

# **ASPEKTE PÄDAGOGISCHER INNOVATION**

**Armin Otti**

## **Wirkfaktoren verkehrs- psychologischer Nachschulungskurse**

**Evaluierung eines Kursmodelles  
für alkoholauffällige Kraftfahrer**



**PETER LANG  
EDITION**

## **2. Entwicklung des modernen Führerscheinrechts aus den Automobilverordnungen der k. k. Monarchie**

Durch die enormen technischen Fortschritte ab der Mitte des 19. Jahrhunderts, die letztlich auch die Entwicklung des Automobils erst ermöglichten, wurde eine neue Form der Mobilität eingeleitet, die bis heute anhält – der Individualverkehr. Anfangs noch als eine absurde Modeerscheinung und technische Spielerei der Oberschicht angesehen, wurde das Automobil innerhalb weniger Jahrzehnte zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor, der auch unsere Gesellschaft in wesentlichen Teilen mitgestaltet. Jede neue Entwicklung, die eine Breitenwirkung entfaltet, bringt aber immer auch die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung mit sich, um einen geordneten Übergang von bisherigen Gewohnheiten zu neuen Verhaltensregeln zu gewährleisten. Dieser Prozess ist auch im Falle der Motorisierung beobachtbar und gut nachvollziehbar. In diesem Kapitel wird die historische Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Führerscheingesetzgebung in Österreich behandelt. Da jedoch gerade das österreichische Staatsgebiet im 20. Jahrhundert, infolge von Kriegen und daraus resultierenden politischen Entwicklungen, massiven territorialen Veränderungen unterworfen war, behandle ich in der folgenden Darstellung nur jene Kronländer der ehemaligen österreichischen Monarchie genauer, auf die sich das österreichische Staatsgebiet und dessen Gesetzgebung auch heute noch erstreckt.

### **2.1. Landesgesetze zum Erlass einer Straßenpolizei-Ordnung in Niederösterreich und der Steiermark**

Schon vor der Fahrt des ersten Automobils bestanden gesetzliche Regelungen in Niederösterreich in Form einer „Straßenpolizei-Ordnung für die öffentlichen und nicht ärarischen Straßen des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns [Niederösterreich] mit Ausschluß der Haupt- und Residenzstadt Wien“ (vgl. LGBl Nr. 15, 1868). In dieser erfolgte zwar noch keine Bezugnahme auf Automobile (also Fahrzeuge mit eigener Antriebquelle), jedoch finden sich in Ansätzen schon Regelungen, die in weiterer Folge in Gesetzeswerken immer mehr Raum einnehmen. So zielt der erste Teil dieses Gesetzes mit seinen „Bestimmungen zur Verhütung von Straßen-Beschädigungen“ (LGBl Nr. 15, 1868, § 1ff) zwar hauptsächlich auf die Erhaltung der Fahrbahn ab und betrachtet eine der heutigen Hauptunfallursachen des Straßenverkehrs – nämlich Geschwindigkeitsdelikte – nur als eine potentielle Beschädigungsquelle für die Straßenkon-

struktion. Da Brücken als konstruktive Straßenengstellen damals wie heute ein Sicherheitsrisiko darstellen, galt resultierend daraus „Das schnelle Fahren [mit Fuhrwerken] auf Holzbrücken ist verboten“ (LGBI Nr. 15, 1868, § 9) und gibt damit schon eine Verhaltensmaßregel für die Verkehrsteilnehmer vor.

Wesentliche aussagekräftiger ist jedoch der zweite Teil dieser Verordnung, in dem „Von der Regelung und Sicherung des Verkehrs“ (LGBI Nr. 15, 1868, § 13ff) die Rede ist was eindeutig dem menschlichen Verhaltensbereich zuordenbar ist. Darin wird auch die Strafbarkeit von absichtlichen oder durch Sorglosigkeit herbeigeführten Verkehrshinderungen angesprochen und in den nachfolgenden Paragraphen präzisiert. Übertretungen waren allerdings nur in Form von Geldstrafen oder „im Falle der Zahlungsunfähigkeit mit einer Freiheitsstrafe von 6 – 48 Stunden“ zu ahnden. Bereits zwei Jahre später wurde im Erzherzogthum Steiermark mit Ausschluß der Hauptstadt Graz eine Straßen-Polizeiordnung verordnet (LGBI Nr. 52, 1870), die sich an der bereits vorliegenden gesetzlichen Regelung in Niederösterreich (LGBI Nr. 15, 1868) orientierte.

Die nächsten erlassenen Verordnungen für das Erzherzogthum Österreich unter der Enns (vgl. LGBI Nr. 34, 1874; LGBI Nr. 62, 1875) bringen nur geringfügige Änderungen, die sich einerseits auf technische Neuerungen (Einführung breiterer Radfelgen) und andererseits auf eine kompaktere Formulierung des bereits bestehenden bezogen. Eine interessante Wendung ergibt sich aber in der darauf folgenden Verordnung von 1888 (vgl. LGBI Nr. 27) in der nicht mehr, wie zuvor, von der Strafbarkeit absichtlich oder sorglos herbeigeführter Verkehrshinderungen gesprochen wird, sondern nur noch in allgemeiner Form, wobei Behinderungen des Verkehrs oder Gefahren für Mensch und Tier eher als Begleiterscheinung des zunehmenden Verkehrsaufkommens als eine Folge von menschlichem Fehlverhalten betrachtet werden. Trotz dieser gesetzlichen Kehrtwendung, die hauptsächlich die technischen Aspekte des Straßenverkehrs regelt und im Hinblick auf das Verkehrsverhalten eigentlich einen Rückschritt darstellt, gibt es einen erwähnenswerten Nebensatz im § 12, der schon auf die eigentliche Thematik dieser Arbeit hinweist – nämlich Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss.

„Unbespannte Wagen dürfen auf der Straße nicht stehen bleiben. Wo dies jedoch infolge eines Unfalles unausweichlich wird, darf der Wagen nicht ohne Aufsicht und außerdem Nachts nicht ohne Beleuchtung gelassen werden. Bei *Wirtshäusern* [Hervorhebung durch Verfasser] dürfen Wagen nur außerhalb der Fahrbahn, bei Nacht überdies nur mit der nöthigen Beleuchtung aufgestellt werden. Das Füttern der Pferde auf der Fahrbahn ist sowohl in Ortschaften, als auch im freien Felde unbedingt verboten“ (LGBI Nr. 27, 1888, § 12).

Da es einer eigenen Ausformulierung bezüglich des Abstellens von Fahrzeugen bei Wirtshäusern gab, ist daraus zu schließen, das Alkoholkonsum auch schon

zu Zeiten, wo das Verkehrsaufkommen auf Straßen ausschließlich durch Fußgänger, Reittiere oder Fuhrwerke bestimmt wurde, eine behördlich wahrgenommene Problematik darstellte. Diese Regelung wurde wiederum einige Jahre später in der Steiermark als Vorbild für eine eigene Landesverordnung genommen, in der sich allerdings schon wesentliche Neuerungen befanden, die auf die zunehmende Verbreitung von Fahrrädern abzielten (vgl. LGBl Nr. 71, 1896). Auf diese technische Neuerung und die damit verbundene Notwendigkeit, bei bestimmten Gegebenheiten im Zusammentreffen mit Fußgängern oder innerhalb von Ortschaften „die Fahrgeschwindigkeit zu mäßigen“ wird detailliert in eigenen „Bestimmungen über das Radfahren“ eingegangen (vgl. LGBl Nr. 71, 1896, §§ 20-26).

Erläuterungen zur eigentlichen Ursache des Fehlverhaltens finden sich allerdings bis dahin nicht, was jedoch nicht weiter verwunderlich ist, da die Psychologie als eigenständige Wissenschaftsdisziplin gerade erst begonnen hatte sich zu etablieren und in verschiedenen Fachgebiete aufzugliedern, wobei die Empirische Psychologie und ihre Methoden der Psychophysik, eingeführt durch Fechner, Helmholtz, Wundt und Müller (vgl. Dorsch, 1982) den Hauptanteil daran trug.

Das Alkoholisierung im Straßenverkehr für die damalige staatliche Obrigkeit eine beachtenswerte Angelegenheit war, zeigt sich aber an einer in Niederösterreich erlassenen „Betriebsordnung für die Zweispänner (Fiaker) und Einspänner im Wiener Polizeirayon“ (LGBl Nr. 53, 1891), bei der im § 8 zu den „Eigenschaften der zur Pferdelenkung bestimmten Personen“ folgendes verlangt wird:

„Das Pferdelenken (Kutschiren) [sic] dürfen beim Fiaker und Einspännergewerbe nur solche Personen männlichen Geschlechts besorgen, welche wenigstens 18 Jahre alt, hinreichend kräftig, *nüchtern* [Hervorhebung durch Verfasser], unbescholten, mit keinem ekelerregenden körperlichen Gebrechen behaftet und des Fahrens vollkommen kundig sind, genügend Platzkenntnisse besitzen und die beiden letzteren Eigenschaften durch eine bei der k. k. Polizeidirection unter Intervention eines Genossenschaftsmitgliedes abzulegende, mit einer Probefahrt zu verbindende Prüfung nachgewiesen haben“ (LGBl Nr. 53, 1891).

Aus der gesamten Verordnung ist ableitbar, dass die für die Straßenbenützung bereits gültigen Regelungen hinsichtlich der Problematik des Schnellfahrens, bei den Fiakern offensichtlich kein Thema war. Da in dieser Verordnung auch die Honorierung der durch die Fiaker erbrachten Leistungen geregelt wurde, ist aus dem § 27 zu entnehmen, dass eine Zeittaxe zur Anwendung kam, in der „für jede Viertelstunde der Fahrt sammt [sic] Wartezeit“ für den Fiaker 30 Kreuzer und für den Einspänner 20 Kreuzer verrechnet wurde (LGBl Nr. 53, 1891) und daher eine gemächliche Fahrweise eher finanzielle Vorteile brachte. Bedingt

durch die Begleiterscheinungen des Berufsstandes und damit einhergehender Wartezeiten an den Standplätzen, wo die Fiaker auch den Witterungseinflüssen ausgesetzt waren, ist es daher nicht weiter verwunderlich, dass Alkoholmissbrauch eine Begleiterscheinung der damaligen Berufspraxis im Gewerbe der Personenbeförderung war.

## **2.2. Landesgesetze zum Erlass provisorischer Bestimmungen bezüglich des Fahrens mit Automobilwagen und dem Motorrade am Beispiel von Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark**

Die technischen Entwicklungen im neunzehnten Jahrhundert hatten besonders im Automobilbau aufgezeigt, dass die Legislative und auch Exekutivkräfte des Staates all dem eher staunend als handelnd gegenüberstanden. Waren doch die gesetzlichen Rahmenbedingungen bislang auf den Gebrauch der Straßen abgestimmt gewesen und nicht auf die Verkehrsmittel, die sie benützten. So dauerte es einige Zeit, bis die ersten gesetzlichen Regelungen in Kraft traten, die explizit auf die neuartigen technischen Vehikel abgestimmt waren, die offenbar keine kurzlebige Modeerscheinung darstellten, sondern den Fortschritt verkörperten.

Es waren dies Landesverordnungen der einzelnen Kronländer, die somit auch nur in deren Gültigkeitsbereich Rechtswirksamkeit hatten. Bei der Abfassung dieser Landesgesetze stand allerdings eine Verordnung des Handelsministeriums gewissermaßen als Vorlage zur Verfügung, anhand derer gewisse Elemente übernommen wurden, die nun auch in der gesetzlichen Regelung des Automobilwesens zur Anwendung kamen. Es war dies die „Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren und dem Ministerium für Cultus und Unterricht vom 15. Juli 1891, betreffend den Nachweis der Befähigung zur Bedienung (Führung, Wartung) von Dampfmaschinen, Locomotiven und Dampfschiffsmaschinen“ (vgl. RGBL Nr. 108, 1891), aus der wesentliche Bereiche hinsichtlich der Bedienung und Überwachung von auf Dampfkraft basierenden technischen Einrichtungen auch für den automobilen Bereich übernommen wurden. Schon darin fanden sich charakterliche Eignungsvorgaben, die in den folgenden Jahrzehnten im Kraftfahrwesen noch eine stetig an Bedeutung zunehmende Rolle spielen sollten.

„Zur Bedienung und Überwachung eine Dampfkessels und zur Bedienung (Führung, Wartung) einer Dampfmaschine, Locomotive oder Dampfschiffsmaschine dürfen nur solche Personen zugelassen werden, welche

1. nüchternes Verhalten und verlässlichen Charakter [Hervorhebung durch Verfasser] ausweisen, ferner
2. mindestens 18 Jahre alt sind,
3. die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten angeeignet haben und
4. sich über ihre Befähigung durch das Zeugnis, über die mit Erfolg abgelegte einschlägige fachtechnische Prüfung (§. 6) ausweisen.

Die *Nüchternheit und Verlässlichkeit* [Hervorhebung durch Verfasser] sind durch Dienstzeugnisse, eventuell durch ein Zeugnis des Gemeindevorstandes, in dessen Bezirk der Bewerber seinen letzten Wohnsitz hatte, zu erweisen“ (RGL Nr. 108, 1891, § 1).

So war erstmalig der Nachweis der persönlichen Eignung in Form eines „Befähigungs-Zeugnisses“ (RGL Nr. 108, 1891, § 1) für die Bedienung der verschiedenen technischen Einrichtungen (Dampfkessel, locomobile Dampfmaschinen, Locomotiven und Dampfschiffsmaschinen) gesetzlich festgeschrieben, der einige Jahre später auch im Automobilwesen als Fahrnachweis (Führerschein) eingeführt wurde. Wesentlich bedeutsamer ist allerdings die starke Betonung der Alkoholfreiheit (Nüchternheit im Verhalten) und der Verlässlichkeit (als Charakterzug) als personelle Grundvoraussetzung, um überhaupt für solche bedeutsamen Tätigkeitsbereiche in Betracht zu kommen.

### 2.2.1. Landesgesetzgebung in Niederösterreich

Die ersten provisorischen Bestimmungen für das Fahren auf öffentlichen Straßen mit dem Automobilwagen und Motorrade erfolgte am 19. September 1899 mittels Landes-Gesetz-Verordnungs-Blatt im Erzherzogthum unter der Enns [Niederösterreich] (vgl. LGBl Nr. 49). Durch diese Regelung wurde in Österreich erstmals eine gesetzliche Grundlage für die Benützung öffentlicher Straßen und Wege durch „Automobilwagen (Motorräder)“ geschaffen (vgl. LGBl Nr. 49, 1899). Da dieses neue technische Verkehrsmittel, vermutlich aufgrund der damals noch konstruktionsbedingt anfälligen und schwergewichtigen Technik, die für die gesetzgebende Behörde eine Vielzahl von Gefahrenquellen darstellte, finden sich im Gesetz in der Mehrzahl Vorschriften, die sich auf die technische Ausstattung und den sachgemäßen Betrieb der Fahrzeuge beziehen.

Missbräuchliche Verwendung von Automobilen in Form von Geschwindigkeitsüberschreitungen dürften jedoch diesen technischen Fortschritt von Beginn an begleitet haben, da es offenbar notwendig war, in einem eigenen Paragraphen darauf hinzuweisen, dass Wettfahrten mit Automobilwagen bzw. Motorrädern auf öffentlichen Straßen den Verkehr behindern und daher verboten sind (vgl. LGBl Nr. 49, 1899, § 4). In den technischen Möglichkeiten des Automobils sah der Gesetzgeber vor allem bei der Fahrgeschwindigkeit ein hohes Gefahrenpo-

tenzial, welches er in eigenen „Sicherheitsvorschriften betreffend die Lenkung und den Verkehr“ (LGBl Nr. 49, 1899, §§ 21-31) einzuschränken versuchte. Dies zeigt sich besonders im § 21, der in folgender Weise verlautbart:

„Die Fahrgeschwindigkeit darf in geschlossenen Orten nicht größer sein, als die eines Pferdes im frischen Trabe.

Die Fahrgeschwindigkeit kann außerhalb geschlossener Ortschaften mäßig gesteigert werden, jedoch nur bei ebenen, breiten, geraden und wenig belebten Straßen“ (LGBl Nr. 49, 1899).

Dass die Begegnung dieser neuartigen und in der damaligen Wahrnehmung rasanten Verkehrsmittel, die in ländlichen Gebieten sicherlich nicht zur Tagesordnung gehörten, eine Gefahr für Mensch und Tier, sowie in seltenen Ausnahmefällen eventuell auch für Angehörige des Kaiserhauses darstellen könnte, zeigt sich wiederum in einer gesetzlichen Ausformulierung:

„Die Fahrgeschwindigkeit muss vermindert werden und nöthigenfalls der Automobilwagen (Motorrad) ganz angehalten werden, wenn das Herannahen dieses Fuhrwerkes Pferde und andere Thiere [sic] erschreckt und dadurch Veranlassung zu Unordnung oder Unglücksfällen gegeben sein kann.

Bei Begegnung von Mitgliedern des Allerhöchsten Hofes benützten Wagens hat der Lenker des Automobilwagens (Motorrades) ganz besondere Vorsicht anzuwenden“ (LGBl Nr. 49, 1899, § 22).

An diesen Ausführungen zeigt sich, dass mit zunehmender Verbreitung und behördlicher Wahrnehmung dieser technischen Innovation im Bereich des Verkehrswesens, die Sicherheitsrisiken immer stärker im Geschwindigkeitsbereich angesiedelt wurden. Technische Errungenschaften hatten dieses Fortbewegungsmittel möglich gemacht und in der Technik suchte man daher auch in zunehmenden Maße die Lösung für die auftretenden Probleme, wie anhand der immer mehr Raum einnehmenden „Vorschriften, betreffend die Construction [sic], Erhaltung und Ausrüstung“ (LGBl Nr. 49, 1899, §§ 11-19) nachweisbar ist. Im Verständnis des ausgehenden 19. Jahrhunderts, mit seinen durch die Industrialisierung herbeigeführten gesellschaftlichen Veränderungen und technischen Möglichkeiten, führte dies dazu, dass die bisherigen gesetzlichen Ansätze im Verhaltensbereich der Lenker wirksam zu werden in den Hintergrund traten. Konstruktive Vorschriften für die technische Ausstattung am Fahrzeug in Form von Bremsen, die der Geschwindigkeit entgegenwirken sollten, wurden verlangt und finden sich bis heute, im Funktionsprinzip nahezu unverändert im Fahrzeugbau wieder. Auch findet erstmals eine Unterscheidung zwischen Einspurigen und Zweispurigen Motorfahrzeugen statt (vgl. LGBl Nr. 49, 1899).