

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
1014 Wien, Teinfaltstraße 8

Parteienverkehr Dienstag 8-12 Uhr
Telefax Nr. 3710

I/7-A-227/87

Bearbeiter
Dr. Danczul

(0222) 53110
DW 2900

Datum
28. Juli 1995

Betrifft

Ergebnis der Besprechung der Lenkerprüfer im Winter 1995 in St. Pölten über die Anforderung an die praktische Lenkerprüfung der Gruppe B .

An

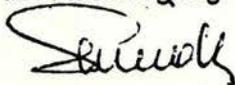
1. alle Sachverständige für die Lenkerprüfung
2. alle Fahrschulen
3. das Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung B/8
4. die Wirtschaftskammer NÖ, Fachgruppe der Kraftfahrschulen, Herrngasse 10, 1014 Wien

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermitteln wir Ihnen das Protokoll über das Ergebnis der Besprechungen der Lenkerprüfer im Winter 1995 in St. Pölten über die Anforderungen an die praktische Lenkerprüfung der Gruppe B.

Mit freundlichen Grüßen
Für den Landeshauptmann
Dr. D a n c z u l

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung



Ergebnis
der Besprechungen der Lenkerprüfer
im Winter 1995
in St. Pölten
über die Anforderungen
an die praktische Lenkerprüfung der Gruppe B

Inhaltsverzeichnis

1. Rückwärtsfahrt (gerade)	Seite 5
2. Rückwärtsfahrt von der rechten Fahrbahnhälfte um die Ecke (z.B. in eine Querstraße oder in eine Querparklücke)	Seite 5
3. Rückwärtsfahrt von der linken Fahrbahnhälfte um die Ecke (z.B. in eine Hauseinfahrt oder in eine Querparklücke)	Seite 6
4. Reversieren	Seite 6-7
5. Wegfahren vom rechten Fahrbahnrand aus einer engen Parklücke (in der Lücke hat nur ein PKW Platz)	Seite 7
6. Wegfahren vom rechten Fahrbahnrand aus einer großen Parklücke (in der Lücke haben mindestens zwei PKW Platz)	Seite 7-8
7. Wegfahren ohne Fahrstreifenwechsel vom rechten Fahrbahnrand	Seite 8
8. Wegfahren vom linken Fahrbahnrand aus einer engen Parklücke (in der Lücke hat nur ein PKW Platz)	Seite 8
9. Wegfahren vom linken Fahrbahnrand aus einer großen Parklücke (in der Lücke haben mindestens zwei PKW Platz)	Seite 8-9
10. Zufahren zum rechten Fahrbahnrand	Seite 9
11. Zufahren zum linken Fahrbahnrand	Seite 9
12. Einparken in eine Parklücke am rechten Fahrbahnrand	Seite 9-10
13. Einparken in eine Parklücke am linken Fahrbahnrand (z.B. in Einbahnen)	Seite 10
14. Ausparken aus Schrägparkplätzen auf der rechten Straßenseite	Seite 10-11
15. Ausparken aus Schrägparkplätzen auf der linken Straßenseite (z.B. in Einbahnen)	Seite 11
16. Fahrstreifenwechsel	Seite 11-13
17. Rechtseinbiegen	Seite 13
18. Linkseinbiegen	Seite 14
19. Vorbeifahren an abgestellten Fahrzeugen	Seite 14-15
20. Befahren von unregelmäßigen Kreuzungen im Zuge von Vorrangstraßen	Seite 15-16
21. Befahren von unregelmäßigen Kreuzungen im Zuge von Straßen, die keine Vorrangstraßen sind, aber wegen ihrer Verkehrsbedeutung (Durchzugsverkehr) durch Vorrangzeichen abgesichert sind	Seite 16-17
22. Befahren von gleichrangigen Kreuzungen (Übersetzen, Rechts- einbiegen, Linkseinbiegen)	Seite 17

23. Einfahren in eine Straße, die durch ein negatives Vorrangzeichen abgesichert ist	Seite 18
24. Übersetzen von durch Lichtzeichen geregelten Kreuzungen	Seite 18-19
25. Verhalten bei durch Schrankenanlagen gesicherten Eisenbahnkreuzungen	Seite 19-20
26. Verhalten bei durch Lichtzeichenanlagen gesicherten Eisenbahnkreuzung	Seite 20
27. Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, vor denen das Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ (40 km/h, 30km/h, 20 km/h, 15 km/h) angebracht ist	Seite 21
28. Überholen von Radfahrern und anderen langsamfahrenden Fahrzeugen (z.B. Zugmaschinen usw.)	Seite 21-22
29. Fahren auf Freilandstraßen	Seite 22
30. Überholen bei Nacht	Seite 23
31. Freie Fahrstreifenwahl	Seite 23
32. Spurhaltendes Fahren	Seite 24
33. Sekundenmethode	Seite 24
34. Verschiedenes	Seite 24-25
35. Übungsplatz	Seite 25
36. Blickverhalten - Auge (Dipl.Ing. Meller)	Seite 26
37. Begriffe aus dem praktischen Lehrplan (Dipl.Ing.Meller)	Seite 27
38. Blicke in Abhängigkeit von Sitzposition und Kopfhaltung (Skizzen) (Dipl.Ing. Meller)	Seite 28
39. Blicke in Abhängigkeit von Sitzpoistion und Kopfhaltung Rückwärtsfahrt (Skizzen) (Dipl.Ing. Meller)	Seite 29
40. Sichtmöglichkeiten aus einem PKW - Vorwärtsfahrt (Skizzen) (Dipl.Ing. Meller)	Seite 30-31
41. Sichtmöglichkeiten aus einem PKW - Rückwärtsfahrt (Skizze) (Dipl.Ing. Meller)	Seite 32
42. Sehtrichter - Pendelblick (Skizzen) (Dipl.Ing. Meller)	Seite 33
43. Ausparken aus Schrägparklücken auf der linken Straßenseite (z.B. in Einbahnen) (Skizzen) (Dipl.Ing. Meller)	Seite 34
44. Ausparken aus Schrägparklücken auf der rechten Straßenseite (Skizzen) (Dipl.Ing. Meller)	Seite 35
45. Wegfahren vom rechten Fahrbahnrand aus einer engen Parklücke (Skizzen) (Dipl.Ing. Meller)	Seite 36

46. Reversieren (Skizzen) (Dipl.Ing. Meller)	Seite 37
47. Kreuzung/Rechtsvorrang/Entscheidungsphase (Dipl.Ing. Meller)	Seite 38-42
48. Fahren am Fahrbahnrand (Dipl.Ing. Schnabl)	Seite 43-45
49. Fahren bei Dunkelheit (Dipl.Ing. Schnabl)	Seite 46-53
50. Fahrtechnische Ausführung der Fahrtrichtungsänderung und des Fahrstreifenwechsels (Dipl.Ing. Schnabl)	Seite 54-57
51. Fahren auf Gefahrensicht - Vorbeifahren an Kindern (Dipl.Ing. Schnabl)	Seite 58-67

1) Rückwärtsfahrt (gerade)

- a) Umgesetzte Körperhaltung (nur linke Hand am Lenkrad, rechte Hand auf der Lehne des Beifahrersitzes!)
- b) Richtungsblick nach rückwärts durch die Heckscheibe in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe sowie über die linke Schulter (zur Kontrolle des Geschehens seitlich links neben dem zurückfahrenden Fahrzeug).

**2) Rückwärtsfahrt von der rechten Fahrbahnhälfte um die Ecke
(z.B. in eine Querstraße oder in eine Querparklücke)**

- a) Fahrzeug am rechten Fahrbahnrand aufstellen
- b) rechts blinken
- c) mit umgesetzter Körperhaltung zurückfahren.
- d) während der gesamten Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges in der Querstraße Richtungsblick nach rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe sowie über die linke Schulter zur Kontrolle des Geschehens seitlich links neben dem zurückfahrenden Fahrzeug
- e) Sicherungsblick nach vorne zur linken (demnächst nach links ausschwenkenden) vorderen Ecke des Fahrzeuges knapp vor dem Einlenken nach rechts, um in die Querstraße einzubiegen
- f) weitere Sicherungsblicke zur linken vorderen Ecke des Fahrzeuges mit zunehmender Lenkraddrehung nach rechts (vordere Ecke des Fahrzeuges schwenkt immer mehr nach links aus!)

Von der stärker befahrenen Straße in die weniger stark befahrene Straße zurückzuschieben!

Bei Unübersichtlichkeit Einweiser verwenden!

3) Rückwärtsfahrt von der linken Fahrbahnhälfte um die Ecke (z.B. in eine Hauseinfahrt oder in eine Querparklücke)

- a) Fahrzeug am linken Fahrbahnrand aufstellen
- b) links blinken
- c) mit umgesetzter Körperhaltung zurückfahren
- d) während der gesamten Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges in der Hauseinfahrt bzw. Querparklücke Richtungsblick nach rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe sowie über die linke Schulter zur Kontrolle des Geschehens seitlich links neben dem zurückfahrenden Fahrzeug
- e) Sicherungsblick nach vorne zur rechten (demnächst nach rechts ausschwenkenden) vorderen Ecke des Fahrzeuges knapp vor dem Einlenken nach rechts, um in die Hauseinfahrt bzw. Querparklücke einzubiegen
- f) weitere Sicherungsblicke zur rechten vorderen Ecke des Fahrzeuges mit zunehmender Lenkraddrehung nach rechts (vordere Ecke des Fahrzeuges schwenkt immer mehr nach rechts aus)

Bei Unübersichtlichkeit Einweiser verwenden!

4) Reversieren

- a) Fahrzeug am rechten Fahrbahnrand aufstellen
- b) Blick in den linken Außenspiegel
- c) ausreichend lang links blinken und dabei Nachfolgeverkehr beobachten
- d) nochmaliger Blick in den linken Außenspiegel jedenfalls knapp vor dem Wegfahren
- e) Fahrzeug schräg nach rechtsweisend quer zur Fahrbahn aufstellen
- f) knapp vor dem Stehenbleiben des Fahrzeuges nach rechts gegenlenken
- g) umsetzen
- h) knapp vor Beginn der Rückwärtsfahrt des quergestellten Fahrzeuges Sicherungsblicke nach rechts und links
- i) mit umgesetzter Körperhaltung zurückfahren
- j) während der gesamten Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges Richtungsblick nach rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe

- k) knapp vor dem Stehenbleiben des Fahrzeuges Vorderräder gerade lenken (gegenlenken nach links knapp vor dem Stehenbleiben ist beim Rückwärtsfahren mit einer Hand schwer möglich, auch mit einer Servolenkung!)
- l) im Anfahren die gerade gestellten Vorderräder nach links lenken
- m) knapp vor dem Wegfahren mit dem quergestellten Fahrzeug nach vorne Sicherungsblicke nach links und rechts

**5) Wegfahren vom rechten Fahrbahnrand aus einer engen Parklücke
(in der Lücke hat nur ein PKW Platz)**

- a) Soweit als möglich mit umgesetzter Körperhaltung (ohne eingeschalteten Blinker) zurückfahren (Herstellung der größtmöglichen Distanz zum Vorderfahrzeug!)
- b) während der gesamten Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges Richtungsblick nach rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe
- c) Blick in den linken Außenspiegel
- d) ausreichend lang links blinken und dabei Nachfolgeverkehr beobachten
- e) Blick in den linken Außenspiegel jedenfalls knapp vor Beginn des Herausfahrens aus der Parklücke
- f) laufende Sicherungsblicke in den linken Außenspiegel und zur rechten vorderen Ecke des herausfahrenden Fahrzeuges bzw. zur linken hinteren Ecke des Vorderfahrzeuges während des tastenden Herausfahrens aus der Parklücke
- g) Schulterblick knapp vor dem Wegfahren nur dann notwendig, wenn wegen des toten Winkels nicht mehr mit dem linken Außenspiegel allein die rückwärtige Fahrbahn ausreichend kontrolliert werden kann (z.B. wegen der Schrägstellung des herausfahrenden Fahrzeuges oder weil die Parklücke in einer Links- oder Rechtskurve liegt)

**6) Wegfahren vom rechten Fahrbahnrand aus einer großen Parklücke
(in der Lücke haben mindestens zwei PKW Platz)**

- a) Soweit als möglich mit umgesetzter Körperhaltung (ohne eingeschalteten Blinker) zurückfahren (Herstellung der größtmöglichen Distanz zum Vorderfahrzeug!)
- b) während der gesamten Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges Richtungsblick nach rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe
- c) Blick in den linken Außenspiegel
- d) ausreichend lang links blinken und dabei Nachfolgeverkehr beobachten

- e) Blick in den linken Außenspiegel jedenfalls knapp vor Beginn des Herausfahrens aus der Parklücke (Schulterblick knapp vor dem Wegfahren nur dann notwendig, wenn wegen des toten Winkels nicht mehr mit dem linken Außenspiegel allein die rückwärtige Fahrbahn ausreichend kontrolliert werden kann)
- f) zügig im flachen Winkel wegfahren

7) Wegfahren ohne Fahrstreifenwechsel vom rechten Fahrbahnrand

- a) Blick in die Rückblickspiegel
- b) ausreichend lang links blinken und dabei Nachfolgeverkehr beobachten
- c) Blick in die Rückblickspiegel jedenfalls knapp vor Beginn des Wegfahrens

8) Wegfahren vom linken Fahrbahnrand aus einer engen Parklücke (in der Lücke hat nur ein PKW Platz)

- a) Soweit als möglich mit umgesetzter Körperhaltung (ohne eingeschalteten Blinker) zurückfahren (Herstellung der größtmöglichen Distanz zum Vorderfahrzeug!)
- b) während der gesamten Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges Richtungsblick nach rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe
- c) Sicherungsblick auf den Gegenverkehr und über die rechte Schulter
- d) ausreichend lang rechts blinken und Nachfolgeverkehr beobachten
- e) während des tastenden Herausfahrens aus der engen Parklücke Sicherungsblicke zur linken vorderen Ecke des herausfahrenden Fahrzeuges bzw. zur rechten rückwärtigen Ecke des Vorderfahrzeuges und Sicherungsblicke auf den Gegenverkehr und über die rechte Schulter auf den Nachfolgeverkehr
- f) Sicherungsblick auf den Gegenverkehr und über die rechte Schulter auf den Nachfolgeverkehr jedenfalls knapp vor dem endgültigen Herausfahren aus der Parklücke

9) Wegfahren vom linken Fahrbahnrand aus einer großen Parklücke (in der Lücke haben mindestens zwei PKW Platz)

- a) Soweit als möglich mit umgesetzter Körperhaltung (ohne eingeschalteten Blinker) zurückfahren (Herstellung der größtmöglichen Distanz zum Vorderfahrzeug!)
- b) während der gesamten Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges Richtungsblick nach rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe

- c) Sicherheitsblick über die rechte Schulter
- d) ausreichend lang blinken und dabei Nachfolgeverkehr beobachten
- e) Sicherheitsblick auf den Gegenverkehr und über die rechte Schulter jedenfalls knapp vor dem Herausfahren aus der weiten Parklücke
- f) zügig in flachem Winkel wegfahren

10) Zufahren zum rechten Fahrbahnrand

- a) Rechten Blinker vor dem Beginn des Bremsens und so rechtzeitig einschalten, daß noch bis zu der Stelle, wo rechts zugefahren werden soll, eine Strecke von ca. 50 m (Ortsgebiet) und von ca. 150 m (Freilandgebiet) zurückgelegt wird
- b) während des Bremsens Beobachtung des nachkommenden Verkehrs mit Blicksprüngen in den Innenspiegel

11) Zufahren zum linken Fahrbahnrand

- a) Blick in die Rückblickspiegel (falls kein Zeitdruck)
- b) linken Blinker einschalten
- c) ausreichend lang blinken, dabei spurhaltend weiterfahren und Nachfolgeverkehr beobachten
- d) Blick in die Rückblickspiegel jedenfalls knapp vor dem Einordnen zur Fahrbahnmitte
- e) Einordnen zur Fahrbahnmitte spätestens 50 m (Ortsgebiet) bzw. 150 m (Freilandgebiet) vor der Stelle, wo links zugefahren werden soll
- f) blinkend entlang der Fahrbahnmitte weiterfahren
- g) knapp vor Beginn des Zufahrens weiterer Blick in den linken Außenspiegel
- h) blinkend zum linken Fahrbahnrand zufahren

12) Einparken in eine Parklücke am rechten Fahrbahnrand

- a) Fahrzeug mit einem seitlichem Abstand von ca. 50 cm zum rechts daneben geparkten Fahrzeug aufstellen
- b) rechts blinken
- c) mit umgesetzter Körperhaltung zurückfahren
- d) während der gesamten Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges in der Parklücke Richtungsblick nach rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherheitsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe

- e) Sicherungsblicke über die linke Schulter zur Kontrolle des Geschehens seitlich links neben dem zurückfahrenden Fahrzeug bis zum Einlenken nach rechts
- f) Sicherungsblick nach vorne zur linken (demnächst nach links ausschwenkenden) vorderen Ecke des Fahrzeuges knapp vor dem Einlenken nach rechts, um in die Parklücke hineinzufahren
- g) weitere Sicherungsblicke zur linken vorderen Ecke des Fahrzeuges mit zunehmender Lenkraddrehung nach rechts (vordere Ecke des Fahrzeuges schwenkt immer mehr aus!)
- h) Sicherungsblicke zur linken rückwärtigen Ecke des Vorderfahrzeuges
- i) nach Erreichen der Parklücke zum Vorderfahrzeug aufschließen

**13) Einparken in eine Parklücke am linken Fahrbahnrand
(z.B. in Einbahnen)**

- a) Fahrzeug mit einem seitlichen Abstand von ca. 50 cm zum links daneben geparkten Fahrzeug aufstellen
- b) links blinken
- c) mit ungesetzter Körperhaltung zurückfahren
- d) während der gesamten Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges in der Parklücke Richtungsblick nach rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken Teil der Heckscheibe
- e) Sicherungsblicke über die linke Schulter zur Kontrolle des Geschehens seitlich links neben dem zurückfahrenden Fahrzeug (vorallem zur rechten rückwertigen Ecke des danebenstehenden Fahrzeuges ab dem Einlenken nach links)
- f) Sicherungsblick nach vorne zur rechten (demnächst nach rechts ausschwenkenden) vorderen Ecke des Fahrzeuges knapp vor dem Einlenken nach links, um in die Parklücke hineinzufahren
- g) weitere Sicherungsblicke zur rechten vorderen Ecke des Fahrzeuges mit zunehmender Lenkraddrehung nach links (vordere Ecke des Fahrzeuges schwenkt immer mehr aus!)
- h) Sicherungsblicke zur rechten rückwärtigen Ecke des Vorderfahrzeuges
- i) nach Erreichen der Parklücke zum Vorderfahrzeug aufschließen

14) Ausparken aus Schrägparkplätzen auf der rechten Straßenseite

- a) Mit umgesetzter Körperhaltung zurückfahren
- b) während der gesamten Rückwärtsfahrt im Zuge des Herausfahrens aus der Parklücke bis zum Stillstand des Fahrzeuges Richtungsblick nach rückwärts in

Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken hinteren Teil der Heckscheibe

- c) Sicherungsblicke auf den Querverkehr (Pendelblicke) und zur linken (ausschwenkenden) vorderen Ecke des eigenen Fahrzeuges (Gefahr der Beschädigung des links daneben stehenden Fahrzeuges!) und über die rechte Schulter zur linken rückwärtigen Ecke des rechts daneben stehenden Fahrzeuges ab dem Einlenken nach rechts

Einweiser verwenden, wenn das schräg rechts oder schräg links geparkte Fahrzeug aufgrund der Höhe die Sicht auf den Querverkehr nimmt

15) Ausparken aus Schrägparkplätzen auf der linken Straßenseite (z.B. in Einbahnen)

- a) Mit umgesetzter Körperhaltung zurückfahren
- b) während der gesamten Rückwärtsfahrt im Zuge Herausfahrens aus der Parklücke bis zum Stillstand des Fahrzeuges Richtungsblick nach Rückwärts in Fahrtrichtung mit Sicherungsblicken zur rechten hinteren Fahrzeugecke und durch den linken hinteren Teil der Heckscheibe
- c) Sicherungsblicke auf den Querverkehr (Pendelblicke) und zur rechten (ausschwenkenden) vorderen Ecke des eigenen Fahrzeuges (Gefahr der Beschädigung des rechts daneben stehenden Fahrzeuges!) und über die linke Schulter zur rechten rückwärtigen Ecke des links daneben stehenden Fahrzeuges ab dem Einlenken nach links

Einweiser verwenden, wenn das schräg rechts oder schräg links geparkte Fahrzeug aufgrund der Höhe die Sicht auf den Querverkehr nimmt.

16) Fahrstreifenwechsel

A) Wechsel vom rechten auf den linken Fahrstreifen:

- a) Blick in die Rückblickspiegel (falls kein Zeitdruck)
- b) linken Blinker einschalten
- c) ausreichend lang blinken, dabei spurhaltend weiterfahren und Nachfolgeverkehr beobachten
- d) Blick in die Rückblickspiegel jedenfalls knapp vor Beginn des Fahrstreifenwechsels

- e) zusätzlicher Blick über die linke Schulter nur dann, wenn der Schulterblick aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist
- f) gefühlvoll (in flachem Winkel) umspuren (Beendigung des Fahrstreifenwechsels nicht vor 3 sec.!))

Erheblicher Nachteil des Schulterblickes:

Der Schulterblick kostet mindestens eine Sekunde. Während dieser Zeit kann die vor dem Lenker liegenden Fahrbahn nicht beobachtet werden.

Daher soll der Schulterblick während des Fahrens nur dann erfolgen, wenn er aus Gründen der Verkehrssicherheit wirklich erforderlich ist.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist der zusätzliche Blick über die linke Schulter dann geboten, wenn zwei Fahrstreifen (2,5 m + 2,5 m) für die betreffende Fahrtrichtung vorhanden sind. Nur dann, wenn sich ein Fahrzeug an einem anderen Fahrzeug mit geringem Geschwindigkeitsunterschied vorbeibewegt - damit ist nur auf Fahrbahnen mit zwei Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung zu rechnen - spielt der tote Winkel des linken Außenspiegels eine Rolle. Aber selbst auf Straßen mit zwei Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung wird ein Schulterblick dann unterbleiben können, wenn das Verkehrsgeschehen hinter dem Fahrzeug laufend in den Rückblickspiegeln kontrolliert wird, wodurch die Gefahr, daß ein im toten Winkel fahrendes Fahrzeug beim Fahrstreifenwechsel übersehen wird, praktisch ausgeschlossen ist.

B) Wechsel vom linken auf den rechten Fahrstreifen:

1. Fahrstreifenwechsel nach rechts, wenn nicht zwei volle Fahrstreifen (2,50 m + 2,50 m) vorhanden sind, unmittelbar nach dem Überholen oder Vorbeifahren
 - a) Kein rechter Blinker
 - b) Kontrollblick in den Innenspiegel, ob überholtes Fahrzeug zur Gänze im Innenspiegel gesehen wird, nur dann erforderlich, wenn mit relativ geringem Geschwindigkeitsunterschied überholt wird
 - c) nach Erreichen des Sicherheitsabstandes gefühlvoll (im flachen Winkel) umspuren

2. Fahrstreifenwechsel nach rechts, wenn zwei Fahrstreifen (2,50 m + 2,50 m) vorhanden sind

2.1. wenn soeben überholt oder vorbeigefahren wurde

- a) ausreichend lang nach rechts blinken
- b) Kontrollblick in den Innenspiegel, ob überholtes Fahrzeug zur Gänze im Innenspiegel gesehen wird, nur dann erforderlich, wenn mit relativ geringem Geschwindigkeitsunterschied überholt wird, was auf zweispurigen Fahrbahnen für die betreffende Fahrtrichtung eher der Fall sein wird, als auf einspurigen Fahrbahnen für die betreffende Fahrtrichtung.
- c) Nach Erreichen des Sicherheitsabstandes gefühlvoll (im flachen Winkel) umspuren

2.2. ohne daß soeben überholt oder vorbeigefahren wurde

- a) Blick über die rechte Schulter und Blick in den rechten Außenspiegel (falls vorhanden)
- b) rechten Blinker einschalten
- c) ausreichend lang blinken, dabei spurhaltend weiterfahren und Nachfolgeverkehr am rechten Fahrstreifen beobachten
- d) Blick über die rechte Schulter und in den rechten Außenspiegel (falls vorhanden), jedenfalls knapp vor dem Fahrstreifenwechsel
- e) gefühlvoll (in flachem Winkel) umspuren (Beendigung des Fahrstreifenwechsels nicht vor 3 sec.!))

17) Rechtseinbiegen

- a) Rechten Blinker vor dem Beginn des Bremsens und so rechtzeitig einschalten, daß bis zum Rechtseinbiegen noch eine Strecke von ca. 50 m (Ortsgebiet) bzw. von ca. 150 m (Freilandgebiet) zurückgelegt wird
- b) beim Abspurten mit Blicksprüngen in den Innenspiegel nachkommenden Verkehr beobachten
- c) nach rechts in engem Bogen einbiegen
- d) Blick über die rechte Schulter im Regelfall nur bei querender Radfahrerüberfahrt erforderlich (Sonst darf der Fahrzeuglenker darauf vertrauen, daß ihn beim Abbiegen kein Radfahrer behindert, wenn er sein beabsichtigtes Rechtseinbiegen rechtzeitig durch Blinken angezeigt hat.)

- c) ausreichend lang blinken, dabei spurhaltend weiterfahren und Nachfolgeverkehr beobachten
- d) Blick in die Rückblickspiegel jedenfalls knapp vor Beginn des Fahrstreifenwechsels (mit zusätzlichem Blick über die linke Schulter, falls Schulterblick aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist) und außerdem zu einem Zeitpunkt, an dem noch der gesamte Anhalteweg bis zum abgestellten Fahrzeug zur Verfügung steht
- e) Fahrstreifenwechsel so rechtzeitig beginnen, daß gefühlvoll umgespurt werden kann (Beendigung des Fahrstreifenwechsels nicht vor 3 sec.!)
- f) falls wegen auftretendem Gegenverkehr angehalten werden muß, so weit vor dem abgestellten Fahrzeug stehenbleiben, daß in der Folge in flachem Winkel weggefahren werden kann. Knapp vor dem Wegfahren jedenfalls Blick in die Rückblickspiegel
- g) kein Blinken nach rechts beim Zurückfahren auf den rechten Fahrstreifen unmittelbar nach dem Vorbeifahren

B) Falls das abgestellte Fahrzeug relativ spät gesehen werden kann (es steht nur mehr der Anhalteweg oder etwas mehr als der Anhalteweg bis zum abgestellten Fahrzeug zur Verfügung):

- a) Sofort so rechtzeitig und so stark bremsen, daß vor dem abgestellten Fahrzeug angehalten werden kann
- b) links blinken
- c) Blick in die Rückblickspiegel (verbunden mit einem Schulterblick, falls aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich)
- d) Fahrstreifenwechsel
- e) falls Fahrstreifenwechsel nicht möglich ist, vor dem abgestellten Fahrzeug links blinkend anhalten
- f) vor dem Wegfahren Blick in die Rückblickspiegel

20) Befahren von unregelmäßigem Kreuzungen im Zuge von Vorrangstraßen

Der Verkehrsteilnehmer hat nicht von vornherein damit zu rechnen, daß von einem anderen Fahrzeuglenker ein negatives Vorrangzeichen nicht beachtet werden wird. Dies gilt jedoch nur solange, als nicht das verkehrswidrige Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers bereits eindeutig und augenfällig erkennbar ist. OHG 6.4.1967, 11 Os 4/67, ZVR 1968/62.

Der Lenker eines Fahrzeuges hat zwar sein Augenmerk grundsätzlich auf die Fahrbahn selbst zu richten, darf jedoch auch das anschließende Gelände, insbesondere den

Fahrbahnrand, auch im unverbauten Gebiet, keineswegs außer acht lassen.

OHG 9.10.1962, 11 Os 219/62, ZVR 1963/11.

Daraus folgt:

Ein Fahrzeuglenker, der sich auf einer Vorrangstraße einer Kreuzung nähert, muß nur jene Bereiche der von rechts oder links kommenden Querstraße beobachten, die während der Annäherung an die Kreuzung in seinem Blickfeld liegen. Es ist nicht verpflichtet, sich Einblick in die einmündende Straße dahingehend zu verschaffen, ob sich ein Fahrzeug nähert, das ihm den Vorrang nehmen könnte.

Das vielfach beobachtete „Hineinschauen in die querende Straße“ hat zu entfallen, und zwar schon deshalb, weil im Falle der Mißachtung des Vorranges beim Befahren der Kreuzung mit den auf bevorrangten Straßen üblichen und erlaubten Geschwindigkeit (im Ortsgebiet im Regelfall ca. 50 km/h) ohnehin keinerlei Abwehrhandlungen gesetzt werden können.

Das unnötige „Hineinschauen in die querende Straße“, gefährdet die Verkehrssicherheit, da während der unnötigen Blicke in die querenden Straßen, die vor dem Fahrer liegende Fahrbahn nicht beobachtet werden kann (siehe oben, wonach der Lenker eines Fahrzeuges sein Augenmerk grundsätzlich auf die Fahrbahn selbst, sowie das anschließende Gelände, insbesondere den Fahrbahnrand, zu richten hat).

21) Befahren von unregelmäßig Kreuzungen im Zuge von Straßen, die keine Vorrangstraßen sind, aber wegen ihrer Verkehrsbedeutung (Durchzugsverkehr) durch Vorrangzeichen abgesichert sind

Bringt der Kandidat durch die gefahrene Geschwindigkeit vor der Kreuzung und beim Befahren der Kreuzung zum Ausdruck, daß ihm die Absicherung der Kreuzung durch ein negatives Vorrangzeichen bekannt ist (weil andernfalls die gewählte Geschwindigkeit zu hoch wäre, um den Rechtsvorrang beachten zu können) so hat das „Hineinschauen in die querende Straße“ aus den im Punkt 20. angeführten Gründen zu entfallen.

Stellt sich jedoch im Nachhinein heraus, daß die Kreuzung nicht abgesichert war - der nicht ortskundige Prüfer kann oft erst beim Befahren der Kreuzung feststellen, ob ein Vorrangzeichen steht - so ist die den Sichtverhältnissen nach rechts nicht angepaßte Geschwindigkeit dem Kandidaten als Fehlverhalten anzulasten, was allerdings dann äußerst problematisch ist, wenn wegen des Durchzugscharakters der Straße praktisch alle

Kreuzungen durch ein negatives Vorrangzeichen abgesichert sind, plötzlich aber, meistens vor der Einmündung einer unbedeutenden Seitengasse, das negative Vorrangzeichen fehlt.

Sind dem Kandidaten die Vorrangverhältnisse unbekannt, so ist die Kreuzung mit einer solchen Intensität anzubremsen, daß das Fahrzeug vor der denkbar möglichen Bewegungslinie des allenfalls bevorzogenen Verkehrsteilnehmer zum Stillstand gebracht werden kann. Die Bremse darf erst gelöst werden, wenn in die von rechts kommende Straße ca. 75 m (Ortsgebiet) bzw. ca. 150 m (Freilandgebiet) eingesehen werden kann, sofern nicht schon vorher festgestellt wird, daß ein negatives Vorrangzeichen angebracht ist. Bei unübersichtlichen Kreuzungen bedeutet dies in den meisten Fällen ein Abbremsen bis auf Schrittgeschwindigkeit bzw. bis zum Stillstand. Da die meisten Kreuzungen im Ortsgebiet und teilweise auch im Freilandgebiet unübersichtlich sind und ein Abbremsen bis auf Schrittgeschwindigkeit bzw. bis zum Stillstand vor solchen Kreuzung vom nachkommenden Verkehr auf Straßenzügen mit Durchzugscharakter voraussichtlich nicht akzeptiert wird, vor allem dann nicht, wenn ihm die Absicherung bekannt ist, wird es bei einer derartigen dem Gesetz entsprechenden Fahrweise des Kandidaten zu erheblichen Konflikten mit dem Nachfolgeverkehr kommen (laufende Überholmanöver, Gefahr eines Auffahrunfalles, Kopfschütteln).

22) Befahren von gleichrangigen Kreuzungen (Übersetzen, Rechtseinbiegen, Linkseinbiegen)

- a) Mit einer Kreuzung solchen Intensität anbremsen, daß vor der denkbar möglichen Bewegungslinie des Querverkehrs das Fahrzeug zum Stillstand gebracht werden kann.
- b) Bremse kann vor dem zum-Stillstand-bringen gelöst werden, wenn die Querstraße nach links und rechts ca. 75 m (Ortsgebiet) bzw. 150 m (Freilandgebiet) eingesehen werden kann und wenn sich innerhalb der eingesehenen Strecke von ca. 75 m (Ortsgebiet) bzw. 150 m (Freilandgebiet) kein Fahrzeug befindet, das zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt wird (von rechts) bzw. für mich eine Gefahr bedeuten könnte (von links)
- c) bei Anbremsen bis auf Schrittgeschwindigkeit (wegen der schlechten Sichtverhältnisse nach links oder rechts) auf ersten Gang zurückschalten
- d) Kreuzung beschleunigend übersetzen bzw. nach rechts oder links einbiegen
- e) möglichst weit hinaufschalten und die nächste Kreuzung wieder entsprechend anbremsen

23) Einfahren in eine Straße, die durch ein negatives Vorrangzeichen abgesichert ist

- a) Der bevorrangte Querverkehr wird jedenfalls dann zu unvermitteltem Bremsen oder zum Ablenken seines Fahrzeuges genötigt, wenn der Querverkehr weniger als 5 sec. entfernt ist (das sind im Ortsgebiet weniger als ca. 15 m bei angenommenen 50 km/h und weniger als 150 m bei angenommenen 100 km/h). Die 5 sec. setzen sich aus der Querungszeit (3 sec.) + 2 sec. zusammen. Zu beachten ist, daß beim Einbiegen ist die Gefahrenzone wesentlich länger als beim überqueren.
- b) Als benachrangter Fahrzeuglenker erst dann in die Kreuzung einfahren, wenn sich ein von links kommendes Fahrzeug, das wegen seiner Höhe die Sicht auf den Querverkehr nimmt, von der Kreuzung ca. 75 m (Ortsgebiet) bzw. ca. 150 m (Freilandgebiet) entfernt hat.
- c) Als benachrangter Fahrzeuglenker erst dann in die Kreuzung einfahren, wenn ein neben dem Fahrzeuglenker rechts aufgestelltes und in der Folge nach rechts einbiegendes Fahrzeug, das wegen seiner Höhe die Sicht auf den Querverkehr nimmt, von der Kreuzung ca. 75 m (Ortsgebiet) bzw. ca. 150 m (Freilandgebiet) entfernt ist.

24) Übersetzen von durch Lichtzeichen geregelten Kreuzungen

- a) Grünblinken bedeutet „Freie Fahrt“; erst beim Umschalten auf Gelblicht bzw. erst beim Verlöschen des grünblinkenden Pfeiles ist die Entscheidung zu treffen, ob noch vor der Haltelinie bzw. vor dem Schutzweg bzw. vor der Kreuzung angehalten werden kann. Kann vor den genannten Stellen nicht sicher angehalten werden, so ist die Kreuzung noch zu übersetzen. Ein Anhalten vor der Kreuzung beim letzten Grünblinken ist nicht richtig!
- b) Steht der Kandidat in der ersten Position, so hat er sich nach dem Aufleuchten des grünen Lichtes zu überzeugen, ob die Kreuzung von Fahrzeugen, die vorher grünes Licht hatten, verstellt ist. Ein solcher Umstand liegt bereits vor, wenn Fahrzeuge des Querverkehrs mit den vorderen Rädern die Haltelinie überfahren haben. Der Kandidat hat so lange zu warten, bis die Kreuzung geräumt ist.
- c) Pendelblicke in die durch Rotlicht gesperrte Querstraße sind nur für jene Fahrzeuglenker sinnvoll, die aus der ersten Position wegfahren. Später in die Kreuzung einfahrende Fahrzeuglenker können auf Grund der von ihnen gefahrenen Geschwindigkeit gegenüber Fahrzeugen, die allenfalls in die gesperrte Kreuzung einfahren, nicht mehr rechtzeitig reagieren, andererseits beeinträchtigen da unnötige „Hineinschauen in die

gesperrte Querstraße" die Verkehrssicherheit, da wertvolle Zeit für das Beobachten der vor dem Fahrer liegenden Fahrbahn verlor den geht.

25) Verhalten bei durch Schrankenanlagen gesicherten Eisenbahnkreuzungen

- a) Bei Annäherung auf die Stellung der Schrankenbäume sowie auf allfällige optische und akustische Zeichen achten.
- b) Beginnen sich die Schrankenbäume zu senken, beginnt die Lichtzeichenanlage rot zu blinken oder leuchtet gelbes Licht auf oder beginnt die Glocke zu läuten, so gilt folgendes:
 1. Ist ein sicheres Anhalten vor der Schrankenanlage möglich, so ist anzuhalten
 2. Ist ein sicheres Anhalten vor der Schrankenanlage nicht möglich, so ist weiter zu fahren.
- c) Auf die Annäherung eines Schienenfahrzeuges ist zu achten, soweit dies die örtlichen Verhältnisse zulassen.

Der Grund für diese Bestimmung ist folgender:

Gemäß § 7 Abs.4 EKVO 1961 ist bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Schranken- oder Lichtzeichen gesichert sind, tunlichst jener Sichtraum freizuhalten, der bei einer Annäherung der Schienenfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h erforderlich ist.

Laut Durchführungserlaß des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Eisenbahn-Kreuzungsverordnung ist diese Bestimmung nur anzuwenden, wenn

1. als Maßnahme im Störfall höchstens 20 km/h auf der Bahn vorgesehen ist und
2. die der Ermittlung des erforderlichen Sichtraumes zugrundegelegte Annäherungsgeschwindigkeit auf der Straße, also höchstens 40 km/h, auf Grund der konkreten Anlage-, Straßen- oder Verkehrsverhältnisse nicht überschritten werden kann.

Liegen die oben genannten Voraussetzungen vor, so kann das Eisenbahnunternehmen nach Erhalt der Meldung über die Störung der Schrankenanlage anstelle der Anordnung, daß Schienenfahrzeuge bis zur Vorkehrung anderer Maßnahmen (Anbringung des Verkehrszeichens „Halt“ oder Anordnung einer Bewachung) vor der Eisenbahnkreuzung

anzuhalten haben, dem Führer des Schienenfahrzeuges die Einhaltung einer mit höchstens 20 km/h begrenzten Fahrgeschwindigkeit im Sichtraum vorschreiben. In diesem Fall sind während der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung wiederholt akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus zu geben (§ 14 Abs.1 EKVO 1961).

Da von der Bahn aus Kostengründen der Sichtraum praktisch nirgends freigehalten wird und selbst bei Freihaltung des Sichtraumes die zweite Voraussetzung (auf Grund der konkreten Anlage-, Straßen- oder Verkehrsverhältnisse kann nicht schneller als 40 km/h gefahren werden) kaum vorliegt, darf aus der Bestimmung, wonach dort, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, auf die Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu achten ist, nicht generell abgeleitet werden, daß sich ein Fahrzeuglenker vor jedem Übersetzen einer durch eine Schrankenanlage gesicherten Eisenbahnkreuzung durch Pendelblicke überzeugen muß, ob sich ein Zug nähert. Wollte man diesen Standpunkt einnehmen, so müßte im Hinblick auf die hohen Bahngeschwindigkeiten und der meist schlechten Sichtverhältnisse praktisch vor jeder durch Schranken gesicherte Eisenbahnkreuzung angehalten werden. Anders wäre ein Überzeugen, ob ein Zug kommt, nicht möglich.

26) Verhalten bei durch Lichtzeichenanlagen gesicherten Eisenbahnkreuzung

- a) Bei Annäherung ist auf optische und allfällige akustische Zeichen zu achten.
- b) Beginnt die Lichtzeichenanlage rot zu blinken oder leuchtet gelbes Licht auf oder beginnt die Glocke zu läuten, so gilt folgendes:
 1. Ist ein sicheres Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung möglich, so ist anzuhalten.
 2. Ist ein sicheres Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung nicht möglich, so ist weiter zu fahren.
- c) Ist das Übersetzen der Eisenbahnkreuzung wieder gestattet, so ist trotzdem darauf zu achten, ob ein Schienenfahrzeug nachfolgt oder sich aus der Gegenrichtung ein Schienenfahrzeug nähert (gilt nicht für durch Schrankenanlagen gesicherte Eisenbahnkreuzungen!).

27. Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, vor denen das Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ (40 km/h, 30 km/h, 20 km/h, 15 km/h) angebracht ist

- a) Ab dem Standort des Verkehrszeichens „Geschwindigkeitsbeschränkung“ nicht schneller als erlaubt fahren.
- b) Spätestens ab dem Standort des Verkehrszeichens „Geschwindigkeitsbeschränkung“ durch Pendelblicke überzeugen, ob sich ein Schienenfahrzeug nähert.
- c) Wird die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrgenommen, so gilt folgendes:
 1. Ist ein sicheres Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung möglich, so ist anzuhalten.
 2. Ist ein sicheres Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung nicht mehr möglich, so ist weiter zu fahren.
- d) Wird ab dem Standort des Verkehrszeichens „Geschwindigkeitsbeschränkung“ schneller als erlaubt gefahren, so hat der Fahrzeuglenker die Geschwindigkeit so gewählt, daß er erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung nicht verlässlich anhalten kann (§ 16 Abs. 1 EKVO 1961).

28) Überholen von Radfahrern und anderen langsamfahrenden Fahrzeugen (z.B. Zugmaschinen usw.)

- A) Falls ein Überholen momentan wegen des Gegenverkehrs oder wegen Unübersichtlichkeit nicht möglich ist:
 - a) Radfahrer (Zugmaschine) anbremsen und herunterschalten (meistens auf den 2. Gang!)
 - b) während des Anbremsens linken Blinker einschalten und Nachfolgeverkehr mit Blicksprüngen in den Innenspiegel beobachten
 - c) Einpendeln auf die Geschwindigkeit des Radfahrers (Zugmaschine)
 - d) blinkend mit Sicherheitsabstand (2 sec.) dem Radfahrer (Zugmaschine) nachfahren
 - e) während des Nachfahrens hinter dem Radfahrer (Zugmaschine) mit eingeschaltetem linken Blinker Nachfolgeverkehr mit Blicksprüngen in den Innenspiegel beobachten
 - f) überholen, wenn Überholen mit einem seitlichen Sicherheitsabstand von 1,5 m möglich ist (kein Gegenverkehr, Überholsicht gegeben)

- g) knapp vor dem für das Überholen erforderlichen Fahrstreifenwechsel, also knapp vor dem Beschleunigen zum Zweck des Überholens, Blick in die Rückblickspiegel
- h) Blick über die linke Schulter nur dann, wenn Schulterblick aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist
- i) Zugmaschinen mit geringem Geschwindigkeitsunterschied überholen, wenn anzunehmen ist, daß der Lenker der Zugmaschine den nachfolgenden Verkehr in den Rückblickspiegeln nicht sehen kann (z.B. bei überbreiten Wirtschaftsfahren)

B) Falls ein Überholen auf Grund der Übersichtlichkeit und Fehlens eines Gegenverkehrs möglich ist

- a) Bei Ansichtigwerden des Radfahrers (Zugmaschine) sofort linken Blinker setzen und Nachfolgeverkehr in den Rückblickspiegeln beobachten.
- b) Der dem Fahrstreifenwechsel vorausgehende Blick in die Rückblickspiegel (verbunden mit einem Schulterblick, falls dieser aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist) muß spätestens zu einem solchen Zeitpunkt erfolgen, daß noch die Geschwindigkeit auf die Geschwindigkeit des Radfahrers eingependelt werden kann, sollte ein Fahrstreifenwechsel nicht möglich sein.

29) Fahren auf Freilandstraßen

Beim Fahren auf den Freilandstraßen ist vom Kandidaten zu demonstrieren:

- a) die Fähigkeit, mit den auf Freilandstraßen üblich hohen Geschwindigkeiten zu fahren (Ausnützen aller Gänge, insbesondere des 4. und 5. Ganges)
- b) die Fähigkeit, die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen Sichtverhältnissen (Kurven, Kuppen) anzupassen
- c) die Fähigkeit, die richtige Fahrlinie zu wählen (§ 7 Abs.1 und Abs.2 StVO 1960) und die zur Wahl der richtigen Fahrlinie erforderliche Blicktechnik anzuwenden
- d) die Fähigkeit, aus hoher Geschwindigkeit sich langsam fahrenden Fahrzeugen (Radfahrer, Zugmaschinen) richtig anzunähern (anbremsen), um sie anschließend zu überholen
- e) die Fähigkeit, auch aus hohen Geschwindigkeiten eine Kreuzung richtig anzubremsen, um den Vorrang zu beachten oder um anschließend mit angepaßter Geschwindigkeit nach rechts oder nach links einzubiegen.

30) Überholen bei Nacht

Da das Fernlicht die Überholstrecke nicht ausleuchten kann und man sich weiters nicht darauf verlassen darf, daß aufgrund der eingeschalteten Scheinwerfer das entgegenkommende Fahrzeug auch dann rechtzeitig wahrgenommen wird, wenn es sich noch hinter der unübersichtlichen Kurve oder der Kuppe befindet - eine rechtzeitige Wahrnehmungsmöglichkeit wäre nur dann gegeben, wenn das entgegenkommende Fahrzeug mit Fernlicht fährt - ist das Überholen bei Dunkelheit mit eingeschaltetem Fernlicht nur in folgenden Fällen unbedenklich:

1. das Überholen erfolgt auf einer Richtungsfahrbahn
2. das Überholen erfolgt auf einer Fahrbahn, die vom Gegenverkehr durch eine Sperrlinie getrennt ist
3. das Überholen erfolgt in einer Einbahn
4. dem Lenker ist die Übersichtlichkeit des Straßenverlaufes bekannt
5. dem Lenker wird die Übersichtlichkeit des Straßenverlaufes durch die Schlußleuchten der voranfahrenden Fahrzeuge demonstriert

31) Freie Fahrstreifenwahl

- a) Der Kandidat kann den Fahrstreifen wählen, wie er will. Er muß seine Fahrstreifenwahl nicht rechtfertigen. Insbesondere ist er nicht verpflichtet grundsätzlich den äußerst rechten Fahrstreifen zu benützen.
- b) Wenn mehrstreifig eingebogen werden darf (§ 13 Abs.2a StVO 1960), wird sich der Kandidat vernünftigerweise vor dem Einbiegen auf jenem Fahrstreifen einordnen, von dem aus er nach dem Einbiegen auf jenen Fahrstreifen gelangt, der für ihn für die Weiterfahrt am günstigsten ist (z.B. auf den linken Fahrstreifen, wenn er demnächst wieder links abbiegen will oder auf den rechten Fahrstreifen, wenn er demnächst rechts abbiegen will).
- c) Fährt der Kandidat am rechten Fahrstreifen und hat er die Absicht demnächst nach links einzubiegen, so wird er den Fahrstreifen nicht erst im letzten Moment wechseln, sondern zu einem Zeitpunkt, wo es für ihn auf Grund der am linken Fahrstreifen herrschenden Verkehrsverhältnisse am problemlosesten möglich ist.

- c) In welcher Reihenfolge die Absicherung des abzustellenden Fahrzeuges erfolgt, ist gleichgültig. Vor dem Verlassen des Fahrzeuges muß der Motor abgestellt, der 1. Gang bzw. Rückwärtsgang eingelegt und die Handbremse angezogen sein.
- d) Das Drehen des Lenkrades im Stillstand des Fahrzeuges ist nicht zu beanstanden!
- e) Beim Berganfahren besteht die Wahlmöglichkeit, ob die Handbremse verwendet wird oder ob mit der Kupplungswaage weggefahren wird. Das Fahrzeug darf jedenfalls nicht zurückrollen.
- f) Stirbt der Motor während der Prüfungsfahrt ab, wird empfohlen, sofort die Handbremse anzuziehen. Erfahrungsgemäß rollt in solchen Situationen in der Steigung das Fahrzeug regelmäßig zurück bzw. im Gefälle regelmäßig nach vorne. Der Kandidat ist überfordert, wenn er gleichzeitig starten, die Fußbremse betätigen und auf dem Bremspedal bleibend den 1. Gang zum Wegfahren einlegen muß.

35) Übungsplatz:

Beim Reversieren, Einparken und Ausparken ist nicht nur die technische Beherrschung des Fahrzeuges, sondern auch das richtige Blickverhalten (wie beim Fahren im Verkehr!) zu demonstrieren. Die Übungen am Platz ersetzen nicht das Einparken oder andere besondere Fahrmanöver im Verkehr!

Blickverhalten - Auge

Sehen - Wahrnehmen - Erkennen

Sehen: Abbildung des sichtbaren Teils auf der Netzhaut des Auges.

Wahrnehmen: Abgebildeter Teil, der Aufmerksamkeit erregt und zur Blickzuwendung führt.
(Siehe unter „Peripheres Sehen“)

Erkennen: Wahrgenommener Teil, der nach Blickzuwendung scharf gesehen und erkannt wird. (Siehe unter „Zentrales Sehen“)

Prof. Hartmann: Nicht alles, was gesehen wird, wird wahrgenommen,
nicht alles, was wahrgenommen wird, wird auch erkannt.

Das Auge:

Zentrales Sehen:

In schmalen Bereich ca. 9° von der direkten Blickrichtung **scharfer Bereich, Erkennen - Farbensehn.**

Peripheres Sehen:

Peripher nur **unscharfe Abbildung**, weniger Farben, Abbildung bis ca. 90°, **Leuchtdichtenunterschiede oder Bewegungen werden wahrgenommen** - dadurch wird man aufmerksam, es erfolgt eine Blickzuwendung. Dies führt zum zentralen Sehen.

Zeitfaktor:

Lidschlag 0,1 sek bei 100 km/h = 2,7 m Blindflug.

Fokussierung 1 sek von Nah- auf Ferneinstellung, z.B. von den Armaturen weit nach vorne auf eine Ampel.

Blicksprung ebenfalls 1 sek.

Anpassung von hell auf dunkel 4 bis 15 !! sek. (Einfahrt in unbeleuchteten Tunnel aus Schnee und Sonnenschein)
von dunkel auf hell 0,05 bis 4 sek.

Bewegung:

Bis 30 ° Winkel vom zentralen Sehen erfolgt **Blickzuwendung allein** über die **Augenbewegung ohne Kopfdrehung !**

Der **linke Außenspiegel** liegt außerhalb des 30° -Bereiches, daher ist eine **Kopfdrehung** bei der Blickzuwendung **in der Regel erforderlich.**

Der **Innenspiegel** kann unter Umständen (fahrzeugspezifische Unterschiede!) überblickt werden **ohne zusätzlich den Kopf zu bewegen.**

Daher wäre ideal: Anbringung der Rückblickspiegel im 30° Sichtbereich des Fahrers.

*) Auge, Brille, Auto Seite 441

Gesichtsfeld:

Teil, der mit beiden Augen gesehen dh. abgebildet wird.

Wird untersucht bei geradeaus schauenden **unbewegten Augen ohne Drehung des Kopfes.** Mit beiden Augen werden 100° bis 120° abgebildet

*) Auge, Brille, Auto Seite 64

Das verwertbare Gesichtsfeld engt sich mit zunehmender Geschwindigkeit immer weiter ein. Schließlich sieht man nur noch durch eine Röhre- **seitliche Anteile verwischen.**

*) Auge, Brille, Auto Seite 415

Blick-Gesichtsfeld:

Teil, der gesehen wird, wenn **zusätzlich** noch die Augen bewegt werden.

Begriffe aus dem praktischen Lehrplan:

Richtungsblick

Blick, der ausreichend weit in die gewünschte Fahrspur (Spurblick) gerichtet ist, d.h. zentrales Sehen in die Fahrtrichtung nach vorne oder zurück, **längeres Betrachten.**

Wo man hinschaut, zieht es einen hin.

Das Lenkrad „hängt“ an den Augen.

(Auf Zeichnung A und D als Pfeil mit durchgehendem Strich dargestellt)

Sicherungsblicke

Blicke, die vor bestimmten Manövern für die sichere Durchführung notwendig sind (beim Umspuren, Einparken, Rückwärtsfahren usw.),

d.h. **kurze, gezielte Blicke**

o in bestimmte Richtungen,

o auf bestimmte Stellen des Fahrzeuges,

o manchmal pendelnd zwischen verschiedenen Positionen.

(Auf Zeichnung A bis E als strichlierte Pfeile dargestellt)

Sicherungsblicke sind bewußt durchzuführen:

Es kann nicht unbedingt mit solchen Kontrasten bzw. Bewegungen (im peripheren Blickbereich) gerechnet werden, die so viel Aufmerksamkeit erregen, daß eine Blickzuwendung automatisch erfolgt.

Orientierungsblicke:

Gezielte Blicksprünge im Verkehrsraum, um sich Überblick zu verschaffen, dh. **kurze, springende Blicke.**

Seitenblick:

Kurzer Blick seitlich über die Schulter zum Einsehen des toten Winkels

(nach rechts bzw. nach links), Sitzposition dabei normal nach vorne gerichtet.

(Auf Zeichnung B und C als strichlierte Pfeile dargestellt)

Schulterblick:

Sicherungsblick über die **linke** Schulter bei leicht vorgeneigtem Oberkörper,

z.B.beim Ausfahren aus einer linksseitigen Schrägparklücke, zum früheren

Erkennen des herankommenden Fließverkehrs. (Auf Zeichnung E dargestellt), oder

Sicherungsblick über die **rechte** Schulter durch die rechte hintere Seitenscheibe

bei normaler Sitzhaltung mit leicht gedrehtem Oberkörper z.B. beim Wegfahren vom

linken Fahrbahnrand (Auf Zeichnung B ganz unten als strichlierter Pfeil dargestellt)

Toter Winkel beim PKW::

Bereich hinter und neben dem Fahrzeug, der weder durch das direkte

Gesichtsfeld noch von den Bereichen der Spiegel erfaßt wird.

Rundumsicht wird durch A, B, C-Säule bzw. Kopfstützen und Außenspiegel zusätzlich eingeschränkt.

(Auf Zeichnungen „Sichtmöglichkeiten aus einem PKW bildlich dargestellt)

Weitere Begriffe:

Sehtrichter:

Sichtverhältnisse auf den Querverkehr bei Annäherung an eine Kreuzung

Die Sicht auf den Querverkehr wird bei Annäherung trichterförmig weiter

und besser. (Auf Zeichnung „Sehtrichter - Pendelblick“ dargestellt)

Pendelblick

Kurze Blicke nach links und rechts bei Querstellen.

(Auf Zeichnung „Sehtrichter - Pendelblick“ dargestellt)

Blicke

in Abhängigkeit von Sitzposition und Kopfhaltung

Sitzposition / Kopfhaltung, Augenstellung

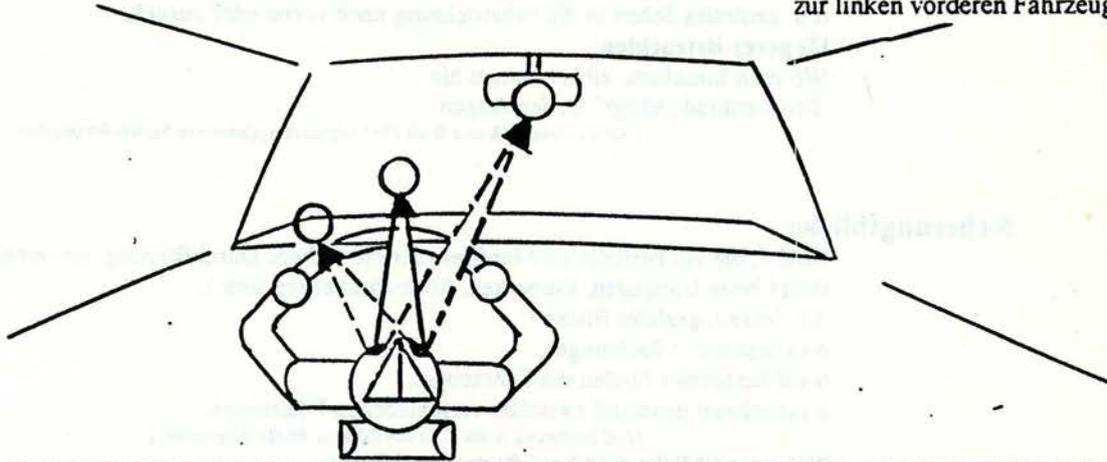
Blicke

A

Sitzposition normal,

Kopfhaltung nach vorne,
keine Kopfdrehung, nur
mit Augenbewegung

Blicke nach vorne bis 30° aus den „Augenwinkeln“
Richtungsblick nach vorne in die Fahrtrichtung,
Sicherungsblicke in den Innenspiegel und
zur linken vorderen Fahrzeugecke

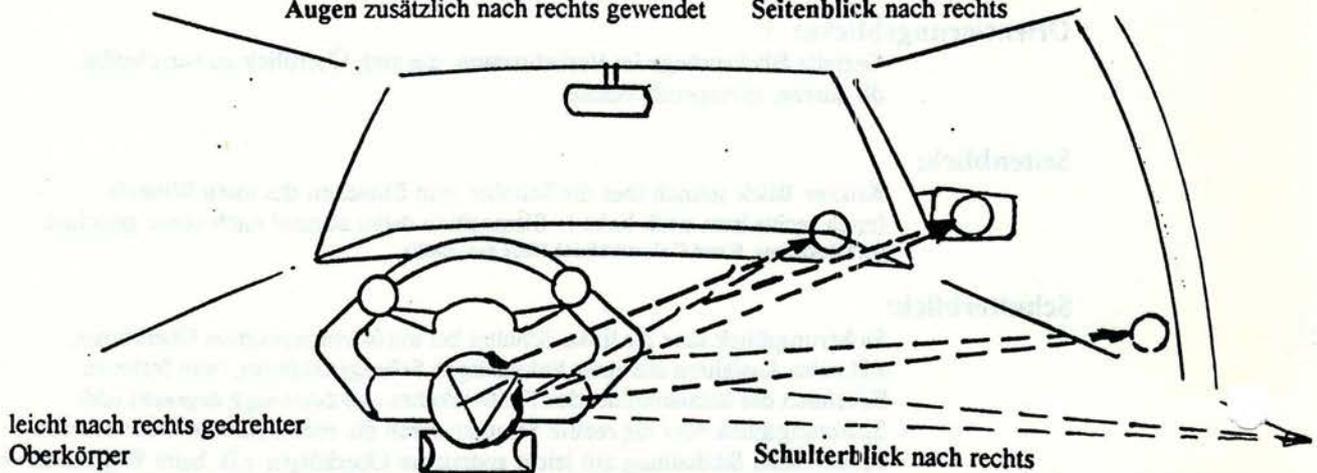


B

Sitzposition normal,

Kopf nach rechts gedreht,
mit Augenbewegung,
Augen zusätzlich nach rechts gewendet

Sicherungsblicke in den rechten Außenspiegel
und zur rechten vorderen Fahrzeugecke
Seitenblick nach rechts

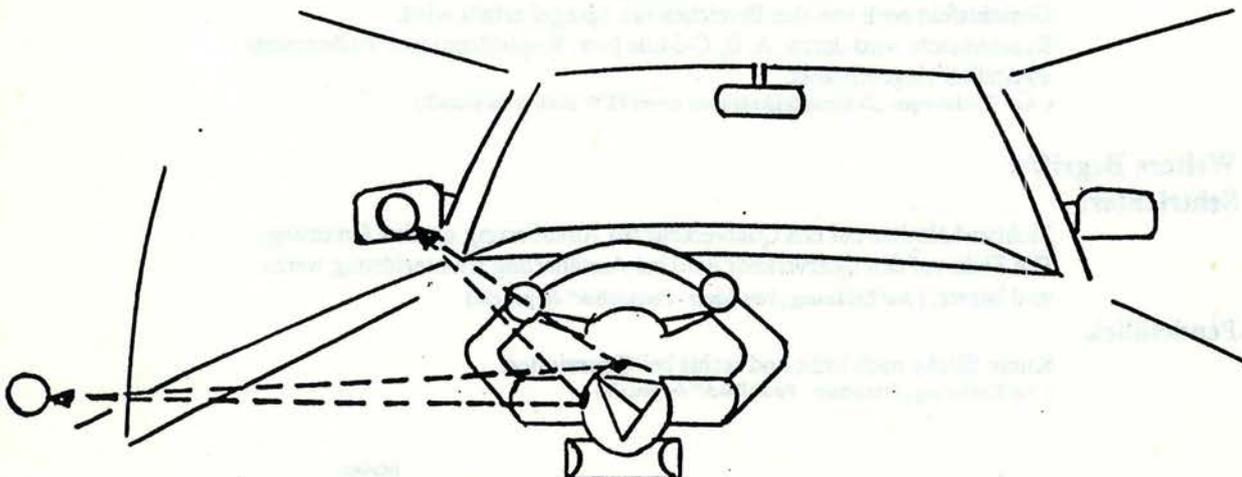


C

Sitzposition normal,

Kopf nach links gedreht,
Augen zusätzlich nach links gewendet

Sicherungsblick in den linken Außenspiegel
Seitenblick nach links



Blicke

in Abhängigkeit von Sitzposition und Kopfhaltung
Rückwärtsfahrt

Sitzposition	Kopfhaltung, Augenstellung	Blicke
--------------	----------------------------	--------

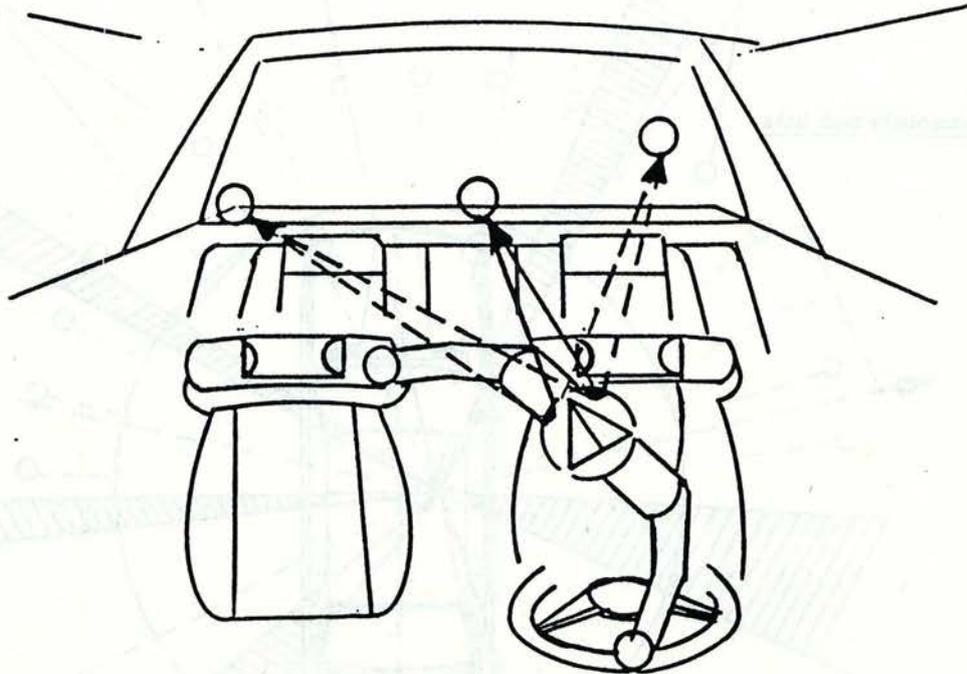
D

Umgesetzte Körperhaltung
nur linke Hand am Lenkrad
rechte Hand auf der Lehne
des Beifahrersitzes

Kopfdrehung über rechte Schulter
beim Blick durch die Heckscheibe

Augen zusätzlich nach rechts gewendet

Richtungsblick nach rückwärts in
Fahrtrichtung
Sicherungsblicke zur
rechten hinteren Fahrzeugecke
durch linken Teil der Heckscheibe

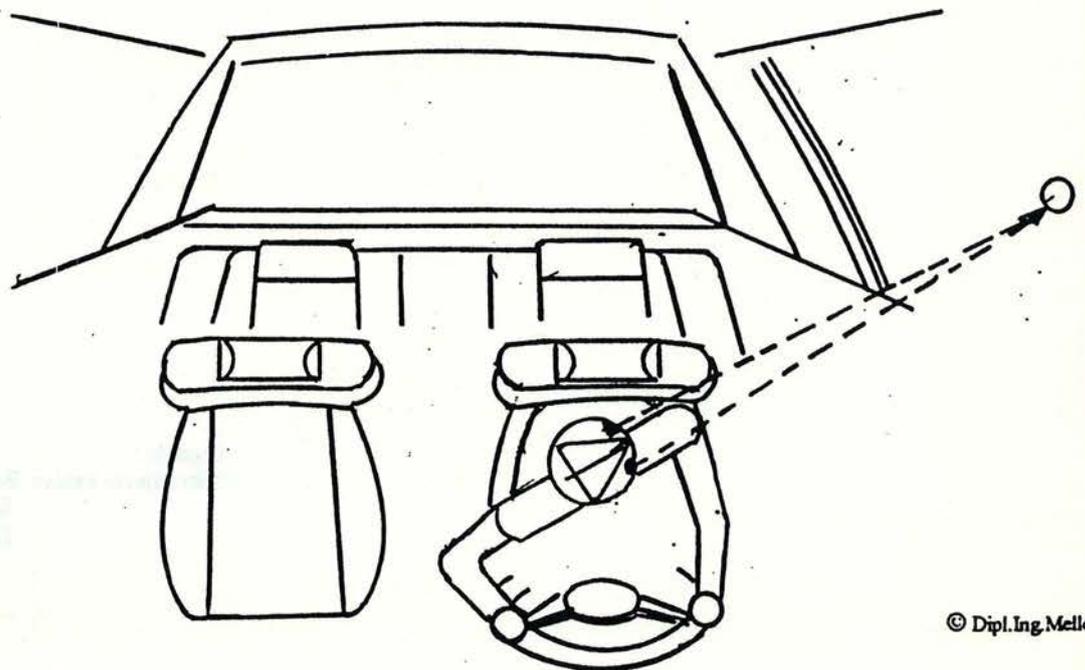


E

Leicht vorgebeugter nach links
gedrehter Oberkörper

Kopf nach links gedreht
Augen zusätzlich nach
links gewendet

Sicherungsblick (Schulterblick) nach links
rückwärts in Fahrtrichtung vor allem beim
Ausparken aus linksseitiger Schrägparklücke
zur Verkleinerung des toten Winkels



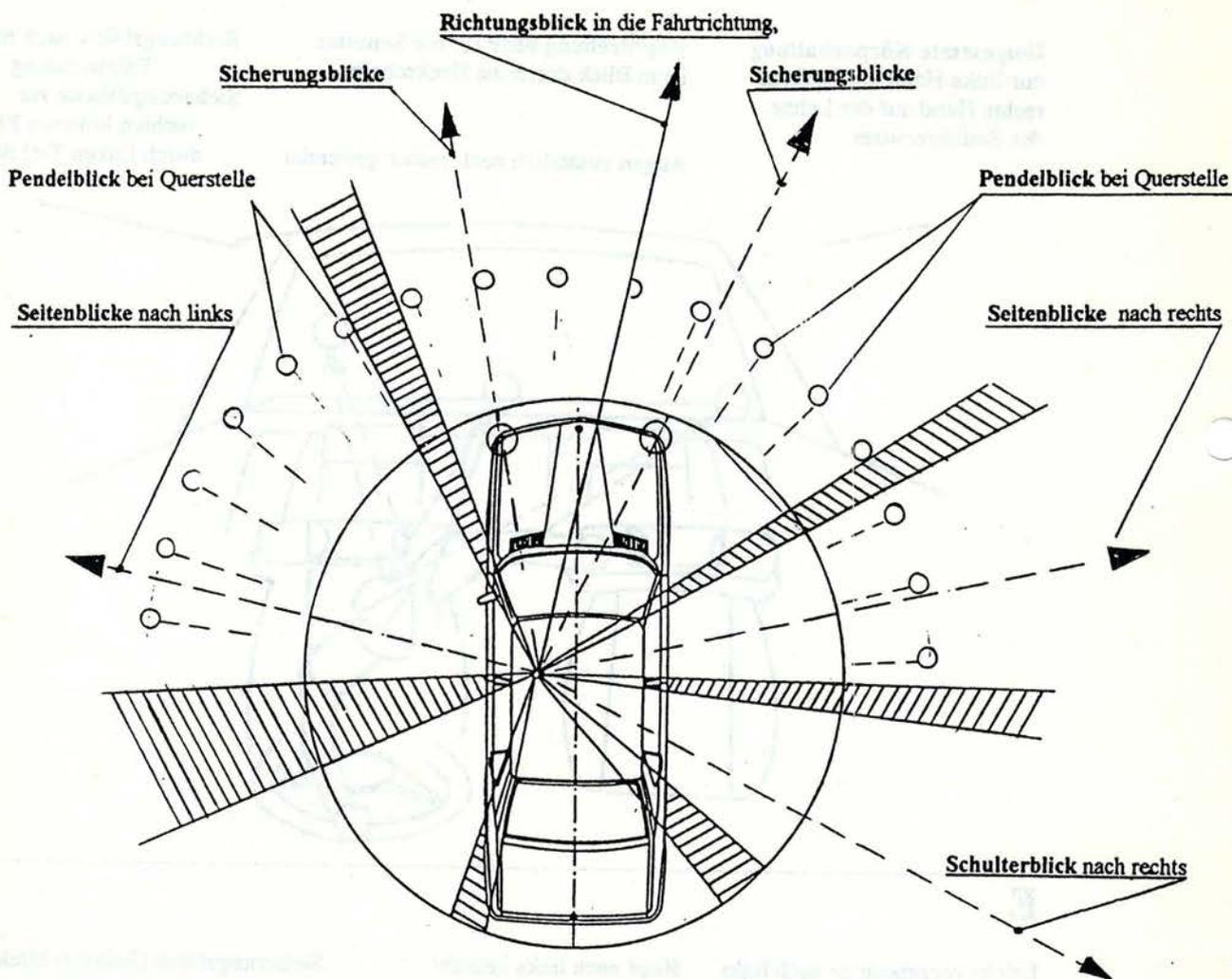
Sichtmöglichkeiten

aus einem PKW

Vorwärtsfahrt

Direktes Blickfeld

Sitzposition A, B und C:



Legende :

Schraffierte Felder: Bereiche, die durch das direkte Sichtfeld nicht erfasst werden können. (Toter Winkel)

31
Sichtmöglichkeiten
aus einem PKW

Vorwärtsfahrt

Indirektes Blickfeld über die Rückblickspiegel Sitzposition A und C:

und direktes Blickfeld links seitlich Sitzposition C:

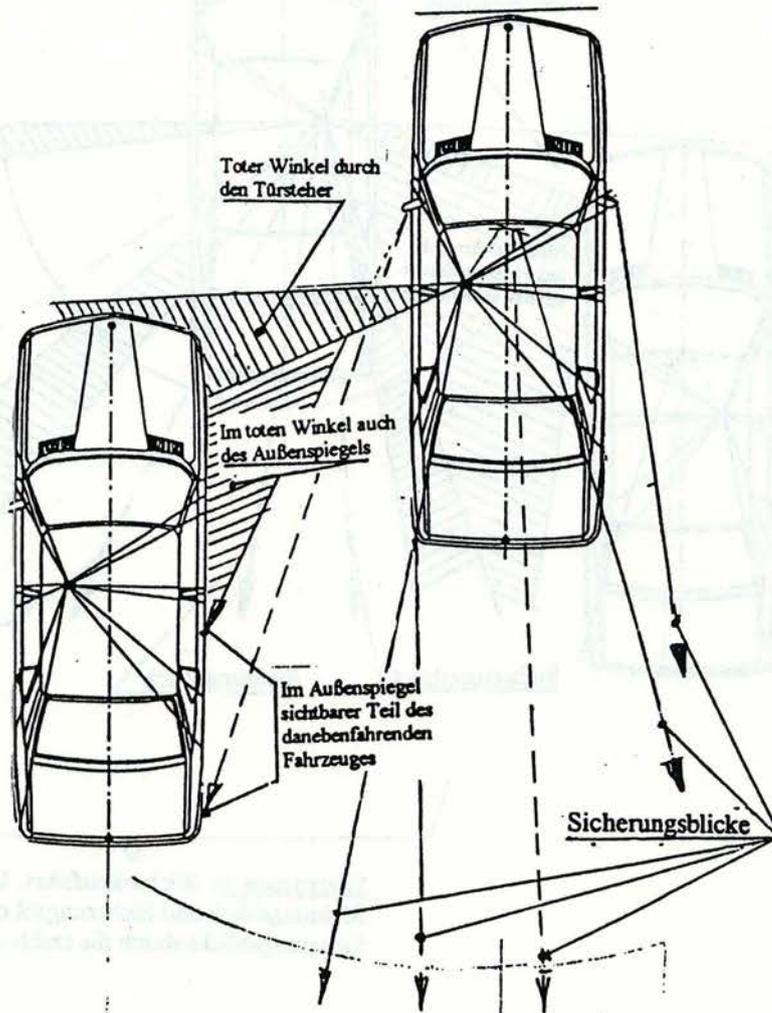
Sitzposition A und C : Überholendes Fahrzeug befindet sich beinahe ganz im toten Winkel

Indirektes Blickfeld:

In diesem Fall erfährt der Außenspiegel nur einen kleinen Teil des überholenden Fahrzeuges.
Im Innenspiegel ist das Fahrzeug überhaupt nicht mehr zu sehen.

Direktes Blickfeld:

Der Seitenblick nach links erfährt noch nicht das überholende Fahrzeug.



Legende :

Schraffierte Felder: Bereiche, die weder durch das direkte Sichtfeld, noch durch das indirekte, dh. über die Spiegel erfasst werden können. (Toter Winkel)

Sichtmöglichkeiten

aus einem PKW

Rückwärtsfahrt

Direktes Blickfeld nach rechts seitlich u. nach hinten

Sitzposition D:

Direktes Blickfeld nach links seitlich (Schulterblick)

Sitzposition E:

Sitzposition E:

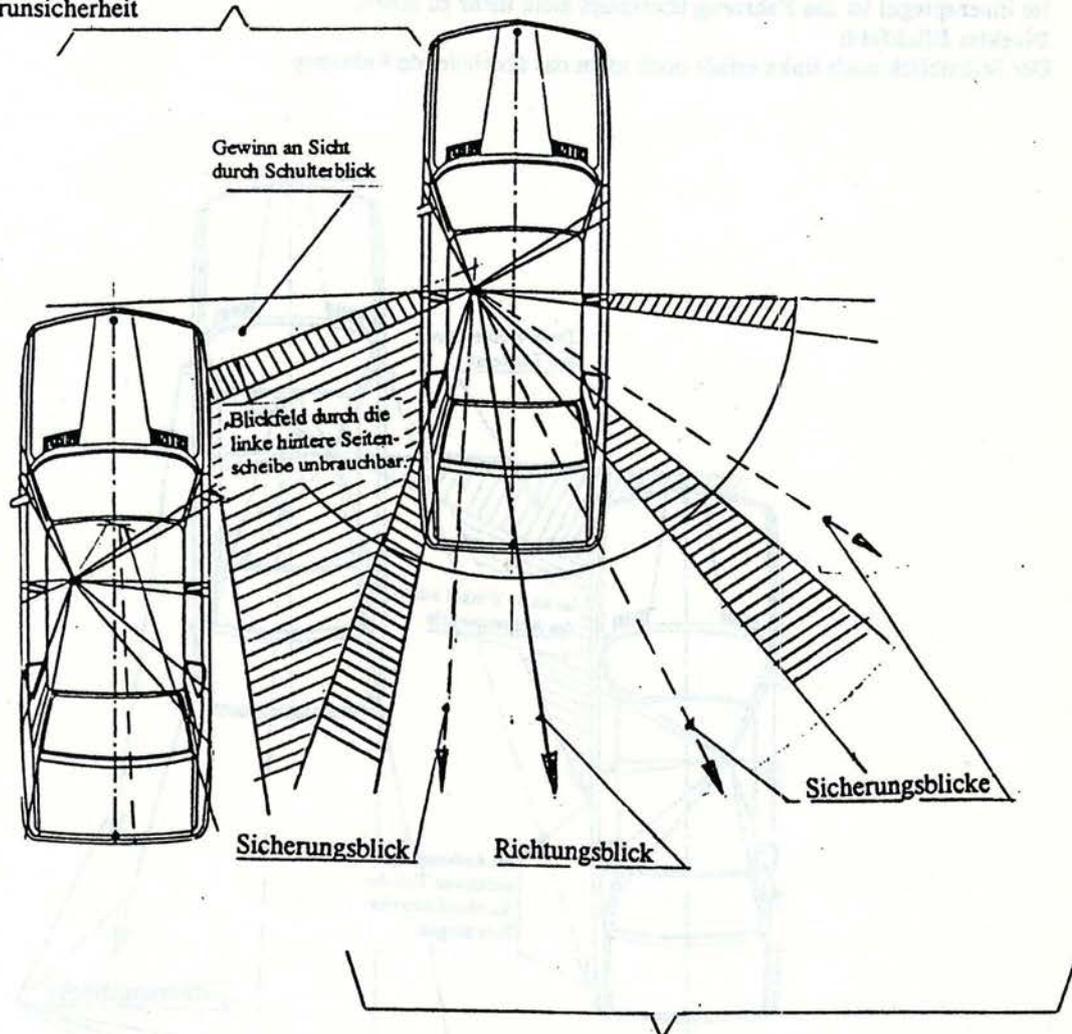
„Schulterblick“ nach links hinten

verkleinert nur etwas den „toten Winkel“.

Sicherungsblicke durch die linke hintere Seitenscheibe sind kaum durchführbar:

Bei Rückwärtsfahrt verdeckt die Kopfstütze die Sicht.

Bei Vorwärtsfahrt führt die große Kopfwendung zu Spurunsicherheit

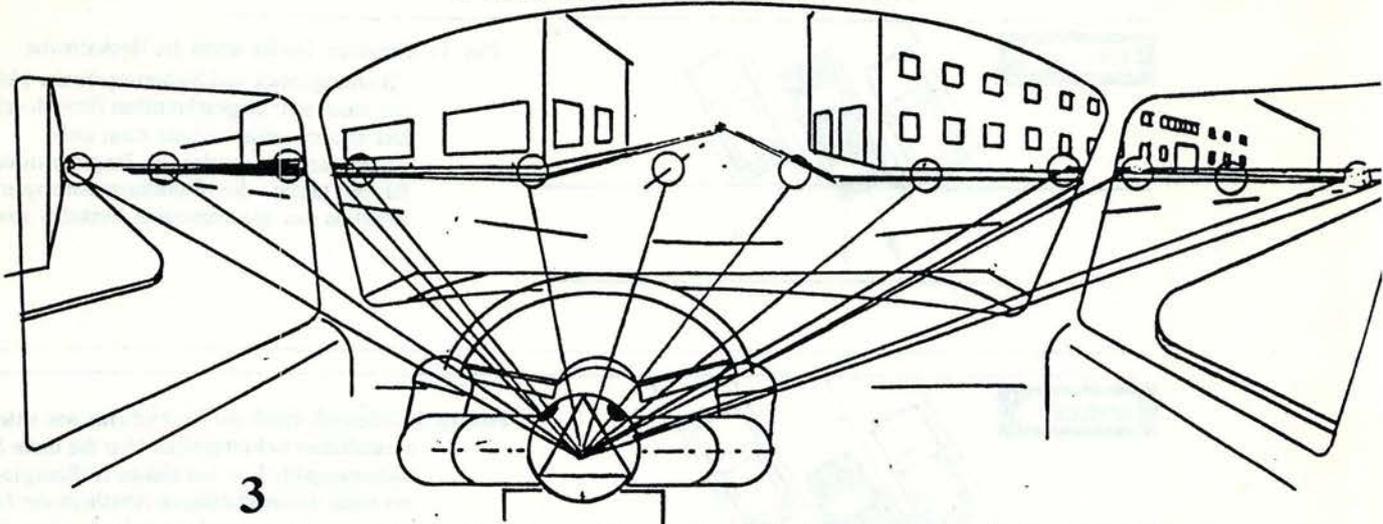


Sitzposition D: Rückwärtsfahrt, Umsetzen,
Richtungsblick und Sicherungsblicke durch die Heckscheibe;
Sicherungsblicke durch die rechte hintere Seitenscheibe

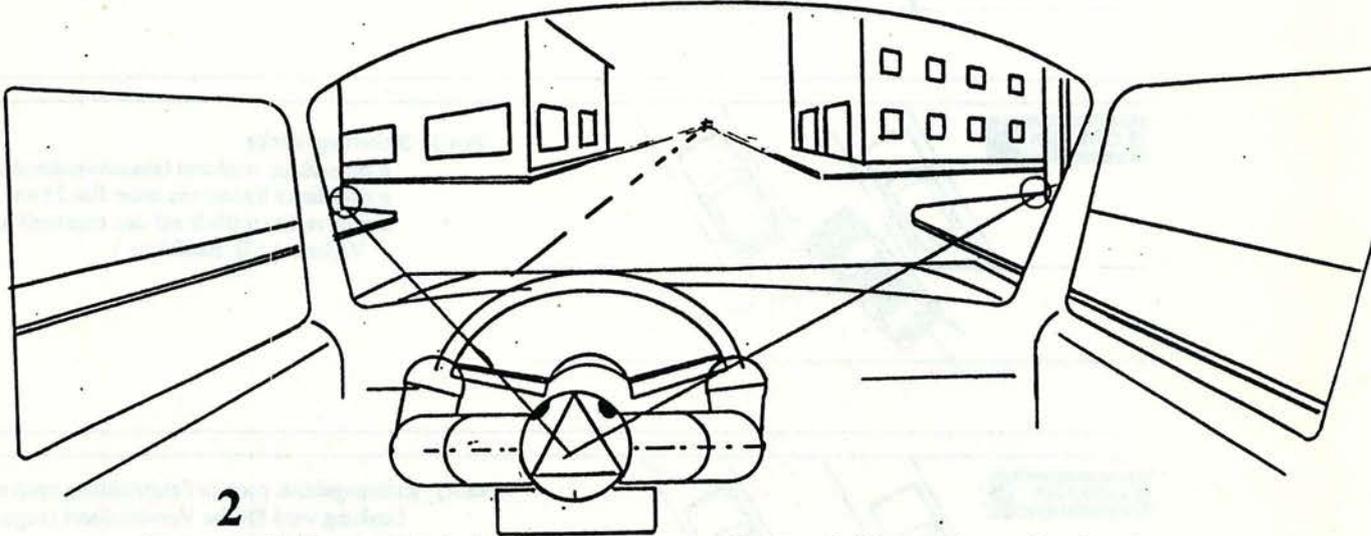
Legende:

Schraffierte Felder: Bereiche, die durch das direkte Sichtfeld nicht erfaßt werden können. (Toter Winkel)

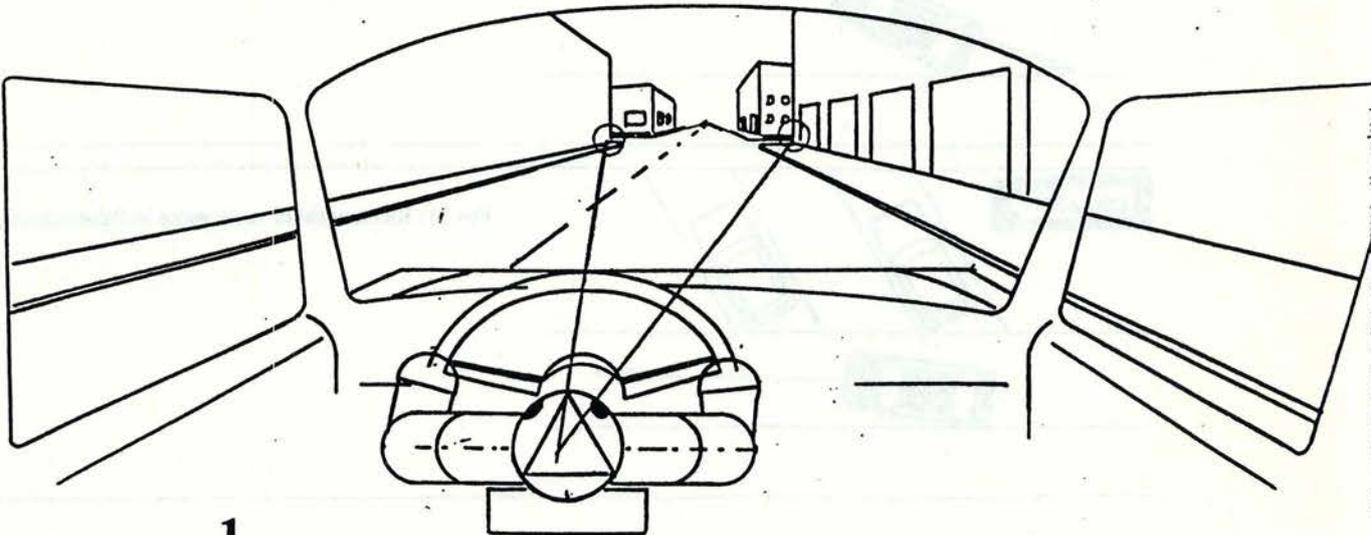
Sehtrichter - Pendelblick



3
 Übersicht auf Querstraße (Querverkehr) ausreichend - Pendelblick, Entscheidung ob Bremslösestellung einzunehmen ist und Kreuzung übersetzt werden kann oder ob Fahrzeug zum Stillstand gebracht werden muß, dh. weiter zu bremsen ist .



2
 Annäherung an die Kreuzung, Sehtrichter etwas weiter aber für Entscheidung noch zu schmal, weiteres Bremsen erforderlich.

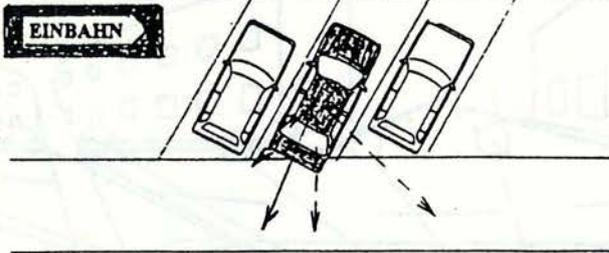


1
 Annäherung an unübersichtliche Kreuzung, Sehtrichter noch sehr schmal, Kreuzung anbremsen.

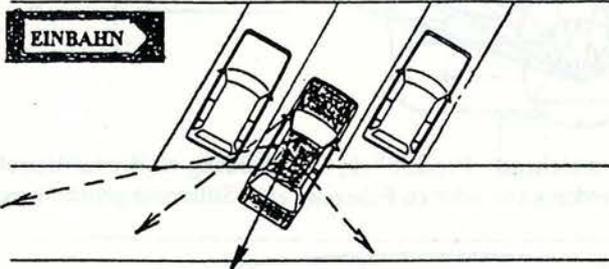
Ausparken aus Schrägparklücken

auf der linken Straßenseite (z.B. in Einbahnen)

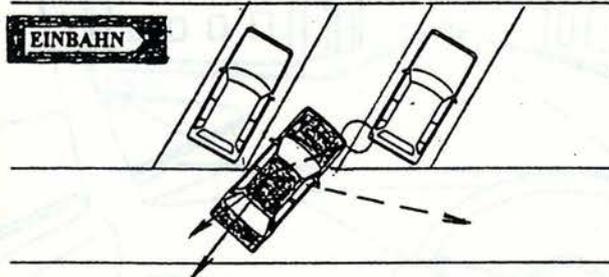
Schräge der Parklücke mit 60° angenommen



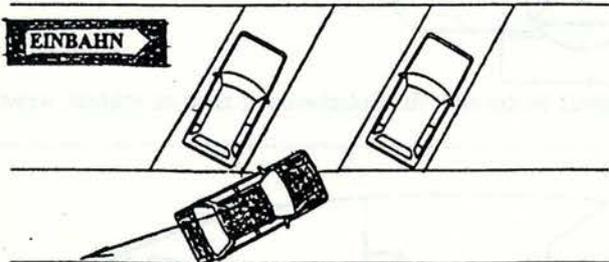
Pos. 1): Umsetzen. Blicke durch die Heckscheibe (Richtungsblick und Sicherungsblicke) können nur einen sehr eingeschränkten Bereich erfassen. Der ankommende Verkehr kann nicht wahrgenommen werden, dh. langsam zurück fahren - tasten - die „Stoßstange herzeigen“, Reaktion des ankommenden Verkehrs abwarten.



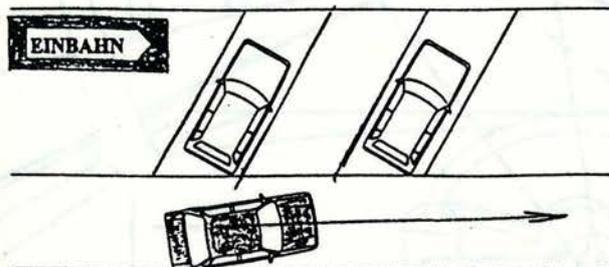
Pos. 2): Sichtbereich durch die Heckscheibe wie unter Pos. 1), daher zusätzlicher Schulterblick über die linke Schulter oder Sicherungsblick in den linken Außenspiegel erforderlich, um einen weitreichenderen Abschnitt der Fahrbahn überblicken zu können und um links daneben stehendes Fahrzeug nicht zu beschädigen.



Pos.3): Sicherungsblicke
o zur rechten vorderen (ausschwenkenden) Fahrzeugecke
o nach links hinten wie unter Pos.2) und
o nach rechts seitlich auf den eventuell ankommenden Verkehr (z.B. Radfahrer)



Pos.4): Richtungsblick noch in Fahrtrichtung nach rückwärts. Lenkung wird für die Vorwärtsfahrt langsam (mit einer Hand) nach rechts gedreht.

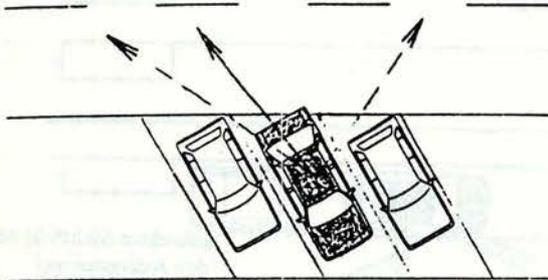


Pos.5): Richtungsblick nach vorne in Fahrtrichtung

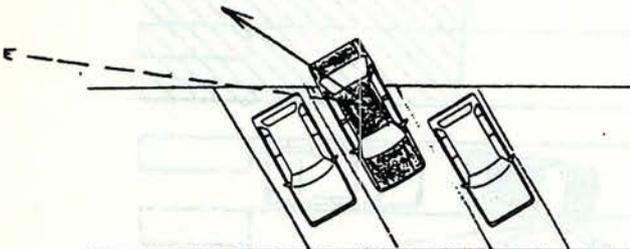
Ausparken aus Schrägparklücken

auf der rechten Straßenseite
Schräge der Parklücke mit 60° angenommen

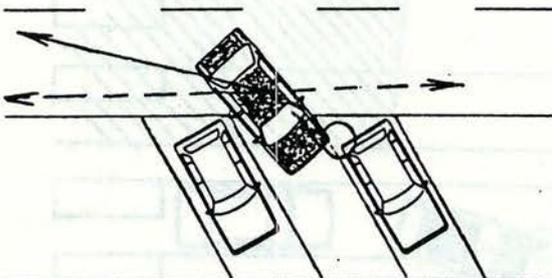
Pos. 1): Umsetzen. Blicke durch die Heckscheibe (Richtungsblick und Sicherungsblicke) können nur einen sehr eingeschränkten Bereich erfassen. Der ankommende Verkehr kann nicht wahrgenommen werden, dh. langsam zurück fahren tasten - die „Stoßstange herzeigen“, Reaktion des ankommenden Verkehrs abwarten.



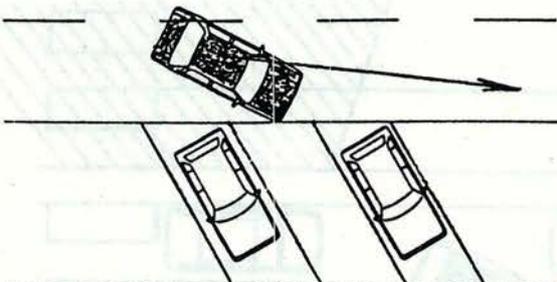
Pos. 2): Blicke durch die Heckscheibe wie unter Pos. 1). Gleichzeitig Sicherungsblick durch die rechte hintere Seitenscheibe ohne zusätzliche Kopfdrehung und Veränderung der Körperhaltung wie unter Pos. 1) möglich. Wesentlich weitreichendere Sicht auf den Fahrstreifen des ankommenden Verkehrs.



Pos.3): Sicherungsblicke
o zur linken vorderen (ausschwenkenden)
Fahrzeugecke
o nach rechts hinten, wie unter Pos. 2) und
o nach links seitlich auf den ankommenden
Verkehr

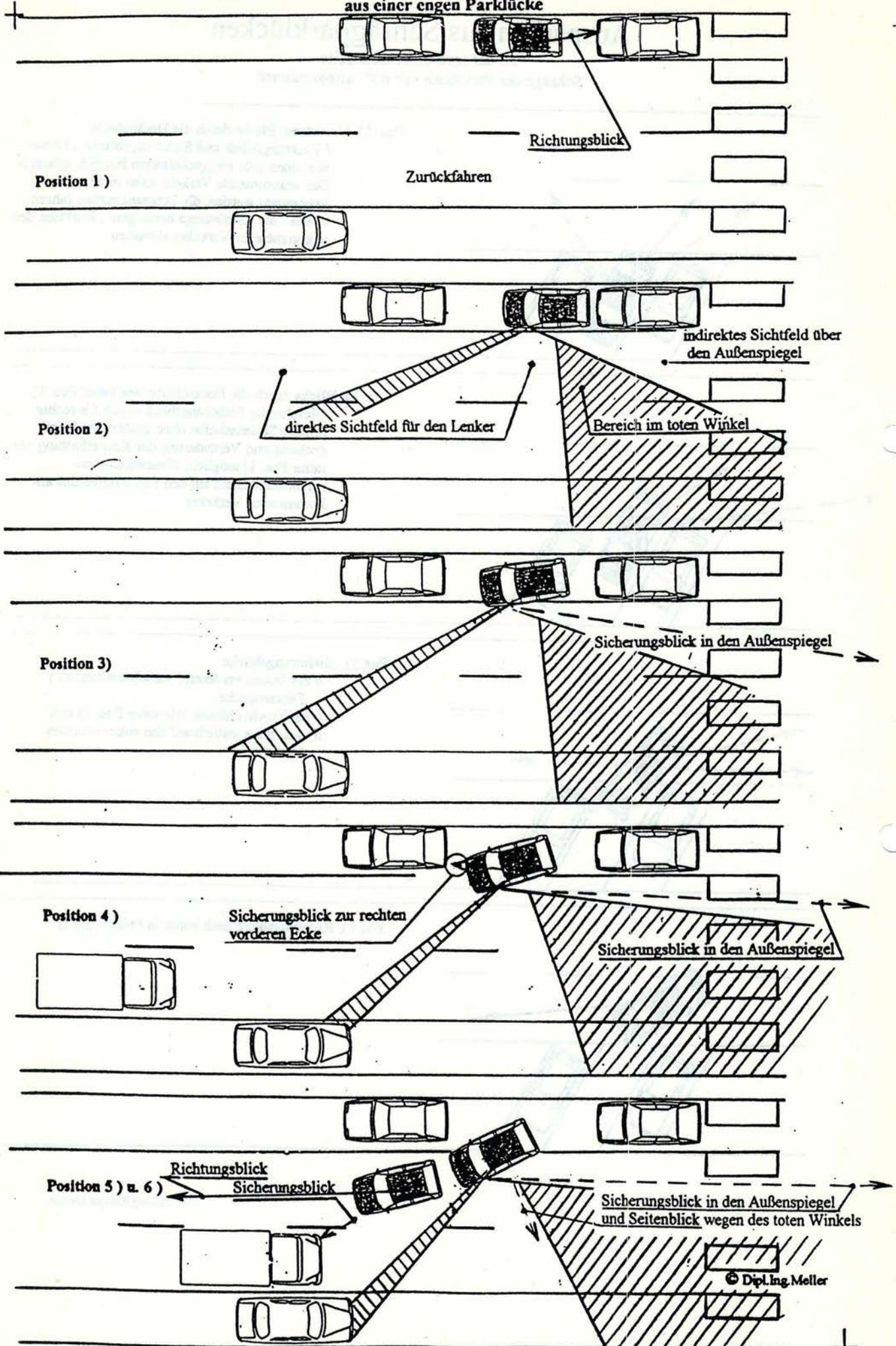


Pos.4): Richtungsblick nach vorne in Fahrtrichtung



Wegfahren vom rechten Fahrbahnrand

aus einer engen Parklücke

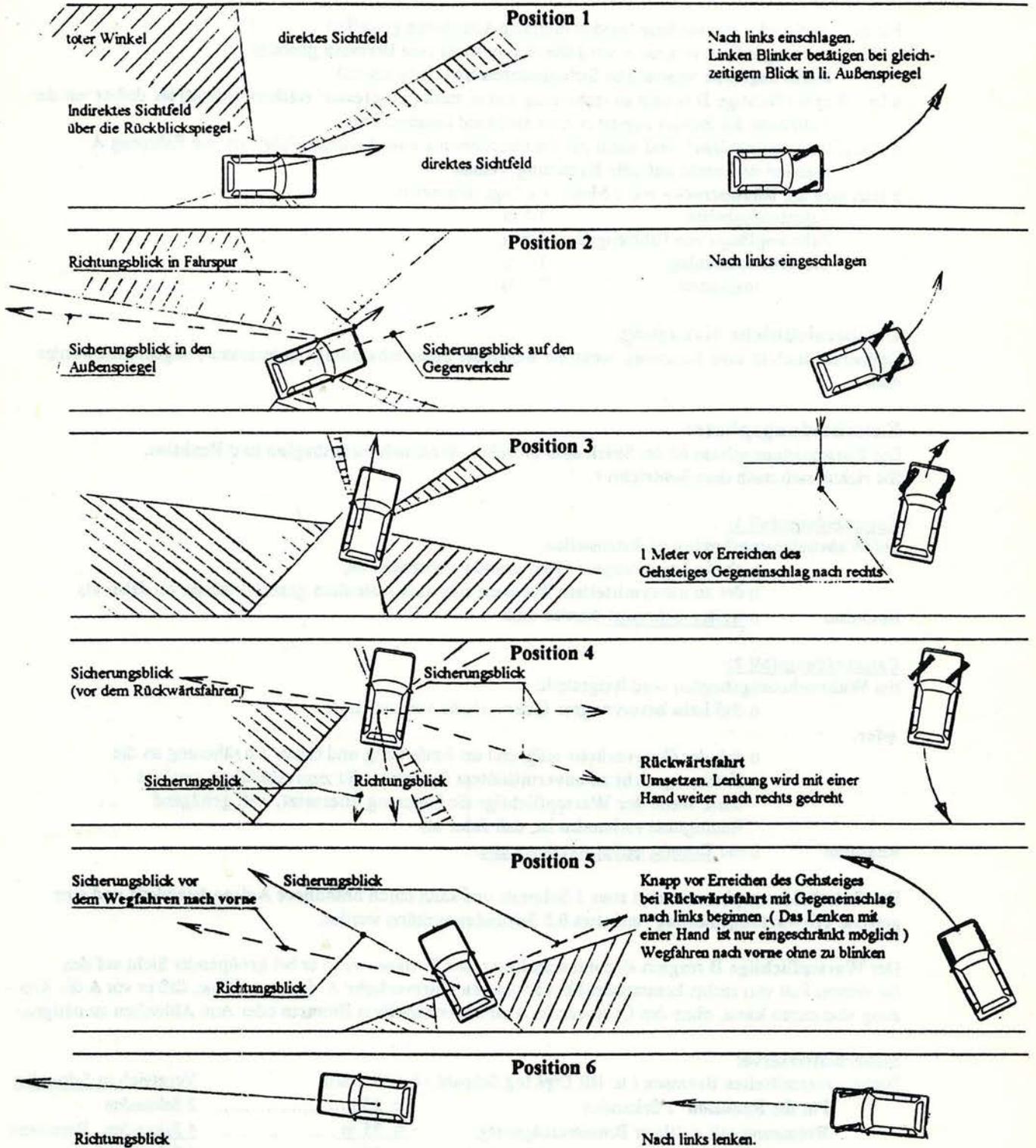


Karlsruhe d. Amtes d. No. 1. Verkehrsplanung

Reversieren

Blick-Gesichtsfeld

Lenkungseinschlag



Kreuzung / Rechtsvorrang / Entscheidungsphase

vorhandener bzw. erforderlicher Sehtrichter :

Die Zeichnungen Kreuzung - Rechtsvorrang - Entscheidungsphase stellen ausgehend von den Positionen des Wartepflichtigen B die Lage der Fahrzeuge zueinander dar.

Für die graphische Darstellung wurden folgende Annahmen getroffen:

- o Der bevorrangte Querverkehr A wird überhaupt nicht zum Bremsen genötigt.
Darin liegt eine wesentliche Sicherheitsreserve (Siehe unten).
- o Der Wartepflichtige B bremst so rechtzeitig und so stark (progressiv/ stärker werdend) ab, daß er vor der Fahrlinie des Bevorrangten A zum Stillstand kommen kann.
- o Das „Vorrangproblem“ wird somit auf die üblicherweise einzuhaltende Fahrlinie von Fahrzeug A bezogen und nicht auf „die Kreuzung“, daher
- o setzt sich die Räumstrecke von 9 Meter wie folgt zusammen:

Fahstreifenbreite	3,5 m
Fahrzeuglänge von Fahrzeug B	4,5 m
Sicherheitszuschlag	<u>1 m</u>
insgesamt	9 m

Unübersichtliche Kreuzung:

Unübersichtlich ist eine Kreuzung, wenn sie wegen der Sichtverhältnisse (Sehtrichter) angebremst werden muß.

Entscheidungsphase:

Die Entscheidungsphase ist der Spielraum zwischen Wahrnehmungsbeginn und Reaktion.
Sie richtet sich nach dem Sehtrichter.

Entscheidungsfall 1:

Bei Wahrnehmungsbeginn ist festzustellen,

- o ob ein bevorrangter Querverkehr vorhanden ist,
- o der zu unvermitteltem Bremsen oder zum Ablenken genötigt würde, ob daher als

Reaktion o weiter gebremst werden muß.

Entscheidungsfall 2:

Bei Wahrnehmungsbeginn wird festgestellt,

- o daß kein bevorrangter Querverkehr vorhanden ist

oder,

- o daß der Querverkehr aufgrund der Entfernung und seiner Annäherung an die Kreuzung nicht zu unvermitteltem Bremsen oder zum Ablenken genötigt wird, wenn der Wartepflichtige die Kreuzung übersetzt, weil genügend Räumphase vorhanden ist, daß daher als

Reaktion o die Bremse gelöst werden kann.

Die Entscheidungsphase beträgt etwa 1 Sekunde und kann durch besondere Aufmerksamkeit und eine gewisse „Erwartungshaltung“ auf etwa 0,5 Sekunden verkürzt werden.

Der Wartepflichtige B reagiert also mit dem Lösen der Bremse, wenn er bei genügender Sicht auf den (in diesem Fall von rechts kommenden) bevorrangten Querverkehr A festgestellt hat, daß er vor A die Kreuzung übersetzen kann, ohne den Querverkehr A zu unvermitteltem Bremsen oder zum Ablenken zu nötigen.

Sicherheitsreserve:

Nicht unvermitteltes Bremsen (lt. HR Dipl.Ing.Schnabl) bei 50 km/h:		<u>Vergleich in Sekunden</u>
Für die Reaktion 2 Sekunden	≅ 25 m	2 Sekunden
Bremsung mit mittlerer Bremsverzögerung	≅ 25 m	<u>4 Sekunden</u> Bremszeit
Entfernung. insgesamt	≅ 50 m	6 Sekunden
Ohne zu bremsen beträgt die		
Durchfahrtszeit	mit 50 km/h für 50 m	≅ <u>3,5 Sekunden</u>
Differenz.....		2,5 Sekunden

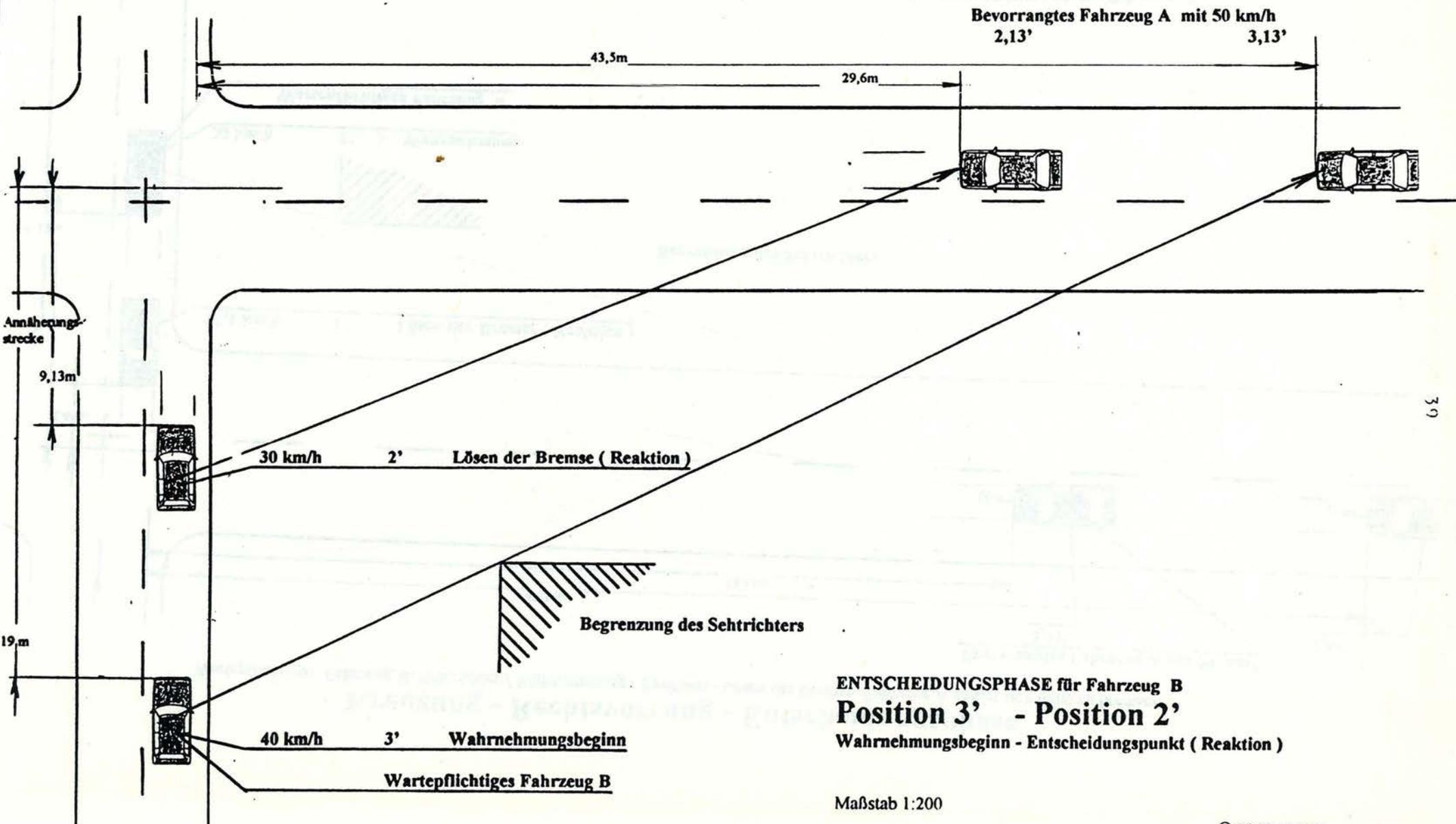
Es bestehen daher 2,5 Sekunden Unterschied bzw. Sicherheitsreseve zwischen nicht unmittelbar zum Bremsen genötigt werden und überhaupt nicht bremsen.

Die Bewegungsanalysen wurden von HR.Dipl.Ing. Schnabl erstellt.

Meller

Kreuzung - Rechtsvorrang - Entscheidungsphase

Wartepflichtiges Fahrzeug B: Sehtrichter / Wahrnehmung / Reaktion - Lösen der Bremse. Fahrzeug A nähert sich ohne zu bremsen

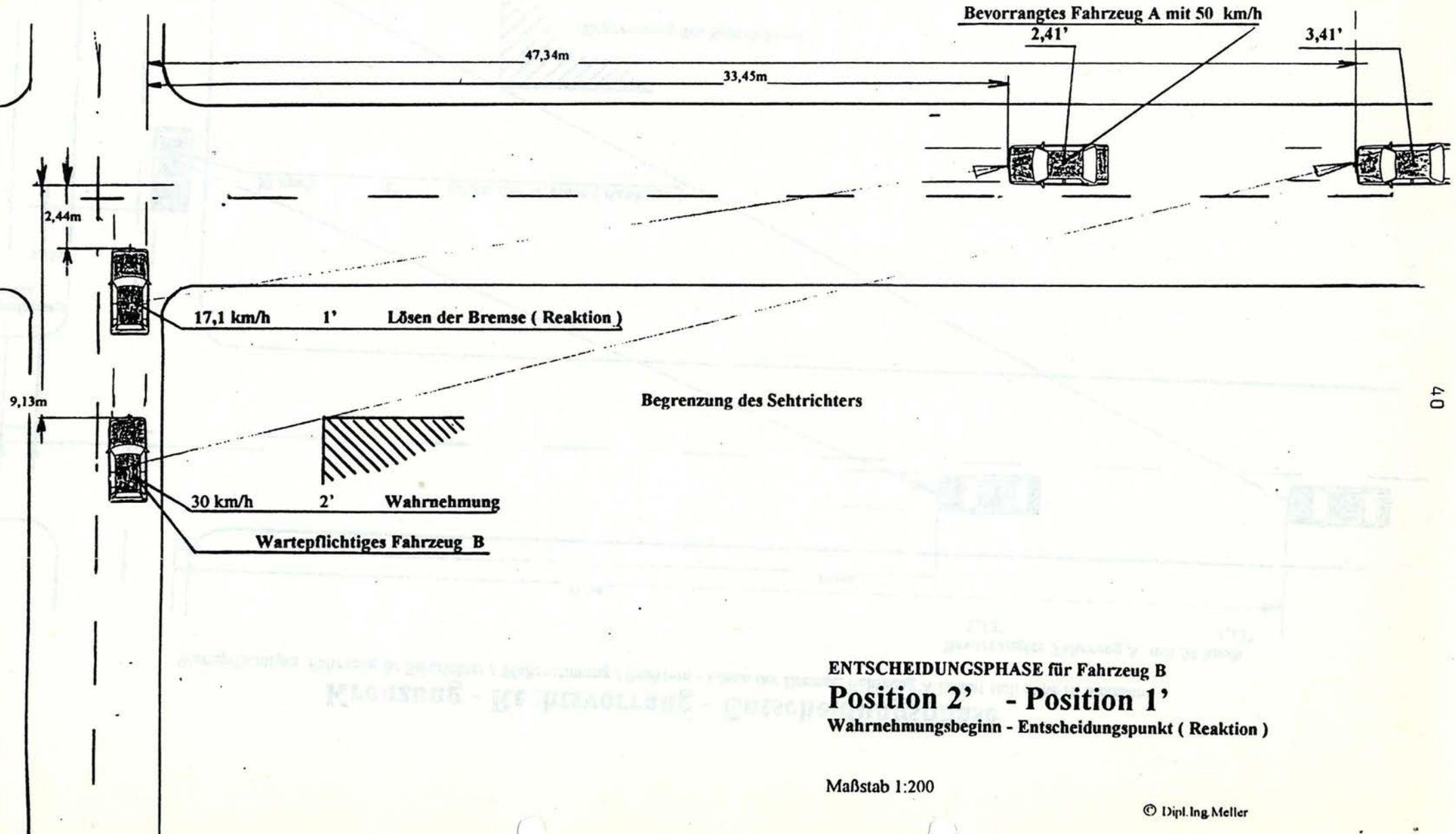


ENTSCHEIDUNGSPHASE für Fahrzeug B
Position 3' - Position 2'
 Wahrnehmungsbeginn - Entscheidungspunkt (Reaktion)

Maßstab 1:200

Kreuzung - Rechtsvorrang - Entscheidungsphase

Wartepflichtiges Fahrzeug B: Schrichter / Wahrnehmung / Reaktion - Lösen der Bremse. Fahrzeug A nähert sich ohne zu bremsen.



ENTSCHEIDUNGSPHASE für Fahrzeug B
Position 2' - Position 1'
Wahrnehmungsbeginn - Entscheidungspunkt (Reaktion)

Maßstab 1:200

© Dipl. Ing. Meller

Fahren auf Gefahrensicht beim Annähern an eine unübersichtliche Kreuzung

Bewegungsanalyse

	V km/h	v m/s	S m	T sec	b m/s ²	dv m/s	ds m	dt sec
Fahrweise des Wartepflichtigen (zurückgerechnet):	9.0	2.50	0.63	0.50	5.0	2.50	0.63	0.50
	17.1	4.75	2.44	1.00	4.5	2.25	1.81	0.50
	24.3	6.75	5.31	1.50	4.0	2.00	2.88	0.50
Beenden der progressiven Bremsung	30.6	8.50	9.13	2.00	3.5	1.75	3.81	0.50
	36.0	10.00	13.75	2.50	3.0	1.50	4.63	0.50
Wahrnehmungsbeginn	40.5	11.25	19.06	3.00	2.5	1.25	5.31	0.50
	44.1	12.25	24.94	3.50	2.0	1.00	5.88	0.50
Fahstreifenbreite	3.5 m							
Fahrzeuglänge	4.5 m							
Sicherheitszuschlag	1 m							
Räumstrecke exklusive Annäherungsstrecke	9.0 m							
Annäherungsstrecke	9.13 m							
vom Ende der Bremsung bis zum gänzlichen Räumen der Kreuzung	30.6 18.13 m	8.50 8.50	0.00 18.13	0.00 2.13			18.13	2.13
Fahrweise des Bevorragten:	50.0	13.89	0.00	0.00	0.0	0.00	0.00	0.00
	50.0	13.89	29.62	2.13	0.0	0.00	29.62	2.13
	50.0	13.89	43.51	3.13	0.0	0.00	13.89	1.00
SICHTRAUM: 19,06 m vor der Fahrlinie des Querverkehrs, muß dieser auf 43,51 m kontrolliert werden können.								

Fahren auf Gefahrensicht beim Annähern an eine unübersichtliche Kreuzung

Bewegungsanalyse

	V km/h	v m/s	S m	T sec	b m/s ²	dv m/s	ds m	dt sec
Fahrweise des Wartepflichtigen (zurückgerechnet):	9.0	2.50	0.63	0.50	5.0	2.50	0.63	0.50
	17.1	4.75	2.44	1.00	4.5	2.25	1.81	0.50
	24.3	6.75	5.31	1.50	4.0	2.00	2.88	0.50
Beenden der progressiven Bremsung	30.6	8.50	9.13	2.00	3.5	1.75	3.81	0.50
	36.0	10.00	13.75	2.50	3.0	1.50	4.63	0.50
Wahrnehmungsbeginn	40.5	11.25	19.06	3.00	2.5	1.25	5.31	0.50
	44.1	12.25	24.94	3.50	2.0	1.00	5.88	0.50
Fahstreifenbreite	3.5 m							
Fahrzeuglänge	4.5 m							
Sicherheitszuschlag	1 m							
Räumstrecke exklusive Annäherungsstrecke	9.0 m							
Annäherungsstrecke	5.31 m							
vom Ende der Bremsung bis bis zum gänzlichen Räumen der Kreuzung	24.3 14.31 m	6.75 6.75	0.00 14.31	0.00 2.12			14.31	2.12
Fahrweise des Bevorragten:	50.0	13.89	0.00	0.00	0.0	0.00	0.00	0.00
	50.0	13.89	29.44	2.12	0.0	0.00	29.44	2.12
	50.0	13.89	43.33	3.12	0.0	0.00	13.89	1.00
SICHTRAUM: 13,75 m vor der Fahrlinie des Querverkehrs, muß dieser auf 43,33 m kontrolliert werden können.								

Fahren auf Gefahrensicht beim Annähern an eine unübersichtliche Kreuzung

Bewegungsanalyse

	V km/h	v m/s	S m	T sec	b m/s ²	dv m/s	ds m	dt sec
Fahrweise des Wartepflichtigen (zurückgerechnet):								
Beenden der progressiven Bremsung	9.0	2.50	0.63	0.50	5.0	2.50	0.63	0.50
Wahrnehmungsbeginn	17.1	4.75	2.44	1.00	4.5	2.25	1.81	0.50
	24.3	6.75	5.31	1.50	4.0	2.00	2.88	0.50
	30.6	8.50	9.13	2.00	3.5	1.75	3.81	0.50
	36.0	10.00	13.75	2.50	3.0	1.50	4.63	0.50
	40.5	11.25	19.06	3.00	2.5	1.25	5.31	0.50
	44.1	12.25	24.94	3.50	2.0	1.00	5.88	0.50
Fahrstreifenbreite	3.5 m							
Fahrzeuglänge	4.5 m							
Sicherheitszuschlag	1 m							
Räumstrecke exklusive Annäherungsstrecke	9.0 m							
Annäherungsstrecke	2.44 m							
vom Ende der Bremsung bis	17.1	4.75	0.00	0.00				
bis zum gänzlichen Räumen der Kreuzung	11.44 m	17.1	4.75	11.44			11.44	2.41
Fahrweise des Bevorrangten:								
	50.0	13.89	0.00	0.00	0.0	0.00	0.00	0.00
	50.0	13.89	33.45	2.41	0.0	0.00	33.45	2.41
	50.0	13.89	47.34	3.41	0.0	0.00	13.89	1.00
SICHTRAUM: 9,13 m vor der Fahrlinie des Querverkehrs, muß dieser auf 47,34 m kontrolliert werden können.								

Fahren auf Gefahrensicht beim Annähern an eine unübersichtliche Kreuzung

Bewegungsanalyse

	V km/h	v m/s	S m	T sec	b m/s ²	dv m/s	ds m	dt sec
Fahrweise des Wartepflichtigen (zurückgerechnet):								
Beenden der progressiven Bremsung	9.0	2.50	0.63	0.50	5.0	2.50	0.63	0.50
Wahrnehmungsbeginn	17.1	4.75	2.44	1.00	4.5	2.25	1.81	0.50
	24.3	6.75	5.31	1.50	4.0	2.00	2.88	0.50
	30.6	8.50	9.13	2.00	3.5	1.75	3.81	0.50
	36.0	10.00	13.75	2.50	3.0	1.50	4.63	0.50
	40.5	11.25	19.06	3.00	2.5	1.25	5.31	0.50
	44.1	12.25	24.94	3.50	2.0	1.00	5.88	0.50
Fahrstreifenbreite	3.5 m							
Fahrzeuglänge	4.5 m							
Sicherheitszuschlag	1 m							
Räumstrecke exklusive Annäherungsstrecke	9.0 m							
Annäherungsstrecke	0.63 m							
vom Ende der Bremsung bis	9.0	2.50	0.00	0.00				
zum gänzlichen Räumen der Kreuzung	9.63 m	9.0	2.50	9.63			9.63	3.85
Fahrweise des Bevorrangten:								
	50.0	13.89	0.00	0.00	0.0	0.00	0.00	0.00
	50.0	13.89	53.50	3.85	0.0	0.00	53.50	3.85
	50.0	13.89	67.39	4.85	0.0	0.00	13.89	1.00
SICHTRAUM: 5,31 m vor der Fahrlinie des Querverkehrs, muß dieser auf 67,39 m kontrolliert werden können.								

Thema: § 7, Abs. 2 StVO - Fahren am Fahrbahnrand:

Fahren am Fahrbahnrand

Dieser sehr häufig bei der Lenkerausbildung gebrauchte Begriff wird nur selten eingehend behandelt, weil einfache Erklärungen, z.B. die Angabe eines bestimmten Abstandes, nicht befriedigend sind. Die Angabe eines bezifferten Abstandes widerspricht der Vorschrift, da Fälle vorkommen können, wo streng am Fahrbahnrand gefahren werden muß.

In der Tat ist es so, daß das Lenken eines Fahrzeuges technisch gesehen ein Regelungsvorgang ist, welcher naturgemäß einer Schwingung entspricht die mit einer gewissen Amplitude (maximaler Schwingungsaussschlag) verbunden ist. Die Größe dieser Amplitude ist von sehr vielen Faktoren, so auch von Störfaktoren, abhängig, wobei das Fahrkönnen (Übung, Blicktechnik, Begabung, Tagesverfassung u.s.w.), die angewandte Sorgfalt und die Fahrstabilität des Fahrzeuges sowie die gewählte Fahrgeschwindigkeit in Erscheinung treten. Es kommt zu einer Wechselwirkung zwischen diesen Faktoren. Es muß, damit eine vorgegebene Amplitude nicht überschritten wird, die Fahrgeschwindigkeit entsprechend klein gewählt werden, wenn das Fahrkönnen oder die angewandte Sorgfalt gering oder die Tagesverfassung schlecht ist.

Soll die Vorschrift am Fahrbahnrand zu fahren erfüllt werden, so stellt sich die Frage, wie groß die Amplitude sein darf. Diese Frage kann aber nur in beispielhafter Weise beantwortet werden. Es wird dabei ganz wesentlich auf die Fahrbahnbreite bzw. Fahrbahnrestbreite ankommen. Vor oder in einer unübersichtlichen Kurve wird der Platzbedarf für die größtmögliche Länge (18 m) und größtmögliche Breite (3 m .. Zugmaschine mit Zwillingsräder) des Fahrzeuges, welches entgegenkommen könnte, maßgebend sein, während bei Vorhandensein eines entgegenkommenden Fahrzeuges auf einem übersichtlichen Straßenstück, die Länge und Breite eben dieses Fahrzeuges maßgebend ist. Das heißt aber nicht, daß die Amplitude so groß sein darf, daß das Fahrzeug im Gegenverkehr gerade noch vorbei kann.

Vielmehr muß berücksichtigt werden, daß die Fahrlinie des Gegenverkehrs ebenso mit einer Amplitude behaftet ist. Geringfügige Fahrfehler des Entgegenkommenden sind einzukalkulieren. In diesem Sinne muß vom Lenker der richtige Ausgleich zwischen Fahrgeschwindigkeit und Seitenabstand zum rechten Fahrbahnrand gefunden werden.

Die Frage nach der Zumutbarkeit eines bestimmten Abstandes vom Fahrbahnrand, wird dabei nicht ausbleiben.

Thema: § 7, Abs. 2 StVO - Fahren am Fahrbahnrand:

Beispiele:

Wenn sich auf einer 7 m breiten Fahrbahn zwei Pkw begegnen, wird ein Seitenabstand vom rechten Fahrbahnrand im Ausmaß von 0.7 m unproblematisch sein.

$$0.7 + 1.7 + 1.4 + 1.7 + 0.7 = 6.2 \text{ m} < 7 \text{ m}$$

Befindet sich aber am linken Fahrbahnrand ein Fußgänger, an dem der Entgegenkommende vorbeifahren wird, so ist ein Seitenabstand von höchstens 0.4 m vertretbar.

$$0.7(\text{Fußgänger}) + 1(\text{Sicherheitsabstand}) + 1.7 + 1 + 1.7 + 0.4 = 7 \text{ m}$$

Bei gleicher Fahrbahnbreite ist vor und in einer unübersichtlichen, stark gekrümmten Kurve ein Seitenabstand von 0.2 m für einen Pkw gerade noch vertretbar.

$$0.2 + 1.7 + 0.5 + 4.6(\text{Kreisringbreite für einen Lkw-Zug}) = 7 \text{ m}$$

Ist eine Fahrbahn nur 4 m breit, so wird es vor und in einer unübersichtlichen Stelle notwendig sein, ohne Seitenabstand zum Fahrbahnrand (äußerst rechts) zu fahren. Dabei ist die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen, daß nicht nur auf halbe Sicht gefahren wird, sondern es bei einem geringfügigen Überschreiten des Fahrbahnrandes zu keinem Unfall (Schleudern oder Abrutschen von der Straße) kommt.

Gegenüberstellung zu § 7 Abs. 1 StVO

Während bei der Wahl der Fahrlinie gemäß § 7 Abs. 1 StVO 1960 der Seitenabstand entsprechend der Fahrgeschwindigkeit so gewählt werden kann, daß das Lenken nicht anstrengend ist, muß in den Fällen des § 7, Abs. 2 StVO die Geschwindigkeit so gewählt werden, daß die Vorschrift, am rechten Fahrbahnrand zu fahren, eingehalten werden kann.

Thema: § 7, Abs. 2 StVO - Fahren am Fahrbahnrand:

Blickverhalten:

Für eine randnahe Fahrlinie ist es notwendig, Blicksprünge zwischen den Bereichen "weit nach vorne" und "zum rechten Fahrbahnrand" durchzuführen, wobei der Fahrbahnrand in einem Bereich zu beobachten ist, der nach 1 bis 2 Sekunden erreicht wird.

Eine nur periphere Beobachtung der Bereiche "weit nach vorne" bzw. "zum rechten Fahrbahnrand", wäre bei entsprechendem Training denkbar und könnte sich als nützlich erweisen.

Keinesfalls darf ein entgegenkommendes Fahrzeug fixiert werden. Die Beobachtung des Gegenverkehrs muß aber durch Blicksprünge so weit erfolgen, daß sich der Lenker ein Bild von der Fahrlinie des entgegenkommenden Fahrzeuges und von der verbleibenden Restbreite machen kann, weil davon die Wahl der Fahrgeschwindigkeit abhängt.

Rechtskurven sind relativ einfach zu fahren, weil die Blickrichtung zum Gegenverkehr bzw. "weit nach vorne" und die Blickrichtung zum rechten Fahrbahnrand zusammenfallen.

Linkskurven sind weitaus schwieriger zu fahren, weil der Blicksprung relativ groß ist.

Anstelle des Blickes zum rechten Fahrbahnrand käme auch der Blick zu einer gedachten Linie, entlang der sich der linke Fahrzeugrand bewegen soll, in Frage. Diese Blicktechnik ist aber insofern problematisch, als es zu einem Abkommen von dieser Linie zu einer Leitlinie (Verleitlinie) kommen kann.

Bei Leitschienen oder Zäunen entlang des rechten Fahrbahnrandes ist bewußt auf den Fahrbahnrand (also auf die Fahrbahn!) zu blicken, weil der höher gelegene Blick auf die Leitschiene bzw. Zäune irritierend ist.

 Thema: **Fahren bei Dunkelheit.**

Fahren bei Dunkelheit

Bei Dunkelheit ist zum Unterschied von Tageslicht, in der Regel eine nur relativ kurze Strecke vorhanden, die durch die künstliche Beleuchtung soweit erhellt ist, daß eine ausreichende Beobachtung im Sinne des § 20(1) StVO möglich ist. Das Fahren bei Dunkelheit kann mit dem Fahren vor einer niemals endenden Bergkuppe verglichen werden. Dazu kommt noch, daß durch die künstliche im wesentlichen monochrome Beleuchtung von Fahrbahn, Hindernissen und Verkehrsteilnehmer ohne Leuchten, die Beobachtung viel schwieriger als bei Tageslicht ist. Die Wahrnehmung erfordert entsprechend der Beleuchtungsichte und den Leuchtdichteunterschieden eine viel höhere Wahrnehmungszeit bzw. Anstrengung als bei Tageslicht. Die Augenleistung und Ermüdungszustände spielen bei Dunkelheit eine viel größere Rolle als bei Tageslicht.

Durch die bei Dunkelheit ins Gewicht fallende Wahrnehmungszeit, die wiederum von der Beleuchtungsichte, den Leuchtdichteunterschied (Kontrast) und dem Sichtwinkel (Objektgröße und Entfernung) abhängig ist, ergibt sich ein eskalierender Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit und Beobachtungsmöglichkeit. Bei gleicher Beleuchtung kann ein Objekt bei stehendem Fahrzeug (lange Beobachtungszeit) aus viel größerer Entfernung wahrgenommen werden als bei mehr oder weniger hoher Fahrgeschwindigkeit.

Die Fahrgeschwindigkeit und die Sichtweite stehen in einem quadratischen Zusammenhang, wobei noch der lineare Faktor der Vorbremszeit (= Wahrnehmungszeit + Reaktionszeit + Ansprechzeit) eine Rolle spielt. Dieser Faktor ist aber bei Dunkelheit durch die ins Gewicht fallende Wahrnehmungszeit regressiv von der Fahrgeschwindigkeit abhängig. Mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit muß ein Objekt aus immer größerer Entfernung wahrgenommen werden. Eine größere Entfernung erfordert aber wegen der geringeren Beleuchtungsichte bei der Beleuchtung durch das Scheinwerferlicht des Fahrzeuges und wegen des geringeren Sichtwinkels eine größere Wahrnehmungszeit, die bei zunehmender Fahrgeschwindigkeit in einem immer geringerwerdendem Ausmaß zur Verfügung steht.

Der Effekt dieser Zusammenhänge ist der, daß eine nur geringe Überschreitung der angepaßten Fahrgeschwindigkeit, bei Dunkelheit ein viel höhere Restgeschwindigkeit (Stoßgeschwindigkeit) als bei Tageslicht ergibt.

Um diese Situation fahrtechnisch in den Griff zu bekommen, wäre es zweckmäßig, bei Dunkelheit nur jene Strecke als Sichtweite zu bezeichnen, die schon hinsichtlich Hindernisse und aller sonstigen Gefahren (Fußgänger) vom Fahrzeuglenker kontrolliert wurde.

Es ist eben ein Unterschied, ob man nichts (etwas nicht) sieht, oder ob man sieht, daß Nichts (kein Hindernis bzw. keine Gefahr) ist.

Dipl.-Ing. Matthäus Schnabl

Allg. beeid. gerichtl. Sachverständiger für die Verkehrssicherheit

Thema: Fahren bei Dunkelheit.

Mit dieser Darstellung wird es klar, daß das sichere Fahren bei Dunkelheit ein hohes Maß an Anstrengung erfordert, wenn man nicht allzu langsam fahren will oder mit den üblicherweise eingehaltenen Fahrgeschwindigkeiten mithalten will.

Ein besonderes Problem ist die bei Dunkelheit häufig wechselnde Sichtweite; Wird z.B. auf gerader Strecke ohne Gegenverkehr mit Fernlicht gefahren ergeben sich ohne große Anstrengung Sichtweiten in der Größenordnung von 120 m. Das Vorhandensein von weißen Randlinien spielt dabei insofern eine Rolle als Fußgänger, die sich innerhalb der Randlinie befinden, einen Schattenschein auf die Randlinie werfen. Taucht ein Gegenverkehr mit Fernlicht auf kann vorübergehend die kontrollierbare Strecke (Sichtweite) bis auf etwa 300 m ansteigen. Bei kurvigem Verlauf der Straße ergeben sich wegen der Leuchtrichtung der Scheinwerfer wesentlich geringere Sichtweiten. Bei Gegenverkehr spielt die Fahrbahnbreite (Seitenabstand), die Oberflächenstruktur der Fahrbahn (Spiegelung) und der Verlauf insofern eine Rolle, als davon das Ausmaß der Umfeldblendung abhängig ist. (Bei einer Umfeldblendung ist eine höhere Beleuchtungsdichte und ein höherer Kontrast erforderlich, damit ein Objekt oder ein Verkehrsteilnehmer ohne Leuchten (z.B. Fußgänger) wahrgenommen werden kann. Während auf einer 7 m breiten geradeverlaufenden trockenen Fahrbahn mit weißen Randlinien beim Fahren mit Abblendlicht und bei Gegenverkehr die rechte Fahrbahnseite mitunter bis auf etwa 70 m kontrolliert werden kann, kann sich diese Strecke bei nasser, kurviger und schmaler Fahrbahn ohne weißen Randlinien, auf nur etwa 30 m und mitunter sogar noch weniger reduzieren.

Derart große Unterschiede in der kontrollierbaren Strecke werden aber von den Fahrzeuglenkern nur sehr schwer akzeptiert. Ein gewisser Ausgleich durch mehr oder weniger große Anstrengung bzw. Sorgfalt bei der Beobachtung spielt sicher eine Rolle. Eine selektive Beobachtung des Fahrbahnrandes hinsichtlich Fußgänger ist daher von Bedeutung.

Allen Anschein nach werden aber häufig unterschiedliche Sichtweiten durch wechselnde Risikobereitschaft ausgeglichen.

Wahl der Fahrlinie:

Für die Fälle, wo der § 7 StVO Anwendung findet, kann solange kein Gegenverkehr und kein überholendes Fahrzeug in Erscheinung tritt und die Sichtweite (kontrolliertes Straßenstück) nur durch die Fahrzeugbeleuchtung begrenzt ist, die Fahrlinie gemäß § 7(1) StVO also nicht unbedingt am Fahrbahnrand fahrend gewählt werden. Vom fahrtechnischen Standpunkt aus gesehen ergibt sich also, daß dann, wenn die Sichtweite nur durch die Beleuchtung begrenzt ist, nicht von einer unübersichtlichen Stelle gesprochen werden kann, egal ob mit Abblendlicht oder Fernlicht gefahren wird.

Dipl.-Ing. Matthias Schnabl

Allg. beid. gerichtl. Sachverständiger für die Verkehrssicherheit

Thema: Fahren bei Dunkelheit.

Verwendung von Fernlicht oder Abblendlicht:

Vom fahrtechnischen Standpunkt aus gesehen ist grundsätzlich bei Dunkelheit Fernlicht zu verwenden, wenn nicht ausdrücklich Abblendlicht vorgeschrieben ist. Dies ist auch bei geringeren Fahrgeschwindigkeiten, bei denen das Straßenstück, welches dem Anhalteweg entspricht, auch mit dem Abblendlicht kontrolliert werden könnte sinnvoll, weil sich dadurch ein größerer Beobachtungsspielraum ergibt und dadurch das Lenken nicht so anstrengend ist, bzw. sich die Möglichkeit ergibt auch einen Augenblick sich von der Straßenbeobachtung abzuwenden und z.B. das Radio zu bedienen.

Verhalten bei Gegenverkehr:

Wird von vornherein mit Abblendlicht gefahren, so ergibt sich in der Regel beim Auftauchen eines Gegenverkehrs, selbst dann, wenn dieser mit Abblendlicht fährt, eine Umfeldblendung, sodaß die kontrollierbare Strecke geringer wird. Kann dieser Umstand durch eine größere Anstrengung in der Beobachtung nicht ausgeglichen werden und waren keine Reserven hinsichtlich des Fahrens auf Sicht vorhanden, so wäre die Fahrgeschwindigkeit entsprechend zu vermindern.

Wird mit Fernlicht gefahren, so erhebt sich zunächst die Frage, bei welcher Entfernung des Gegenverkehrs abzublenden ist; Die sehr allgemein gehaltene Vorschrift (§ 99 Abs. 4, lit.c, KFG) "Fernlicht darf auf Freilandstraßen bei Dunkelheit nicht verwendet werden ... vor entgegenkommenden Fahrzeugen, deren Lenker durch Fernlicht geblendet werden würde," zeigt, daß es sich hier um ein fahrtechnisches Problem handelt, bei dem viele Parameter zu berücksichtigen sind. Es wird wohl darauf ankommen, wie die Scheinwerfereinstellung ist und wie groß die Lichtstärke der Scheinwerfer ist, mit welcher Beleuchtungsstärke der entgegenkommende Lenker vor der Begegnung konfrontiert ist (ob er mit Abblendlicht oder Fernlicht entgegenkommt), ob der Straßenverlauf geradlinig und eben ist oder ob eine Rechtskurve, eine Linkskurve, eine Senke oder eine Fahrbahnkuppe vorliegt.

Kommt auf einem geraden und ebenen Straßenstück ein Fahrzeug mit Fernlicht entgegen, so hat der Lenker ein relativ hohes Beleuchtungsniveau und es braucht relativ spät abgeblendet werden. Üblicherweise erweist sich eine Entfernung von 300 m als günstig, weil bei dieser Entfernung die ganze, zwischen den Fahrzeugen liegende Strecke soweit ausgeleuchtet ist, daß bei günstiger Fahrbahnoberfläche und bei Vorhandensein von weißen Randlinien, diese Strecke ausreichend (insbesondere hinsichtlich Fußgänger) kontrolliert werden kann und mitunter vor der Begegnung gar nicht abgebremst werden muß.

Dipl.-Ing. Matthias Schnabl

Allg. beeid. gerichtl. Sachverständiger für die Verkehrssicherheit

Thema: **Fahren bei Dunkelheit.**

Bei kurvigem Verlauf oder bei Senken, braucht in der Regel wegen der Richtung des ausgestrahlten Lichtes erst bei einer geringeren Entfernung abgeblendet werden.

Taucht aber ein Fahrzeug mit Abblendlicht auf, so ist wegen des geringern Beleuchtungsniveaus eine Blendung schon bei einer größeren Entfernung möglich.

Grundsätzlich ergibt sich somit, daß der Zeitpunkt des Abblendens nicht beliebig, so auch nicht zu früh, gewählt werden kann.

Nach dem Abblenden ist die Geschwindigkeit der nach dem Abblenden kontrollierbaren Strecke anzupassen, wobei in der Regel gebremst werden muß und zwar mit so einer Intensität, daß das Fahrzeug bis zur der Stelle, die vor dem Abblenden kontrolliert worden ist, zum Stillstand kommt.

Das Bremsen kann erst dann unterbrochen werden, wenn sich eine Fahrgeschwindigkeit eingestellt hat, bei der innerhalb der sich dann (zufolge des Abblendlichtes und der Beleuchtung durch den Gegenverkehr) eingestellten Sichtweite (kontrollierten Strecke) das Fahrzeug spurhaltend angehalten werden kann.

(Das ist nicht immer 50 km/h !!)

Zusätzlich kann eine Geschwindigkeitsanpassung in Bezug auf das Fahren am rechten Fahrbahnrand, etwa bei einer sehr schmalen Fahrbahn, erforderlich sein.

Als extremes Beispiel sei angeführt, daß bei einer Begegnung von zwei PKWs auf einer kurvigen Strecke bei nasser spiegelnder Fahrbahn ohne weiße Randlinien und geringer Fahrbahnbreite, die angepaßte Geschwindigkeit bei 35 km/h liegt. (Wenn bei 35 km/h vor einem Fußgänger noch angehalten werden kann, kann sich bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h ergeben, daß ein wirksames Bremsen vor der Kollision gar nicht mehr zustande kommt, weil der Reaktionsweg die kontrollierbare Strecke weitgehendst beansprucht.)

Der Einfluß der Fahrbahnbreite auf die Wahl der Fahrgeschwindigkeit ist unter allen Umständen insofern wirksam, als sich ein geringerer seitlicher Abstand zum Gegenverkehr ergibt, wodurch die Umfeldblendung zufolge des Scheinwerferlichtes des entgegenkommenden Fahrzeuges stärker und der notwendige Leuchtdichteunterschied, damit Objekte überhaupt wahrgenommen werden können, größer wird, was aber letztlich bedeutet, daß Objekte (Fußgänger) erst auf kürzere Distanz wahrgenommen werden können.

Dipl.-Ing. Matthäus Schnabl

Allg. beeid. gerichtl. Sachverständiger für die Verkehrssicherheit

Thema: **Fahren bei Dunkelheit.**

Verhalten beim Überholen:

Das Fahren auf Sicht im Sinne des § 20 Abs.1 StVO muß gewährleistet sein. Bedingt durch die Konstruktion der Scheinwerfer (assymmetrisch) ergibt es sich, daß der linke Fahrbahnrand mit dem Abblendlicht schlecht ausgeleuchtet wird und insbesondere sich über die Fahrbahn sich erhebende Objekte und Fußgänger nicht direkt beleuchtet werden. Dazu kommt noch, daß die Leuchten des vorderen Fahrzeuges und dessen Lichtschein der Scheinwerfer als Umfeldblendung in Erscheinung treten.

Da beim Überholen stets höhere Fahrgeschwindigkeiten gegeben sind, ist grundsätzlich beim Überholen Fernlicht zu verwenden.

Nur dann, wenn der Lenker des vorderen Fahrzeuges Fernlicht eingeschaltet hat oder aus anderen Gründen der linke Fahrbahnrand insbesondere hinsichtlich Fußgänger soweit kontrolliert werden kann, daß das Fahren auf Sicht gewährleistet ist, kann auch mit Abblendlicht überholt werden.

Verwendung von Nebelscheinwerfern oder Breitstrahlern:

Die Verwendung von Nebelscheinwerfern in Zusammenhang mit Fernlicht ist im höheren Geschwindigkeitsbereich unsinnig, weil durch die intensive Beleuchtung der Fahrbahn im Nahbereich sich eine Umfeldblendung im Bezug auf die Beobachtung im ferneren Bereich, was bei hoher Fahrgeschwindigkeit notwendig ist, ergibt.

Zu bedenken ist jedenfalls, daß die Blendwirkung derartiger Leuchten wesentlich höher ist als die des Abblendlichtes.

Verwendung der Nebelschlußleuchten:

Nebelschlußleuchten haben eine erhebliche Blendwirkung und zwar in Form einer Direktblendung und was viel wichtiger ist, in Form einer Umfeldblendung bezüglich der Bremsleuchten.

Aus diesem Grund sollten Nebelschlußleuchten wirklich nur dann eingeschaltet sein, wenn dies für die Verkehrssicherheit relevant ist.

Dies wird nur dann der Fall sein, wenn der Nebel sehr dicht (Sichtweite unter etwa 50 m) und die Verkehrsdichte sehr gering ist. Es ist dann sinnvoll, so einen Tiefenabstand einzuhalten, daß die Nebelschlußleuchten des vorderen Fahrzeuges gerade noch wahrgenommen werden können und keinesfalls blenden.

Thema: Fahren bei Dunkelheit.

Fahren in der Kolonne bei Dunkelheit:

Der Lenker des ersten Fahrzeuges einer Kolonne bestimmt die Fahrgeschwindigkeit; wenn der Lenker des ersten Fahrzeuges Abblendlicht verwendet ohne daß dies zwingend vorgeschrieben ist, so ist das vom fahrtechnischen Standpunkt aus gesehen nicht nur im Sinne des Fahrens auf Sicht falsch sondern auch rücksichtslos, weil dadurch das Überholen wesentlich erschwert wird oder sich daraus eine nicht notwendige geringe Fahrgeschwindigkeit ergibt.

Kolonnenabstände in der Größe der Reichweite des Abblendlichtes sind insofern günstig, als dadurch die Straße durchgehend beleuchtet ist und so große Abstände keine sehr hohe Konzentration erfordern.

Für eine Kolonnenbildung ist zumeist das Verhalten des Lenkers des zweiten Fahrzeuges von Bedeutung; hält der Lenker des ersten Fahrzeuges eine unangemessene geringe Fahrgeschwindigkeit ein und ist der Lenker im zweiten Fahrzeug nicht geneigt zu überholen, so könnte der Lenker des zweiten Fahrzeuges den nachkommenden Lenkern durch entsprechendes Verhalten das Überholen erleichtern:

Dazu ist bei Dunkelheit nicht nur ein entsprechender Abstand (etwa 50 m) einzuhalten, sondern wenn der Lenker des ersten Fahrzeuges ohne Grund Abblendlicht verwendet, unter Einhaltung des dafür notwendigen bzw. angemessenen Abstandes (mehr als 100 m), Fernlicht zu verwenden.

Fahren auf der Autobahn bei Dunkelheit:

Dem Geschwindigkeitsniveau entsprechend ist grundsätzlich Fernlicht zu verwenden.

Bezüglich des Fahrens auf Sicht ist im Sinne einer selektiven Beobachtung zu berücksichtigen, daß mit Fußgängern nur dann gerechnet werden müßte, wenn ein konkreter Anlaß, wie z.B. ein am Pannestreifen abgestelltes Fahrzeug oder ein Fahrzeug des Straßendienstes, dafür gegeben ist.

Weiters wäre zu berücksichtigen, daß bezüglich unbeleuchteten Hindernissen, so auch Fußgängern (im Sinne oberstgerichtlicher Entscheidung) die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen wäre, daß zumindest das Hindernis oder der Fußgänger umfahren werden kann.

Berücksichtigt man eine normal griffige Fahrbahn und eine Vorbremszeit von 2 Sekunden (Wahrnehmungszeit+Reaktionszeit), so wäre bei einer entsprechenden Ausleuchtung auf 100 m, eine Fahrgeschwindigkeit von nur etwa 120 km/h möglich.

Das heißt aber streng genommen, daß das Fahren auf Sicht bei hohem Geschwindigkeitsniveau nur in Bezug auf beleuchtete oder mit Rückstrahlern versehenen Objekte realisiert werden kann.

Dipl.Ing. Matthäus Schnabl

Allg. beeid. gerichtl. Sachverständiger für die Verkehrssicherheit

Thema: Fahren bei Dunkelheit.

Das Abblendgebot gem. § 99 KFG ist so allgemein gehalten ("... vor entgegenkommenden Fahrzeugen, deren Lenker durch Fernlicht geblendet werden würde,"), daß bei einer Rechtskurve auf der Autobahn, wenn kein Blendschutz vorhanden ist und ein Fahrzeug auf der anderen Richtungsfahrbahn entgegenkommt, ganz sicher abgeblendet werden muß. Ob bei geradem Verlauf der Richtungsfahrbahnen abgeblendet werden muß, wird in erster Linie vom seitlichen Abstand der Fahrlinien und wie sehr das Fernlicht gebündelt ist abhängig sein; fahren beide Fahrzeuge am jeweils rechten Fahrstreifen einer Autobahn, so kann bei geradem Fahrbahnverlauf Fernlicht verwendet werden.

Beim Hintereinanderfahren auf der Autobahn mit einem so kurzen Abstand, daß Abblendlicht verwendet werden muß, ist wenn das vordere Fahrzeug Fernlicht hat, im Lichtschein des vordern Fahrzeuges zu beobachten bzw. bezüglich Hindernisse die im Bereich der Fahrlinie liegen, muß auf eine aufmerksame und richtige Fahrweise des vorderen vertraut werden.

Verwendet der Lenker des vorderen, nicht in einer geschlossenen Kolonne fahrenden Fahrzeuges Abblendlicht, so kann nicht erwartet werden, daß er vor einem unbeleuchteten Objekt anhalten kann. Es muß daher unbedingt mit Fernlicht und einem entsprechenden Tiefenabstand gefahren werden.

Wird in zweiter Spur allein oder mit großem Tiefenabstand gefahren und befindet sich am rechten Fahrstreifen eine geschlossene Kolonne, so wird zumeist durch die abgeblendeten Scheinwerfer der Fahrzeuge die am rechten Fahrstreifen sich bewegen, der zweite Fahrstreifen ausreichend beleuchtet, sodaß mit dem Abblendlicht im Sinne des Fahrens auf Sicht ausreichend beobachtet werden kann.

So kann auch beim Vorbeibewegen so lange mit Abblendlicht gefahren werden, bis das erste Fahrzeug der Kolonne erreicht ist, bzw. wenn dieses mit Abblendlicht fährt, nur so lange, so lange der Anhalteweg noch ohne Fernlicht kontrolliert werden kann.

Stand:12/94

Thema: § 11 StVO Fahrtrichtungsänderung und Fahrstreifenwechsel

**Fahrtechnische Ausführung
der Fahrtrichtungsänderung und des Fahrstreifenwechsels****Definition der Fahrtrichtungsänderung:**

Fahrtrichtungsänderung ist jedes Abzweigen vom natürlichen Verlauf einer Straße. (Dies muß nicht mit einer Richtungsänderung im geometrischen Sinne verbunden sein).

Definition des Fahrstreifenwechsels:

Was als Fahrstreifenwechsel anzusehen ist, kann sich nur aus der Definition des Fahrstreifens ergeben.

Ein Fahrstreifenwechsel muß nicht an Bodenmarkierungen gebunden sein.

Eine Fahrbahn ohne Bodenmarkierungen mit einer Breite bis zu 8 m hat mit Sicherheit nur 3 Fahrstreifen, mit einer Breite über 10 m mit Sicherheit 4 Fahrstreifen.

Sind entsprechende Bodenmarkierungen vorhanden, so werden diese maßgebend sein. Im Zweifelsfall wird davon auszugehen sein, daß ein Fahrstreifenwechsel vorliegt.

(Z.B: Wird mit einem Pkw an einem am Fahrbahnrand haltenden Pkw vorbeigefahren und dabei ein Seitenabstand von 1 m eingehalten, so wird die Fahrbahn im Ausmaß von ca 4.5 m beansprucht. Sind bei einer Fahrbahnbreite von 9 m nur zwei Fahrstreifen markiert, so bestehen Zweifel darüber, ob ein Fahrstreifenwechsel vorliegt. Berücksichtigt man aber, daß eine Verschiebung der Fahrlinie um ca 2.5 m vorliegt, so könnte darin ein Fahrstreifenwechsel erblickt werden.

Wird mit einem Pkw an einem teilweise am Bankett haltenden Pkw vorbeigefahren und dabei ein Seitenabstand von 1 m eingehalten, so wird die Fahrbahn im Ausmaß von ca 3.5 m beansprucht. In diesem Fall wird zumindest bei einer Fahrbahnbreite von weniger als 7 m davon auszugehen sein, daß ein Fahrstreifenwechsel vorliegt.)

Sind Fahrstreifen durch Bodenmarkierungen festgelegt, so erhebt sich die Frage, ob ein Übertreten dieser Markierungen schon einen Wechsel des Fahrstreifens darstellt. Da solche Fahrbewegungen in der Regel nur beim Vorbeifahren und beim Überholen vorkommen, werden die Spezialbestimmungen der StVO für diese Fahrmanöver, die Bestimmungen für den Fahrstreifenwechsel egalisieren, sodaß diese Frage praktisch kaum von Bedeutung ist.

Thema: § 11 StVO Fahrtrichtungsänderung und Fahrstreifenwechsel

Fahrdynamische Grundlagen:

Gemäß Abs.1 des § 11 ergibt sich, daß die Änderung oder der Wechsel des Fahrstreifens nur unmittelbar nach einer gezielten Beobachtung, erfolgen kann.

Die für die Beobachtung notwendige Zeitspanne wird vom Umfang der Beobachtung (wie viele Blickrichtungen und auf welche Entfernung zu beobachten ist) abhängig sein.

Gemäß Abs.2 des § 11 ergibt sich, daß die bevorstehende Änderung oder der bevorstehende Wechsel des Fahrstreifens erst nach einer bestimmten Anzeigedauer erfolgen darf.

Fahrtechnisch gesehen können diese Beiden Zeitspannen überlagert werden.

Demgemäß ergibt sich folgender grundsätzlicher Ablauf:

- o Einschalten des Fahrtrichtungsanzeigers zur Anzeige der bevorstehenden Fahrtrichtungsänderung oder des bevorstehenden Wechsels des Fahrstreifens.

Wenn kein Zeitdruck gegeben ist, so ist es zweckmäßig vor der Anzeige den Nachfolgeverkehr zu beobachten, damit die Anzeige nicht in einem für den Lenker eines nachfolgenden Fahrzeuges ungünstigen Augenblick erfolgt. In einem Zeitpunkt wo er unter Zeitdruck eine Entscheidung (Abbremsen, Hupen oder nichts dergleichen) treffen müßte.

- o Während der notwendigen Anzeigedauer und eventuell darüber hinaus erfolgt die Beobachtung dahingehend, ob Abs.1 des § 11 StVO erfüllt ist, was mitunter mit einem Abwarten einer geeigneten Verkehrslage verbunden sein kann.
- o Erst dann kann mit der Änderung der Fahrtrichtung oder mit dem Wechsel des Fahrstreifens begonnen werden.
- o Nach erfolgter Fahrtrichtungsänderung oder erfolgtem Fahrstreifenwechsel ist die Anzeige zu beenden.

Thema: § 11 StVO Fahrtrichtungsänderung und Fahrstreifenwechsel

Dauer der Anzeige:

Vom fahrtechnischen Standpunkt aus gesehen besteht die Anzeigedauer aus der Zeitspanne, die ein anderer Verkehrsteilnehmer braucht um die Anzeige wahrzunehmen, und der Zeitspanne die für die Anpassung der Geschwindigkeit oder der Fahrlinie notwendig ist (gleichgültig, ob der andere Verkehrsteilnehmer dazu verpflichtet ist oder nicht).

$$\text{Anzeigedauer [sec]} = \text{Wahrnehmungszeit [sec]} + \\ + (\text{Relativgeschwindigkeit [km/h]} / 3.6) / \text{Bremsverzögerung [m/s}^2]$$

Z.B.: Fahrgeschwindigkeit 30 km/h im Ortsgebiet; erlaubte Höchstgeschwindigkeit 50 km/h; griffige Fahrbahn;
Anzeigedauer = $2 + ((50-30)/3.6)/4 = 2 + 1.4 = 3.4 \text{ sec}$

Z.B.: Fahrgeschwindigkeit 70 km/h auf der Autobahn; erlaubte Höchstgeschwindigkeit 130 km/h; griffige Fahrbahn;
Anzeigedauer = $2 + ((130-70)/3.6)/4 = 2 + 4.2 = 6.2 \text{ sec}$

Besonderheit bei der Anzeige für das Einbiegen oder bei der Anzeige für das Vorbeifahren:

Beim Einbiegen oder beim Vorbeifahren ist ein fester Bezugspunkt, wo das Einbiegen oder der Fahrstreifenwechsel zum Vorbeifahren erfolgen soll gegeben. Daher hat die Anzeige in einer ganz bestimmten Entfernung von diesem Bezugspunkt zu erfolgen und zwar so weit davor, daß die Anzeigedauer in der Fahrtstrecke untergebracht werden kann.

Z.B.: Fahrgeschwindigkeit beim Einbiegen 30 km/h; erlaubte Höchstgeschwindigkeit 50 km/h; griffige Fahrbahn;
Mittlere Annäherungsgeschwindigkeit 45 km/h;
Anzeigedauer = $2 + ((50-30)/3.6)/4 = 2 + 1.4 = 3.4 \text{ sec}$
Anzeigestrecke = $3.4 * (45/3.6) = 42.5 \text{ m}$

Eine weiterer maßgebender Zeitpunkt für die Anzeige ergibt sich auch dadurch, daß die Anzeige zumindest mit dem Abbremsen oder der Auslaufbewegung (vor dem Einbiegen oder beim Abfahren von der Autobahn) beginnen muß, damit ein nachkommender Verkehrsteilnehmer, der das Abbremsen oder die Auslaufbewegung wahrgenommen hat, nicht im Unklaren über den weiteren Bewegungsablauf bleibt.

Eine Anzeige, die zwei Sekunden vor dem Abbremsen (Abspurten) erfolgt, wird erfahrungsgemäß den oben angeführten Maßen gerecht und soll als einfache Regel gelten.

Thema: § 11 StVO Fahrtrichtungsänderung und Fahrstreifenwechsel

Begriff der Behinderung im Sinne des § 11, Abs.1:

Gestützt auf oberstgerichtliche Entscheidungen kann von einer Behinderung dann nicht gesprochen werden, wenn der Lenker eines Kraftwagens seine Geschwindigkeit nur durch das Loslassen des Fahrpedales drosseln muß um sich der Verkehrslage anzupassen.

Mit dieser Reaktionsweise ist ziehlich unabhängig von der Fahrzeugart (ausgenommen Kraftwagen mit Schubabschaltung) und dem Geschwindigkeitsniveau eine Verzögerung von etwa 1 m/s^2 verbunden.

Damit ergibt sich in Abhängigkeit von der Relativgeschwindigkeit der Abstand, den ein Nachfolgender Lenker mit seinem Fahrzeug haben muß, sodaß ein Fahrstreifenwechsel durchgeführt werden darf und dieser nicht als Behinderung im Sinne des § 11, Abs.1 angesehen werden kann.

$$\begin{aligned} \text{Abstand [m]} = & \text{ Mindest-Tiefenabstand [m]} + \\ & + \text{ Reaktionszeit [sec]} * (\text{Relativgeschwindigkeit [km/h]} / 3.6) \\ & + (\text{Relativgeschwindigkeit [km/h]} / 3.6)^2 / (2 * \text{Verz. [m/s}^2]) \end{aligned}$$

Z.B.: Fahrgeschwindigkeit 30 km/h im Ortsgebiet; erlaubte Höchstgeschwindigkeit 50 km/h;
Abstand = ca 30 m

Z.B.: Fahrgeschwindigkeit 80 km/h auf einer Freilandstraße; erlaubte Höchstgeschwindigkeit 100 km/h;
Abstand = ca 50 m

Z.B.: Fahrgeschwindigkeit 70 km/h auf der Autobahn; erlaubte Höchstgeschwindigkeit 130 km/h;
Abstand = ca 140 m

Beobachtung mittels Schulterblick:

Ist der Geschwindigkeitsunterschied zur erlaubten oder erwarteten Höchstgeschwindigkeit gering, so bedarf es keiner langen Anzeigedauer (2 bis 3 sec). In diesem Fall kann auch die Beobachtungszeit gering gehalten werden, wobei aber die Gefahr besteht, daß entsprechend des nicht auszuschließenden geringen Geschwindigkeitsunterschiedes sich ein Fahrzeug im toten Blickwinkel befinden könnte. Es ist daher dieser Bereich mit einem Schulterblick (Seitenblick) zu kontrollieren.

Ω

Fahren auf Gefahrensicht - Vorbeifahren an Kindern

Der Begriff " Fahren auf Gefahrensicht " wird bei der Lenker-
ausbildung häufig verwendet, ohne genau definiert zu werden.
Vom fahrtechnischen Verhalten her gesehen geht es darum, eine
Verhaltensweise zu finden, bei der ein Verschulden an einem
Unfall mit einem anderen Verkehrsteilnehmer mit Sicherheit
ausgeschlossen werden kann.

Dieses Verhalten muß prinzipiell mit dem Bremsen beginnen, weil
nur damit allen möglichen Verhaltensweisen eines anderen
Verkehrsteilnehmers (insbesondere dann, wenn der Vertrauens-
grundsatz nicht gilt) begegnet werden kann. Voraussetzung dafür
ist allerdings, daß die Fahrgeschwindigkeit vor dem Auftreten
der gefährlichen Verkehrssituation den Umständen im Sinne des
§ 20 StVO entsprechend war.

Die Bremsung muß mit so einer Intensität erfolgen, daß vor der
Gefahrenstelle bzw. vor der denkbar möglichen Bewegungslinie
des anderen Verkehrsteilnehmers, das Fahrzeug zum Stillstand
gebracht werden kann, falls dies das Verhalten des anderen
Verkehrsteilnehmers erfordert.

Dieses anfängliche Verhalten ist entscheidend, unabhängig von
allen weiteren Verhaltens- bzw. Reaktionsweisen, weil selbst
dann, wenn keine weitere Reaktion mehr erfolgt, es zu keinem
Unfall mehr kommen kann, wie auch immer der andere Verkehrs-
teilnehmer sich verhalten wird.

Ergibt sich in der weiteren Entwicklung des Verkehrsablaufes
aufgrund der örtlichen Situation und aufgrund des Verhaltens
des anderen Verkehrsteilnehmers, daß die Gefahr gebannt ist,
(der Vertrauensgrundsatz wieder gilt) oder aufgrund der räum-
lichen Distanz (Seitenabstand beim Vorbeifahren) eine Kollision
nicht mehr möglich ist, so kann mit dem Bremsen aufgehört und
eventuell wieder beschleunigt werden.

Während der Bremsung, beim Annähern an die Gefahrenstelle bzw. an den Verkehrsteilnehmer, dessen weiteres Verhalten noch ungewiß ist, kann versucht werden, den anderen Verkehrsteilnehmer in seinem weiteren Verhalten durch Hupen (Kontaktaufnahme) oder durch die Gestaltung der Fahrlinie so zu beeinflussen, daß er möglichst bald ein klares Verhalten bzw. eine klare Absicht zeigt, sodaß bei einer möglichst hohen Fahrgeschwindigkeit die Bremsung im oben angeführten Sinne unterbrochen werden kann.

Grundsätzlicher Ablauf beim "Fahren auf Gefahrensicht"

- o Erkennen der Gefahrensituation
- o Reagieren mit Bremsen
und zwar mit so einer Intensität, daß das Fahrzeug bis zur Gefahrenstelle zum Stillstand kommt
- o Beurteilung
des anderen Verkehrsteilnehmers bzw. der Verkehrssituation
- o Hupen zur Kontaktaufnahme
- o Wahl der Fahrlinie
- o Beurteilung
des anderen Verkehrsteilnehmers bzw. der Verkehrssituation
- o Reagieren durch rechtzeitiges Lösen der Bremse
und wenn die Bremsung zu stark war oder zu früh erfolgte, dann noch
- o bremsbereites Fahren,
und gegebenenfalls
- o Reagieren mit Bremsen.

Richtiges Bremsen:

Die Kunst des richtigen Verhaltens liegt darin, daß das Bremsen so dosiert wird, daß das Verhalten mit dem Unterbrechen der Bremsung seinen Abschluß findet. In diesem Fall wird auf das nicht mehr Vorhandensein der gefährlichen Verkehrssituation durch Lösen der Bremse reagiert. Wird dagegen zu früh bzw. zu weit vor der Gefahrenstelle abgebremst, so wird es erforderlich sein, wieder Gas zu geben bzw. noch bremsbereit weiter zu fahren, und es ist dann gegebenenfalls erforderlich auf das Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers nach einer sich notwendiger Weise ergebenden Reaktionszeit durch Bremsen zu reagieren.

Mit welcher Intensität gebremst werden muß, ist zunächst davon abhängig, ob die Gefahrenstelle in Bereich einer übersichtlichen Strecke oder im Bereich einer unübersichtlichen Strecke, wo das Fahren auf Sicht geboten ist, auftaucht.

Liegt eine Gefahrenstelle in Bereich einer übersichtlichen Strecke, so wird es zumeist möglich sein, vorerst nur bremsbereit zu fahren und allmählich mit dem Bremsen zu beginnen.

Berücksichtigt man, daß zumeist nicht bis zum Stillstand abgebremst wird, so ergibt sich, daß eine progressive Bremsung sinnvoll ist, weil der letzte Teil der Bremsung, das starke Bremsen, zumeist entfällt.

Ist aber die Wahrscheinlichkeit, daß angehalten werden muß hoch, wie dies z.B. bei Schutzwegen der Fall sein kann, so ist eine degressive Bremsung günstiger, weil diese nicht nur leichter zu beherrschen ist, sondern auch auf andere Verkehrsteilnehmer nicht so bedrohlich wirkt.

Tritt eine Gefahrenstelle im Zuge einer unübersichtlichen Stelle auf, wo auf Sicht gefahren wird, so ergibt sich die Intensität der Bremsung aufgrund der Korrelation von Fahrgeschwindigkeit und Sichtweite, entsprechend der vorgegebenen (einkalkulierten) Bremsverzögerung.

Wenn beim Vorbeifahren eine unklare Verkehrssituation vorliegt, ist es im Sinne einer defensiven Fahrweise besser, sofort und degressiv zu bremsen, weil dadurch nicht nur das Risiko aufgrund der geringeren Geschwindigkeit (Anhalte-Wegreserve) verringert wird, sondern weil dadurch auch Zeit gewonnen wird, die dann zur Kontaktaufnahme und zur Beurteilung der Situation bzw. des Verkehrsteilnehmers zur Verfügung steht.

BEISPIEL FÜR RICHTIGES BREMSEN	V km/h	v m/s	S m	T sec	b m/s ²	dv m/s	ds m	dt sec
Ausgangssituation und Randbedingungen: Entfernung von der Gefahrenstelle 100 m Fahrgeschwindigkeit 70 km/h Wahrnehmungszeit 2 sec anwendbare Bremsverzögerung 5 m/s ²								
PROGRESSIVES BREMSEN								
Ausgangslage	70.0	19.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Wahrnehmung der Gefahr	70.0	19.4	38.9	2.0	0.0	0.0	38.9	2.0
Bremsen mit zunehmender Intensität	68.2	18.9	48.5	2.5	-1.0	-0.5	9.6	0.5
	64.6	17.9	57.7	3.0	-2.0	-1.0	9.2	0.5
	53.8	14.9	74.2	4.0	-3.0	-3.0	16.4	1.0
	39.4	10.9	87.1	5.0	-4.0	-4.0	12.9	1.0
4 sec nach erkennen der Gefahr...	21.4	5.9	95.5	6.0	-5.0	-5.0	8.4	1.0
Stillstand...	21.4	5.9	100.0	6.8	0.0	0.0	4.5	0.8
DEGRESSIVES BREMSEN								
Ausgangslage	70.0	19.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Wahrnehmung der Gefahrensituation	70.0	19.4	38.9	2.0	0.0	0.0	38.9	2.0
Bremsen mit abnehmender Intensität	68.2	18.9	48.5	2.5	-1.0	-0.5	9.6	0.5
	66.0	18.3	52.2	2.7	-3.0	-0.6	3.7	0.2
	30.0	8.3	78.9	4.7	-5.0	-10.0	26.7	2.0
	21.0	5.8	86.0	5.7	-2.5	-2.5	7.1	1.0
4 sec nach erkennen der Gefahr...	19.4	5.4	87.7	6.0	-1.5	-0.4	1.7	0.3
Stillstand...	19.4	5.4	100.0	8.3	0.0	0.0	12.3	2.3

Der Vergleich von progressiven und degressiven Bremsen zeigt, daß das progressive Bremsen ein schnelleres Vorwärtskommen mit sich bringt (nach 6 sec.. 4,5 m vor der Gefahr.. 21,4 km/h), jedoch nur für geübte Lenker geeignet ist, weil keine Reserven hinsichtlich des Restbremsweges bestehen, während beim degressiven Bremsen Reserven geschaffen werden (nach 6 sec.. 12,3 m vor der Gefahr.. 19,4 km/h).

Vorbeifahren an Kindern

Ob der Vertrauensgrundsatz bei einem Kind angewendet werden kann oder nicht, ergibt sich erst im Zuge der Annäherung aufgrund der Beurteilung entsprechend der Aufmerksamkeit, dem Alter und der Absicht des Kindes.

Bei der Beurteilung ist die Körpersprache des Kindes und die Sorgfalt des Lenkers von entscheidender Bedeutung. Das Verstehen der Körpersprache ist von der Lebenserfahrung ganz allgemein, insbesondere aber auch von der Erfahrung als Verkehrsteilnehmer abhängig.

Bei Kleinkindern gilt der Vertrauensgrundsatz ganz sicher nicht.

Bei Volksschulkindern kann er nur sehr eingeschränkt Geltung haben, weil diese Verkehrssituationen vielleicht nicht restlos erfassen können. Sie können Geräusche noch nicht sicher orten und können weder die Entfernung noch die Geschwindigkeit eines herannahenden Fahrzeuges, insbesondere dann, wenn es um höhere Geschwindigkeiten geht, verlässlich beurteilen.

Ebenfalls gilt der Vertrauensgrundsatz z.B. nicht, wenn schon ältere Kinder in einen Streit verwickelt sind.

Es wäre jedenfalls zu bedenken, daß diese Frage nach einem Unfall letztlich von einem Gericht entschieden wird.

Da die Absicht (das Ziel) eines Kindes auch durch die Körpersprache des Kindes erkannt werden kann, ergibt sich, daß ein Blickkontakt nicht immer erforderlich ist. Ist aber die Absicht ungewiß, so bedarf es eines Blickkontaktes, der gegebenenfalls durch Hupen herzustellen ist.

Muß damit gerechnet werden, daß ein Kind in die Fahrlinie des Fahrzeuges hineinlaufen könnte, so ist beim Vorbeifahren eine Geschwindigkeit zu wählen, die es ermöglicht, entweder vor der möglichen Bewegungslinie des Kindes oder bevor das Kind die Fahrlinie des Fahrzeuges erreichen könnte anzuhalten, bzw. erst so weit vor der möglichen Bewegungslinie des Kindes und bei so einer Geschwindigkeit mit dem Bremsen aufzuhören, bei der das Kind das vorbeifahrende Fahrzeug nicht mehr erreichen könnte.

Je nach angewandter Fahrtechnik, "Fahren auf Gefahrensicht" oder "bremsbereites Fahren" ergeben sich dabei gravierende Unterschiede in der möglichen Fahrgeschwindigkeit. (Siehe Beilage).

Wahl der Fahrlinie:

Für den Fall, daß mit einer Querbewegung eines Kindes gerechnet werden muß und der Vertrauensgrundsatz nicht gilt, ist es zweckmäßig einen möglichst großen Seitenabstand beim Vorbeifahren zu haben, weil davon die Geschwindigkeit abhängt, mit der entweder bremsbereit vorbeigefahren werden kann oder bei der mit dem Bremsen (im Sinne des Fahrens auf Gefahrensicht) aufgehört werden kann. (Siehe Beilage).

Bei der Wahl des Seitenabstandes wird zunächst zu berücksichtigen sein, ob es sich um eine übersichtliche Strecke (wo nicht am Fahrbahnrand gefahren werden muß) oder um eine unübersichtliche Strecke handelt (wo am Fahrbahnrand zu fahren ist) bzw. wo beim Vorbeifahren (beachte die Definition in der StVO) die Fahrlinie so zu wählen ist, daß andere Verkehrsteilnehmer insbesondere der Gegenverkehr nicht behindert werden können.

Bei Gegenverkehr gilt jedenfalls, daß dieser nicht behindert werden darf und die Fahrlinie ist so zu wählen, daß eine dem entgegenkommenden Fahrzeug entsprechende Restfahrbahnbreite bleibt.

So gesehen kann der Seitenabstand beim Vorbeifahren an Kindern als vorgegebene Randbedingung genauso wie die mögliche Bremsverzögerung oder die mögliche Laufgeschwindigkeit eines Kindes angesehen werden. Für den Lenker frei wählbar ist letztlich nur die Geschwindigkeit, mit der er vorbeifährt bzw. bei der er mit dem Bremsen wieder aufhören kann.

Wird eine Fahrlinie gewählt, bei der der Seitenabstand groß ist, und taucht während der Annäherung an die Gefahrenstelle Gegenverkehr auf, und muß der Seitenabstand wieder verringert werden, so ist die Geschwindigkeit dem Seitenabstand entsprechend geringer zu wählen bzw. kann die Bremsung erst bei einer entsprechend geringeren Geschwindigkeit unterbrochen werden, wenn nicht aufgrund eines sehr geringen Seitenabstandes und wegen der geteilten Aufmerksamkeit angehalten werden muß.

Richtiges Verhalten, wenn der Vertrauensgrundsatz nicht gilt:

Vergleicht man die Verhaltensweise, die darin besteht, daß sich der Lenker mit einer progressiven Bremsung der Gefahrenstelle (einem Kind) nähert mit der Verhaltensweise, die darin besteht, daß der Lenker bremsbereit an der Gefahrenstelle (an einem Kind) vorbeifährt, so ergibt sich, daß beim bremsbereiten Fahren eine derart niedrige Fahrgeschwindigkeit notwendig ist, daß diese Verhaltensweise praktisch nicht anwendbar ist, weil kaum ein Lenker bereit ist, eine so geringe Fahrgeschwindigkeit tatsächlich einzuhalten. (Siehe Beilage).

Geht man von einem bestimmten Seitenabstand z.B. 2 m aus, so ergibt sich bei durchschnittlichen übrigen Randbedingungen, daß beim bremsbereiten Fahren eine Fahrgeschwindigkeit von 6 bis 11 km/h möglich wäre, während beim progressiven Anbremsen mit einem Pkw eine Fahrgeschwindigkeit von 18 km/h möglich ist. (Siehe Beilage).

Eine weitere Alternative wäre, auf die Bewegung eines Kindes quer zur Fahrtrichtung mit einem Auslenken des Fahrzeuges zu reagieren. Abgesehen davon, daß der dazu notwendige Platz nicht immer vorhanden ist, muß auch diese Reaktionsweise trainiert sein und steht daher nur wenigen Fahrzeuglenkern als Automatismus zur Verfügung.

Bei dieser Reaktionsweise spielt die Fahrgeschwindigkeit eine untergeordnete Rolle, dafür aber ist ein Mindest-Seitenabstand die Grundvoraussetzung.

Bei einem Seitenabstand von 2 m, kann der Bewegung eines Kindes quer zur Fahrtrichtung bei der Anwendung einer Querschleunigung von 2 m/s^2 noch gefolgt werden.

Ist der Seitenabstand unter 1,5 m kann diese Verhaltensweise kaum mehr angewendet werden.

So gesehen wird man bei der Lenkerausbildung auf das Trainieren des Fahren auf Gefahrensicht nicht verzichten können.

Dazu gehört insbesondere das Trainieren der progressiven Zielbremsung.

Weiters darf dazu bemerkt werden, daß die richtige Wahl der Fahrgeschwindigkeit nicht durch das Berechnen von Anhaltewegen erlernt werden kann, sondern über die häufig anzuwendenden Zielbremsungen "erfahren" werden muß.

Vorbeifahren an Kindern mit langen Fahrzeugen und mit Fahrzeugen mit hoch liegendem Lenkersitz:

Da in solchen Fällen das Vorbeifahren relativ lange dauert und bei hoch liegenden Lenkersitzen beim Vorbeifahren das weitere Verhalten von Kindern nicht kontrolliert werden kann, ist ein Vorbeifahren nur dann möglich, wenn man sich auf die Kinder verlassen kann, d.h. wenn auch der Vertrauensgrundsatz angewendet werden kann.

Das heißt aber, daß z.B. an einem dreijährigen unbeaufsichtigten Kind oder an raufenden Kindern (auch wenn sie viel älter sind), mit so einem Fahrzeug nicht vorbeigefahren werden darf.

Es gilt daher für einen Lenker eines Lastkraftwagens, daß er bei der Annäherung das Fahren auf Gefahrensicht anwendet, gegebenenfalls durch Hupen die Aufmerksamkeit der Kindern auf sich richtet, so daß es möglichst früh zu einer Klärung der Situation kommt, mit dem Ziel möglichst wenig abbremsen zu müssen.

Wenn z.B. an Volksschulkindern vorbeizufahren ist, und das Verhalten bzw. die Körpersprache der Kinder ein Querenwollen der Fahrbahn nicht ausschließt, so ist ein Vorbeifahren nur möglich, wenn der Blickkontakt hergestellt ist, die Kinder ihre Aufmerksamkeit ausschließlich dem Verkehr auf der Fahrbahn widmen und die Fahrgeschwindigkeit so weit herabgesetzt ist, daß die Verkehrssituation auch von den Kindern richtig eingeschätzt werden kann. Eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 20 bis 30 km/h wird dann angemessen sein.

Ein sicheres Vorbeifahren an Kindern setzt eine sichere Beurteilung der Kinder voraus.

Die Kenntnis der Körpersprache von Kindern und der Umstände, die Kinder im Verhalten beeinflussen können, sind die Voraussetzungen für ein sicheres Lenken eines derartigen Fahrzeuges. Das Wissen um diese Problematik und ein sorgfältiges Beobachten von Kindern, ist aber eine Voraussetzung dafür, daß aus der Praxis gelernt werden kann. Ω

Vorbeifahren an Kindern

- o Fahren auf Gefahrensicht ...
(So rechtzeitig und so stark bremsen, daß das Fahrzeug bis zur Gefahrenstelle zum Stillstand kommt.)
Geschwindigkeit bei der die Bremse gelöst werden kann
- o bremsbereites Fahren ...
zulässige Fahrgeschwindigkeit

