einem Fußgänger auf einem Schutzweg gleichgestellt werden sollte.) Das macht aber dann auf Seiten des Radfahrers die Vorschreibung einer reduzierten Annäherungsgeschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) erforderlich, die aber im Interesse beider betroffenen Verkehrsteilnehmer liegt und jedenfalls vertretbar erscheint.

Im übrigen soll bei einer Radfahrerüberfahrt, die unmittelbar mit einem Schutzweg kombiniert ist, aus Kostengründen die eine Reihe der Blockmarkierung direkt neben dem Zebrastreifen entfallen.

Was die Terminologie betrifft, so sollte man besser den Begriff "Radfahrerüberweg" verwenden und analog dazu auch den sogenannten (trägerisch so bezeichneten) "Schutzweg" bzw. besser "Fußgängerübergang" in "Fußgängerüberweg" umbenennen.

ad § 2 Abs. 1 Z 19, - Punkt 3.: Die bisher fehlende und notwendige Abgrenzung Fahrrad (als Fahrzeug) und Kinderfahrrad wird akzeptiert.

ad § 7 nach Abs. 3, - Pkt. 6.: Die (jederzeitige) freie Wahl des Fahrstreifens im Ortsgebiet (sowie das folglich erlaubte Rechtsüberholen) ist abzulehnen, da dadurch das Rechtsfahrgebot ausgehöhlt wird und die Gefahr besteht, daß sich dies auch außerhalb des Ortsgebietes generell einbürgert, wo es weitaus gefährlicher wäre. (Bei dichtem Verkehr ist das Nebeneinanderfahren von Kolonnen auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit ohnehin bereits gestattet.)

ad § 7 Abs. 5, - Pkt. 7.: Als Bodenmarkierung, die den gegen die Einbahn fahrenden Radfahrer von den übrigen Verkehrsteilnehmern trennt, soll anstelle der Sperrlinie auch eine Leitlinie möglich sein, um zu verhindern, daß diese Kennzeichnung der Ausnahmeregelung den Pkw's das erlaubte Zufahren zu etwa vorhandenen Parkstreifen oder Ein- und Ausfahren bei Garagen etc. rechtlich unmöglich macht.

Die Festsetzung einer Mindestbreite für den Radfahrstreifen, der entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung benutzt werden darf, wird abgelehnt (und ist in der StVo ja auch sonst nicht für andere Fahrbahnteile vorgeschrieben), sollte vielmehr technischen Richtlinien vorbehalten werden; der zweite Satz wäre daher ersatzlos zu streichen.

Im übrigen sollte generell (und nicht nur im Falle einer Ausnahmeregelung) das Schieben von Fahrrädern gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung in Einbahnen erlaubt werden.

ad § 8 Abs. 1, - Pkt. 8.: Die Erlaubnis, Nebenfahrbahnen mit dem Fahrrad benutzen zu dürfen, wird gebilligt, doch soll von der vorgesehenen Benützungspflicht abgesehen werden, da dem Radfahrer das Befahren (der folgende Umweg und Nachrang bei Verlassen derselben) speziell kurzer oder (bei Einbahnen) in Fahrtrichtung gesehen links gelegener Nebenfahrbahnen oft nicht zugemutet werden kann. Ein freies Wahlrecht (je nach Situation und Verkehrslage) Haupt- oder Nebenfahrbahn zu benutzen, wäre zu begrüßen.

ad § 12 Abs. 5, - Pkt. 9.: Das Recht, an stehenden Kolonnen rechts neben dem rechten Fahrstreifen vorzufahren, sollte nicht allen einspurigen Fahrzeugen (auch Mofas, Mopeds und Motorrädern), sondern nur Benützern von (einspurigen) Fahrrädern und unter der Voraussetzung ausreichender Sicherheitsabstände gestattet sein.

ad § 19 Abs. 6, - Pkt. 11 und 12.: Wir können nur gutheißen, daß Radfahrer auf Radverkehrsanlagen (und Benützer von Nebenfahrbahnen) endlich Vorrang gegenüber dem "echten" ruhenden Verkehr genießen, gehen aber mit unserer Forderung darüber hinaus. - Benützer von Radverkehrsanlagen sollen nicht mehr zum ruhenden Verkehr zählen, sondern bei geeigneten Sicherheitsvorkehrungen (Radfahrerüberweg) dem Fließverkehr gleichgestellt werden. Der generelle Nachrang sollte fallen (siehe auch die diesbezügliche Stellungnahme der FVS).

ad § 20 Abs. 3, - Pkt. 13.: Verordnungen des Bundesministers in Zusammenhang mit wissenschaftlichen Untersuchungen sollen auch für Straßen im Ortsgebiet bestimmt werden können.

ad § 37 Abs. 1 und 5 sowie § 38 Abs. 2 und 4, - Pkt. 16.: Speziell hier, auf der ampelgeregelten Kreuzung, sollte anders als beabsichtigt, der Radfahrer, der sich auf einer Radfahrüberfahrt befindet, Vorrang gegenüber den einbiegenden Fahrzeugen haben. Durch eine Änderung des KFG sollte auch die Ausstattung der Pkws mit einem zweiten (einem rechtem) Außenspiegel vorgeschrieben werden, um so den Autofahrern (auch diesbezüglich) eine bessere Sicht nach hinten zu verschaffen.

ad § 48, - Pkt. 18.: Im Zusammenhang mit der von uns lange schon propagierten Verwendung moderner Wechselverkehrszeichen in Glasfasertechnik wollen wir an ein weiteres Anliegen erinnern, und zwar an die Einführung der sogenannten "Spurensignalisation". Darunter versteht man (siehe § 37, Abs. 3 deutsche StVo):

"Dauerlichtzeichen über jedem (markierten) Fahrstreifen, die den Verkehr (nur) in der einen oder anderen Richtung zulassen.

Rote gekreuzte Schrägbalken ordnen an:

Der Fahrstreifen darf nicht benutzt werden, davor darf nicht gehalten werden.

Ein grüner, nach unten gerichteter Pfeil bedeutet:

Der Verkehr ist auf dem Fahrstreifen freigegeben.

Ein gelb blinkender, schräg nach unten gerichteter Pfeil ordnet an: Fahrstreifen in Pfeilrichtung wechseln."

Dieses Verkehrsleitmittel (ähnlich den auch in Österreich bereits an den Grenzübertritt- und Mautstellen, jedoch für nur eine Fahrtrichtung gegebenen fahrstreifenweisen Lichtzeichenregelungen) wird in anderen Ländern, wie auch in der BRD, vor mehrspurigen Tunnels, Baustellenabschnitten sowie zur Einrichtung sogenannter (Fahrtrichtungs-) "Umkehrstreifen" verwendet, also Fahrstreifen, die je nach Bedarf zu gewissen Tageszeiten in der einen, dann in der anderen Richtung (zB: morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts) befahren werden dürfen.

ad § 48 Abs. 2, - Pkt. 19.: Die erlaubte Anbringung von Verkehrszeichen auch nur auf der linken Seite war schon lange eines unserer Anliegen. Zudem wünschen wir uns die Möglichkeit, auf Radverkehrswegen bestimmte, allein diese betreffende Verkehrszeichen als Bodenmarkierung anbringen zu dürfen. (Zu denken wäre hier in erster Linie an das Zeichen "Vorrang geben", das als Tafel angebracht, sich auch auf andere Verkehrsteilnehmer beziehen würde. Die Tafel "Radweg" ist dagegen beizubehalten, da aufgrund der Benutzungspflicht sie denselben für die Radfahrer auch auf die Distanz erkenntlich machen muß und zudem dem Autoverkehr das Vorhandensein von Weg und möglichen Radfahrern signalisiert.)

ad § 50 nach Z 11 und § 53 Abs. 1 nach Z 2a, - Pkt. 20 und 22.: Neben diesem neuen Verkehrszeichen, wie auch neben dem des Pkts. 22 sollen zur Kennzeichnung von nebeneinanderliegendem Schutzweg und Radfahrerüberfahrt eigene kombinierte Zeichen geschaffen werden.

ad § 52 nach Z 11, - Pkt. 20a.: Die Zonenbeschränkung, sofern sie ein Tempolimit verordnet, sollte analog der Wohnstraßen-Regelung ausdrücklich nur in Kombination mit entsprechenden baulichen Maßnahmen erfolgen. (Letztere sollen als verkehrstechnische Einrichtungen generell, insbesondere auch in Anliegerstraßen möglich und erlaubt werden, was neben einer Anführung in § 31 am ehesten durch eine Verankerung im § 57 zu erreichen wäre. Dort müßte dann nach dem Abs. 1 ein Abs. 1a eingefügt werden, der lautet: "Die Anbringung von horizontalen baulichen Einrichtungen und Bordsteinen neben der Fahrbahn sowie von Schwellen, Rillen, Aufdoppelungen u. dgl. auf derselben ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Einhaltung einer vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet werden soll."

Durch diese bauliche Gestaltung innerhalb der Zone wäre (wie die Erfahrungen in der BRD beweisen) die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit gesichert und zudem für jedermann jederzeit erkenntlich, ob man sich (noch) in eines solchen Gebiets befindet.

Das Schild "Ende einer Zonenbeschränkung" sollte nicht zuletzt aus Gründen der Einheitlichkeit ähnlich dem Zeichen "Ende der Kurzparkzone" gestaltet werden (wobei der hier schraffierte Querbalken schräg über die ganze Diagonale der Tafel reichen soll).

ad § 52 Z 17a (neu), - Pkt. 21.: Vom Zeichen b) für einen Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Radverkehr getrennt geführt wird, wäre auch eine spiegelverkehrte Ausführung wünschenswert, wobei die Anordnung der Symbole auf dem Schild zur besseren Orientierung den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen sollte.

ad § 55 Abs. 2, - Pkt. 24.: Wir finden eine eigene "Radfahrstreifenlinie" prinzipiell sinnvoll, die, ähnlich wie in Frankreich in einer speziellen Farbe gehalten ist und bestimmte Rechtswirkungen zeitigt. Da aber mit der von uns geforderten wahlweisen Markierung mit Sperr- oder Leitlinien das Auslangen gefunden werden könnte, halten wir die Einführung einer neuen Markierung zum momentanen Zeitpunkt für nicht notwendig, zumal alle bestehenden Markierungen nachträglich geändert werden müßten. Überlegenswert wäre es aber, in der StVo (bzw. Bodenmarkierungsverordnung) rechtlich die Möglichkeit einzuräumen, Radwege (speziell in Fußgängerbereichen) zusätzlich durch farbige Pflasterung (vorzugsweise rot) zu kennzeichnen, wobei diese Farbe dann generell der Ausgestaltung desselben vorzubehalten wäre.

ad § 56a (neu), - Pkt. 25.: dieser Bestimmung kann insgesamt zugestimmt werden, wennauch ihre umständliche Formulierung in der Praxis leicht zu Mißverständnissen führen könnte.

ad § 65 Abs. 1, - Pkt. 26.: Wird akzeptiert, nur sollte auch festgehalten werden, daß Kinder unter 12 Jahren auch in Wohnstraßen mit dem Rad fahren dürfen (und nicht nur mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug).

ad § 65 Abs. 2, - Pkt. 27.: Geht in dieser Form in Ordnung, nur fehlt eine Übergangsregelung für bereits erteilte Bewilligungen.

ad § 68 Abs. 2, - Pkt. 30.: Das Nebeneinanderfahren von Radfahrern (gemeint ist wahrscheinlich zu zweit) in Wohnstraßen ist vertretbar, auf Radwegen, die ja in der Regel in beiden Richtungen befahren werden dürfen, deswegen und auch aufgrund der meist geringen Breite nicht immer möglich.

ad § 68 Abs. 2a (neu), - Pkt. 31.: (siehe Pkt. 2.) Durch diese Benachrangung eines Radfahrers (selbst) auf einer Radfahrerüberfahrt (!) geht deren Sinnhaftigkeit verloren, da sie so, anders als ein Schutzweg für Fußgänger, überhaupt keine Rechtswirkung hat. Der Aufbringung einer Blockmarkierung einer Radfahrerüberfahrt geht regelmäßig ein Kommissionierungsverfahren voraus, das gewährleistet, daß nur an den Stellen von dieser (wie wir fordern bevorrangenden) Maßnahme Gebrauch gemacht wird, wo sie aus der Sicht der Verkehrssicherheit auch vertretbar ist. Treffen die Voraussetzungen nicht zu, wäre dem Radfahrer das Ende des Radweges und sein Nachrang (durch Verkehrszeichen und eine Haltelinie) zu verdeutlichen.

ad § 68 Abs. 4, - Pkt. 32.: Diese Möglichkeit, Fahrräder auf einem über 2,5 m breiten Gehsteig abstellen zu dürfen, erscheint in der Praxis nicht zielführend und so gesehen unnötig, wenn man Räder am Fahrbahnrand und parallel zu diesem aufstellen darf bzw. man den Verwaltungsaufwand vereinfacht, der für die Aufstellung von Radständern notwendig ist.

ad § 90 Abs. 2, - Pkt. 34.: Angesichts der 1,7 fach höheren Unfallgefahr im Baustellenbereich auf Autobahnen im Vergleich zu sonstigen Freilandstraßen ist jede Änderung abzulehnen, die eine Lockerung der Auflagen für Sicherheitsvorkehrungen bzw. eine schlechtere Kontrollmöglichkeit mit sich bringt. In Unkenntnis

der diesbezüglichen geplanten Verordnung des zuständigen Ministeriums und der schwer einschätzbaren Praktikabilität einer neuen Lösung erscheint sie nur dann akzeptabel, wenn sie wirklich bloß eine Verwaltungsvereinfachung darstellt und eine Koordinierung bzw. österreichweite Vereinheitlichung der vorzuschreibenden Maßnahmen anstrebt.

*

II) Bezüglich der Änderungswünsche des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes wollen wir uns, in Einschränkung auf vorgebrachte Anliegen, die unmittelbar die Verkehrssicherheit betreffen, wie folgt äußern:

ad 3. Freihaltung einer Fahrspur auf Autobahnen bei Verkehrsstau:

Eine sicherlich berechtigte Forderung, die aber technisch schwer zu verwirklichen ist. Auf jeden Fall muß der § 46 Abs. 3 dahingehend streng ausgelegt werden, als der Pannestreifen bei einem Stau wirklich nur bei einem Fahrzeuggebrechen oder der Übelkeit eines Insaßen benutzt werden darf. Des weiteren wäre eine Vorschrift (wie in der dStVo) denkbar, wonach bei zwei Fahrstreifen bei einer Verkehrsstockung in der Mitte der Fahrbahn eine "Fahrgasse" für Einsatzfahrzeuge freigehalten werden muß.

ad 7. Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn bei Einsatzübungsfahrten:

Prinzipiell ist dagegen nichts einzuwenden, solange davon in vernünftigem Ausmaß gebrauch gemacht wird und man die Vorrechte, die einem Einsatzfahrzeug zustehen bei einer Einsatzübungsfahrt nicht (voll) in Anspruch nimmt. Eine Anmeldung bei der zuständigen Behörde wäre (zumindest bei größeren Übungen) angebracht.

ad 8. Behinderung von Einsatzkräften durch parkende Pkw von Neugierigen:

Ein gesetzliches Halteverbot im Einsatzbereich für unbeteiligte Verkehrsteilnehmer erscheint im Hinblick auf die besonderen Befugnisse der Feuerwehr (siehe § 44b, unaufschiebbare

Verkehrsbeschränkungen) nicht (mehr) notwendig. Ihnen ist damit im Falle der Unaufschiebbarkeit eine besondere Verkehrsregelung durch Anweisungen an die Straßenbenützer und u. a. Anbringung entsprechender Straßenverkehrszeichen erlaubt.

ad 9. Das Verbrennen von Gegenständen neben der Straße (ebenso wie übermäßige Staubentwicklung), wodurch die Sichtverhältnisse auf der Straße beeinträchtigt werden, sollte auch nach der StVo untersagt werden.

ad 10. Feuerwehruzufahrten:

Ein Problem, das auch in unseren Augen ehestens gelöst werden sollte. Am besten durch Schaffung des Begriffes der "Notzufahrt" und deren Berücksichtigung in der Bodenmarkierungsverordnung sowie durch gezielte Anbringung von strengen Park- und Halteverbotflächen (Leiterstelleflächen), die unter allen Umständen und ständig durch Abschleppungsdienste freizuhalten wären.

*

III) Wünsche des KfV:

a) Aus unserer Sicht wäre es längst angebracht, die Wertigkeit der in der StVo immer wieder benutzten Begriffe **"Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs"** zu hinterfragen. Symptomatisch für die (auch historisch bedingte) Überbetonung der beiden ersten Termini ist nicht zuletzt die Reihenfolge bei Zitierungen, wo Sicherheit meist am Ende oder manchmal gar nicht erwähnt wird. Aber allein schon, wenn man davon ausgeht, daß die drei Begriffe gleichwertig sind, überwiegen Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Wie schon gefordert, wären diese Maximen je nach Straßenkategorie bzw. je nach Verkehrsart (Fußgänger- oder Kfz-Verkehr oder Mischverkehr) unterschiedlich abzustufen.

b) Allgemein ist nach heutigen Maßstäben angesichts des zu bewältigenden Massenverkehrs auch die Terminologie der StVo zu kritisieren, die oft verkehrstechnische Probleme ohne entsprechende fachspezifische oder mit unzureichend definierten

begrifflichen Bestimmungen anschneidet. So wie zusätzlich häufig auf technische Quantifikationen "verzichtet" wird.

Als zwei Beispiele von vielen sei zum einen der Begriff "Unfallhäufungspunkt" (über den schon jahrelang diskutiert wird) und des weiteren der Ausdruck "starker Verkehr" genannt, der streng genommen jeweils in Abhängigkeit von etlichen Randbedingungen wie Straßentyp, Anzahl der Fahrstreifen etc. zu verstehen wäre und bestehende Verkehrsmeßzählarten unberücksichtigt läßt.

c) Was Auffahrunfälle betrifft, so machen diese allein schon im Ortsgebiet 23,8 %, das heißt fast ein Viertel aller Pkw-Unfälle aus. Die Exekutive sollte daher, speziell auf Überlandstraßen und Autobahnen, wo mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird, auf die Einhaltung eines entsprechenden **Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren** achten. Da es aber auch hier an einer technischen Quantifikation (etwa wie in der BRD mit 0,8 sec. mittlere Reaktionszeit in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis eingeführt) mangelt, ist in diesem Fall überhaupt keine eindeutige Richtschnur für die Kontrolle und eventuelle Bestrafung vorhanden.

d) Lehnen wir die freie Fahrstreifenwahl im Ortsgebiet aus Verkehrssicherheitsbedenken ab, so sind wir aber für eine Aufhebung des anachronistischen **strikten Rechtsfahrgebotes für einspurige Kfz** beim Vorhandensein von mehr als einem Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung in § 7 Abs. 3. Das wäre durch die Streichung des Wortes "mehrspurigen" am Ende des ersten Satzes leicht zu bewerkstelligen und entspräche auch der längst geübten und unproblematischen Praxis, vor allem was Klein- und "normale" Motorräder betrifft.

e) Der § 96 Abs. 1, der besondere Rechte und Pflichten der Behörde festlegt, erscheint aus unserer Sicht nur ein erster Schritt, die jeweiligen Behörde auch tatsächlich anzuhalten, aus der Sicht der Verkehrssicherheit nötige Maßnahmen zu setzen. Momentan ist die Behörde nur vage und ohne zeitliche Richtlinien verpflichtet, gewisse Unfallstellen auf zu setzende Maßnahmen hin zu überprüfen und der zuständigen Behörde zur Veranlassung bekanntzugeben. Es fehlt somit an einer vorgeschriebenen periodischen Kontrolle bzw. Nachkontrolle der Unfallstelle.

Abgesehen davon, wird die feststellende Behörde nicht selten überfordert sein, vorzuschreiben, welche (zB. bauliche) Maßnahmen am zweckmäßigsten zu treffen sind. Analog der schon länger bestehenden (und durch Rechtsansprüche der Betroffenen untermauerte) Pflicht der Behörden, aus Lärmschutzgründen nicht nur entsprechende Verordnungen zu veranlassen, sondern darüber hinaus für geeignete (bauliche) Maßnahmen zu sorgen und Mittel dafür bereitzustellen, sollte auch die zuständige Behörde gezwungen sein, von sich aus tätig zu werden. Eine Auflage zur aktiven Erhöhung der Verkehrssicherheit tut so gesehen dringend not (und stellt die logische Konsequenz aus den Erhebungen der Unfallhäufungspunkte und zuletzt der für "Geisterfahrer" neuralgischen Autobahnauf- und abfahrten dar.)

Der Abs. 2, in dem erfreulicherweise eine regelmäßige Überprüfung vorgesehen ist, wäre dahingehend zu modifizieren, als dabei nicht nur "angebrachte" Verkehrseinrichtungen (im engeren Sinn bloß Verkehrszeichen u. dgl.) und alle diese nicht nur auf ihre weitere Erforderlichkeit hin zu kontrollieren sind. Ebenso, wenn nicht sogar wichtiger wäre es, dabei auch zu untersuchen, ob weitere (zusätzliche) oder andere Maßnahmen nötig sind.

f) Im Rahmen der Ausarbeitung eines Fahrschul-Teilobligatoriums für Führerscheinwerber nach § 122 KFG (Übungsfahrten) wurde eine Abschlusbildung mit Fahren im schnellen Verkehr vorgesehen. Diesbezüglichen Übungsfahrten steht jedoch die Bestimmung des § 46 Abs. 4 (bzw. § 47) StVo entgegen, wonach diesen Führerscheinanwärtern das Befahren von Autobahnen und Autostraßen untersagt ist. Dieses Verbot erscheint im Hinblick auf die neue Ausbildungsart nach § 122 KFG nicht mehr sinnvoll. Spätestens nach der Abschlusbildung durch die Fahrschule, und kurz vor dem Antritt zur Lenkerprüfung sollte die Benützung von Autobahnen und Schnellstraßen für abschließende Übungsfahrten erlaubt sein.

Mit vorzüglicher Hochachtung
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT


Dipl.-Ing. H. Lukaschek


Mag. W. Leidwein