

Die Anforderungen an die Verkehrsregeln vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus

Autor(en): **Britschgi, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **70 (1952)**

Heft 27

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-59634>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Ich bitte Sie, dieses Mass festzuhalten, ich werde darauf zurückkommen.

Die Bilder 6 bis 20 zeigen ausgeführte Beispiele; sie sollen die schematischen Darstellungen ergänzen.

Es ist nun so, dass besondere Wege für die Radfahrer neben Fahrbahnen, die hauptsächlich dem motorisierten Verkehr dienen, wohl eine erhebliche Erleichterung für alle Verkehrsteilnehmer bringen, die Verkehrssicherheit aber nie derart verbessern können wie die kreuzungsfreie Nurautostrasse. Es gibt dafür verschiedene Gründe:

Bei jeder Strassenkreuzung oder -gabelung kreuzt ein Teil des Radverkehrs doch die Motorfahrbahn. Wo diese Kreuzungsmanöver zahlreich sind, wie etwa bei Abzweigungen von Umgehungsstrassen, wo der Radverkehr zur Hauptsache nach der umfahrenen Ortschaft strebt, der grösste Teil des Motorverkehrs aber die Umgehungsstrasse benützt, entstehen schlimme Gefahren-Stellen.

Die Anforderungen an die Verkehrsregeln vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus

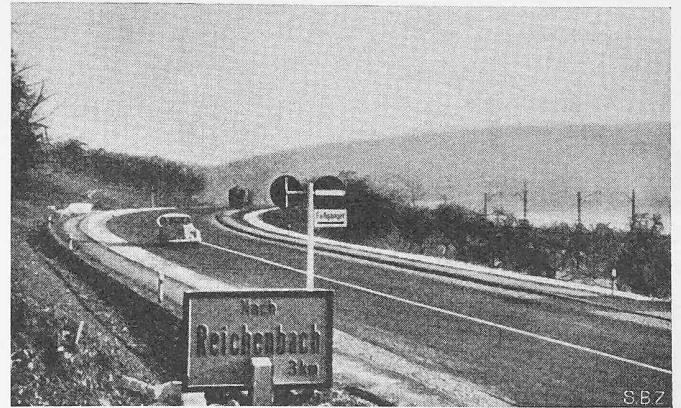
Von Fürsprecher J. BRITSCHGI, Direktor des TCS, Genf

Vortrag im Kurs für Strassenverkehrstechnik an der ETH (s. Nr. 22, S. 313)

Da der vollständige Text des Vortrages bereits im «Touring» vom 13. März d. J. veröffentlicht wurde, haben wir einige unbedeutende Kürzungen vorgenommen. Red.

DK 656.1.051 (494)

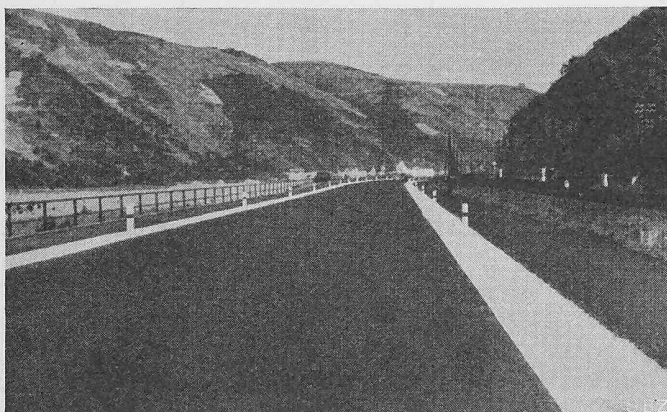
Die Frage, in welchem Ausmass die Verkehrsregeln die Sicherheit des Verkehrs fördern können, ist schwer zu beantworten. Das falsche Verhalten der Verkehrsteilnehmer beruht weniger auf Unkenntnis als auf bewusster oder unbewusster Missachtung der Verkehrsvorschriften. Immerhin ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Verkehrsregeln so gefasst sind, dass bei ihrer Befolgung Unfälle im Strassenverkehr weitgehend verhindert werden können.



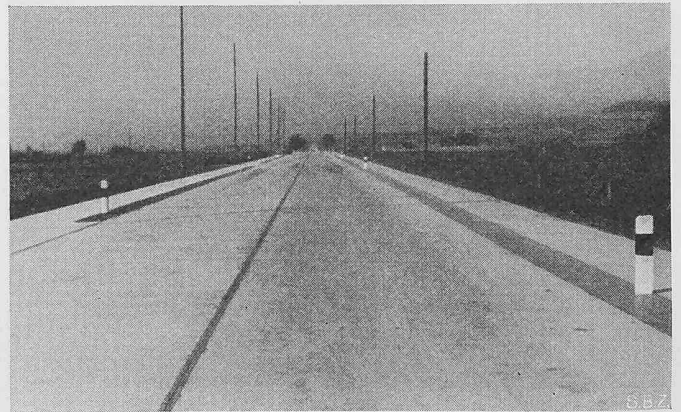
Bilder 12 und 13, Radwege durch verschiedenartige Schutzstreifen von der Fahrbahn getrennt.

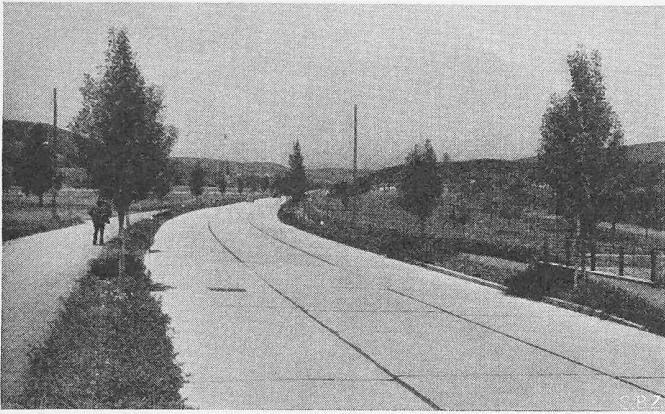
Leider müssen wir auch zusehen, wie die an unsere Landstrassen anstossenden Grundstücke auch an bisher noch freien Strecken immer mehr überbaut und die Bauten direkt von dieser Strasse aus zugänglich gemacht werden. Anscheinend ist es in absehbarer Zeit nicht möglich, diese für die Verkehrssicherheit äusserst nachteilige Entwicklung zu verzögern oder gar zu verhindern. In den letzten fünfzig Jahren hat sich die Gesamtlänge der Innerortsstrecken an den Hauptstrassen Nr. 1 und 2 im Kanton Aargau mehr als verdoppelt; von der Strasse Nr. 1 gilt rund die Hälfte als Innerort, von der Strasse Nr. 2 (Olten—Zofingen) sind es gar 90%! Je weiter die Ueberbauung fortschreitet, um so mehr muss auch dort, wo Radwege vorhanden sind, an jeder Stelle der Fahrbahn mit kreuzenden Radfahrern gerechnet werden. Noch aus andern Gründen geht auf solchen Strecken die verkehrstrennende Wirkung der Radwege wenigstens teilweise verloren: Die Radstreifen werden durch haltende oder parkierende Fahrzeuge überstellt oder die auf erhöhten Radwegen verkehrenden Radfahrer werden durch die sich öffnenden Türen der haltenden Autos gefährdet (Bilder 21 und 22). Innerorts sind also Radstreifen und direkt an der Fahrbahn liegende Radwege bedeutend weniger wirksam als ausserorts und für Schutzstreifen zwischen der Fahrbahn und dem Radweg fehlt fast immer der nötige Raum.

Schluss folgt



Bilder 14 und 15, Radwege durch verschiedenartige Schutzstreifen von der Fahrbahn getrennt.





Bilder 16 bis 18. Rad- und Gehwege durch Grünstreifen von der Fahrbahn und unter sich getrennt.

desgesetz über den Strassenverkehr sind diese Bestimmungen zum Teil, wie es richtig erscheint, unter dem Titel «Zulassung der Fahrzeuge und ihrer Führer zum Verkehr» enthalten. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich nur auf den Begriff der Verkehrsregeln, der dem Vorentwurf zugrunde liegt.

Es ist notwendig, bei der Aufstellung von Verkehrsregeln den richtigen Kompromiss zwischen Verkehrssicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zu finden. Die diesbezüglichen Auffassungen sind einer ständigen Wandlung unterworfen. Je stärker sich der Gebrauch des Motorfahrzeuges verallgemeinert, desto zugänglicher wird die öffentliche Meinung für die Notwendigkeit eines flüssigen und verhältnismässig raschen Strassenverkehrs.

Es ist nicht möglich, im Rahmen eines Vortrages jede einzelne Verkehrsregel hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Verkehrssicherheit einer Prüfung zu unterziehen. Ich beschränke mich deshalb darauf, einige allgemeine Grundsätze aufzustellen und Beispiele für ihre Anwendung zu geben.

I.

In erster Linie müssen die Verkehrsvorschriften in dem Sinne umfassend sein, dass sie, soweit es für die Verkehrssicherheit notwendig ist, das Verhalten jeder einzelnen Kategorie von Strassenbenützern regeln. Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs hängen wesentlich davon ab, dass sich alle Strassenbenutzer bestimmten Vorschriften unterziehen, und dass nicht nur das Verhalten einzelner Kategorien geregelt wird. Selbstverständlich ist dabei beim Verkehr mit raschen und verhältnismässig schweren Fahrzeugen ein strengerer Masstab anzulegen als beim Fussgänger, Radfahrer oder Pferdefuhrwerk.

Die Verkehrsvorschriften, die grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmer zu gelten haben, beziehen sich hauptsächlich auf gewisse allgemeine Vorschriftspflichten. Art. 25 des gegenwärtigen Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr enthält die Bestimmung, dass der Motorfahrzeugführer und Radfahrer ihr Fahrzeug ständig beherrschen müssen. Dieser Artikel wurde von Rechtssprechung und Doktrin im Sinne einer sehr allgemeinen Vorschrift zu vorsichtigem



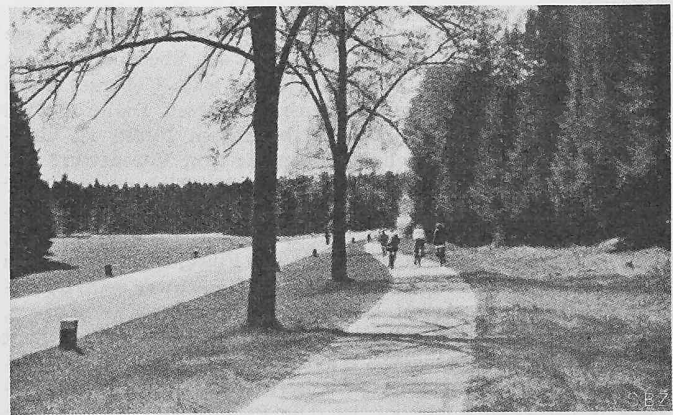
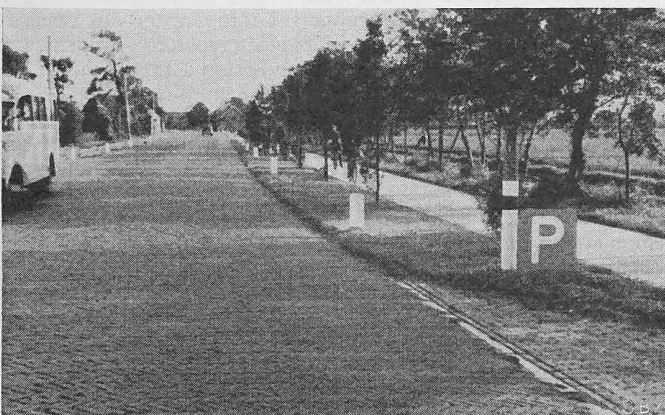
Verhalten im Verkehr ausgelegt. Die übrigen Strassenbenutzer werden jedoch durch diese Regel nicht betroffen. Diese Lücke wird durch den Vorentwurf ausgefüllt. Art. 26 des Entwurfes bestimmt, dass jedermann, der die Strasse benutzt, zur Aufmerksamkeit und zur Rücksicht auf die übrigen Strassenbenutzer gezwungen ist und sich so verhalten muss, dass er niemanden gefährdet und keinen Schaden stiftet.

Nicht nur dem Motorfahrzeugführer, sondern auch dem Radfahrer oder Fuhrmann soll es verboten sein, ein Fahrzeug in einem Zustand zu lenken, der ihn im Führen beeinträchtigt (Ermüdung, Angetrunkenheit), wie es im Vorentwurf vorgesehen ist. Bisher ist es nur dem Motorfahrzeugführer untersagt, ein nichtbetriebsfähiges Fahrzeug zu lenken. Richtigerweise soll in Zukunft dieses Verbot die Lenker auch anderer Fahrzeuge, insbesondere die Radfahrer, treffen.

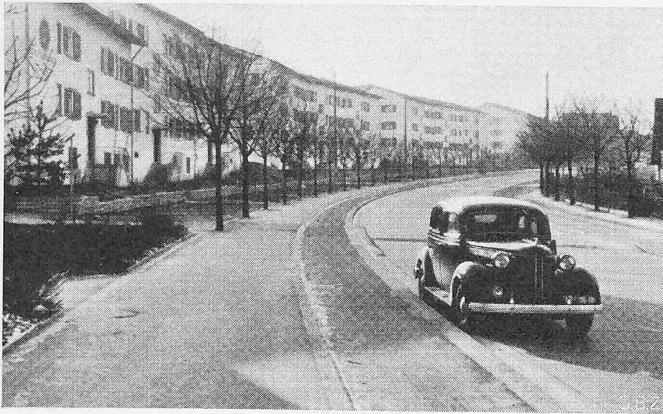
Diese Beispiele zeigen, dass die Ueberzeugung, sämtliche Strassenbenutzer seien durch die Verkehrsvorschriften zu erfassen und gewisse allgemeine Regeln seien auf alle Verkehrsteilnehmer anzuwenden, an Boden gewonnen hat, was der Hebung der Verkehrssicherheit nur dienlich sein kann.

II.

Die zweite wesentliche Anforderung an die Verkehrsregeln besteht darin, dass die Vorschriften über jedes einzelne Verkehrsmanöver vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus



Bilder 19 und 20. Wege für Radverkehr in beiden Richtungen. Am Anfang und Ende solcher Strecken ergeben sich gefährliche Kreuzungen.



Bilder 21 und 22. Radstreifen und Radwege innerorts.

richtig sind, d. h. jenes Verhalten vorsehen, das geeignet ist, Unfälle zu vermeiden.

Es bestehen häufig verschiedene Möglichkeiten, das Verhalten bei einem bestimmten Verkehrsmanöver zu regeln. Ein typisches Beispiel dafür bildet das Vortrittsrecht in Strassenkreuzungen, das in den einzelnen Ländern sehr verschieden geordnet ist. Man diskutiert lebhaft darüber, ob der Rechts- oder Linksvortritt das richtige sei, und ob nicht nur ausserorts, sondern auch innerorts die Fahrzeuge, die auf der Hauptstrasse fahren, den Vortritt haben sollen.

Bei der Aufstellung von Regeln über einzelne Verkehrsmanöver sind gewisse, allgemeine Richtlinien zu beachten:

1. Unterordnung des Querverkehrs auf der Strasse unter die Bedürfnisse des Verkehrs in der Längsrichtung. Der Hauptzweck der Strasse beruht darauf, die Vorwärtsbewegung in der Längsrichtung zu ermöglichen, d. h. mehr oder weniger grosse Distanzen zurücklegen zu können. Wer die Strasse überquert, hindert den Verkehr in der Längsrichtung und hat deshalb besondere Vorsicht walten zu lassen. Wir finden die Anwendung dieses Grundsatzes bei der Regel über das Umwenden des Fahrzeuges auf der Strasse. (Jetzige Vollziehungsverordnung zum MFG, Art. 48, Abs. 3 und Vorentwurf Art. 35, Abs. 3.)

Die Unterordnung des Querverkehrs unter die Bedürfnisse des Verkehrs in der Längsrichtung gilt auch beim **Abbiegen nach links**. Es ist dies, ausser dem Wenden des Fahrzeuges, wohl das gefährlichste Verkehrsmanöver, da dadurch sowohl für die entgegenkommenden als für die in der gleichen Richtung fahrenden Fahrzeuge die Strasse gesperrt wird. Die Vorschrift, die Absicht, links abzubiegen, deutlich zu erkennen zu geben und vor dem Abbiegen den entgegenkommenden Fahrzeugen den Vortritt zu gewähren, gehört zu den Regeln, die unbedingt befolgt werden müssen, um schwere Unfälle zu verhüten. Man ist verschiedenerorts bereits dazu übergegangen, bei bestimmten Strassen mit sehr dichtem Verkehr das Linksabbiegen zu verbieten. Besonders gefährlich ist das Linksabbiegen auf breiten, vierspurigen Ueberlandstrassen, wo häufig mit grossen Geschwindigkeiten gefahren wird. Die beste Lösung würde darin bestehen, an besonders gefährlichen Stellen Unterführungen zu erstellen, um das Ueberqueren besonders breiter Ueberlandstrassen beim Linksabbiegen zu verhindern.

Ausserhalb der Strassenkreuzungen wird die Strasse hauptsächlich durch die **Fussgänger** überquert. Dem Fussgänger ist die Pflicht aufzuerlegen, beim Ueberschreiten der Strasse die Fussgängerstreifen zu benutzen. Dadurch wird das Recht, die Strasse an einem beliebigen Punkt zu überqueren, teilweise ausgeschaltet. Gemäss dem Vorentwurf hat der Fahrzeugführer dem Fussgänger das Ueberqueren der Fahrbahn, namentlich auf Fussgängerstreifen, in angemessener Weise zu ermöglichen. Was in diesem Falle angemessen ist, wird dem vernünftigen Ueberlegen des Fussgängers wie auch des Fahrzeugführers überlassen. Es dürfte schwer sein, detaillierte Regeln aufzustellen. Die Verpflichtung des Fussgängers, die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege zu überschreiten, liegt zweifellos im Interesse der Verkehrssicherheit, ebenso wie diejenige, sich zu vergewissern, ob das Ueberschreiten ohne Störung des Verkehrs möglich ist. Die Pflicht zum vorsichtigen Ueberqueren ist im bisherigen Gesetz ausdrücklich festgelegt,

während der Vorentwurf sie leider nicht mehr unter den Verkehrsregeln für Fussgänger aufführt.

Das Problem des Verhältnisses zwischen dem Verkehr in der Längsrichtung und der Querrichtung der Strasse ist besonders schwierig zu lösen, wenn zwei Strassen sich **schnellen**. Die Auffassung, dass der Verkehr in der Längsrichtung auf Hauptstrassen ausserorts gegenüber dem aus Nebenstrassen kommenden Querverkehr privilegiert sein muss, ist bereits in der heutigen Gesetzgebung verankert, eine Lösung, die sicher viel zur Verhütung von Unfällen beigetragen hat. Dagegen werden nach den jetzt noch in Kraft stehenden Gesetzesbestimmungen alle Strassen innerorts als gleichwertig betrachtet, so dass innerorts bei jeder Strassenkreuzung eine Behinderung des Längsverkehrs durch den Querverkehr möglich ist. Die Unzweckmässigkeit dieser Lösung hat den Gesetzgeber dazu gezwungen, das System der Stopstrassen einzuführen. Vielfach wurden die neuen Stopstrassen nicht deshalb eingeführt, weil der Sicherheitshalt vor der Einfahrt in eine andere Strasse als unerlässlich betrachtet wurde, sondern um innerorts das Vortrittsrecht der auf einer Hauptstrasse fahrenden Fahrzeuge zu konstituieren. Es darf als wesentlicher Fortschritt betrachtet werden, dass der Vorentwurf auch innerorts den Verkehr auf Hauptstrassen dadurch erleichtert, dass er das Vortrittsrecht der von rechts aus einer Nebenstrasse kommenden Fahrzeuge aufhebt.

Treffen zwei Strassen zusammen, von denen keine als Hauptstrasse bezeichnet ist und an deren Kreuzung der Verkehr nicht durch Polizisten oder Lichtsignale — in höchstem Grade unfallverhütende Massnahmen — geregelt wird, so stellt sich die Frage des Vortrittsrechts von rechts oder links. Die Meinungen gehen diesbezüglich stark auseinander. Da es nicht einwandfrei feststeht, dass der Linksvortritt wesentliche Vorteile gegenüber dem Rechtsvortritt aufweist, dürfte es zweckmässig sein, die seit Jahrzehnten in Kraft stehende Regelung des Rechtsvortrittes beizubehalten.

Schluss folgt

Die Kraftwerkgruppe Reisseck-Kreuzeck in Kärnten

DK 621.311.21 (436)

Seit dem Jahre 1947 befindet sich bei Kolbnitz im Mölltal (Oesterreich) eine aus drei Stufen mit gemeinsamer Kraftzentrale bestehende Werkgruppe im Bau, in der die Wasserkräfte des Reisseck- und des Kreuzeckgebietes etappenweise ausgenutzt werden sollen. In einer ersten Etappe wurde der Rieckenbach, der an der Reisseck entspringt und bei Kolbnitz in die Möll mündet, auf einer Höhe von rd. 1300 m gefasst und durch eine 476 m lange Hangrohrleitung und einen 1997 m langen Rohrstollen einem Wasserschloss auf 1285 m Höhe zugeleitet, von dem eine Druckleitung nach dem auf 640 m Höhe liegenden Kraftwerk führt. Diese Anlage kam mit einer ersten Maschinengruppe von 6500 kW am 23. November 1950 in Betrieb.

Im Frühjahr 1951 ist der benachbarte Mühlendorferbach mit einem 1000 m langen Freispiegelstollen, einer 270 m langen Hangrohrleitung und einem 1508 m langen Rohrstollen dem selben Wasserschloss zugeleitet worden. Anschliessend wird in diese Zuleitung ein Tagesspeicher bei Gondelwiese von 40 000 m³ errichtet und das Wasser des Bärenbaches durch eine 500 m lange Holzrohrleitung dorthin geführt. Spä-