

Wussten Sie,

dass die aller ersten vehementen Förderer des Kraftfahrzeuges die Tierschutzorganisationen waren. Sie sahen durch die Anwendung von Motorkraft die Befreiung der Zugtiere von ihrem unendlichen Leid und Qual.

Dass vor allem der Drang zur Geschwindigkeit bei Kraftfahrzeugen immer schon durch Gesetze eingeschränkt wurde.

Ein Blick zu den Ursprüngen der Kraftfahrzeuggeschichte lässt erkennen, dass seit Beginn der Motorisierung des Verkehrs immer schon scharfe Restriktionen gegen eine möglichst „freie“ Entwicklung des Straßenverkehrs ergriffen wurden. Die Motive dafür waren freilich immer verschiedene.

Die allerersten Geschwindigkeitsbeschränkungen der Geschichte sollten von vorn herein die Entwicklung der Kraftfahrt hemmen. So beschloss man in England gleich nach den ersten Entwicklungen von selbstfahrenden, damals selbstverständlich noch Dampffahrzeugen, im August 1861 den "Locomotiveact". Dieses Gesetz beschränkte den Verkehr auf dem flachen Lande auf 10 Meilen, die Maximalgeschwindigkeit in Dörfern und Städten auf 5 Meilen pro Stunde. Ferner wurde pro Fahrzeug zwei Mann Besatzung zur Steuerung und Bedienung vorgeschrieben. Im Juli 1865 wurde, da der erwünschte "Erfolg" sich nicht einstellte, ein Mann mit roter Flagge verordnet, der vor jedem "Automobil" im Abstand von 60 Yards einherhetzen musste, um andere Verkehrsteilnehmer zu warnen. Die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten waren mittlerweile auf 4 Meilen im Freiland und auf 2 Meilen im verbauten Gebiet reduziert worden. Diese Restriktionen brachten schließlich ein jähes Ende der Entwicklung von automotiven Fahrzeugen für Personenbeförderung. Die Pioniere wandten sich mehr dem Lastentransport zu.

Erst ab 14. November 1896 wurden die Kraftfahrzeuge in England von der Verpflichtung der Vorwarnung durch den Mann mit roter Flagge entbunden. An diesem Tag, an dem dieses Gesetz zu Fall gebracht wurde, der seither alljährliche durchgeführte London to Brighton Run erinnert noch heute daran, begann aber auch in England nicht die unbeschränkte Freiheit der Automobile. Noch jahrelang galt im ganzen Land eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung für Kraftfahrzeuge auf 19 km/h, die 1904 auf atemberaubende 32 km/h erhöht wurde. Und penibel kontrolliert wurde auch schon damals: Mittels zweier Linien auf der Fahrbahn, die eine exakte Messstrecke ergaben und einer Stoppuhr agierten damals Freund und Helfer.

Es gab aber noch viel Restriktiveres in Europa. Im Kanton Graubünden in der Schweiz, die damals sicherlich ganz besonders kraftfahrzeugfeindlich eingestellt war, herrschte bis 1925 (!) überhaupt ein generelles Fahrverbot für Kraftwagen, das dann erst durch die immer zahlreicher werdenden Ausnahmen durchbrochen, sinnlos wurde. In den anderen Kantonen der Schweiz durfte derweil bis 25 km/h gedüst werden.

Und bei uns in Österreich ? Der Österreichische Automobil Club feierte es als einen wahren Triumph, dass seinen Mitgliedern mit Erlass vom 15. Juli 1898 die Zu- und Abfahrt zu ihren Wohnungen im ersten Wiener Gemeindebezirk überhaupt gestattet wurde. Davor musste für diesen Zweck jeweils ein Pferd vorgespannt werden.

Bis 1904 galt generell die Geschwindigkeit der Automobile auf das Tempo eines "trabenden Pferdes" reduziert. Dass dies ein weites Feld von Interpretationen zuließ, versteht sich von selbst. Dafür war man dann ab 1905 wesentlich genauer: Maximal 6 km/h bei allen Gefahrenstellen, 15 km/h in geschlossenen Ortschaften und 45 km/h auf offenen Landstraßen wurden geduldet.

Auch die bis dahin für Kraftfahrzeuge gesperrten Wegstrecken der Inneren Burg in Wien durften ab 2. Februar 1907 mit maximal 6 km/h durchfahren werden, allerdings nur von Personenkraftwa-

gen. Lastentransporte und Motorräder waren weiter ausgesperrt. Dies aber sicherlich nur den empfindlichen Ohren des alten Kaisers zuliebe.

Rechts oder Links in Österreich.

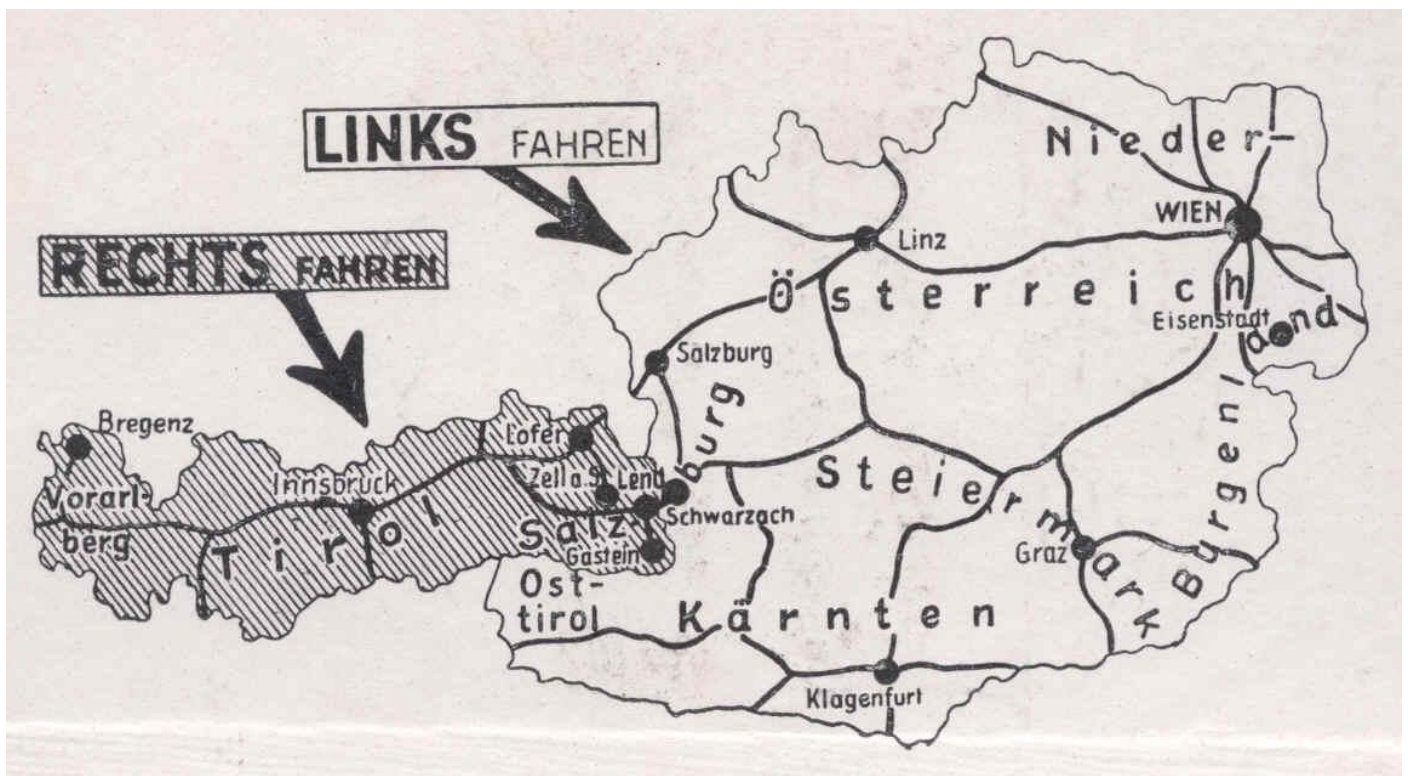
Laut Fahrordnung der Kronländer war in Niederösterreich (mit Wien), Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Krain, Böhmen, Mähren, Schlesien und Galizien links zu fahren und rechts Ausweichen vorgeschrieben.

In Kärnten, Tirol und Küstenland galt rechts fahren und links Ausweichen.

Erst im "Strassenpolizeilichen Grundgesetz" von 1929 wurde in der Republik Österreich für den 1. Dezember 1932 (!) die Rechtsfahrordnung im gesamten Bundesgebiet am Papier eingeführt.

Ab 2. April 1930 fuhr man dann in Tirol wieder rechts (denn inzwischen fuhr man links), bis dahin war die Arlberghöhe die Wechselstelle zwischen Rechts und Linksfahren.

1933 galt jedoch: "Soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, hat der Führer mit dem Fuhrwerk (Automobil) in den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Oberösterreich, Burgenland, Steiermark, Kärnten, Osttirol und Salzburg (westlich des Kilometers 25,680 auf der Bundesstrasse St. Veit - Lend) die linke Seite und in den Bundesländern Vorarlberg, Tirol (mit Ausnahme von Osttirol), Salzburg (östlich des Kilometers 25,680 auf der Bundesstrasse St. Veit - Lend) die rechte Seite der Strasse, im Sinne der Bewegungsrichtung des Fuhrwerks (Automobils) einzuhalten und darf die rechte (linke) nur dann benützen, wenn es zum Überholen erforderlich ist oder wenn er dort anhalten muss. Beim Einbiegen in eine andere Strasse hat der Führer nach links (rechts) in kurzer Wendung, nach rechts (links) in weitem Bogen zu fahren." (St. P. G § 12.)



Und so blieb es dann trotz "Strassenpolizeilichem Grundgesetz" von 1929 bis zum "Anschluss" an das Deutsche Reich am 11. März 1938. Die einschlägigen reichsdeutschen Vorschriften führten dann per 13. Mai 1938 die Rechtsfahrordnung einheitlich für unser Österreich, damals die Ostmark endgültig ein.