

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Eisenbahn-
recht

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

April 2019

04

109 – 144

Beiträge

Eisenbahnanlagen in der Praxis

Andreas Netzer ➔ 112

Bahnübergänge bei Museums- und Tourismuseisenbahnen

Martin Hoffer ➔ 117

Rechtsprechung

Schmerzensgeld und Verunstaltungsentschädigung bei besonders schwerer Gesichtsverletzung ➔ 127

Charity-Veranstaltung ohne Leistungsvergleich ist keine „kraftfahrtsportliche Veranstaltung“ Wolfgang Reisinger ➔ 131

Kein Mitverschulden eines Rodlers auf einer gesperrten Piste

Georg Kathrein ➔ 134

Judikaturübersicht Verwaltung

„Fahrbahn mit Gegenverkehr“, für Qualifikation als solche ist Fahrbahnbreite irrelevant ➔ 137

„Wheelie“ kann geeignet sein, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen ➔ 138

Kuratorium für Verkehrssicherheit

60 Jahre KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Othmar Thann ➔ 141

60 Jahre KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)



Meilensteine der Verkehrssicherheitsarbeit

In den vergangenen sechs Jahrzehnten haben Erkenntnisse der Verkehrssicherheitsforschung des KfV einen nachhaltigen Beitrag zum Schutz der Verkehrsteilnehmer auf Österreichs Straßen geleistet. Die Verkehrssicherheitsforschung allgemein, aber auch das Verkehrsrecht als eines ihrer wissenschaftlichen Teilgebiete im Besonderen bilden einen fruchtbaren Nährboden für Entwicklungen im Bereich der Gesetzgebung, der Verkehrserziehung und der Straßeninfrastruktur. Zu den Meilensteinen der vergangenen Jahrzehnte zählen neben Tempo- und Alkohollimits, Gurt- und Helmpflicht auch Führerscheinmaßnahmen sowie die Schaffung von Rahmenbedingungen für künftige Entwicklungen im Bereich des automatisierten Fahrens.

Von Othmar Thann

Inhaltsübersicht:

- A. Zeit, neue Wege einzuschlagen
- B. Meilensteine der Verkehrssicherheitsarbeit
 1. Einführung des bundesweit einheitlichen Unfallheberungsblatts
 2. Erster Schülerlotse in Österreich
 3. Gründung der verkehrsrechtlichen Abteilung des KfV
 4. Tempo 100 auf Freilandstraßen und Tempo 130 auf Autobahnen
 5. HELMI – Kultfigur im Dienst der Sicherheit
 6. Gurtpflicht
 7. Sturzhelm
 8. 0,5 Promille
 9. Zweite Ausbildungsphase
 10. Alkoholvortestgeräte
 11. Speichelvortestgeräte
 12. Code of Conduct zur sicheren Entwicklung des autonomen Fahrens

A. Zeit, neue Wege einzuschlagen

2.000 Tote und 68.000 Verletzte forderte der Straßenverkehr im Jahr 1959¹⁾, dem Gründungsjahr des KfV – eine menschliche wie volkswirtschaftliche Katastrophe. Das KfV als unabhängiger Verein hatte sich zum Ziel

gesetzt, die Zahl dieser Unfälle nachhaltig zu senken, und stand von Anbeginn an für praxisorientierte, aber zugleich wissenschaftlich fundierte Maßnahmen – also für angewandte Forschung mit dem Anspruch, alle verkehrswissenschaftlichen Teildisziplinen zu vereinen. Dieser Ansatz machte das KfV bald national wie international zu einem gefragten Partner für die Zusammenarbeit in allen Fragen der Verkehrssicherheit.

Die Gründung des KfV fiel in eine Zeit, in der die Bevölkerung Warnungen vor den Gefahren des Straßenverkehrs keineswegs aufgeschlossen gegenüberstand. Nach den harten Jahren des Wiederaufbaus war gerade erst Aufschwung in die Wirtschaft gekommen – und dieser ließ eine Motorisierungswelle über Österreich einherrollen.²⁾ Größtmögliche Sicherheit war damals für den Autokauf kein ausschlaggebendes Argument – die Fahrzeuge wiesen keine jener Sicherheitsvorrichtungen auf, die heutzutage längst zur Selbstverständlichkeit geworden sind. Gemeinsam mit einem Pkw erwarb man nicht Sicherheit, sondern das Gefühl grenzenloser Freiheit und hoher Lebensqualität. Weder das Verhalten der Menschen, die Infrastruktur

1) Pilz in *Kuratorium für Verkehrssicherheit* (Hrsg), Bericht zu 10 Jahre Kuratorium für Verkehrssicherheit. 1959–1969 (1969).

2) IdS *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie*, Verkehr in Zahlen, Österreich-Ausgabe 2011 (2012) 73.

ZVR 2019/67

KFG; StVO; FSG

KfV;

60 Jahre;

Meilensteine;

Verkehrssicherheit

des Straßenraums noch die Gesetzgebung konnten mit dieser rasanten Entwicklung Schritt halten. Inmitten dieser Situation machte sich das KFV daran, Maßnahmen zu setzen, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, soll dieser Artikel einen Überblick über wesentliche Meilensteine der Verkehrssicherheitsarbeit der vergangenen Jahrzehnte geben.

B. Meilensteine der Verkehrssicherheitsarbeit

1. Einführung des bundesweit einheitlichen Unfallerhebungsblatts

In den 1960ern wurde mit der Straßenverkehrsordnung (StVO)³⁾ und dem Kraftfahrzeuggesetz (KFG)⁴⁾ ein grundlegender gesetzlicher Rahmen für den Straßenverkehr geschaffen. Die neue StVO regelte ab sofort den öffentlichen Verkehr auf Straßen,⁵⁾ das KFG die grundlegenden Bestimmungen über die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge, ihre Genehmigung und ihre Zulassung zum Verkehr. Gemeinsam mit der StVO wurde auch das auf Initiative und unter Mitarbeit des KFV entstandene neue, für ganz Österreich gültige Unfallerhebungsblatt verbindlich eingeführt.⁶⁾ Seit 1961 werden Straßenverkehrsunfälle von der Exekutive mit Hilfe dieses „Unfallzählblatts“ systematisch erhoben. Die Auswertung dieser Zählblätter und die Kombination verschiedener Daten bilden die Grundlage der jährlichen Unfallstatistik.

2. Erster Schülerlotse in Österreich

Am 13. 11. 1964 schlug die Geburtsstunde des österr Schülerlotsendienstes. Nach zwei Jahren Vorbereitung traten die ersten 14 „Nothelfer“ – wie es der damalige Landeshauptmann-Stellvertreter *Michael Haslinger* bezeichnete – ihren Dienst vor der Hauptschule Lehen (Salzburg) an. Noch vor Ende des Schuljahres 1964/65 folgten Innsbruck, Linz und Wiener Neustadt sowie mehrere Voralberger Gemeinden. 1968 gab es bereits 1.000 von der Exekutive ausgebildete Schülerlotsen an 300 Einsatzstellen in ganz Österreich.⁷⁾ Bis heute hat sich der Einsatz von Schülerlotsen als effizientes Mittel bewährt, um Schulkinder im Nahbereich von Schulen vor den Gefahren des Straßenverkehrs zu schützen und das sichere Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Deren Rechte und Pflichten, der Bestellvorgang durch Behörden sowie die verpflichtende Ausstattung mit Schutzausrüstung gehen insb aus § 29a StVO⁸⁾ hervor.

3. Gründung der verkehrsrechtlichen Abteilung des KFV

1967 erfolgte die Gründung der verkehrsrechtlichen Abteilung des KFV. Ab sofort konnte dieses noch aktiver und effektiver am Entwurf gesetzlicher Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit mitarbeiten. Verkehrsrecht als wissenschaftliches Teilgebiet erwies sich in weiterer Folge als eine der effektivsten Möglichkeiten, Ergebnisse der Verkehrssicherheitsforschung nachhaltig umzusetzen. Stets waren Meilensteine der

Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich von regen juristischen Diskussionen in der ZVR begleitet.

4. Tempo 100 auf Freilandstraßen und Tempo 130 auf Autobahnen

Die generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen und 100 km/h auf den übrigen Freilandstraßen waren nicht von Anfang an in der StVO gesetzlich verankert, sondern wurden in den 1970ern vom Verkehrsminister per Verordnung eingeführt.⁹⁾ Wiewohl sich schon damals nicht angepasste Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer als wesentliche Unfallursachen herauskristallisierten, waren es doch in erster Linie ökonomische Überlegungen in Zusammenhang mit der Erdölkrise, die 1975 mit der 5. StVO-Novelle¹⁰⁾ zur Einführung von Tempo 100 auf Freilandstraßen und Tempo 130 auf Autobahnen führten.

Diese Entwicklung war durchaus ereignisreich: Es trat zunächst am 25. 11. 1973 Tempo 100 per Verordnung auf Freilandstraßen in Kraft;¹¹⁾ mit 1. 3. 1974 trat ebenfalls per Verordnung Tempo 120 auf Autobahnen in Kraft,¹²⁾ wurde aber bereits per 1. 5. 1974 auf 130 km/h¹³⁾ angehoben. Schließlich erfolgte die Einführung per Gesetz durch die bereits erwähnte 5. StVO-Nov, nachdem der VfGH die erste dieser Verordnungen mit der Begründung als gesetzwidrig erkannt hatte, dass eine für das gesamte Bundesgebiet geltende Verkehrsbeschränkung nicht in Form einer Verordnung verfügt werden darf.¹⁴⁾ Trotz der energiepolitischen Zielsetzung dieser Maßnahmen ist damit der wohl bis heute drastischste Rückgang bei den Zahlen der Getöteten seit Einführung der bundesweiten amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik verbunden.¹⁵⁾

5. HELMI – Kultfigur im Dienst der Sicherheit

Es mag manchen verwundern, ein kleines Maskottchen mit rot-weiß-rottem Helm in die Reihe der Meilensteine der Verkehrssicherheit aufzunehmen – und doch kann HELMI ohne Zweifel als ausgezeichnete Verkehrssicherheitsmaßnahme bezeichnet werden. Er ist die einzige Kindersicherheitsfigur Europas, die kontinuierlich mehrere Generationen von Menschen in der Verkehrserziehung begleitete. *Arminio Rothstein*, Gründer des Wiener Arlequin-Theaters, hatte 1980 aus den Entwürfen von *Franz Robert Billisich* eine

3) BGBl 1960/159.

4) BGBl 1967/267.

5) § 1 Abs 1 StVO BGBl 1960/159 idGF.

6) *Huber/Neumayr/Reisinger* (Hrsg), Festschrift: Karl Heinz Danzl zum 65. Geburtstag (2017) 530.

7) *Pliz*, 10 Jahre Kuratorium für Verkehrssicherheit 29.

8) BGBl 1960/159 idF BGBl I 2018/42.

9) Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung BGBl 1973/562 (100 km/h auf Freilandstraßen) und Änderung der Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung BGBl 1974/236 (130 km/h auf Autobahnen).

10) BGBl 1975/402.

11) Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung BGBl 1973/562.

12) Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung BGBl 1974/104.

13) Änderung der Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung BGBl 1974/236.

14) *Huber ua* (Hrsg), Festschrift Danzl 531.

15) IdS auch *Kaltenegger*, Verkehrsrecht als Wegbereiter der Verkehrssicherheit, ZVR 2006/15 mwN.

Puppe gezaubert, die Kindern im Vor- und Volksschulalter jeden Samstagmorgen auf FS 1 (heute ORF I) zeigte, worauf sie im Straßenverkehr zu achten hatten. *Herbert Slavik* und *Alfons Haider* liehen in den 1980ern dem kleinen Außerirdischen ihre Stimmen, die Drehbücher wurden – basierend auf dem fachlichen Beitrag des KFV – ua von *Thomas Brezina* geschrieben.¹⁶⁾ Verkehrserziehung auf allen Kanälen war auch notwendig, denn zu Beginn der 1980er starben jedes Jahr mehr als 100 Kinder im Straßenverkehr.¹⁷⁾ Die Kindersicherung in Fahrzeugen war noch Zukunftsmusik – zunächst mussten erst die Erwachsenen davon überzeugt werden, sich selbst anzugurten.

6. Gurtenpflicht

Nur langsam, Schritt für Schritt wurde die Gurttragepflicht eingeführt. Zwei Daten sollten aber besonders hervorgehoben werden: Mit der 3. KFG-Novelle¹⁸⁾ wurde per 15. 7. 1976 die Gurtenpflicht auf bestimmten Sitzen zunächst ohne verwaltungsrechtliche Strafsanktion normiert. Zu diesem Zeitpunkt war nur eine zivilrechtliche Minderung des Schmerzensgeldanspruchs vorgesehen. Mit 1. 7. 1984 wurde schlussendlich auch eine Strafsanktion erlassen, die enorme Auswirkungen auf die Verwendungsquote von Sicherheitsgurten hatte. So erhöhte sich zum Beispiel die Anzahl der Angegurtenen auf Vordersitzen im Ortsgebiet um 46,6 Prozent.¹⁹⁾

7. Sturzhelm

Bereits 1970 begann das KFV damit, Sturzhelme für Motorrad- und Mopedfahrer zu propagieren, und forderte die Sturzhelmpflicht. Innerhalb weniger Tage wurden damals in Kooperation mit Steyr-Daimler-Puch 5.000 Helme verkauft. Dennoch dauerte es noch Jahre, bis auch gesetzliche Maßnahmen zur Sturzhelmpflicht ergriffen wurden. Stand diese ab 1. 1. 1979 lediglich unter zivilrechtlicher Sanktion,²⁰⁾ brachte im Jahr 1985 die Einführung einer Verwaltungsstrafe für Motorradfahrer bzw mit 1. 1. 1986 für Fahrer von Motorfahrrädern innerhalb kürzester Zeit einen starken Rückgang der getöteten Zweiradfahrer. Waren 1984 noch 314 Tote zu beklagen, starben 1988 109 Zweiradbenutzer weniger; dies entspricht einer Reduktion von 35 Prozent. Diesen Zahlen folgend brachten die 19. KFG-Novelle und Änderung der 4. KFG-Novelle²¹⁾ ab Mitte 1997 zivil- und verwaltungsstrafrechtliche Konsequenzen auch für mehrspurige Krafträder.²²⁾

8. 0,5 Promille

Eines der wohl wichtigsten Verkehrssicherheitsthemen der 1990er war die Senkung der Alkoholgrenze für Kfz-Lenker von 0,8 auf 0,5 Promille. Kaum eine verkehrsrechtliche Norm sorgte für mehr Turbulenzen bei ihrer Einführung: Durch die kontinuierliche Thematisierung, durch die neuen Kontrollmöglichkeiten und durch die Bewusstseinsbildung vor allem bei Jugendlichen hatte sich seit Mitte der 1980er zwar die gesellschaftliche Einstellung zu Alkohol am Steuer

allmählich verändert. Doch 1994 wurde der Antrag auf Senkung der Promillegrenze mit einer knappen Mehrheit von zwei Stimmen im Nationalrat abgelehnt. Im Mai 1997 wurde der Antrag wieder eingebracht und zum ersten Mal in der Geschichte des Parlaments seit 1945 wurde ein Antrag in dritter Lesung abgelehnt, obwohl er in zweiter Lesung angenommen wurde.²³⁾ Schließlich entschied das Schicksal: Ein im November 1997 von einem stark alkoholisierten Lenker (2,1 Promille) verursachter Unfall, bei dem drei Jugendliche starben, heizte die öffentliche Stimmung so stark auf, dass es schließlich zu einem politischen Konsens kam. Am 12. 12. 1997 beschloss der Nationalrat die Senkung der Alkoholgrenze auf 0,5 Promille. 1998 fiel die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr erstmals unter 1.000.

9. Zweite Ausbildungsphase

Seit dem 1. 1. 2003 haben alle Fahranfänger der Klassen A und B nach Erhalt der Lenkberechtigung noch weitere Ausbildungsmodule zu absolvieren (Perfektionsfahrten, Fahrsicherheitstraining). Damit ist Österreich den Forschungsergebnissen und Empfehlungen des EU-Projekts „DAN – Description and analysis of post licensing measures for novice drivers“ gefolgt. Reale Erfolge wurden mit diesem Ausbildungsmodell bereits zuvor in Finnland und Luxemburg erzielt.²⁴⁾ Nach zehn Jahren Mehrphasenausbildung wurde 2013 Bilanz gezogen. Dabei wurde deutlich, dass es sich bei der zweiten Ausbildungsphase tatsächlich um eine erfolgreiche Methode zur Reduktion des Fahranfängerrisikos handelt. Verunglückten 2003 noch 8.476 Pkw-Lenker zwischen 17 und 25 Jahren bei Verkehrsunfällen, waren es 2011 nur mehr 5.411. Anders ausgedrückt: Die Anzahl verunglückter Fahranfänger ging um 36 Prozent zurück, während bei Lenkern über 25 Jahre ein Rückgang von „lediglich“ 24 Prozent zu verzeichnen war. Um mehr als die Hälfte hat sich in diesem Zeitraum die Zahl der getöteten jungen Pkw-Lenker reduziert: von 121 (2003) auf 50 (2011).²⁵⁾ Beindruckende Ergebnisse – und dennoch war man damit noch nicht am Ziel, waren junge Lenker doch nach wie vor überproportional häufig an Unfällen beteiligt. Am 1. 7. 2017 wurde mit der Verlängerung der Probezeit für Führerscheinneulinge nun eine langjährige Forderung des KFV umgesetzt. Mit der neuen gesetzlichen Regelung beträgt die Dauer der Probezeit künftig drei anstelle von bisher zwei Jahren.²⁶⁾ →

16) „Helmi-Geschichte“ in Theater Arlequin Wien, <https://theater.arlequin.at/helmi-geschichte/> (abgerufen am 7. 2. 2019).

17) Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria.

18) BGBl 1976/352.

19) Näheres dazu *Kaltenegger*, ZVR 2006/15 mwN.

20) BGBl 1976/352; zusätzlich zur 3. KFG-Novelle traten auch zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sturzhelmen in Kraft.

21) BGBl I 1997/103.

22) *Kaltenegger*, ZVR 2006/15 mwN.

23) *Kaltenegger*, ZVR 2006/15 mwN.

24) *Kaltenegger*, ZVR 2006/15 mwN.

25) www.kfv.at/ein-vorzeitigemodell-10-jahre-mehrphasenausbildung-fuer-junge-autofahrer/ (abgerufen am 7. 2. 2019).

26) § 4 Abs 1 Führerscheingesetz BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2017/15.

10. Alkoholvortestgeräte

Die 21. StVO-Novelle²⁷⁾ erlaubte ab 1. 7. 2005 den Einsatz von Alkoholvortestgeräten, um die Prävention durch eine höhere Kontrolldichte zu stärken. Durch die Alkoholvortestgeräteverordnung²⁸⁾ wird dieser Einsatz möglich. Besonders positiv hervorzuheben ist, dass gegenüber dem Jahr 2000 die Kontrolldichte um das Zehnfache gesteigert werden konnte. Im Jahr 2017 gab es in Österreich 1.720.903 Alkoholkontrollen.

11. Speichelvortestgeräte

Mit 10. 3. 2017 trat die Speichelvortestgeräteverordnung 2017²⁹⁾ des Bundesministeriums für Inneres (BMI) in Kraft. Drogen am Steuer können somit bei Verdacht durch Speichelvortestgeräte erfasst werden. Diese analysieren anhand von Speicheltests chemische Drogenhauptgruppen. Ist der Speicheltest positiv, hat ein Amtsarzt die Beeinträchtigung festzustellen.³⁰⁾ Die Polizisten sind mit dem Umgang für diese Drogentestung speziell geschult. Internationale Forschungsergebnisse zeigen, dass rund vier Prozent der Lenker in Europa am Straßenverkehr teilnehmen, nachdem sie Drogen oder Medikamente eingenommen haben. In Österreich lag die Zahl der Entzüge aufgrund von Suchtgiftbeeinträchtigung in den Jahren 2010–2014 bei weniger als 1.000 pro Jahr, während die Zahl der Entzüge aufgrund eines Alkoholdelikts das 20-Fache oder mehr betrug. Im Jahr 2017 ist die Zahl der angezeigten Fahrzeuglenker unter Drogeneinfluss auf 2.192 gestiegen – das bedeutet eine Zunahme um 47 Prozent (2016: 1.491).³¹⁾ Der Anstieg ist ua auf eine verbesserte Ausbildung von Exekutivbediensteten für den Einsatz der in einem Pilotprojekt erprobten Speichelvortestgeräte zur Erkennung von potentiellen Drogenlenkern im Straßenverkehr zurückzuführen. Aktuell werden mit wissenschaftlicher Unterstützung des KFV und in Abstimmung mit dem BMI Studien über neue Vortestgeräte durchgeführt, damit künftig der Betrieb mit Speichelvortestgeräten in ganz Österreich verstärkt zum Einsatz kommen kann.

12. Code of Conduct zur sicheren Entwicklung des autonomen Fahrens

In so mancher Hinsicht steht die Verkehrssicherheitsarbeit heute wieder an ihren Anfängen, denn das autonome Fahren wirft zahlreiche Fragen auf: nach dem Teilen der Verantwortung zwischen Mensch und Maschine, nach der Fahrausbildung der Zukunft, nach rechtlichen Rahmenbedingungen und dem Miteinander von selbstfahrenden und konventionellen Fahrzeugen. Wir müssen uns fragen, welche Weichen schon heute gestellt werden müssen, damit alle Sicherheitspotenziale voll ausgeschöpft werden können. Deshalb arbeitet das KFV seit 2016 in Projekten, Konsortien und Gremien mit, die sich mit den Auswirkungen des automatisierten und autonomen Fahrens auf die Verkehrssicherheit auseinandersetzen. Gemeinsamer Nenner all dieser Projekte ist der vom KFV entwickelte „Code of Conduct“ des automatisierten Fahrens – zehn Grundsätze, die bereits heute dazu beitragen sollen, die wesentlichsten Rahmenbedingungen für künftige Entwicklungen im Bereich des automatisierten Fahrens festzulegen, um bereits jetzt den Grundstein für ein produktives Miteinander der verschiedensten Interessensgruppen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr der Zukunft zu fördern.³²⁾

27) BGBl I 2005/52.

28) BGBl II 2005/404 idgF.

29) BGBl II 2017/61 idgF.

30) Siehe dazu insb § 5 Abs 5, 9 und 9a StVO BGBl 1960/159 idF BGBl I 2018/42.

31) *KFV/BMI*, Drogen als unterschätztes Risiko im Straßenverkehr (Pressemeldung 17. 9. 2018), www.kfv.at/drogen-als-unterschaetztes-risiko-im-strassenverkehr/ (abgerufen am 7. 2. 2019).

32) Näheres dazu s unter www.kfv.at/code-of-conduct-zur-sicheren-entwicklung-des-autonomen-fahrens/ (abgerufen am 7. 2. 2019) und *Kaltenegger*, Zehn Grundsätze zur Entwicklung des autonomen Fahrens, ZVR 2018/417.

→ In Kürze

Seit den 1960er-Jahren traten mehrere verkehrssicherheitstechnische Maßnahmen in Kraft, die Österreich in den folgenden Jahrzehnten hinsichtlich Verkehrssicherheit nach vorne katapultierten. Das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) hat dazu in seinem 60-jährigen Bestehen einen großen Beitrag geleistet. So zeigten zum Beispiel die Mehrphasenausbildung für Fahranfänger und Strafsanktionen für Motorradfahrer rasche Wirkung: Die Beteiligung von Lenker im Alter von 18 bis 24 Jahren an Unfällen mit Personenschäden sank innerhalb von fünf Jahren um beinahe ein Drittel. Andere wichtige Meilensteine waren die Gurtverwendungspflicht auf den Rücksitzen und das bestimmende Verkehrssicherheitsthema der 1990er: die Senkung der Alkoholgrenze für Kfz-Lenker von 0,8 auf 0,5 Promille.



→ Zum Thema

Über den Autor:

Dr. Othmar Thann ist Geschäftsführer des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit). Kontaktadresse: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Vom selben Autor erschienen:

Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2018/141, ZVR 2018/56, ZVR 2017/144, ZVR 2017/54 ua; 60 Jahre ZVR. Verlässliche Partnerschaft für die Verkehrssicherheit, ZVR 2016/4; Straßenverkehrsrecht – Basis der Verkehrssicherheit, in *Huber/Neumayr/Reisinger*, Festschrift Danzl (2017); Die Privatisierung der Kraftfahrzeugzulassung, ZVR 2001/371; Parkraumbewirtschaftung – Kurzparkzonen und mögliche Ausnahmebewilligungen für Arbeitnehmer, ZVR 2000/210; uvm.

Literatur:

Kaltenegger, Zehn Grundsätze zur Entwicklung des autonomen Fahrens, ZVR 2018/417; *Feymann/Salomon*, Drogenkonsum unter Verkehrsteilnehmern, ZVR 2018/47; *Agbon-taen/Riccabona/Wannemacher*, 200 Jahre Fahrrad, ZVR 2017/119.