



Der Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren

Wie die Unfallstatistik Jahr für Jahr zeigt, ist mangelndes Abstandsverhalten der Verkehrsteilnehmer eine sehr ernst zu nehmende Unfallursache. Anlässlich der Diskussion über eine gesetzliche Präzisierung des Sicherheitsabstandes wird in diesem Artikel die Judikatur von VwGH und OGH vor allem der letzten zwanzig Jahre zu diesem Thema dargestellt und der gesetzliche Handlungsbedarf samt Lösungsvorschlag aufgezeigt.

Von Katharina Hnatek-Petrak und Martin Vergeiner

Inhaltsübersicht:

- A. Gesetzliche Regelungen
- B. Verhaltensnorm des § 18 Abs 1 StVO
- C. Länge des Sicherheitsabstandes
 - 1. Judikatur zu „Abstand“
 - 2. Judikatur zu „Reaktionszeit“
 - a) 1 Sekunde
 - b) 0.6 bis 0.8 Sekunden
 - c) Unter 0.6 Sekunden
 - d) Verlängerung der Reaktionszeit
- 3. BMI-Erlass
- D. Der Sicherheitsabstand in besonderen Situationen
 - 1. „Hineinschneiden“
 - 2. Plötzliches Abbremsen
 - 3. Grünblinken
 - 4. Fahrfehler
 - 5. Sonstige Einzelfälle
- E. Handlungsbedarf
- F. Vergleich mit Deutschland
- G. Schlussfolgerung



ZVR 2002/91

§ 18 StVO

Sicherheits-
abstand,
Reaktionsweg,
Reaktionszeit,
Hintereinander-
fahren

A. Gesetzliche Regelungen

Die Regelungen zum Hintereinanderfahren und dem hierbei einzuhaltenen Sicherheitsabstand finden sich vor allem in § 18 StVO.

§ 18 Abs 1 StVO enthält allgemein die Verpflichtung zur Einhaltung eines Sicherheitsabstandes: Demnach hat der Lenker eines Fahrzeuges stets einen solchen Abstand vom nächsten vor ihm fahrenden Fahrzeug einzuhalten, dass ihm jederzeit das rechtzeitige Anhalten möglich ist, auch wenn das vordere Fahrzeug plötzlich abgebremst wird.

§ 18 Abs 2 und 4 StVO normieren einen bestimmten Sicherheitsabstand zu besonderen Fahrzeugen: So muss der Abstand zu Schienenfahrzeugen, wenn nicht überholt werden soll, den Straßen- und Witterungsverhältnissen angemessen, aber mindestens etwa 20 m betragen (Abs 2); Lenker von Fahrzeugen mit größeren Längsabmessungen (Lastfahrzeuge, Kraftwagenzüge, Omnibusse u dgl) müssen auf Freilandstraßen zu ebensolchen Fahrzeugen einen Abstand von mindestens 50 m einhalten (Abs 4).

§ 18 Abs 3 StVO regelt, dass beim Anhalten der Verkehr auf Querstraßen, Schutzwegen, Radfahrerüberfahrten oder einer querenden Gleisanlage nicht behindert werden darf.

Als weitere Norm, die im Zusammenhang mit dem Hintereinanderfahren von Bedeutung ist, sei auch § 21 Abs 1 StVO genannt, wonach der Lenker das Fahrzeug nicht jäh und für den Lenker eines nachfolgenden Fahrzeuges überraschend abbremsen darf, wenn andere Straßenbenutzer dadurch gefährdet oder behindert werden, es sei denn, dass es die Verkehrssicherheit erfordert.

Im Folgenden wird lediglich auf die allgemeine Bestimmung des § 18 Abs 1 StVO und ihren allfälligen Bezug zu § 21 Abs 1 StVO eingegangen.¹⁾

B. Verhaltensnorm des § 18 Abs 1 StVO

§ 18 Abs 1 StVO regelt den Sicherheitsabstand zu einem vorausfahrenden (dh nicht angehaltenen oder abgestellten) Fahrzeug.²⁾ „Hintereinanderfahren“ iSd § 18 StVO liegt vor, wenn sich zwei oder mehrere Fahrzeuge in gleicher oder annähernd gleicher Spur nacheinander fortbewegen, wobei der Abstand nicht so groß ist, dass das Verhalten des Vorausfahrenden unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Umstände keinerlei Einfluss mehr auf das des Nachfahrenden haben kann.³⁾

Die Bestimmung richtet sich an die Lenker aller Fahrzeuge, dh es bestehen keine Ausnahmen, zB für Motorräder, die im Pulk oder Windschatten fahren.⁴⁾

Tatbestandsmerkmal dieser Bestimmung ist weder ein ziffernmäßig bestimmter Abstand noch eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit,⁵⁾ noch muss zwingend das Abbremsen des davor fahrenden Kfz vorliegen,⁶⁾ ebenso wenig eine Fahrtrichtungsangabe.⁷⁾ Auch ist der Eintritt eines Verkehrsunfalles nicht Voraussetzung der Strafbarkeit.⁸⁾

Gegen die Gefahr des Auffahrens wurde in der StVO eine doppelte Sicherung vorgesehen, einerseits durch die Verpflichtung des Nachfahrenden, einen angemessenen Sicherheitsabstand zum Vorderfahrzeug einzuhalten

(§ 18 Abs 1 StVO), andererseits durch die Verpflichtung des Vorfahrenden (Anm: dh Vorausfahrenden), nicht jäh und für den Lenker eines nachfahrenden Fahrzeuges überraschend abzubremesen (§ 21 Abs 1 StVO).⁹⁾ Dh aber, dass nicht nur den nachfolgenden Lenker eines Fahrzeuges Pflichten treffen, sondern auch mehrere Bestimmungen der StVO dem voranfahrenden Fahrzeuglenker Pflichten auferlegen.¹⁰⁾

C. Länge des Sicherheitsabstandes

Im Folgenden wird die Judikatur von VwGH und OGH von der letzten zwanzig Jahre dargestellt, die – trotz einiger sichtbarer Grundsätze – äußerst vielfältig und teilweise widersprüchlich ist.

1. Judikatur zu „Abstand“

Der VwGH judizierte allgemein, dass unter Berücksichtigung aller gegebenen Umstände, wie etwa Straßen- und Sichtverhältnisse, Vorliegen von Ortsdurchfahrten sowie der Art des vorausfahrenden Fahrzeuges (zB Schulfahrzeug) ein rechtzeitiges Anhalten auch bei überraschenden Bremsmanövern des davor Fahrenden möglich sein muss.¹¹⁾

Wiederholt erkannte er, dass der nötige Abstand, solange nicht besondere Umstände hinzutreten, etwa der Länge des Reaktionsweges (Sekundenweges, die während der Reaktionszeit zurückgelegte Strecke, wobei als Reaktionszeit die Zeit vom Erkennen einer Gefahr bis zum Beginn der Bremshandlung gilt) entsprechen muss,¹²⁾ das sind in Metern 3/10 der Höhe der eingehaltenen Geschwindigkeit.¹³⁾ Ein Abstand von etwa 3 Metern bei ca 85 km/h stellt eine besondere Rücksichtslosigkeit dar.¹⁴⁾ Wenn der Hintermann mit 90 km/h, der Vordermann mit 75 km/h fährt, liegen besondere Umstände vor, die einen Sicherheitsabstand in der Länge des Reaktionsweges (25 m) nicht ausreichend erscheinen lassen.¹⁵⁾

2. Judikatur zu „Reaktionszeit“

In einigen älteren Erkenntnissen entschied der OGH, dass es für die Dauer der Reaktionszeit kein allgemein gültiges Maß gäbe, sie richte sich nach den Umständen.¹⁶⁾ Bei Fahrten mit Höchstgeschwindigkeit oder annäherndem Tempo ist erhöhte Aufmerksamkeit nötig, es kann eine verkürzte Reaktionszeit zugebilligt werden.¹⁷⁾

1) Höchstgerichtliche Judikatur wird, soweit als möglich, wörtlich zitiert.

2) VwGH 5. 7. 2000, 97/03/0081.

3) OGH 17. 1. 1985, 8 Ob 35/84; 11. 1. 1996, 2 Ob 98/95.

4) OGH 28. 1. 1999, 2 Ob 16/99p.

5) VwGH 4. 7. 1997, 97/03/0028.

6) VwGH 29. 8. 1990, 89/02/0221.

7) VwGH 9. 10. 1996, 96/03/0255.

8) VwGH 1. 7. 1987, 87/03/0012.

9) OGH 22. 2. 1983, 2 Ob 34/83 ua.

10) OGH 26. 5. 1981, 2 Ob 113/81 ua.

11) VwGH 26. 4. 1991, 91/18/0070.

12) OGH 19. 11. 1987 ZVR 1988/121; 12. 4. 1983 ZVR 1984/159; 24. 11. 1983

ZVR 1984/134; VwGH 21. 9. 1984 ZVR 1986/33 ua.

13) VwGH 21. 9. 1984, 84/02/0198 ZVR 1986/33; 18. 12. 1997, 96/11/0035 ua.

14) VwGH 25. 9. 1986, 86/02/0058 ÖJZ 1987, 378.

15) OGH 19. 11. 1987 ZVR 1988/121.

16) OGH 29. 6. 1964, 2 Ob 129/64; 19. 5. 1971, 11 Os 50/71 ua.

17) OGH 11. 3. 1982, 8 Ob 320/81 ua.

a) 1 Sekunde

Eine Reaktionszeit von 1 Sekunde genügt laut OGH, wenn keine Pflicht zu angespannter Aufmerksamkeit besteht.¹⁸⁾

b) 0.6 bis 0.8 Sekunden

Bei **aufmerksamen Fahren** billigt die Judikatur dem Fahrzeuglenker eine **Reaktionszeit von 0.6 bis 0.8 Sekunden** zu: So ist auch einem Kraftfahrer, der besonders vorsichtig und bremsbereit fahren muss, eine Reaktionszeit von 0.6 bis 0.8 Sekunden zuzubilligen.¹⁹⁾

Eine Reaktionszeit von 0.6 Sekunden kann laut OGH in älteren Entscheidungen nur bei höchster Bremsbereitschaft unter günstigsten Voraussetzungen angenommen werden.²⁰⁾

c) Unter 0.6 Sekunden

In einem Erkenntnis aus dem Jahr 1997 judizierte der VwGH **bedenklicherweise**, dass die Reaktionszeit bei sehr geübten Fahrern **0.3 bis 0.7 Sekunden** betragen kann.²¹⁾ Abgesehen davon, dass der vom VwGH gezogene Schluss, ein Fahrer, der 70.000 km im Jahr fährt, sei ein sehr geübter Fahrer, als generelle Feststellung fragwürdig erscheint – lässt dieser Umstand doch keinerlei Schluss auf die individuelle kraftfahrerspezifische Leistungsfähigkeit des Lenkers zu –, hängt auch die Reaktionsfähigkeit im Einzelfall wohl nicht nur von einer (langjährigen) Übung ab. Es ist in keiner Weise erwiesen, dass eine hohe Anzahl an gefahrenen Kilometern in einem Zusammenhang mit der Reaktionsbereitschaft steht (s auch unten).

d) Verlängerung der Reaktionszeit

Der Grundsatz, dass als Mindestabstand die Länge des Reaktionsweges genügt, erfährt überall dort eine Ausnahme, wo besondere Umstände für den Nachfolgenden die Gefahr erkennen lassen, dass der Vorausfahrende sein Fahrzeug möglicherweise plötzlich und abrupt zum Stillstand bringen muss oder aufgrund anderer Gefahrenmomente ein größerer Abstand angezeigt ist, zB geringere Bremswirkung des eigenen Fahrzeuges, defekte Bremsleuchten des Vorausfahrenden, sonstige Sichtbehinderungen etc.²²⁾ Auch bei Schreckwirkung oder Schockwirkung infolge eines nach den Umständen vollkommen unerwarteten Ereignisses ist eine Verlängerung der Reaktionszeit einzuräumen¹⁶⁾. Jedoch schließt eine rechtzeitig erkennbare unklare Verkehrslage ua die Zubilligung einer Schrecksekunde oder verlängerten Reaktionszeit aus.²³⁾ Eine Schrecksekunde ist dann nicht zuzubilligen, wenn im Hinblick auf die Verkehrslage die Verpflichtung zu gespannter Aufmerksamkeit besteht.²⁴⁾

3. BMI-Erlass

Das Bundesministerium für Inneres hat mit Erlass vom 19. 4. 2002 bezüglich der Überwachung des Mindestabstandes (§ 18 Abs 1 StVO) als Grenzwert für Anzeigen (Anm: dh Strafanzeigen) einen Abstand **bis 0.5 Sekunden**

festgelegt.²⁵⁾ Mit diesem Erlass wird auch mangels gänzlichen Vorliegens des Einvernehmens mit den Ländern bezüglich der Vorgangsweise bei festgestellten Abständen **über 0.5 Sekunden** der bis dahin geltende Erlass vom 11. 1. 2002²⁶⁾ aufgehoben. Für Abstände über 0.5 Sekunden besteht somit derzeit keine einheitliche Regelung.

D. Der Sicherheitsabstand in besonderen Situationen**1. „Hineinschneiden“**

„(Hinein)schneiden“ ist kein gesetzlicher Begriff, wird aber in der Judikatur des Öfteren verwendet. Als „Hineinschneiden“ kann man verstehen, wenn ein Fahrzeuglenker nach Überholen oder Nebeneinanderfahren den Fahrstreifen so wechselt, dass er den Fahrzeuglenker auf dem Fahrstreifen, auf den er umgespurt hat, zum Abbremsen nötigt. Hier ist die Judikatur einheitlich: Der Lenker eines nachkommenden Pkw braucht nicht damit zu rechnen, ein grob verkehrswidrig in die sich vor ihm befindliche Lücke schneidender dritter Verkehrsteilnehmer werde den für das gefahrlose Anhalten bei einer plötzlichen Bremsung des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmers notwendigen Tiefenabstand verkürzen.²⁷⁾

So muss auch bei einem blinkenden Kfz auf gleicher Höhe ein Fahrstreifenwechsel nicht erwartet werden und wird daher auch objektiv durch die Verkehrssicherheit jähes Bremsen nicht erfordert.²⁸⁾

2. Plötzliches Abbremsen

Hier sei nur auf eine Auswahl von Entscheidungen zum plötzlichen/jähen Abbremsen eingegangen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Sicherheitsabstand (§ 18 Abs 1 StVO) des nachfolgenden Fahrzeuglenkers stehen.

Jähes Abbremsen des voranfahrenden Fahrzeuges löst besonders im Stadtverkehr und bei Kolonnenfahren nicht nur die Gefahr des Auffahrens für das unmittelbar nachfolgende Fahrzeug, sondern auch für die diesem nachkommenden Fahrzeuge aus.²⁹⁾ Für das Verschulden ist es bedeutsam, ob das starke Abbremsen des Vordermannes vorhersehbar war.³⁰⁾ Nicht vorhersehbar ist etwa ein Abbremsen des Vorderfahrzeuges mit einem Bremsverzögerungswert von 5 m/s².³¹⁾ In vielen Fällen wird

18) OGH 23. 3. 1982, 2 Ob 59/82 ua.

19) OGH 28. 4. 1994, 2 Ob 25/94; 22. 9. 1976, 8 Ob 132/76 ua.

20) OGH 19. 5. 1971, 11 Os 50/71; 25. 1. 1973, 2 Ob 165/72.

21) VwGH 24. 9. 1997, 97/03/0090 unter Berufung auf Grundtner/Hellar/Schachter, Die österreichische Straßenverkehrsordnung nach der 19. Novelle, 196.

22) Dittrich/Stolzlechner, Straßenverkehrsordnung, § 18 RZ 12f.

23) OGH 23. 6. 1983, 8 Ob 88/83 ua.

24) OGH 1982/09/21, 2 Ob 150/82 ua.

25) BMI 19. 4. 2002, 31925/52-IV/19/02.

26) BMI 11. 1. 2002, 31925/44-IV/19/01.

27) VwGH 29. 8. 1990, 89/02/0221.

28) OGH 12. 7. 1983, 2 Ob 137/83; s auch 18. 12. 1997, 2 Ob 378/97 w; 29. 3. 1978, 8 Ob 55/78.

29) OGH 29. 3. 1989, 2 Ob 42/89 ua.

30) OGH 1982/03/09 2 Ob 57/82; 31. 5. 1983, 2 Ob 93/83 ZVR 1984/164 ua; s auch EB zu RV StVO 1960, 22 BlgNR 9. GP.

31) OGH 13. 7. 1982 ZVR 1983/236.

gleichzeitiges Verschulden angenommen, wenn der Vordermann jäh abbremst und der Nachfahrende einen zu geringen Abstand hält.³²⁾

Im Vordergrund steht die Verkehrssicherheit: Wenn diese es erfordert, ist beim Abbremsen keine Rücksichtnahme auf den nachfolgenden Verkehr erforderlich.³³⁾ Ein jähes Abbremsen ist aber dann nicht „verkehrsbedingt“, wenn es wegen eines zu geringen Sicherheitsabstandes notwendig wurde.³⁴⁾ Ein Fahrzeuglenker muss in gewissen Fällen aufgrund der Verkehrssicherheit von einer Vollbremsung Abstand nehmen, auch wenn dies zB das Überfahren eines Kleintiers erfordert.³⁵⁾

So ist im Einzelfall bei einem Kfz-Lenker, der auf der Autobahn äußerst knapp auffährt, überholt und vorsätzlich nicht durch die Verkehrssituation bedingt bis zum Stillstand abbremst, die Annahme der fehlenden Verkehrszuverlässigkeit berechtigt.³⁶⁾

Auch darf einem bevorrangten Lenker nicht durch die Fahrweise des Wartepflichtigen die Einhaltung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes unmöglich gemacht werden.³⁷⁾

3. Grünblinken

Bei Grünblinken einer Ampel wird an die Verkehrsteilnehmer die Anforderung erhöhter Aufmerksamkeit gestellt: So ist bei Grünblinken keine Reaktionszeit mehr einzuräumen, da die Grünblinkphase bereits die Umschaltung auf Gelb anzeigt; der Anhalteweg verkürzt sich auf den Bremsweg.³⁸⁾

Nicht eindeutig ist die Rechtsprechung des OGH, was das plötzliche Abbremsen bei Grünblinken betrifft:

Bei Beginn des Grünblinkens muss mit plötzlichem Abbremsen gerechnet werden.³⁹⁾ Hält ein Fahrzeuglenker bei blinkendem Grünlicht an, trifft ihn keine Mithaftung an einem dadurch entstehenden Auffahrunfall.⁴⁰⁾ Oben Gesagtes über die mangelnde Mithaftung beim Anhalten bei blinkendem Grünlicht trifft jedoch nicht zu, wenn es sich um eine unzulässige Notbremsung handelt.⁴¹⁾ Anders lautend wurde auch entschieden, dass bei Grünblinken nicht immer mit plötzlichem Abbremsen gerechnet werden muss.⁴²⁾

4. Fahrfehler

Generell judizierte der OGH, dass dann, wenn der vordere Personenkraftwagen durch unrichtige Bedienung plötzlich zum Stillstand gebracht wurde, der Lenker des nachfolgenden Personenkraftwagens mit einem derart unsachgemäßen und vorschriftswidrigen Verhalten – ungeachtet seiner eigenen Pflicht, Abstand zu halten – nicht zu rechnen braucht.⁴³⁾

Im Einzelfall entschied der OGH aber, dass darin, dass beim Anfahren durch zu geringe Gaszufuhr der Motor des Fahrzeuges außer Gang gesetzt wird (Anm: sog „Abwürgen“ des Motors), zwar eine Fehlbedienung liegt, diese jedoch als ein nicht ins Gewicht fallender Fahrfehler zu qualifizieren ist.⁴⁴⁾

5. Sonstige Einzelfälle

→ Mangelnder Sicherheitsabstand als Entschuldigungsgrund

Zum Auffahren judizierte der VwGH, dass das Verletzen des Sicherheitsabstandes durch ein nachfolgendes Kfz den vorausfahrenden Fahrzeuglenker nicht zur Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit berechtigt.⁴⁵⁾ Auch berechtigt das zu knappe Aufschließen den Vorausfahrenden nicht, auf den Pannestreifen auszuweichen.⁴⁶⁾

→ Überholen

Auch beim beabsichtigten Überholen ist vom Überholenden § 18 Abs 1 StVO zu beachten.⁴⁷⁾

→ Schadensteilungen

Die folgende Tabelle zeigt einige Einzelfälle der Schadensteilung, in denen ein Fahrzeuglenker nicht den nötigen Sicherheitsabstand eingehalten hat.

Verhältnis	Nachfahrender	Vorausfahrender
1 zu 1 ⁴⁸⁾	als 3. Fz zu geringer Abstand zu 2. Fz, welches rechtzeitig abbremste konnte	vorschriftswidrig vor 2 Fz hineingezwängt
1 zu 1 ⁴⁹⁾	zu knapper Abstand, unaufmerksam	stark überraschend gebremst, um Fußgänger mitzunehmen
2 zu 1 ⁵⁰⁾	zu geringer Tiefenabstand	Links-Einbiegen, Verstoß gegen §§ 11 und 12/1 StVO
2 zu 1 ⁵¹⁾	aufgefahren unabhängig vom Auffahren des Vordermannes (Anm: dh Vorausfahrender)	Vorfahrender (Anm: dh Vorausfahrender) selbst auch aufgefahren

E. Handlungsbedarf

Laut Unfallstatistik 2001 war jeder fünfte Verkehrsunfall, auf Autobahnen gar jeder zweite Verkehrsunfall auf die Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstands zurückzuführen. Diese Auffahrunfälle hatten 13.055 Verletzte und 48 Getötete zur Folge. Statistisch

32) OGH 16. 12. 1982 ZVR 1984/38; 19. 11. 1987 ZVR 1988/121 ua.

33) OGH 16. 12. 1982, 8 Ob 274/82.

34) OGH 18. 11. 1982, 8 Ob 118/82; 29. 3. 1989, 2 Ob 42/89.

35) OGH 14. 3. 2001, 7 Ob 307/00y ua.

36) VwGH 25. 4. 1989, 88/11/0164, ZVR 1990/77.

37) OGH 17. 10. 1984 ZVR 1985/154.

38) OGH 2. 9. 1982, 8 Ob 75/82; 23. 5. 1985, 8 Ob 19/85 ua; VwGH 22. 3. 1991, 86/18/0141.

39) OGH 20. 11. 1979, 2 Ob 168/79, ZVR 1981/2.

40) OGH 14. 6. 1988, 2 Ob 3/88 ua.

41) OGH 16. 6. 1976, 8 Ob 88/76.

42) OGH 30. 9. 1982, 8 Ob 180/82.

43) OGH 21. 9. 1972, 2 Ob 166/72.

44) OGH 9. 3. 1982, 2 Ob 63/82; s auch OGH 4. 12. 1980, 8 Ob 229/80.

45) VwGH 21. 8. 1988, 87/03/0182.

46) UVS-Wien 13. 9. 1993 ZVR 1995/15.

47) OGH 17. 1. 1985 ZVR 1986/77; 19. 11. 1987, 8 Ob 42/87 ua; VwGH 23. 10. 1986, 86/02/0097, ÖJZ 1987, 600.

48) OGH 25. 3. 1982, 8 Ob 19/82 ua.

49) OGH 22. 2. 1983, 2 Ob 34/83.

50) OGH 12. 4. 1983, 2 Ob 73/83.

51) OGH 21. 4. 1983, 8 Ob 91/83.

gesehen ereignen sich auf Österreichs Straßen pro Tag rund 26 Auffahrunfälle mit durchschnittlich 36 Verletzten oder Getöteten.⁵²⁾

Bezüglich der Verteilung der im Gesamten und durch Auffahrunfälle verletzten Personen auf die verschiedenen Straßenarten ergibt sich folgendes Bild:

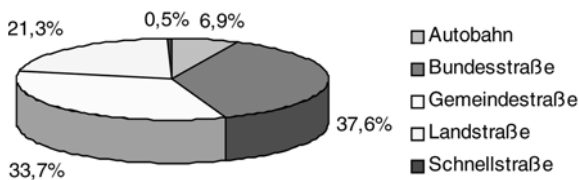


Abbildung 1: Verletzte in Österreich gesamt 2001:
100% entspricht 56.265

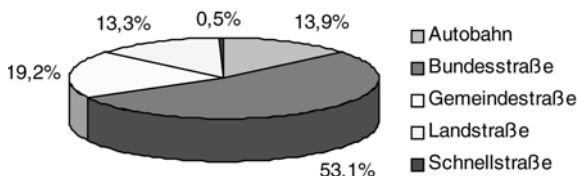


Abbildung 2: Verletzte bei Auffahrunfällen 2001:
100% entspricht 13.055

Im Entwurf zur 21. StVONov,⁵² der zum Zeitpunkt der Verfassung dieses Artikels in Begutachtung stand, wurde nun eine **gesetzliche Präzisierung des Sicherheitsabstands** vorgeschlagen. Durch diese Gesetzesänderung würde eine weitere wichtige Maßnahme des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2002–2010 umgesetzt werden, das auf eine Halbierung der Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen bis 2010 abzielt.

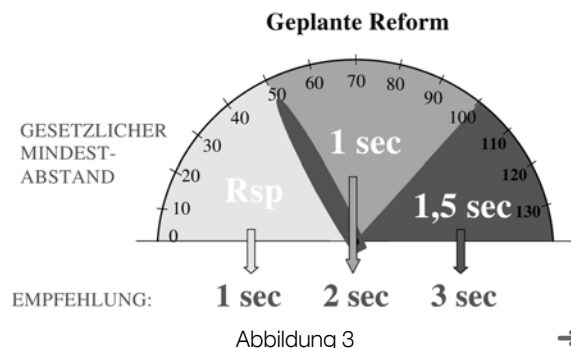
Die Betrachtung der (gesetzlichen) Theorie und der (Verkehrs-)Praxis zeigt sehr deutlich den gesetzlichen Handlungsbedarf in Sachen Sicherheitsabstand auf. So ist die derzeit bestehende Regelung des § 18 Abs 1 StVO seit über 40 Jahren unverändert, obwohl seitdem das Verkehrsaufkommen drastisch gestiegen ist. Etwa auf der Südautobahn A 2 ist eine Verachtzehnfachung des Verkehrs zu beobachten: Während auf besagter Autobahn im Jahr 1965 noch 8.000 Fahrzeuge gezählt wurden, beträgt der tägliche Verkehrsfluss heute 145.000 Fahrzeuge. Die abstrakt gehaltene Gesetznorm des § 18 Abs 1 StVO, mit der vor 40 Jahren das Auslangen gefunden werden konnte, kann mit der aktuellen Dichte und Dynamik des Verkehrs absolut nicht mehr mithalten. In diesem Zusammenhang muss auch auf die stauvermeidende Wirkung richtigen Abstandsverhaltens hingewiesen werden. Dies dadurch, dass sich einerseits weniger staukausale Verkehrsunfälle ereignen und sich andererseits die Geschwindigkeitsniveaus homogener gestalten. Die Erfahrung zeigt, dass gerade bei homogenerem Verkehrsfluss die geringste Staugefahr und damit verbunden eine geringere Gefahr von Auffahrunfällen besteht.⁵³⁾

Eine Adaptierung und Aktualisierung der Abstandsnorm des § 18 Abs 1 StVO ist daher dringend geboten.

Wie oben dargestellt, erachtet die herrschende Judikatur wiederholt einen Sicherheitsabstand von 0.6 bis 0.8 Sekunden für ausreichend. Langjährige Beobachtungen zeigen aber, dass eine Reaktionszeit von **0.6 bis 0.8 Sekunden nur bei erhöhter Aufmerksamkeit** angenommen werden kann.⁵³⁾ Die Annahme einer Reaktionszeit von unter 0.6 Sekunden ist nur bei einer überdurchschnittlich erhöhten Reaktionsbereitschaft realistisch, die jedoch nur für einen sehr kurzen Zeitraum von einigen Sekunden vorliegen kann. Eine Reaktionszeit unter 0.4 Sekunden widerspricht jeder wissenschaftlichen Untersuchung und ist im Sinne der Verkehrssicherheit **strikt abzulehnen**⁵¹⁾.

Als realistischer Wert für eine durchschnittliche Reaktionszeit, die im Gesetz verankert werden soll, muss aber ein Zeitraum gewählt werden, der nicht nur bei erhöhter Aufmerksamkeit zutrifft, sondern auch von einem durchschnittlichen Lenker unter durchschnittlichen Bedingungen eingehalten werden kann. Überdies sollte dieser Wert auch leicht und verständlich in der Praxis für jeden Lenker kontrollierbar sein.

Die im derzeitigen Entwurf einer 21. StVONov vorgesehenen **Mindestabstände von 1 Sekunde bei Fahrgeschwindigkeiten über 50 km/h und von 1.5 Sekunden bei Fahrgeschwindigkeiten von über 100 km/h** sind daher als sach- und praxisgerecht zu beurteilen. Es handelt sich hierbei um eine Präzisierung der unteren Grenze des Sicherheitsabstands, wobei bei Vorliegen besonderer Umstände durchaus auch ein größerer Sicherheitsabstand geboten ist. Jedenfalls aber wird durch die geplanten Mindestwerte dem Verkehrsteilnehmer eine klare und verständliche Norm geboten, die er einfach und ohne großen Aufwand mittels des in der Fahrschule gelernten Sekunden-Zählens⁵⁴⁾ in die Praxis umsetzen kann. Der Exekutive hingegen wird eine vollziehbare Norm in die Hand gelegt, um Dränger bei Unterschreitung des Sicherheitsabstands wirksam einer Bestrafung zuführen zu können.



52) Erläut zum Entwurf der 21. StVONov, 349/ME 21. GP, ZI 160006/4-II/B/6/02.

53) KfV-Erhebungen 2002 (psychologischer Test (DR2), n=26.500 Autofahrer), 11/1998-7/2001; s auch Höfner, Psychologische Aspekte zum Thema Sicherheitsabstand, ZVR 1982, 57(58) u Knoflacher, Möglichkeiten der Bestimmung des Abstandes zu vorausfahrenden Fahrzeugen, ZVR 1983, 225.

54) Passiert das Heck des vorderen Fahrzeug einen markanten Punkt an oder auf der Fahrbahn (Bodenmarkierungen, Schattenbereiche unter Brücken, Leitpföcke etc), wird die verstreichende Zeit gezählt, bis auch der Zählende diesen Punkt mit der Front seines Fahrzeugs passiert.

F. Vergleich mit Deutschland

Ein Vergleich mit Deutschland zeigt, dass im Jahr 2000 der Anteil der Auffahrunfälle an allen Autobahnunfällen in Deutschland 37.4%, in Österreich hingegen 42.1% betrug. Würde ein Absenken der Auffahrunfälle auf Autobahnen auf das Niveau in Deutschland gelingen (37.4%), so würde das um 115 Auffahrunfälle pro Jahr weniger auf Österreichs Autobahnen bedeuten.⁵⁵⁾

Bei genauer Betrachtung zeigt sich aber, dass in Deutschland durchwegs strengere Maßstäbe an den erforderlichen Sicherheitsabstand gelegt werden als in Österreich. So wird als Mindestabstand in Deutschland bereits seit 1967 der halbe Tachowert angenommen, was 1.8 Sekunden entspricht.⁵⁶⁾ Während Lenker in Deutschland⁵⁷⁾ bereits bei Abständen unter 1.6 Sekunden verwaltungsrechtlich verfolgt werden, wird in Österreich erst bei 0.5 Sekunden bundesweit einheitlich gestraft (s o Erlass des BMI vom 19. 4. 2002)⁵⁸⁾. Auch beim Vergleich der Rechtsfolgen fällt auf, dass in Deutschland bereits bei geringeren Unterschreitungen des Sicherheitsabstands höhere Strafen und sonstige Sanktionen verhängt werden.

	Österreich	Deutschland
Abstand gemäß Judikatur	Richtwert 1 Sekunde, bei besonderer Aufmerksamkeit genügen 0.6–0.8 Sekunden	1.8 Sekunden (Halber Tachowert)
Beginn der vwrthl Strafbarkeit	Jedenfalls unter 0.50 Sekunden	unter 1.6 Sekunden ⁵⁸⁾ möglich

	Österreich	Deutschland
Strafhöhen	0.80–0.51 Sekunden: max 22 Euro ⁵⁹⁾ ; in verschiedenen Bundesländern gar keine Strafverfolgung ²⁵⁾	1.59–0.36 Sekunden: 25–75 Euro
	unter 0.51 Sekunden: bis 726 Euro ⁶⁰⁾ bzw 2.180 Euro bei bes. Rücksichtslosigkeit/ Gefährlichkeit; tatsächliche Strafhöhe bundesweit nicht einheitlich	unter 0.36 Sekunden: 100–125 Euro plus 1 Monat Fahrverbot b. Geschw. > 100 km/h

Tabelle: Vergleich Sicherheitsabstand Österreich – Deutschland

G. Schlussfolgerung

Aufgrund der oben dargestellten Ausführungen ist ersichtlich, dass sowohl die gesetzliche Regelung als auch die höchstgerichtliche Judikatur nicht ausreicht, den Anforderungen der Verkehrssicherheit Genüge zu tun. Es besteht daher ein **großer Bedarf, die Bestimmung über den Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren § 18 Abs 1 StVO**, die seit mehreren Jahrzehnten unverändert blieb, **neu zu formulieren** und an das wachsende Verkehrsaufkommen anzupassen. Eine Festlegung eines konkreten, nach der allgemein bekannten „Sekundenregel“ leicht bestimmbar Sicherheitsabstandes von mindestens 1 bis 1.5 Sekunden ist daher wünschenswert und dringend geboten.

55) KfV/BAST.

56) dBGH 9. 11. 1967 – VI ZR 90/66, NJW 1968/5; vgl auch Jagusch/Hentschl, Straßenverkehrsrecht, RZ 6 zu § 4.

57) www.polizei.bayern.de.

58) dBußgeldkatalogV, 13. 11. 2001.

59) § 50 Abs 1 VStG: Organstrafverfügung.

60) § 99 Abs 3 lit a und § 99 Abs 2 lit c StVO.

→ In Kürze

In diesem Artikel wird die Judikatur von VwGH und OGH vor allem der letzten zwanzig Jahre zu dem Thema Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren dargestellt und der Handlungsbedarf und ein Lösungsvorschlag aufgezeigt, die gesetzliche Bestimmung an die bestehende Verkehrssituation anzupassen.

→ Literatur-Tipp



Messner, Straßenverkehrsordnung
Verlag MANZ

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100, Fax: (01) 531 61-455,
E-Mail: bestellen@manz.at

→ Zum Thema

Über den Autor:

Mag. Katharina Hnatek-Petrak und Mag. Martin Vergeiner sind Mitarbeiter der Rechtsabteilung des KfV. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Ölzeltgasse 3, A-1031 Wien. Tel. 717 70-118 und -202, Fax 717 70-8, E-Mail: katharina.hnatek-petrak@kfv.at, martin.vergeiner@kfv.at, Internet www.kfv.at.

Vom selben Autor bei MANZ erschienen:

Hnatek-Petrak, Die Nachschulung für Probeführerscheinbesitzer – Gesetzliche Lücken bei der Möglichkeit der Anordnung, ZVR 2002, 141; Hnatek-Petrak/Platt, Die Diversion aus Sicht der Verkehrspsychologie, ZVR 2000, 280; Hnatek-Petrak, Die Radfahrerüberfahrt, ZVR 1999, 355; Vergeiner/Kaltenegger, Trendsportgeräte im Straßenverkehr, ZVR 2001, 103; Vergeiner/Kaltenegger, Der Vertrauensgrundsatz der StVO – Schutz oder Tücke für Kinder, ZVR 2000, 32.

Literatur:

Höfner, Psychologische Aspekte zum Thema Sicherheitsabstand, ZVR 1982, 57 (58); Knoflacher, Möglichkeiten der Bestimmung des Abstandes zu vorausfahrenden Fahrzeugen, ZVR 1983, 225.