



KFV - SICHER LEBEN **42**

VORRANGVERLETZUNGEN IM STRASSENVERKEHR

Unfallgeschehen, Verbreitung und Einflussfaktoren in Österreich



KFV - Sicher Leben. Band 42
VORRANGVERLETZUNGEN IM STRASSENVERKEHR
Unfallgeschehen, Verbreitung und Einflussfaktoren in Österreich

Wien, 2024.

Medieninhaber und Herausgeber
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Autor*innen

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Marlene Mellauner (KFV)

Mag.^o Susanne Kaiser (KFV)

Maria Fleischer, MSc (KFV)

Nina Günterseder (KFV)

Dipl.-Ing. Florian Schneider (KFV)

© KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

VORRANGVERLETZUNGEN IM STRASSENVERKEHR

Unfallgeschehen, Verbreitung und Einflussfaktoren in Österreich

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG	6
SUMMARY	8
KURZFASSUNG	10
ABSTRACT	14
1 EINLEITUNG	16
2 BEGRIFFSKLÄRUNG	18
2.1 DER BEGRIFF „VORRANG“ IN DER STRASSENVERKEHRSORDNUNG (STVO)	18
2.2 ABLEITUNG DER BEDEUTUNG NACH DER STRASSENVERKEHRSORDNUNG (STVO)	18
2.3 DER BEGRIFF „VORRANG“ IM ÖSTERREICHISCHEN UNFALLDATENMANAGEMENT	19
3 VORRANGVERLETZUNGEN UND UNFALLGESCHEHEN	20
3.1 ALLGEMEINE UNFALLZAHLEN DER JAHRE 2012 BIS 2021 IN ÖSTERREICH	20
3.2 DIE ROLLE VON VORRANGVERLETZUNGEN IN ÖSTERREICHS UNFALLGESCHEHEN	20
3.2.1 DIE ENTWICKLUNG DER VORRANGVERLETZUNGSUNFÄLLE VON 2012 BIS 2021	22
3.2.2 VORRANGVERLETZUNGSUNFÄLLE NACH UNFALLTYPENOVERGRUPPEN	25
3.2.3 PKW ALS HAUPTUNFALLVERURSACHER VON UPS MIT HAUPTUNFALLURSACHE „VORRANGVERLETZUNG/ ROTLICHTMISSACHTUNG“	26
3.2.4 UNFALLORT VON VORRANGVERLETZUNGSUNFÄLLEN	26
3.2.5 GETÖTETE NACH VERKEHRSART BEI UPS MIT HAUPTUNFALLURSACHE „VORRANGVERLETZUNG/ROTLICHTMISSACHTUNG“	27
3.2.6 VERUNGLÜCKTE BEI UPS MIT HAUPTUNFALLURSACHE „VORRANGVERLETZUNG/ROTLICHTMISSACHTUNG“ NACH ALTER	28

3.3	WAHRNEHMUNG VON VORRANGVERLETZUNGEN ALS UNFALLURSACHE	28
4	EXPERT*INNENINTERVIEWS ZU VORRANGVERLETZUNGEN IM STRASSENVERKEHR	30
4.1	WAS IST „VORRANG“ BZW. EINE „VORRANGVERLETZUNG“?	30
4.2	SPONTANE EINSCHÄTZUNG DER PROBLEMATIK	30
4.3	VERHALTENSWEISEN DER VERKEHRSTEILNEHMENDEN	31
4.4	GRÜNDE FÜR VORRANGVERLETZUNGEN	33
4.5	EINSCHÄTZUNG DER RECHTSLAGE UND DES STRAFMASSES	34
5	ONLINE-REPRÄSENTATIVBEFRAGUNG	36
5.1	EINSCHÄTZUNG DES VERHALTENS UNTERSCHIEDLICHER MOBILITÄTSGRUPPEN IN BEZUG AUF VORRANGREGELUNGEN	36
5.2	VERMUTETE URSACHEN FÜR VORRANGVERLETZUNGEN ANDERER	37
5.3	HÄUFIGKEIT UND URSACHEN EIGENER VORRANGVERLETZUNGEN	38
5.4	SUBJEKTIVE BEURTEILUNG DER KONTROLLEN UND DES STRAFMASSES BEI VORRANGVERLETZUNGEN	41
5.5	VORRANGVERZICHT	42
	TABELLENVERZEICHNIS	44
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	46
	IMPRESSUM	48

ZUSAMMENFASSUNG

Vorrangverletzungen passieren täglich und allen Verkehrsteilnehmenden. Als Unfallursache in der österreichischen Unfallstatistik werden sie tendenziell unterschätzt, spielen allerdings im Unfallgeschehen eine bedeutende Rolle. Der Begriff „Vorrangverletzung“ an sich umfasst viele verschiedene Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmenden und schließt in der vorliegenden Arbeit auch die Missachtung von Ampelsignalen mit ein. Vorrangverletzungen sind auf unterschiedliche Ursachen zurückzuführen und werden mehr oder weniger intentional bzw. mehr oder weniger bewusst begangen, wodurch die Thematik für die Präventionsarbeit eine hohe Komplexität aufweist und die Ansatzpunkte für Intervention an sehr unterschiedlichen Stellen im Verkehrssystem zu suchen sind. Die hohe Relevanz von Vorrangverletzungen als Unfallursache und das bisherige Fehlen einer gesamtheitlichen Betrachtung waren Anstoß für eine thematische Bestandsaufnahme sowie eine Erweiterung der Datengrundlage. Ziel ist es, mit dieser Arbeit eine Basis zu schaffen, die für die Entwicklung evidenzbasierter Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen kann.

Im Sinne einer umfassenden Betrachtungsweise werden in diesem Bericht Erkenntnisse aus den folgenden drei Quellen zum Thema Vorrangverletzungen zusammengetragen und ausgeführt:

DETAILANALYSE DER UNFALLSTATISTIK

70 % aller Unfälle mit Personenschaden, die auf Vorrangverletzungen oder Rotlichtmissachtungen zurückzuführen sind, ereignen sich an Kreuzungen, rund 80 % werden von Pkw-Lenkenden verursacht. Unter den Verunglückten finden sich auch verhältnismäßig viele junge Verkehrsteilnehmende ab 15 Jahren. Darunter befinden sich viele Mopedlenker*innen.

EXPERT*INNENINTERVIEWS

Die befragten Expert*innen stufen Vorrangverletzungen aufgrund des häufigen Auftretens als gewichtiges Verkehrssicherheitsproblem ein. Betroffen von Vorrangverletzungen seien häufig Moped- und Motorradlenker*innen bzw. Radfahrer*innen. Die Ursachen sind nach Ansicht der Fachleute vielfältig und sowohl bei den Verkehrsteilnehmer*innen zu suchen (z. B. Stress, Ablenkung, Rücksichtslosigkeit) als auch in der Verkehrsumgebung (z. B. Straßengestaltung oder Beschilderung).

ONLINE-REPRÄSENTATIVBEFRAGUNG

Radfahrer*innen werden von den befragten Pkw- und Mopedlenker*innen bzw. Fußgänger*innen als jene Gruppe im Straßenverkehr angesehen, die am häufigsten Vorrangverletzungen begeht. Die Missachtung des Vorrangs anderer Verkehrsteilnehmer*innen wird vorwiegend auf Unaufmerksamkeit und Ablenkung bzw. auch Rücksichtslosigkeit zurückgeführt.

SUMMARY

Priority¹ violations happen every day and to all road users. Although they tend to be underestimated as a cause of accidents in Austrian accident statistics, they do play a significant role in the occurrence of accidents. The term “priority violation” in itself covers many different types of behaviour by road users and in this study also includes disregarding traffic light signals. Priority violations can be attributed to different causes and are committed more or less intentionally or more or less consciously, which makes the topic highly complex for prevention work and means that the starting points for intervention can be found at very different points in the traffic system. The high relevance of priority violations as a cause of accidents and the previous lack of a holistic view were the impetus for a thematic survey and an expansion of the data basis. The aim of this work is to create a basis that can be used to develop evidence-based strategies to improve road safety.

In the spirit of a comprehensive approach towards this issue, this report summarises and explains findings from the following three sources on the subject of priority violations:

DETAILED ANALYSIS OF ACCIDENT STATISTICS

70% of all accidents resulting in personal injury due to priority violations or failure to observe red lights occur at junctions, with around 80% caused by car drivers. There are also a relatively large number of young road users (15 years old and above) among the casualties. Among them are many moped drivers.

INTERVIEWS WITH EXPERTS

The experts surveyed categorise priority violations as a major road safety problem due to their frequent occurrence. Moped and motorbike drivers and cyclists are often affected by priority violations. According to the experts, the causes are manifold and can relate to both the road users (e.g. stress, distraction, recklessness) and to the traffic environment (e.g. road design or signage).

REPRESENTATIVE ONLINE SURVEY

In the survey, cyclists are perceived by pedestrians, car and moped drivers as the road traffic segment that most frequently violates priority rules. Disregarding the priority of other road users is mainly attributed to inattention and distraction or recklessness.

1 “Priority” rules in traffic can also be known in English-speaking countries as “Right of Way” or “Give Way” rules.

KURZFASSUNG

AUSGANGSLAGE

Mit rund 11.000 verunglückten Personen pro Jahr² stellen Vorrangverletzungen und Rotlichtmissachtungen nach Unachtsamkeit/Ablenkung die zweithäufigste Hauptunfallursache bei Unfällen mit Leicht- und Schwerverletzten dar. Zudem sterben durchschnittlich 54 Personen pro Jahr in Österreich bei Vorrangverletzungsunfällen, womit jeder vierte Unfall und jede sechste getötete Person im österreichischen Straßenverkehr auf die Unfallursache „Vorrangverletzungen/Rotlichtmissachtung“³ zurückzuführen sind⁴.

Diese Zahlen aus der Unfallstatistik zeigen, dass Vorrangverletzungen einen wesentlichen Beitrag zum Unfallgeschehen in Österreich leisten. Dennoch wird der Einfluss von Vorrangverletzungen als Unfallursache allgemein unterschätzt. Die Problematik ist im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden wenig ausgeprägt.

Der Begriff „Vorrangverletzung“ umfasst ein breites Spektrum an Verhaltensweisen, denen jeweils unterschiedliche Ursachen bzw. Motive zugrunde liegen. In der Literatur werden zwar die zugrunde liegenden Ursachen für Vorrangverletzungen (wie z. B. Unaufmerksamkeit oder Beeinträchtigung) und Vorrangdelikte spezieller Gruppen von Verkehrsteilnehmenden behandelt. Aufgrund der Heterogenität der unterschiedlichen Verhaltensweisen wird „Vorrang“ jedoch seltener gesamthaft als Unfallkategorie betrachtet. Zudem fehlt es an einer geeigneten Datengrundlage zur Prävalenz von Vorrangverletzungen, wenn diese nicht zu einem Unfall mit Personenschaden führen. Dieser Mangel erschwert eine gründliche Betrachtung des Themas, um präventive Strategien zu identifizieren und zu entwickeln.

ZIELE & METHODEN

Im vorliegenden Bericht werden Erkenntnisse zur Unfallursache Vorrangverletzung gesammelt und dargestellt, die als Basis für Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen können. Neben einer Begriffsklärung werden die rechtlichen Grundlagen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) erläutert und die Unfallzahlen im Detail betrachtet. Ebenso werden Ergebnisse der Interviews mit Expert*innen aus unterschiedlichen Fachkreisen und der repräsentativen Online-Befragung von insgesamt 2.734 Radfahrenden, zu Fuß Gehenden, Pkw- und Mopedlenkenden vorgestellt. Als leitende Fragestellungen für die Interviews und die Online-Repräsentativbefragung wurden (selbstberichtete) Häufigkeit, Motive und Ursachen von Vorrangverletzungen untersucht.

UNFALLSTATISTIK

70 % aller Vorrangverletzungsunfälle ereignen sich an Kreuzungen. Insgesamt ereignen sich 4-mal mehr Vorrangverletzungsunfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet als im Freiland. Allerdings ist das Risiko, bei einem Vorrangverletzungsunfall zu sterben, im Freiland 4-mal höher als im Ortsgebiet.

² Durchschnitt der Jahre 2012-2021

³ Rotlichtmissachtungen werden in der österreichischen Unfallstatistik in derselben Kategorie wie Vorrangverletzungen erfasst.

⁴ Unfälle, Leichtverletzte, Schwerverletzte und Getötete nach Hauptunfallursache „Vorrangverletzung und Rotlichtmissachtung“ im Durchschnitt der letzten 10 Jahre (absolut, 2012-2021)

Bei rund 80 % der Vorrangverletzungsunfälle mit Personenschaden stellen Pkw-Lenkende die Hauptunfallverursachenden dar. Im Vergleich zu allen Unfällen mit Personenschaden (UPS) ist dieser Wert für Vorrangverletzungsunfälle um 20 % höher.

Unter den Verunglückten der Unfallkategorie „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ finden sich verhältnismäßig viele junge Menschen ab einem Alter von 15 Jahren. Bei dieser Gruppe handelt es sich um Mopedlenkende, die in vielen Fällen auch die Hauptunfallverursachenden darstellen.

EXPERT*INNENINTERVIEWS

Im Rahmen der Expert*inneninterviews lag der Fokus auf der Problemwahrnehmung, den Ursachen für Vorrangverletzungen und möglichen Lösungsstrategien. Die Ergebnisse der Interviews dienten als Grundlage für die anschließende Online-Repräsentativbefragung von Verkehrsteilnehmenden.

Die Expert*innen stufen Vorrangverletzungen aufgrund ihres häufigen Auftretens als gewichtiges Verkehrssicherheitsproblem ein. Die Sachschäden seien zwar in den meisten Fällen nicht sonderlich groß, allerdings sind bei Unfällen mit Personenschaden in Zusammenhang mit Vorrangverletzungen zu Fuß Gehende und Radfahrende als ungeschützte Verkehrsteilnehmende besonders gefährdet, schwere Verletzungen zu erleiden.

Betroffen von Vorrangverletzungen anderer sind nach Einschätzung der befragten Expert*innen häufig Verkehrsteilnehmende, die mit dem Moped bzw. Motorrad oder Fahrrad unterwegs sind. In der Gruppe der zu Fuß Gehenden sind vor allem Kinder und Senior*innen Leidtragende von Vorrangverletzungen.

Die Ursachen für diese Verstöße sind nach Ansicht der Fachleute vielfältig. Stress, Ablenkung, Rücksichtslosigkeit und Routine sind häufig genannte individuelle Faktoren, die zu diesen Verhaltensweisen beitragen. Darüber hinaus sind auch Faktoren, die sich der Kontrolle des Individuums entziehen, wie unübersichtliche Straßengestaltung und uneinheitliche Beschilderung oder Markierung, bei Vorrangverletzungen von Bedeutung.

Fehlverhalten ist laut Expert*inneneinschätzung in erster Linie auf Unwissenheit, Fehleinschätzung der Konsequenzen oder auf eine subjektiv wahrgenommene mangelnde Sinnhaftigkeit der Einhaltung bestimmter Verkehrsregeln zurückzuführen.

ONLINE-REPRÄSENTATIVBEFRAGUNG

Laut Einschätzung der befragten Pkw-Lenker*innen, Radfahrer*innen, Mopedlenker*innen und Fußgänger*innen missachten Radfahrer*innen im Vergleich zu anderen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden am häufigsten die Vorrangregelungen. Radfahrer*innen empfinden besonders oft Pkw-Lenker*innen als Vorrang missachtend (zu 50 %). Hingegen werden Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Pkw-Lenker*innen als die am häufigsten von Vorrangverletzungen betroffenen Gruppen wahrgenommen.

Vorrangverletzungen erfolgen laut der knappen Mehrheit der Befragten (53 %) eher unbewusst. Als mögliche Gründe für Vorrangverletzungen von Verkehrsteilnehmer*innen (zugeschriebene Motive) werden zumeist Unaufmerksamkeit/Ablenkung (46 %) und Rücksichtslosigkeit (42 %) angeführt. Zeitdruck/Stress (34 %), schnelles Fortkommen ans Ziel (32 %), Unkenntnis der Vorrangregeln (28 %) und das Nichterkennen der Verkehrssituation (26 %) sind aus Sicht der Befragten weitere relevante Gründe für Vorrangverletzungen.

Die am häufigsten von den Befragten selbst begangene Vorrangverletzung ist das Überfahren einer gelben oder roten Ampel. Obwohl den Verkehrsteilnehmenden bewusst ist, dass sie eigentlich anhalten müssten, handeln 21 % der Befragten (sehr) häufig derart gesetzeswidrig. Am zweithäufigsten kommt es vor, dass zu weit aus einer Einfahrt oder Nebenstraße herausgefahren und dadurch einer anderen Person der Vorrang genommen wird, knapp gefolgt vom Übersehen von Fußgänger*innen beim Abbiegen. Zwischen 94 % und 96 % der Befragten (je nach befragter Mobilitätsgruppe) geben an, zumindest selten (selten, manchmal oder häufig) auf ihren Vorrang zu verzichten. Die Motive dafür sind v. a. Unfallvermeidung, Verkehrsfluss und Freundlichkeit.

ABSTRACT

CURRENT SITUATION

With around 11,000 accidents per year⁵, priority violations and failure to observe red lights are the second most common main cause of accidents with minor and serious injuries after carelessness/distraction. In addition, an average of 54 people die in priority violation accidents in Austria every year, which means that one in four accidents and one in six fatalities in Austrian road traffic⁶ can be attributed to “priority violations/disregard for red lights”⁷.

These figures from the accident statistics show that priority violations make a significant contribution to the number of accidents in Austria. Nevertheless, the influence of priority violations as a cause of accidents is generally underestimated. There is little awareness of the problem among road users.

The term “priority violation” covers a broad spectrum of behaviour, each of which is based on different causes or motives. The underlying causes of priority violations (such as inattention or impairment) and priority offences committed by specific groups of road users are dealt with in the literature. However, due to the heterogeneity of the different types of behaviour, “priority” is rarely considered as an accident category in itself. In addition, there is a lack of appropriate data on the prevalence of priority offences if they do not lead to an accident involving personal injury. This lack of data makes it difficult to understand the topic thoroughly enough to identify and develop preventive strategies.

AIMS & METHODS

The current report collects and presents findings on the causes of priority violations, which can serve as a basis for strategies to enhance road safety. In addition to a definition of terms, the legal basis in the Road Traffic Act (StVO) is explained and the accident figures are analysed in detail. The results of interviews with experts from various specialist groups and the representative online survey of a total of 2,734 cyclists, pedestrians, car and moped drivers are also presented. Interview and online survey respondents were questioned on the (self-reported) frequency, motives and causes of priority violations.

ACCIDENT STATISTICS

70% of all priority injury accidents occur at junctions. Overall, 4 times more priority injury accidents with personal injury occur in urban areas than in open country. However, the risk of dying in a priority violation accident is 4 times higher in open country than in urban areas.

Car drivers are the main cause of around 80% of priority violation accidents resulting in personal injury. Compared to all accidents with personal injury (UPS), this figure is 20% higher for priority injury accidents.

There are a relatively large number of young people aged 15 and over among those involved in accidents in the “failure to give way/disregarding red light” category. This group consists of moped drivers, who in many cases are also the main cause of accidents.

5 Average for the period 2012-2021

6 Accidents, minor injuries, serious injuries and fatalities per main cause of accident “failure to give way and failure to observe red lights” on average over the last 10 years (absolute, 2012-2021)

7 In Austrian accident statistics, red light violations are recorded in the same category as priority violations.

INTERVIEWS WITH EXPERTS

The expert interviews focussed on the perception of the problem, the causes of priority violations and possible solution strategies. The results of the interviews served as the basis for the subsequent online representative survey of road users.

The experts categorise priority violations as a major road safety problem due to their frequent occurrence. Although property damage is not particularly high in most cases, pedestrians and cyclists, as vulnerable road users, are particularly at risk of suffering serious injuries in accidents involving personal injury in connection with priority violations.

According to the experts surveyed, road users travelling on mopeds, motorbikes or bicycles are often affected by priority violations committed by a third party. Within the pedestrian category, children and senior citizens are the main victims of priority violations.

According to the experts, the causes of these offences are manifold. Stress, distraction, recklessness and routine are frequently cited as individual factors that contribute to this behaviour. In addition, factors that are beyond the control of the individual, such as unclear road design, insufficient road width, problematic surface conditions and inconsistent signage or markings, are also significant in priority violations.

According to experts, negligence is primarily due to ignorance, misjudgement of the consequences or a perception that compliance with certain traffic rules is unimportant.

REPRESENTATIVE ONLINE SURVEY

According to the surveyed car drivers, cyclists, moped drivers and pedestrians, cyclists are the most likely to disregard priority rules compared to other groups of road users. Cyclists particularly often perceive car drivers as disregarding priority (50%). On the other hand, pedestrians, cyclists and car drivers are perceived as the groups most frequently affected by priority violations.

According to a small majority of respondents (53%), priority violations tend to occur rather unknowingly. Inattention/distraction (46%) and recklessness (42%) were cited as possible reasons for priority violations by road users (attributed motives). Time pressure/stress (34%), getting to the destination quickly (32%), ignorance of the priority rules (28%) and not recognising the traffic situation (26%) are further relevant reasons for priority violations from the perspective of the respondents.

The most common priority violation committed by the respondents themselves is driving through a yellow light or red traffic light. Although road users are aware that they should actually stop, 21% of those surveyed (very) frequently act in this way in contravention of the law. The second most common offence is driving too far out of a driveway or side street and thus not giving way to another person, closely followed by failure to consider pedestrians when turning. Between 94% and 96% of respondents (depending on the mobility group surveyed) state that they at least rarely (rarely, sometimes or often) give up their right of way. The main reasons for this are accident avoidance, traffic flow and courtesy.

1 EINLEITUNG

Der Begriff „Vorrangverletzung“ umfasst ein breites Spektrum an Verhaltensweisen, denen jeweils unterschiedliche Ursachen zugrunde liegen. In der Literatur werden zwar die zugrunde liegenden Ursachen für Vorrangverletzungen (wie z. B. Unaufmerksamkeit oder Beeinträchtigung) und Vorrangdelikte spezieller Gruppen von Verkehrsteilnehmenden behandelt. Aufgrund der Heterogenität der unterschiedlichen Verhaltensweisen wird „Vorrang“ jedoch seltener gesamthaft als ranghohe Kategorie in der österreichischen Unfallstatistik betrachtet.

Vorrangverletzung als Unfallursache wird im Allgemeinen oft unterschätzt. Die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen sind abhängig vom konkreten Verhalten der Verkehrsteilnehmenden – dies reicht vom Rollstopp statt vollständigen Anhaltens an einer sonst leeren Kreuzung bis zum ungebremsten Überfahren roter Ampeln. Ebenso ist die jeweils zugrunde liegende Ursache einer Vorrangverletzung differenziert zu betrachten, da das Fehlverhalten mehr oder weniger intentional bzw. bewusst sein kann. Vorrangverletzungen können bewusst begangen werden (z. B. die Entscheidung als Fußgänger*in, trotz roter Ampel die Straße zu queren). Vorrang kann einer anderen Person im Straßenverkehr aber auch unbeabsichtigt genommen werden, z. B. aufgrund von Wahrnehmungsfehlern bei Überforderung oder Beeinträchtigung.

Zudem fehlt es an einer geeigneten Datengrundlage zur Prävalenz von Vorrangverletzungen, wenn diese nicht zu einem Unfall mit Personenschaden führen. Dieser Mangel erschwert eine gründliche Analyse des Themas, um präventive Strategien zu identifizieren und zu entwickeln.

Im vorliegenden Bericht sollen Erkenntnisse zur Unfallursache Vorrangverletzung gesammelt und dargestellt werden, die als Ausgangspunkt für Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen können. Neben einer Begriffsklärung werden die rechtlichen Grundlagen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) erläutert und die Unfallzahlen im Detail betrachtet (Analyse der bestehenden Datengrundlage). Um das Thema möglichst umfassend zu betrachten und blinde Flecken zu vermeiden, wurden qualitative Interviews mit Expert*innen aus unterschiedlichen Fachkreisen geführt. Mittels einer nachgelagerten, für Österreich repräsentativen Online-Befragung von insgesamt 2.734 Personen, darunter Radfahrende, zu Fuß Gehende, Pkw- und Moped-Lenkende, wurden selbstberichtete und wahrgenommene Vorrangverletzungen sowie Motive und Ursachen von Vorrangverletzungen als zentrale Fragestellungen untersucht. Somit wird die bestehende Datengrundlage zum Thema Vorrangverletzungen als Unfallursache um die Wahrnehmung und Selbsteinschätzung von vier Verkehrsteilnehmergruppen in Österreich ergänzt.

2 BEGRIFFSKLÄRUNG

2.1 DER BEGRIFF „VORRANG“ IN DER STRASSENVERKEHRSORDNUNG (STVO)

Zentrale Bestimmung der StVO zum Vorrang ist § 19. Diese Bestimmung regelt, welcher Verkehrsteilnehmer als Vorrangberechtigter eine Verkehrsfläche gegenüber einem Wartepflichtigen zuerst benützen darf. Die Vorrangregeln des § 19 gelten nur für die Begegnung von Fahrzeugen (motorisierten und nicht motorisierten), also beispielsweise nicht für Fußgänger*innen, Kinderfahrräder im Sinne der StVO (vgl. § 2 Abs 1 Z 19) oder Kinderlaufräder. Sie gelten insbesondere auf unregulierten Kreuzungen, d.h. solchen ohne Regelung durch Arm- oder Lichtzeichen. Das Verhalten an geregelten Kreuzungen regeln § 37 (Armzeichen) und § 38 (Lichtzeichen). Auch dort verwendet die StVO den Begriff Vorrang, und zwar dann, wenn Verkehrsposten oder Lichtzeichenanlage das Verhältnis zwischen zwei Fahrzeugen nicht regeln (z. B. Vorrang des Geradeausfahrenden gegenüber dem Linkseinbiegenden).

Zahlreiche weitere Bestimmungen der StVO regeln die Begegnung von Fahrzeugen außerhalb von Kreuzungen bzw. die Begegnung von Fahrzeugen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Für diese Regelungen, die den „Vorrang“ von Verkehrsteilnehmern im weiteren Sinn umfassen, verwendet die StVO allerdings nicht den Begriff Vorrang. Häufig wird dafür ein Gefährdungs- und Behinderungsverbot normiert (vgl. z. B. § 9 – keine Behinderung oder Gefährdung von Fußgänger*innen am Schutzweg bzw. von Radfahrenden auf der Radfahrerüberfahrt; § 11 – Fahrstreifenwechsel nur ohne Gefährdung und Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer). Ebenfalls nicht von den Vorrangbestimmungen umfasst ist das Verhalten auf Eisenbahnkreuzungen, das in der Eisenbahnkreuzungsverordnung gesondert geregelt ist.

2.2 ABLEITUNG DER BEDEUTUNG NACH DER STRASSENVERKEHRSORDNUNG (STVO)

Unter „Vorrang“ ist der Anspruch eines Fahrzeuglenkers zu verstehen, weder zu unvermitteltem Bremsen noch zum Ablenken seines Fahrzeugs aufgrund des Kreuzens, Einbiegens oder Einordnens des eigentlich Wartepflichtigen genötigt zu werden; [...] ein Vorrang muss also „gewährt“ werden. Zu einer Vorrangverletzung gehören demnach immer zwei Fahrzeuge, nämlich eines, welchem der Vorrang zukommt, und ein anderes, dessen Lenker den Vorrang verletzt.⁸

VORRANG UND WARTEPFLICHT

Unter „Vorrang“ iSd StVO ist der Anspruch eines Fahrzeuglenkenden zu verstehen, weder zu unvermitteltem Bremsen noch zum Ablenken seines/ihrer Fahrzeugs aufgrund des Kreuzens, Einbiegens oder Einordnens des Wartepflichtigen genötigt zu werden. Die Wartepflicht bzw. der Nachrang bezeichnen die dazu kongruenten Pflichten des benachrangten Fahrzeuglenkenden. Zu einer Vorrangverletzung gehören demnach immer zwei Fahrzeuge, nämlich eines, welchem der Vorrang zukommt, und ein anderes, dessen Lenker den Vorrang verletzt.

⁸ Kaltenecker, A., Riccabona-Zecha, C. & Salamon, B. (2020): Rechtsfragen zu den neuen Vorrangregeln für Radfahrer. In: Danzl, K.-H. et al. (Hrsg.): Zeitschrift für Verkehrsrecht, Verlag Manz, Wien 2020, S. 214.

2.3 DER BEGRIFF „VORRANG“ IM ÖSTERREICHISCHEN UNFALLDATENMANAGEMENT

Bei der Dokumentation von Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Österreich werden Hauptunfallursachen und Unfallumstände unterschieden. Dieses System fasst Vorrangverletzungen (auch gegenüber Fußgänger*innen) und Rotlichtmissachtungen in einer Kategorie zusammen. Diese beiden Delikte sind unterschiedliche Tatbestände, die allerdings in der amtlichen Unfallstatistik gemeinsam geführt werden. Bei den Unfallumständen werden Vorrangverletzungen und Rotlichtmissachtungen jedoch getrennt angeführt.

DEFINITION VORRANG

Unter Vorrang wird die Regelung verstanden, wer zuerst gehen oder fahren darf, wenn sich zwei oder mehr Verkehrsteilnehmende im Straßenverkehr begegnen.

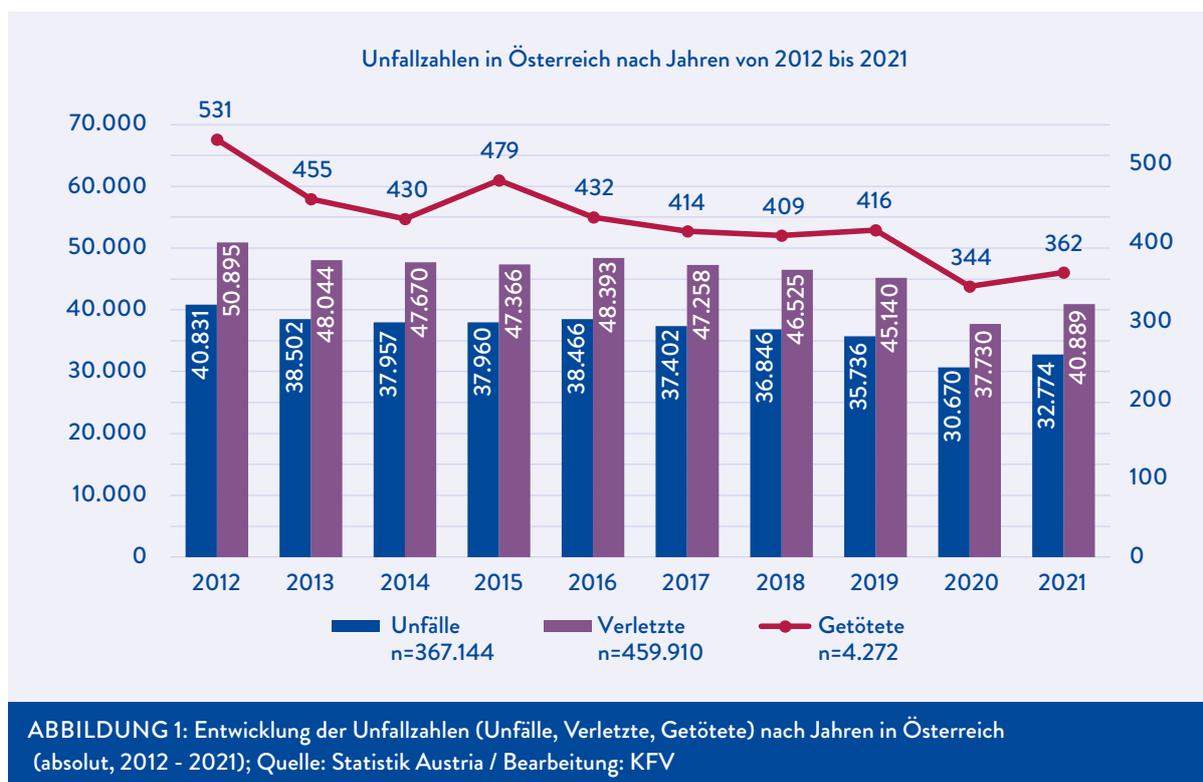
Der Einfachheit halber wird im vorliegenden Bericht „Vorrangverletzung“ synonym mit der Hauptunfallursache „Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgänger*innen), Rotlichtmissachtung“ verwendet, und Vorrang wird als die Regelung der Begegnung zweier Verkehrsteilnehmender unabhängig von ihrer Fortbewegungsart verstanden.

3 VORRANGVERLETZUNGEN UND UNFALLGESCHEHEN

3.1 ALLGEMEINE UNFALLZAHLEN DER JAHRE 2012 BIS 2021⁹ IN ÖSTERREICH

Im Jahr 2021 ereigneten sich in Österreich 32.774 Unfälle mit Personenschaden. Dabei wurden 40.889 Menschen verletzt und 362 Personen getötet.

Die nachstehende Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der absoluten Unfallzahlen in Österreich in den Jahren 2012 bis 2021. Dabei kann eine grundsätzliche Abnahme sowohl bei den Unfällen als auch bei den Verletzten festgestellt werden. Im Jahr 2015 gab es im Vergleich zu den beiden Vorjahren einen Anstieg der Getötetenzahlen. Für die Jahre 2020 und 2021 kann aufgrund der COVID-19-Pandemie und der Lockdowns (eingeschränkte Mobilität und geringeres Verkehrsaufkommen) ein starker Rückgang ausgemacht werden. Dies ist bei dem Vergleich der Unfallzahlen zu berücksichtigen.



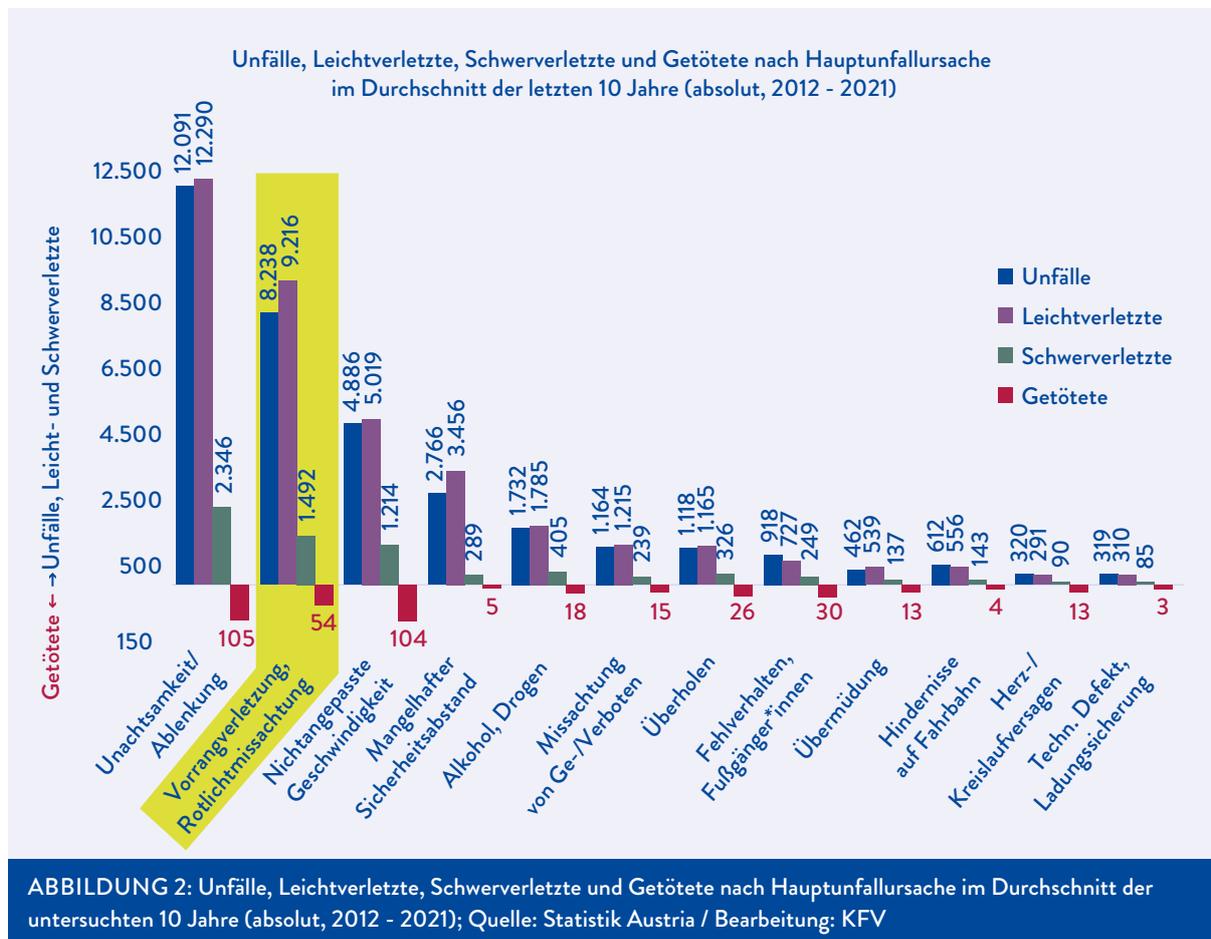
3.2 DIE ROLLE VON VORRANGVERLETZUNGEN IN ÖSTERREICHS UNFALLGESCHEHEN

Im Durchschnitt der Jahre 2012-2021 verunglückten pro Jahr 10.762 Personen bei 8.238 Unfällen aufgrund von Vorrangverletzungen. Durchschnittlich 9.216 Personen wurden dabei leicht, 1.492 Personen schwer verletzt und 54 Personen getötet.

9 In der Unfallanalyse wurde der Zeitraum 2012-2021 gewählt, da zum Zeitpunkt der Analyse die Unfalldaten aus dem Jahr 2022 noch nicht verfügbar waren.

Vorrangverletzungen stellen somit im Durchschnitt der betrachteten zehn Jahre (2012-2021) die zweithäufigste Hauptunfallursache bei den Unfällen, Leicht- und Schwerverletzten in Österreich dar. Bei den Getöteten ist „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ im Durchschnitt der betrachteten zehn Jahre (2012-2021) die dritthäufigste Hauptunfallursache (siehe Abbildung 2).

„Unaufmerksamkeit/Ablenkung“ und „Nichtangepasste Geschwindigkeit“ bilden zusammen mit „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ die Top 3 der Hauptunfallursachen in den Jahren 2012 bis 2021.



VORRANGVERLETZUNGEN UND ROTLICHTMISSACHTUNGEN SIND DIE ...

... zweithäufigste Hauptunfallursache bei den Unfällen, Leicht- und Schwerverletzten (Durchschnitt der Jahre 2012-2021)

... dritthäufigste Hauptunfallursache bei Getöteten (Ø 54 Getötete jährlich in den Jahren 2012-2021)

3.2.1 DIE ENTWICKLUNG DER VORRANGVERLETZUNGSUNFÄLLE VON 2012 BIS 2021

Tabelle 1 beinhaltet die absoluten Zahlen sowie die prozentuellen Anteile der Hauptunfallursache (HUS) „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ am Gesamtunfallgeschehen pro Jahr im Zeitraum von 2012 bis 2021. In den Jahren 2020 und 2021 lag der Anteil der Vorrang/Rotlicht-Unfälle mit Personenschaden am gesamten Unfallgeschehen über dem Zehnjahresdurchschnitt.

JAHR	VORRANGVERLETZUNGSUNFÄLLE			ANTEIL AM GESAMTUNFALLGESCHEHEN		
	UPS	VERLETZTE	GETÖTETE	UPS	VERLETZTE	GETÖTETE
2012	9.158	11.860	60	24,2 %	25,0 %	12,9 %
2013	8.404	10.891	64	24,3 %	25,0 %	16,2 %
2014	8.162	10.672	45	24,1 %	24,8 %	12,7 %
2015	8.126	10.639	44	24,1 %	25,0 %	11,0 %
2016	8.287	10.859	48	24,3 %	25,1 %	13,1 %
2017	7.921	10.485	40	23,4 %	24,4 %	11,1 %
2018	7.841	10.179	69	21,3 %	21,9 %	16,9 %
2019	8.592	11.236	55	24,0 %	24,9 %	13,2 %
2020	7.663	9.749	53	25,0 %	25,8 %	15,4 %
2021	8.222	10.507	60	25,1 %	25,7 %	16,6 %
GESAMT	82.376	107.077	538	24,0 %	24,7 %	13,9 %
DURCHSCHNITT	8.238	10.708	54	24,0 %	24,8 %	13,9 %

TABELLE 1: Unfälle mit Personenschaden (UPS) sowie Verunglückte bei UPS mit der Hauptunfallursache Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung (absolut und relativ, 2012 - 2021; ohne UPS „ohne Angabe“); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KfV

*Jeder 4. Unfall und jede*r 6. Getötete im österreichischen Straßenverkehr sind auf die Hauptunfallursache Vorrangverletzung zurückzuführen.*

Betrachtet man die Entwicklung der jeweiligen Anteile der Hauptunfallursachen am gesamten Unfallgeschehen der einzelnen Jahre, so ist festzustellen, dass seit 2012 „Unachtsamkeit/Ablenkung“ die Hauptunfallursache Nummer eins ist, gefolgt von der Hauptunfallursache „Vorrangverletzung, Rotlichtmissachtung“. Abbildung 3 veranschaulicht den Anteil der HUS „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ am Gesamtunfallgeschehen im Vergleich zu den HUS „Unachtsamkeit/Ablenkung“ und „Nichtangepasste Geschwindigkeit“ pro Jahr im Zeitraum 2012 bis 2021. Der Anteil der Getöteten bei Vorrangverletzungsunfällen ist dabei im Vergleich der Top 3 Hauptunfallursachen mit rund 17 % im Jahr 2021 relativ niedrig.

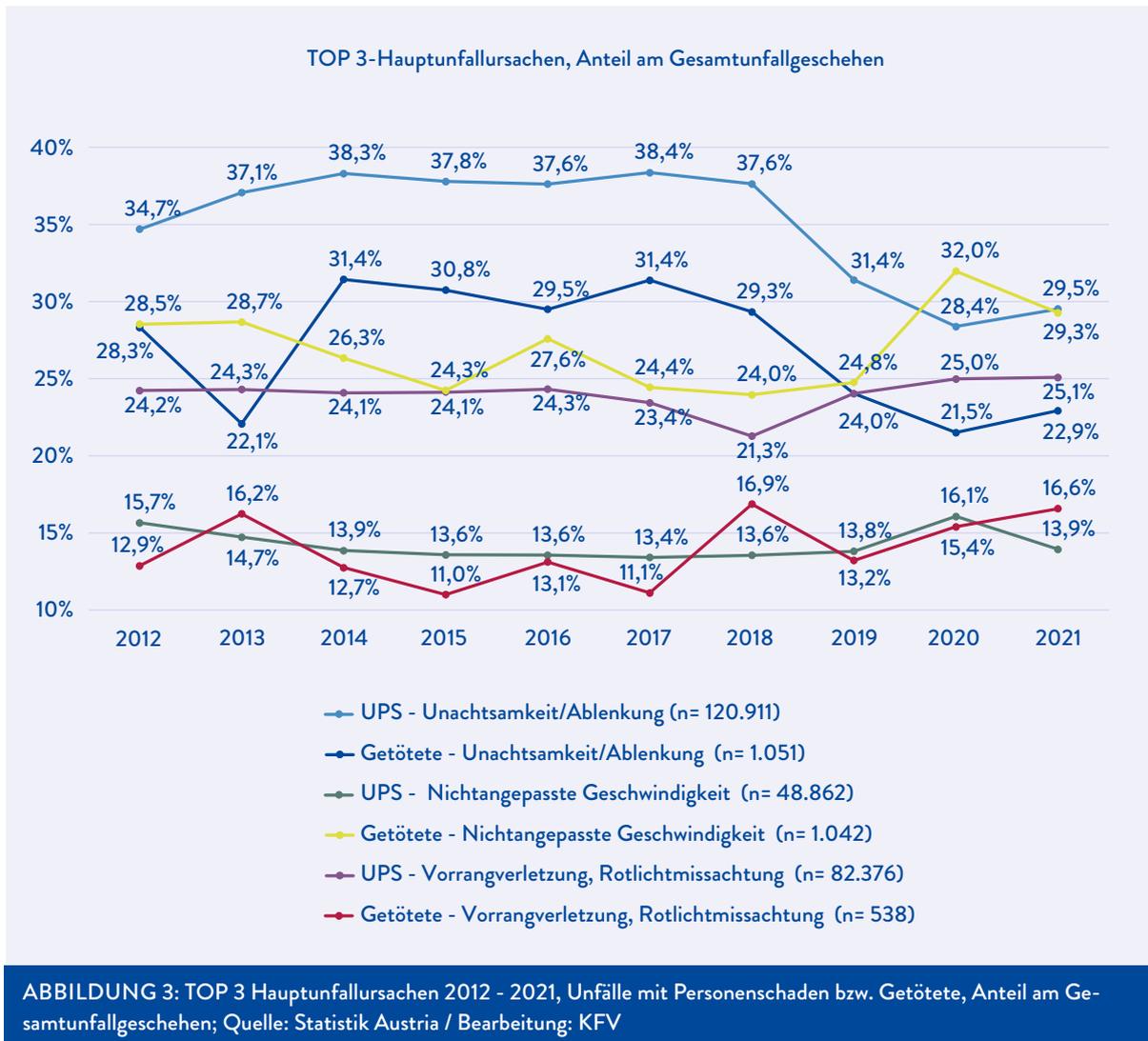
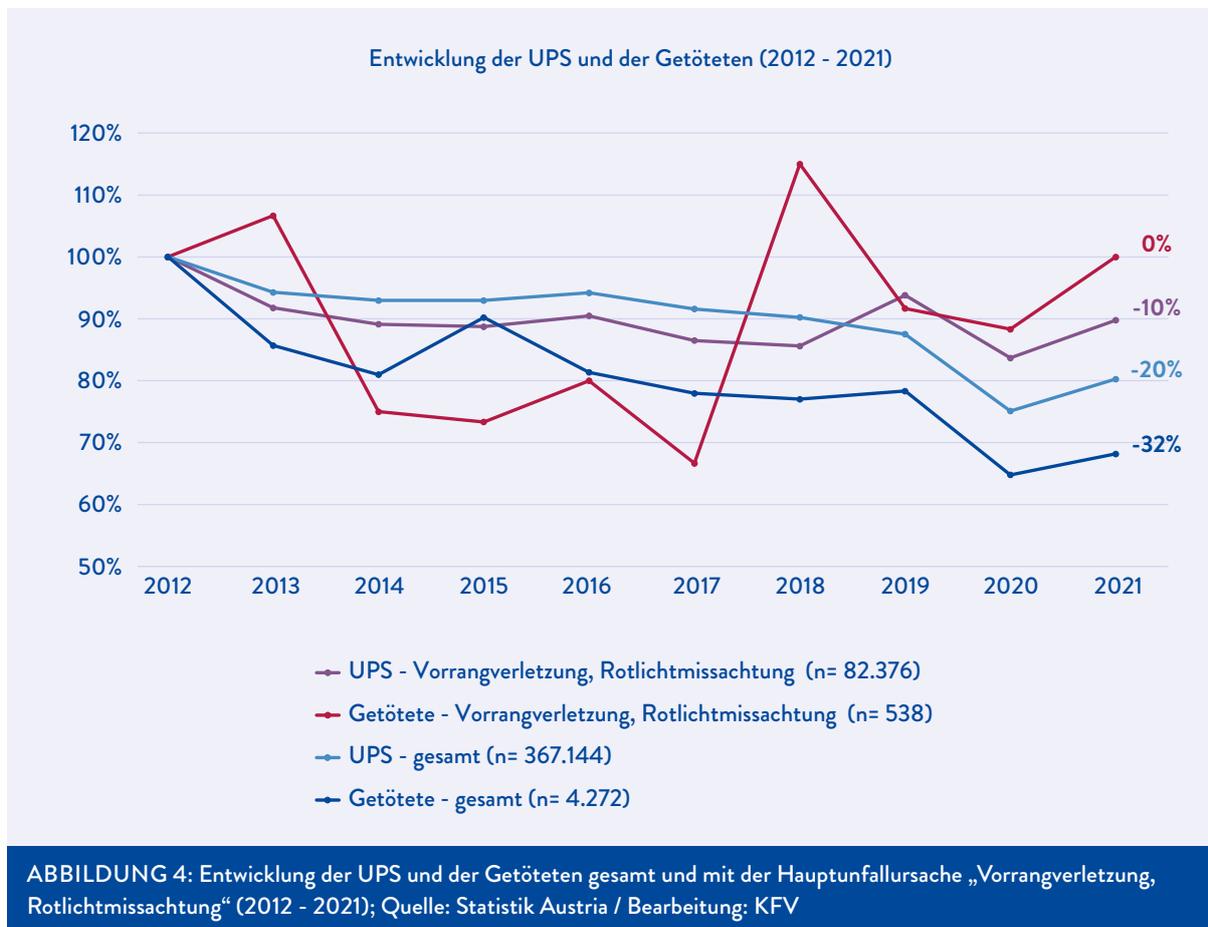


Abbildung 3 zeigt außerdem: Die HUS Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung ist die einzige unter den TOP 3 HUS, die stagniert. Wie aus der folgenden Abbildung 4 ersichtlich, war bei den Getöteten im Jahr 2021 die HUS Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung auf gleichem Niveau wie zehn Jahre zuvor, obwohl der Anteil aller Getöteten am Gesamtunfallgeschehen um 32 % abgenommen hat. Auch der Anteil der Unfälle mit Personenschaden (UPS) aufgrund von Vorrangverletzungen/Rotlichtmissachtungen hat sich im Zeitraum 2012 bis 2021 mit 10 % verhältnismäßig gering reduziert, während bei allen UPS, in Bezug auf das Gesamtunfallgeschehen, eine Abnahme von 20 % verzeichnet werden konnte.



Erwähnenswert ist zudem die höchste Anzahl an Getöteten durch Vorrangverletzungsunfälle der letzten zehn Jahre im Jahr 2022 mit 71 getöteten Personen.

3.2.2 VORRANGVERLETZUNGSUNFÄLLE NACH UNFALLTYPENOVERGRUPPEN

Neben der vermuteten Hauptunfallursache werden Unfälle mit Personenschaden einer Unfalltypenobergruppe zugeordnet, die weitere Auskunft über das Unfallszenario gibt. 70 % aller Vorrangverletzungsunfälle (OG 3, 4, 5 und 6) ereignen sich an Kreuzungen (siehe Abbildung 5). 11,3 % aller Unfälle werden der Unfalltypenobergruppe „UPS mit Fußgänger*innen“ (OG 8) zugeordnet. 12 % aller Unfälle fallen unter „sonstige UPS“ (OG 9). Der hohe Wert an Getöteten in der Gruppe „sonstige UPS“ von 25,3 % ist auf der hohen Anzahl an Getöteten bei Eisenbahnunfällen und Unfällen bei Aus- und Einfahrten sowie Unfällen mit querenden Radfahrenden begründet. Zum Vergleich ereignen sich allerdings nur 0,5 % der Vorrangverletzungsunfälle an Eisenbahnübergängen¹⁰.

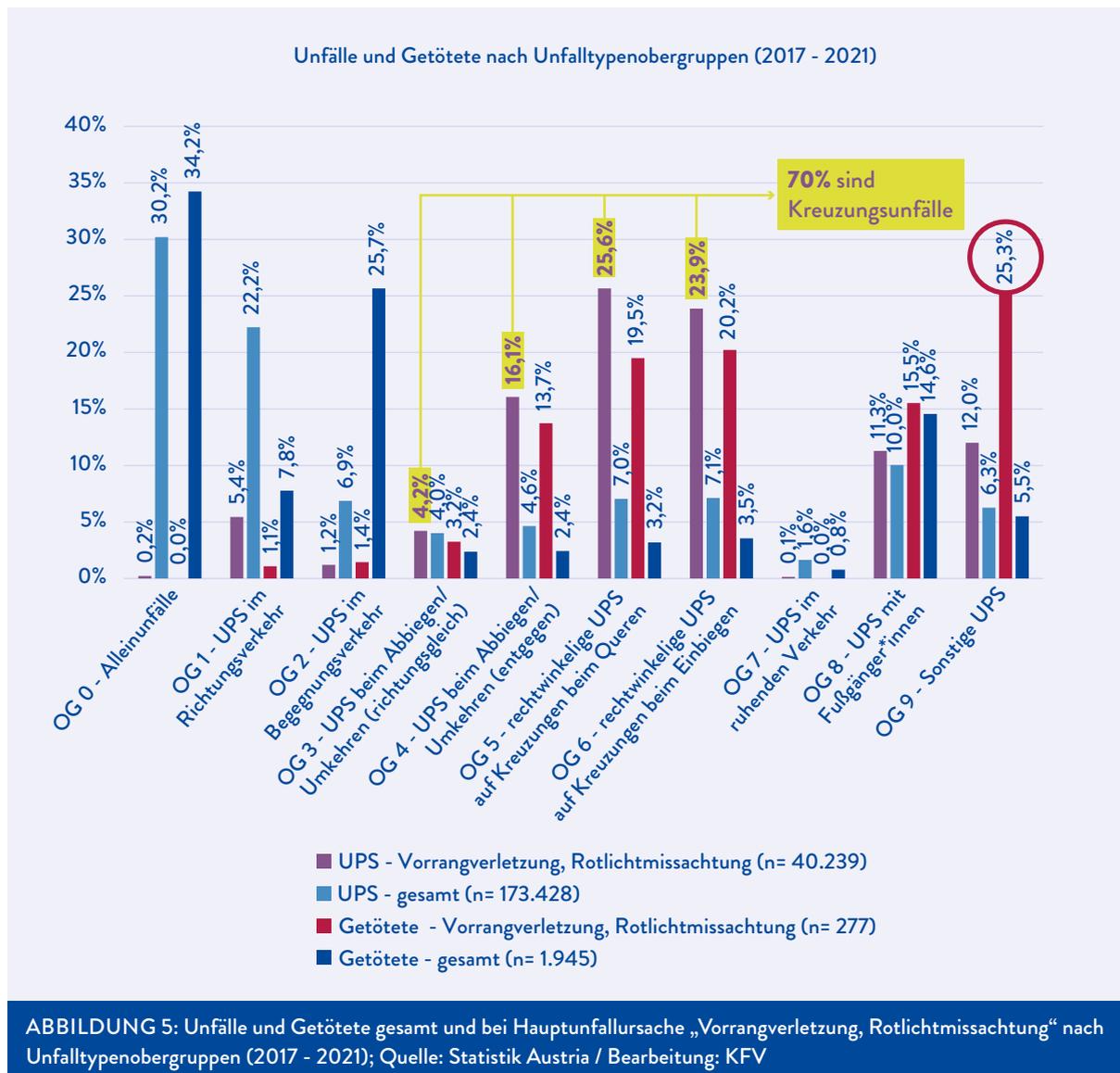
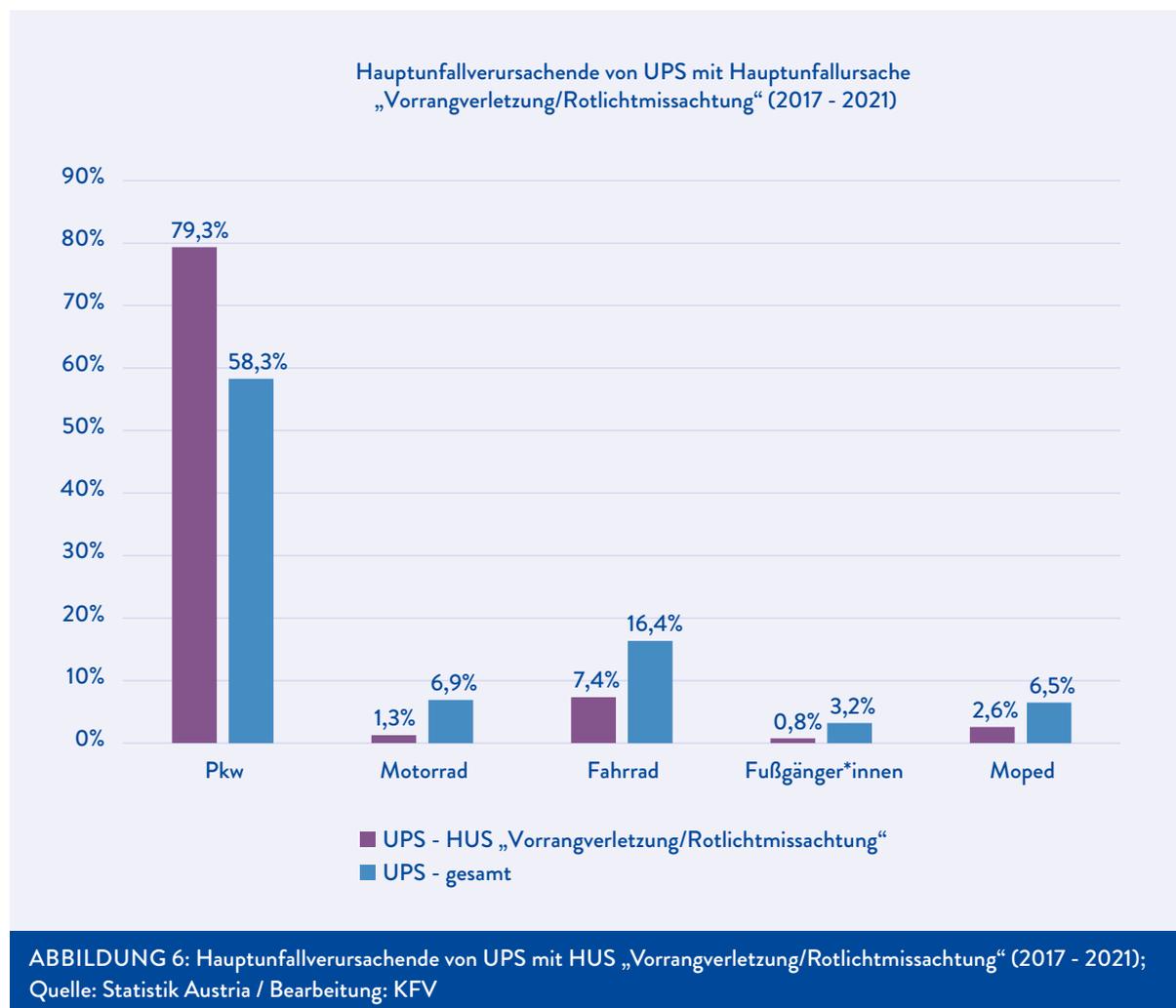


ABBILDUNG 5: Unfälle und Getötete gesamt und bei Hauptunfallursache „Vorrangverletzung, Rotlichtmissachtung“ nach Unfalltypenobergruppen (2017 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KfV

¹⁰ Unfälle an Eisenbahnkreuzungen werden ebenso in der Kategorie „sonstige UPS“ subsumiert.

3.2.3 PKW ALS HAUPTUNFALLVERURSACHER VON UPS MIT HAUPTUNFALLURSACHE „VORRANGVERLETZUNG/ ROTLICHTMISSACHTUNG“

Bei rund 80 % der Unfälle mit Personenschaden (UPS) waren Pkw-Lenkende Hauptunfallverursachende. Im Vergleich zu den UPS gesamt ist dieser Wert bei Vorrangverletzungsunfällen um 20 % höher (siehe Abbildung 6).



3.2.4 UNFALLORT VON VORRANGVERLETZUNGSUNFÄLLEN

Im Durchschnitt der Jahre 2012-2021 ereigneten sich 77 % der Vorrangverletzungsunfälle im Ortsgebiet, 23 % im Freiland. Im Ortsgebiet ereigneten sich also 3-mal so viele Unfälle mit Personenschaden (UPS) aufgrund von Vorrangverletzungen wie im Freiland (Zehnjahresdurchschnitt). Allerdings ist das Risiko, bei einem Vorrangverletzungsunfall zu sterben, im Freiland 4-mal höher als im Ortsgebiet (siehe Abbildung 7).

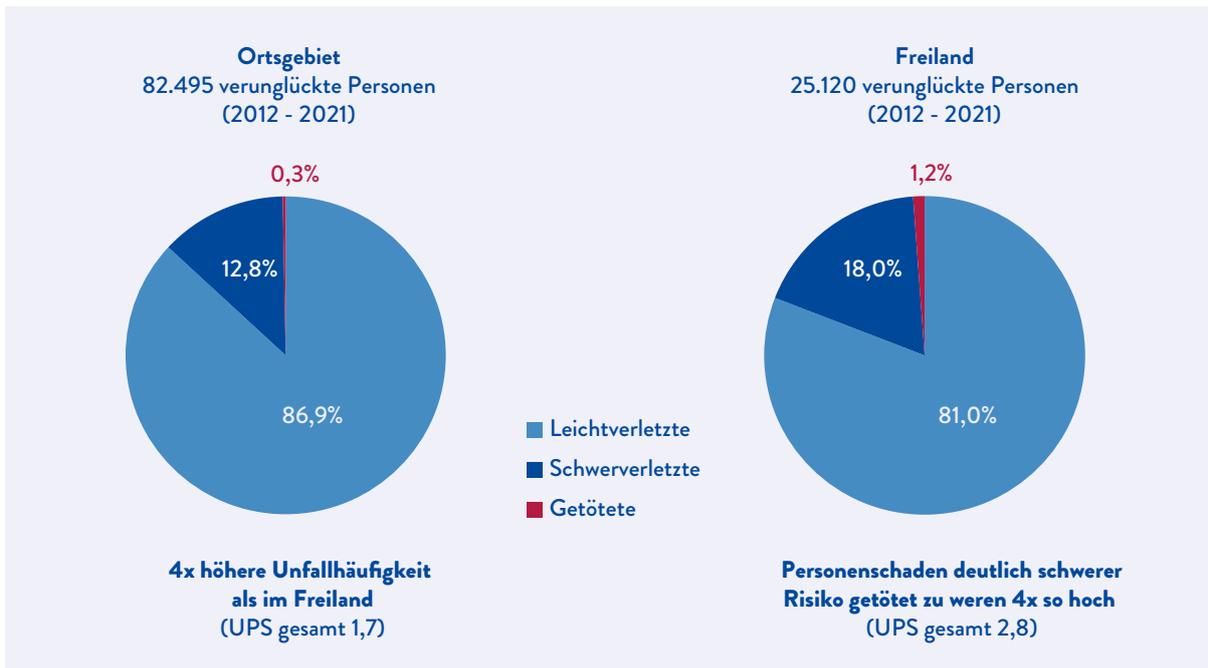


ABBILDUNG 7: Anteile der Verunglückten bei Unfällen mit HUS „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ (2012 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KfV

3.2.5 GETÖTETE NACH VERKEHRSART BEI UPS MIT HAUPTUNFALL-URSACHE „VORRANGVERLETZUNG/ROTLICHTMISSACHTUNG“

Wie in Abbildung 8 ablesbar, ist der Anteil an Getöteten bei UPS mit HUS „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ bei Pkw-Lenkenden deutlich geringer als bei den Getöteten bei UPS gesamt. Bei Motorrad-, Fahrrad- und Mopedlenker*innen sowie bei Fußgänger*innen ist dieser Anteil im Vergleich zu den Getöteten bei allen UPS höher.

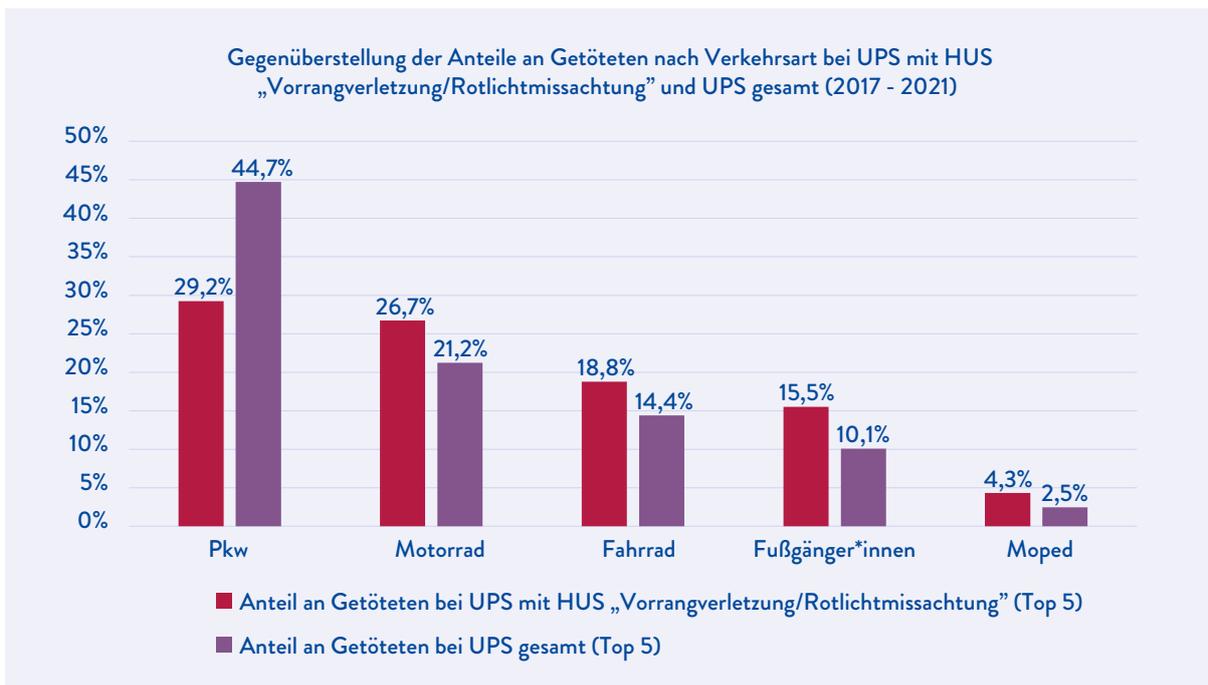


ABBILDUNG 8: Getötete nach Verkehrsart (2017 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KfV

3.2.6 VERUNGLÜCKTE BEI UPS MIT HAUPTUNFALLURSACHE „VORRANGVERLETZUNG/ROTLICHTMISSACHTUNG“ NACH ALTER

Ein verhältnismäßig hoher Anteil der Verunglückten bei UPS mit HUS „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ ist etwa 15 Jahre alt (siehe Abbildung 9). Bei dieser Gruppe handelt es sich um junge Mopedlenkende, die bei 27 % der Unfälle auch die Hauptunfallverursachenden darstellen.

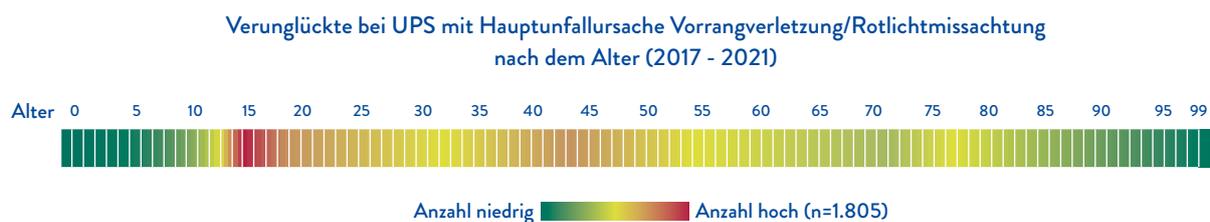


ABBILDUNG 9: Verunglückte bei UPS mit HUS Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung nach Alter (2017 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV

3.3 WAHRNEHMUNG VON VORRANGVERLETZUNGEN ALS UNFALLURSACHE

Die Relevanz der Unfallursache Vorrangverletzung bzw. Rotlichtmissachtung ist bei Betrachtung der Unfallzahlen augenscheinlich. Das bedeutet jedoch nicht, dass diese Tatsache von Verkehrsteilnehmenden auch so wahrgenommen wird. Das KFV befragt in regelmäßigen Abständen Verkehrsteilnehmende zu verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und persönlichen Verhaltensweisen („Präventionsmonitor“¹¹). Dabei wird auch nach der Einschätzung von Unfallursachen gefragt („Welche Rolle spielen aus Ihrer Sicht die folgenden Unfallursachen bei Verkehrsunfällen?“). Die Ergebnisse der letzten Befragung (2020) zeigen, dass Vorrangverletzungen als wenig relevant für das Unfallgeschehen eingestuft werden (Reihung an 12. Stelle von 17 möglichen Unfallursachen). Diese Fehleinschätzung unterscheidet sich damit deutlich von der tatsächlichen Häufigkeit von Vorrangverletzungen als Unfallursache (Abbildung 10). Als häufigste angenommene Unfallursachen werden von der österreichischen Bevölkerung das Tippen am Handy und das Telefonieren während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung sowie allgemein Unaufmerksamkeit/Ablenkung genannt (siehe auch Abbildung 10).

11 KFV – Sicher Leben. Band 31. Präventionsmonitor Verkehr 2020. Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen im Verkehrsbereich.
<https://www.kfv.at/download/31-praeventionsmonitor-verkehr-2020/?wpdmdl=10571&refresh=61272d10861641629957392>

Objektiv versus subjektiv wahrgenommene Unfallursachen

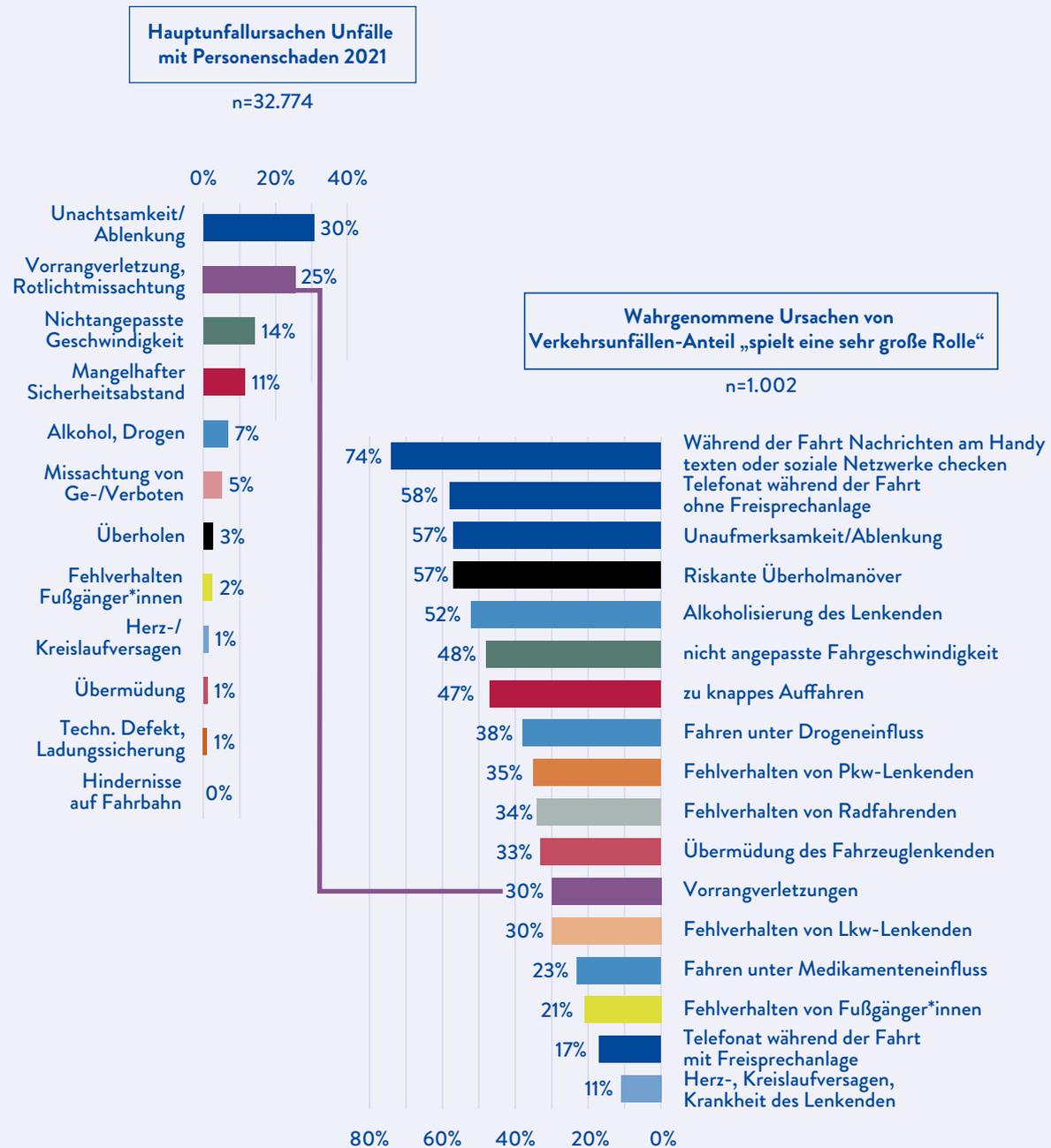


ABBILDUNG 10: Vergleich der Häufigkeit tatsächlicher Hauptunfallursachen mit den wahrgenommenen Ursachen von Verkehrsunfällen; Quelle: Statistik Austria, KfV-Präventionsmonitor 2020 / Bearbeitung: KfV

4 EXPERT*INNENINTERVIEWS ZU VORRANGVERLETZUNGEN IM STRASSENVERKEHR

Um die eigenen Analysen (Kapitel 2 und 3) zu komplementieren und blinde Flecken zu vermeiden, wurden im Frühjahr 2023 zehn qualitative Interviews mit Expert*innen durchgeführt. Der Fokus lag auf der Problemwahrnehmung, möglichen Ursachen und Verbesserungsansätzen. Die Ergebnisse der Expert*inneninterviews dienten weiters zur inhaltlichen Schärfung der quantitativen Befragung von Verkehrsteilnehmer*innen (Kapitel 5).

Die im Rahmen dieser Studie interviewten Gesprächspartner*innen sind in folgenden Bereichen und Disziplinen als Fachkräfte tätig: Blaulichtorganisationen, Exekutive, Judikative, Interessenvertretungen (Kfz, Fahrrad, Fußgänger*innen), Psychologie, Versicherungswesen, Fahrausbildung und Verkehrsplanung. Die Gespräche dauerten jeweils rund eine Stunde und wurden online durchgeführt. Auf Ausgewogenheit hinsichtlich Alter, Geschlecht und Ort der Tätigkeit (Stadt vs. Land, Bundeslandverteilung) der Interviewpartner*innen wurde weitestgehend geachtet. Das transkribierte Textmaterial wurde unter Berücksichtigung aller Aspekte und Eindrücke während der Gespräche analysiert. Die Interpretation erfolgte auf qualitative Weise unter Einbeziehung nonverbaler Reaktionen, vorwiegend basierend auf Häufigkeiten von Nennungen. Überdies wurde darauf geachtet, auch relevante Einzelmeinungen zu dokumentieren.

4.1 WAS IST „VORRANG“ BZW. EINE „VORRANGVERLETZUNG“?

Hinsichtlich der Definition von Vorrangverletzungen orientieren sich die Expert*innen vorwiegend an der Straßenverkehrsordnung (StVO) (siehe 2.1). Weiters variieren die von den Expert*innen genannten Definitionen von Vorrangverletzungen und reichen von „Verkehrsteilnehmenden, die von anderen Verkehrsteilnehmenden zum plötzlichen Abbremsen genötigt werden“ bis hin zur „generellen Veranlassung anderer zu Verhaltensweisen, die diese nicht intendiert haben“. Es wurde betont, dass Vorrang nicht genommen werden könne, sondern dass dieser vom Wartepflichtigen gewährt werde.

4.2 SPONTANE EINSCHÄTZUNG DER PROBLEMATIK

Die Expert*innen stufen Vorrangverletzungen als gewichtig ein, da sich aufgrund dieser Verkehrsvergehen häufig Unfälle ereignen. Zwar sei der Schaden oft nicht besonders groß, könne aber insbesondere bei Fußgänger*innen und Zweiradfahrer*innen erheblich sein. Auch bei der Einschätzung der öffentlichen Wahrnehmung der Problematik sind sich die teilnehmenden Expert*innen weitgehend einig, indem sie diese als unzureichend einstufen. Die österreichische Bevölkerung sei sich nicht wirklich der gesamten Tragweite von Vorrangverletzungen und der unterschiedlichen Vulnerabilität einzelner Verkehrsteilnehmender bzw. der Konsequenzen von Zusammenstößen bewusst. Im hochrangigen Straßennetz sei das Gefährdungspotenzial ungleich höher, jedoch seien Vorrangverletzungen im urbanen Raum häufi-

ger zu verzeichnen. In ruralen Gebieten seien besonders Pkw und darüber hinaus Motorräder und Mopeds an Vorrangverletzungen beteiligt.

Die Beweisführung bei Vorrangregelverstößen ist nach Ansicht der Interviewten oftmals schwierig (keine Ampelkamera, keine Zeugen, keine Nummerntafel auf Fahrrädern, Fokus der Polizei auf anderen Delikten etc.), sodass nur ein geringer Anteil geahndet werde. Dadurch werde Fehlverhalten zumindest indirekt „belohnt“. Folglich werden Vorrangverletzungen in der Öffentlichkeit nur als Kavaliersdelikt eingestuft. Ein Umdenken erfolge meist erst nach eigenen negativen Erfahrungen (Unfall oder Strafe). Im Gegensatz zur allgemeinen Ansicht, dass das Einhalten von Vorschriften im Zeitverlauf nachgelassen habe, wird im Lauf der letzten Jahre eine positive Tendenz beim Miteinander von Pkw- und Radverkehr gesehen.

4.3 VERHALTENSWEISEN DER VERKEHRSTEILNEHMENDEN

Viele Pkw-Lenker*innen seien sich, so die vorherrschende Fachmeinung, der schwerwiegenden potenziellen Folgen von Vorrangverletzungen oft nicht bewusst und seien mitunter dementsprechend unaufmerksam unterwegs. Man geht davon aus, dass sich nur ein sehr geringer Anteil der Bevölkerung absichtlich rücksichtslos gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden verhält, jedoch seien Pkw-Lenker*innen generell stärker als andere vulnerablere Verkehrsteilnehmende. Sie fühlen sich im Pkw geschützter als Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und verhalten sich, zumindest unbewusst, entsprechend. Während die wichtigsten Vorrangregeln von Pkw-Lenker*innen weitgehend eingehalten werden, seien viele in außergewöhnlichen (u.a. Einsatzfahrten, Ampelausfall) und/oder unklaren Situationen (vermeintlich widersprüchliche Regelungen, Falschauslegung der Regeln etc.) überfordert und verhalten sich falsch (siehe Abbildung 11). Besonders bei Mitarbeiter*innen von Blaulichtorganisationen kann dies bei Einsätzen mit hoher Geschwindigkeit ein mulmiges Gefühl auslösen.

Betont wurde im Zuge der Interviews auch folgende Tatsache samt verknüpfter Problematik: Radfahrer*innen sind gegenüber Pkw die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Dennoch werden sie in bestimmten Situationen häufig bedrängt, wie beispielsweise beim Überholen der Kfz mit zu wenig Sicherheitsabstand. Das bewirke bei manchen Radfahrer*innen wiederum den Drang, die Stellung zu behaupten, was in weiterer Folge zu Vorrangverletzungen führen könne: „So wie viele Pkw-Lenker*innen gegenüber Radfahrer*innen ihre Stärke ausnutzen, tun es diese wiederum gegenüber Fußgänger*innen.“

E-Scooter-Fahrer*innen verhalten sich laut den Expert*innen besonders häufig leichtfertig, indem sie mit hoher Geschwindigkeit und ohne Schutzausrüstung oft rote Ampeln, Stopp- und Vorrang geben-Schilder missachten und sich durch den Verkehr schlängeln („rote Ampeln werden von manchen als Empfehlung wahrgenommen“). Die Regeln seien oft nicht bekannt, und die allgemeine Wahrnehmung des E-Scooters als vollwertiges Fahrzeug sei noch nicht gegeben.

Fußgänger*innen seien, so der Tenor der befragten Fachleute, die schwächsten und die am stärksten bedrängten Verkehrsteilnehmer*innen, „sie verhalten sich aber dennoch oft gedankenlos und riskant“ (Querung bei roten Ampelphasen, Querungen an unübersichtlichen Stellen).

PKW-LENKENDE	RADFAHRENDE
<ul style="list-style-type: none"> • Potenzielle Folgen werden unterschätzt • Unaufmerksamkeit, Ablenkung • Wissen um wichtigste Regeln, Unwissen bei Sonderformen • Missachtung von Stoppschildern • Einfahren in Kreuzung bei Gelb • Nutzen eigener Stärke/Überlegenheit • Fehleinschätzungen (z. B. Geschwindigkeit anderer) 	<ul style="list-style-type: none"> • Drang, sich gegenüber Pkw zu behaupten, bedrängen v.a. Fußgänger*innen • Nicht als vollwertige Fahrzeuge angesehen (Regeln gelten weniger) • Fehleinschätzung der eigenen Fähigkeiten, Flexibilität etc. • Zügiges Vorankommen hat Priorität • Stoppschilder und rote Ampeln werden missachtet • Regeln teilweise unbekannt
<p><i>Die meisten Pkw-Lenker*innen kennen die (wichtigsten) Regeln und befolgen sie. Missachtung erfolgt weniger absichtlich, eher aus Unaufmerksamkeit.</i></p>	<p><i>Viele Radfahrer*innen setzen sich über (Vorrang-)Regeln hinweg, weil sie die Auswirkungen ihres Fehlverhaltens unterschätzen und sich durch ihre Anonymität geschützt fühlen.</i></p>
E-SCOOTER-LENKENDE	ZU FUSS GEHENDE
<ul style="list-style-type: none"> • Weitgehendes Ignorieren von Stopp-Tafeln und roten Ampeln • Riskantes Fahren (z. B. Querungen) • Unkenntnis und Ignoranz von Regeln • Durchschlängeln • Unterschätzen der Tragweite von Vorrangverletzungen • E-Scooter am Gehweg • Befahren von Schutzwegen und Gehwegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Drang, sich gegenüber anderen zu behaupten • Verhalten in der Gruppe anders als allein • Rote Ampel nur als Empfehlung eingeschätzt • Queran an unübersichtlichen Stellen • Unachtsamkeit, Ablenkung • Agieren nach Gehör, schauen nicht, Regelunkennntnis (kein Führerschein)
<p><i>Bezüglich dieses relativ neuen Fortbewegungsmittels herrscht noch Unklarheit, welche Regeln gelten. Es wird nicht als vollwertiges Fahrzeug mit allen Rechten und Pflichten für dessen lenkende Person erachtet.</i></p>	<p><i>Fußgänger*innen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen und werden im urbanen Raum stark bedrängt. Dennoch verhalten sich viele irrational leichtfertig.</i></p>
<p>ABBILDUNG 11: Überblick über Problematiken und riskante Verhaltensweisen in Zusammenhang mit Vorrangverletzungen nach den vier Mobilitätsgruppen, die von den Expert*innen am häufigsten genannt wurden; Quelle: KfV</p>	

4.4 GRÜNDE FÜR VORRANGVERLETZUNGEN

Die zugeschriebenen Gründe, warum Verkehrsteilnehmer*innen Vorrangverletzungen begehen, sind sehr vielfältig und lassen sich in interne und externe Faktoren unterteilen (siehe Abbildung 12). Am häufigsten erwähnen die Expert*innen Stress, Ablenkung oder Leichtfertigkeit und Routine, während komplettes Unwissen und völlige Ignoranz nur eine untergeordnete Rolle einnehmen. Dazu kommen Gründe, die nicht unmittelbar mit dem Individuum zu tun haben, wie beispielsweise eine nicht adäquate Straßengestaltung, die zu Fehleinschätzungen führt, sowie schlechte/widersprüchliche Beschilderung und/oder Markierungen.



Im Allgemeinen müssten nach Ansicht der interviewten Fachleute die geltenden Regeln geläufig sein und Situationen im realen Leben eintreten, in denen diese angewendet und befolgt werden, um sie festigen zu können. Deshalb verfügen Führerscheinbesitzer*innen und frequente Fahrer*innen (v.a. im urbanen Raum) nach Meinung der befragten Fachkräfte grundsätzlich über bessere Kenntnisse der Vorrangregeln. Innerhalb der Gruppe der Führerscheinbesitzer*innen seien aber große Unterschiede zu erkennen. So variere die Einhaltung von Vorrangregeln nach Region (West-Ost-Gefälle mit höherer Disziplin und Akzeptanz im Westen) und Ortsgröße, nach Fahrfrequenz (Vielfahrer*innen erleben diverse Situationen häufiger und sind damit besser vertraut) sowie in Abhängigkeit von der Besitzdauer der Lenklizenz („ältere Menschen haben vermutlich einige Regeln vergessen und fahren mehr nach Gefühl als nach Wissen“). Unmittelbar nach der Führerscheinprüfung werden die Vorrangregeln nach Ansicht der Befragten meist noch akribischer befolgt. Im Laufe der Jahre werde das Ver-

halten „situationselastischer“. Andererseits beklagen mehrere Expert*innen, dass die moderne Art der Führerscheinprüfung am Computer (in Form eines Multiple-Choice-Tests) zu einem auffallenden Verlust des verkehrsrelevanten Wissens und zu mangelhafter Kenntnis der Vorrangregeln geführt hat.

4.5 EINSCHÄTZUNG DER RECHTSLAGE UND DES STRAFMASSES

Bezüglich der Rechtslage sind nach Ansicht der befragten Expert*innen maximal ein paar wenige kompliziertere Regeln reformbedürftig. Fehlverhalten beruhe vorwiegend auf Unwissen, persönlicher Fehleinschätzung der Konsequenzen oder einem Mangel an zugeschriebener individueller Sinnhaftigkeit, mitunter auch auf bewusster Missachtung, hingegen kaum auf einer generell verwirrenden Rechtslage.

Eine eindeutige, klare Rechtslage, die nicht ständig geändert wird, trage zur Regelkonformität bei („weniger ist mehr“). Insofern werden (aktuelle) Ausnahmen zwiespältig gesehen. Zusätzliche Auflagen wie das Stehenbleiben und Vergewissern kommen nach Meinung der befragten Fachleute nur bei den wenigsten Betroffenen an und werden kaum beherzigt (Bequemlichkeit, Gruppendruck etc.).

Als Beispiele von Maßnahmen zur Verbesserung der Regelkonformität nennen die Expert*innen allgemein Schulungen und Fahrsicherheitstrainings sowie konkret den Countdown bei Ampeln und eine generelle Rechtsregel in 30er-Zonen. Nicht einhellig sind die Meinungen zur Sinnhaftigkeit von all-way-stop¹² an Kreuzungen und grünem Ampelblinken.

Das Strafmaß für Vorrangverstöße wird grundsätzlich von den befragten Expert*innen als ausreichend erachtet. Da bei ersten Vergehen aber meist der untere Bereich des Strafrahmens angewandt werde und oft die Beweisführung (u.a. mangels Kameras) schwierig sei, bleibe derzeit die abschreckende Wirkung für viele aus. Überdies wird die Sinnhaftigkeit von Geldstrafen mitunter angezweifelt, da die individuellen finanziellen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden sollten.

Die Verkehrspolitik war jahrzehntelang auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, und diese bestehenden Gewohnheiten sind nach Meinung der interviewten Fachleute schwer zu ändern. Dennoch wäre ein konstruktiveres Zusammenarbeiten der einzelnen Interessenvertretungen für ein gutes Gesamtkonzept wichtig. Außerdem dürfen, so die geäußerte Fachmeinung, Vorrangregeln keinesfalls als Politikum eingesetzt werden, weder um den Radverkehr zu fördern noch um Verkehrsströme zu lenken.

12 Stopp-Tafeln für Verkehrsteilnehmende aller Richtungen

5 ONLINE-REPRÄSENTATIVBEFRAGUNG

Um das Thema Vorrangverletzungen im Straßenverkehr in Österreich noch näher zu beleuchten, wurde vom KfV im Frühjahr 2023 gemeinsam mit dem Meinungsforschungsinstitut marketmind eine für Österreich repräsentative Online-Befragung der Bevölkerung zu folgenden Themen durchgeführt:

- Häufigkeit selbst begangener und bei anderen Verkehrsteilnehmenden beobachteter Vorrangverletzungen,
- Gründe bzw. Einflussfaktoren für selbst begangene Vorrangverletzungen und jene vonseiten anderer Personen im Straßenverkehr
- Beurteilung von Kontrollen und Strafmaß bei Vorrangverletzungen

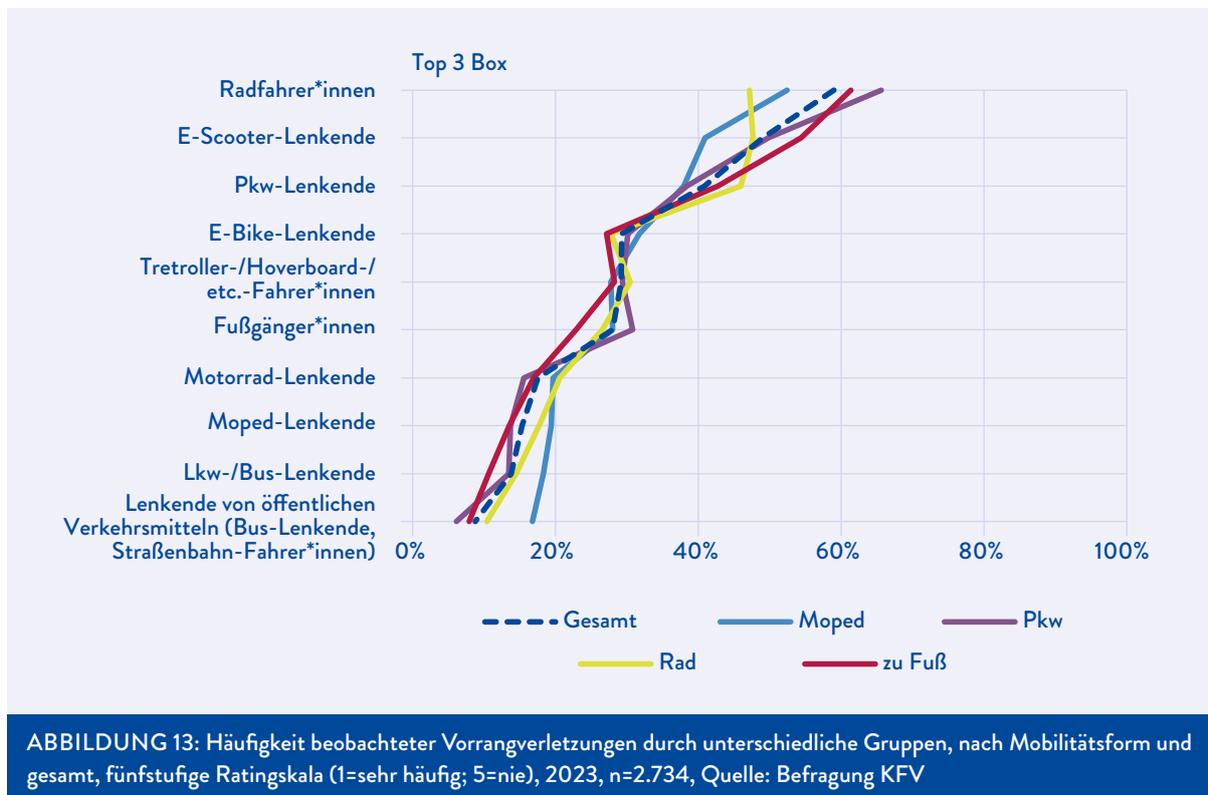
Für die repräsentative Befragung zum Thema Vorrang und Vorrangverletzungen wurden im Frühjahr 2023 Personen ab einem Alter von 15 Jahren, die in Österreich leben und eine der folgenden Mobilitätsformen regelmäßig nutzen, als Zielgruppe definiert: zu Fuß gehen, Rad fahren, Moped fahren oder Pkw fahren. Je nach Häufigkeit der Nutzung wurden die Befragten einem Modus zugeordnet und gebeten, die Fragen auch aus jener Perspektive zu beantworten. Zur Erhebung der Daten wurde eine computergestützte Online-Befragung (Computer Assisted Web Interview - CAWI) mit 2.734 Personen als Gesamtstichprobe durchgeführt.

5.1 EINSCHÄTZUNG DES VERHALTENS UNTERSCHIEDLICHER MOBILITÄTSGRUPPEN IN BEZUG AUF VORRANGREGELUNGEN

Laut der Einschätzung der Befragten missachten Radfahrer*innen am häufigsten die Vorrangregelungen.¹³ Vor allem Fußgänger*innen und Pkw-Lenker*innen (jeweils ca. 60 %) sehen Radfahrer*innen als diejenigen an, die am öftesten Vorrangregelungen missachten. Aber auch fast jede*r zweite Radfahrer*in reiht die eigene Mobilitätsgruppe unter die Top 3 der Vorrangstörer*innen. An zweiter Stelle rangieren E-Scooter-Lenker*innen (49 %), gefolgt von Pkw-Lenker*innen (41 %). Radfahrer*innen empfinden besonders oft (50 %) Pkw-Lenker*innen als Vorrang missachtend.

Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Pkw-Lenker*innen werden als am häufigsten von Vorrangverletzungen betroffen angesehen. Jede Mobilitätsgruppe betrachtet sich selbst als überdurchschnittlich stark von Vorrangverletzungen betroffen. Gerade Verkehrsteilnehmer*innen, die mit Moped, Rad oder zu Fuß mobil sind, sehen sich selbst deutlich überdurchschnittlich oft betroffen (siehe Abbildung 13).

13 Abgefragte Verkehrsmodi: Fahrrad, E-Scooter, Pkw, E-Bike, Tretroller/Hoverboard, Fußgänger*innen, Motorrad, Moped, Lkw/Bus, öffentliche Verkehrsmittel



5.2 VERMUTETE URSACHEN FÜR VORRANGVERLETZUNGEN ANDERER

Beobachtete Vorrangverletzungen erfolgen laut der knappen Mehrheit aller Befragten (53 %) eher unbewusst. Nach den möglichen Gründen für Vorrangverletzungen anderer gefragt, werden am häufigsten Unaufmerksamkeit/Ablenkung (46 %) und Rücksichtslosigkeit (42 %) angeführt. Zeitdruck/Stress (34 %), schnelles Vorankommen (32 %), Unkenntnis der Vorrangregeln (28 %) und das Nichterkennen der Verkehrssituation (26 %) sind aus Sicht der Befragten ebenfalls noch relevante Gründe, anderen Verkehrsteilnehmer*innen den Vorrang zu nehmen. Betrachtet man die Antworten differenziert nach der meistgenutzten Mobilitätsform, zeigen vor allem Moped-Lenker*innen eine divergierende Einschätzung der zugrundeliegenden Ursachen. Sie nennen öfter Zeitdruck/Stress und damit durchaus zusammenhängend schnelles Vorankommen (jeweils zu 38 %) als Beweggründe für Vorrangvergehen. Als weniger relevant werden Rücksichtslosigkeit und Unaufmerksamkeit angesehen.

Moped-Lenker*innen geben zudem oft überhöhte Geschwindigkeit als Ursache für Vorrangverletzungen anderer an, gefolgt von geringem Verkehrsaufkommen und Fehleinschätzungen. Die Hauptursachen aus Sicht der befragten Pkw-Lenker*innen sind schlechte Einsehbarkeit in Kreuzungsbereiche, Ablenkung und das Übersehen anderer. Bei Radfahrer*innen stellen Ablenkung, geringes Verkehrsaufkommen und schlechte Einsehbarkeit die am öftesten genannten Gründe für Vorrangverletzungen anderer dar (siehe Tabelle 2).

MOPED-LENKER*INNEN (N=278)	PKW-LENKER*INNEN (N=833)	RADFÄHRER*INNEN (N=811)
1. zu schnell unterwegs (überhöhte Geschwindigkeit)	1. Schlechte Einsehbarkeit in die Kreuzung/Verkehrssituation	1. Ablenkung, Unachtsamkeit
2. Geringes Verkehrsaufkommen	2. Ablenkung, Unachtsamkeit	2. Geringes Verkehrsaufkommen
3. Unterschätzen der Geschwindigkeit anderer VT	3. Andere/n VT übersehen	3. Schlechte Einsehbarkeit in die Kreuzung/Verkehrssituation

TABELLE 2: Vermutete Gründe für Vorrangverletzungen anderer aus Sicht unterschiedlicher Mobilitätsgruppen (gereiht nach Summe der Top-3-Box, über alle Situationen hinweg), Quelle: Befragung KfV

5.3 HÄUFIGKEIT UND URSACHEN EIGENER VORRANGVERLETZUNGEN

Moped-, Pkw-Lenker*innen und Radfahrer*innen wurden weiters gefragt, wie häufig sie selbst bestimmte Vorrangverletzungen begehen und warum. Die sieben abgefragten Verhaltensweisen wurden angelehnt an den Manchester Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)¹⁴ formuliert (siehe Abbildung 14).

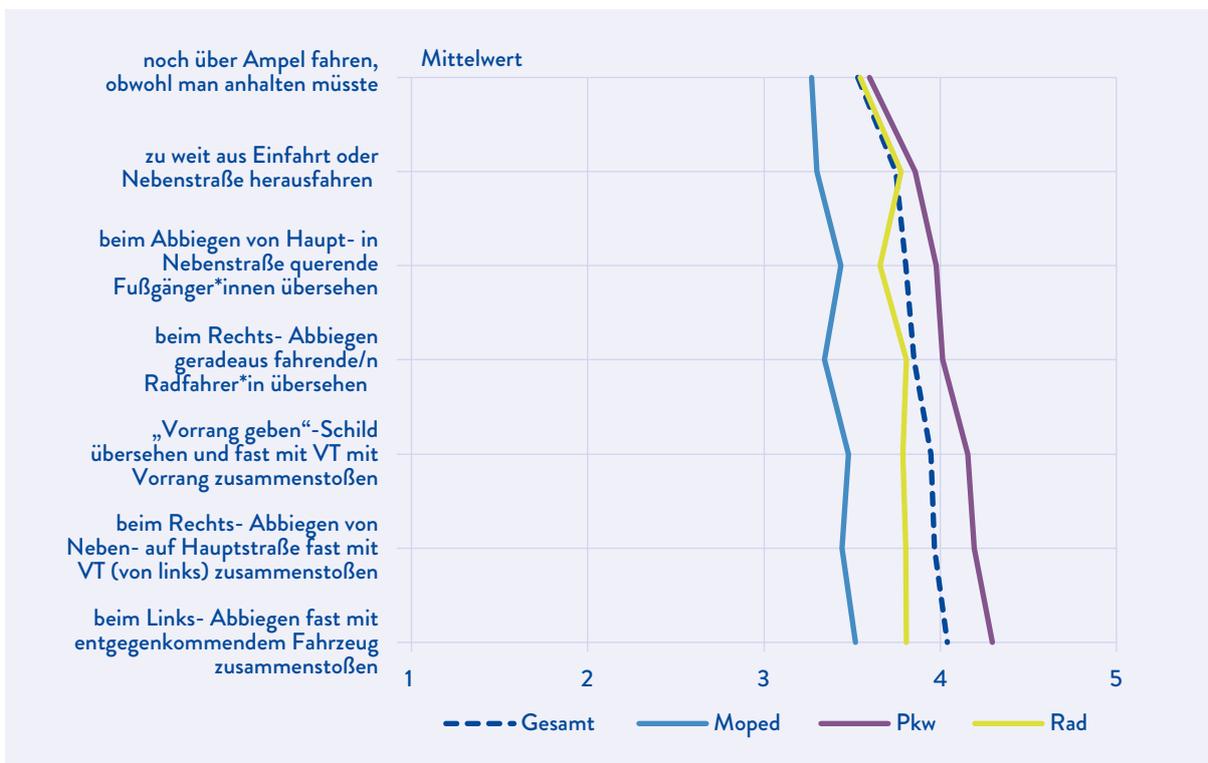
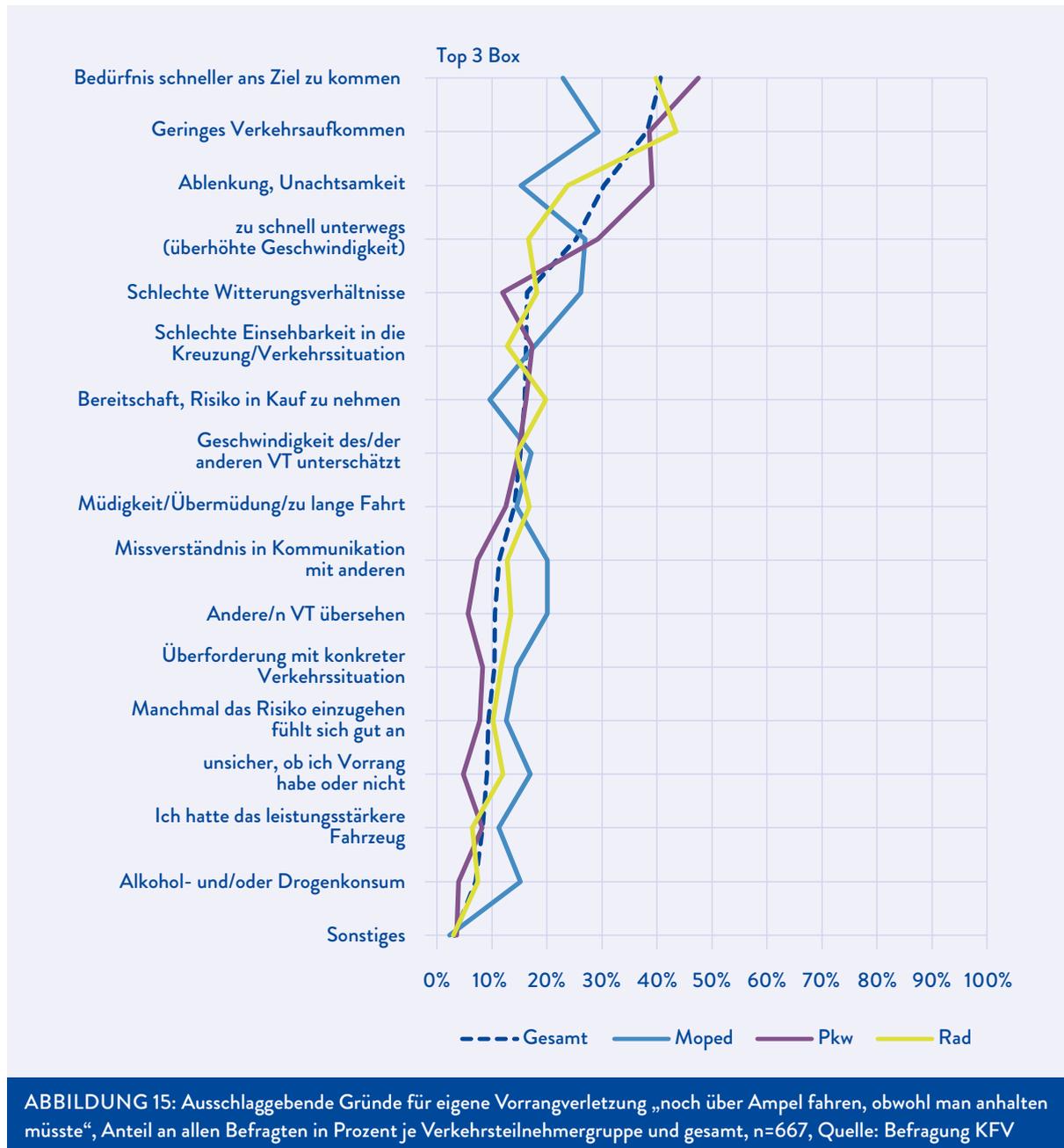


ABBILDUNG 14: Mittelwert der Häufigkeit selbstberichteter Vorrangverletzungen nach Mobilitätsform und gesamt, fünf-stufige Ratingskala (1=sehr häufig; 5=nie), 2023, n=2.734, Quelle: Befragung KfV

Über alle Verkehrsteilnehmer*innengruppen hinweg wird am häufigsten noch über eine Ampel gefahren, obwohl man weiß, dass man eigentlich anhalten müsste – 21 % der Fahr-

14 Lajunen, T., Parker, D. & Summala, H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis & Prevention*, 36(2), 231–238.

zeuglenker*innen machen dies häufig oder sehr häufig. Die selbstberichteten Ursachen für diese konkrete Vorrangmissachtung sind in der nachfolgenden Abbildung 15 ersichtlich.



Die am zweithäufigsten berichtete Vorrangverletzung ist jene, dass die Befragten zu weit aus einer Einfahrt oder Nebenstraße herausfahren (15 % tun dies zumindest eher häufig), knapp gefolgt vom Übersehen von Fußgänger*innen beim Abbiegen (14 % tun dies zumindest eher häufig). Bei Radfahrer*innen stellt das Übersehen von Fußgänger*innen beim Abbiegen in eine Nebenstraße die zweithäufigste Vorrangverletzung dar. Eher selten passiert es, dass ein*e Fahrzeuglenker*in beim Links-Abbiegen fast mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammenstößt. Differenziert nach Mobilitätsform begehen Moped-Lenker*innen am öftesten alle der abgefragten Vorrangverletzungen, Pkw-Lenker*innen am seltensten.

Für alle abgefragten Vorrangverletzungen rangiert Ablenkung bzw. Unachtsamkeit als Ursache zumindest immer unter den Top 3¹⁵ (siehe auch Abbildung 17). Schlechte Einsehbarkeit ist in sechs der sieben Situationen immer unter den Top 3 und stellt bei fünf davon sogar den am öftesten genannten Grund dar. Diese fünf Situationen betreffen jeweils Vorrangverletzungen in Abbiege-Situationen sowie beim Herausfahren aus Einfahrten, wo sogar 40 % der Fahrzeuglenker*innen, denen dies bereits einmal passiert ist, schlechte Einsehbarkeit als einen ausschlaggebenden Grund nennen. Für das Übersehen eines Vorrang-Schildes wird Ablenkung häufig genannt (von 29 %), schlechte Einsehbarkeit folgt dahinter (25 %).

Die einzige Situation, in der schlechte Einsehbarkeit nicht unter den Top-3-Gründen ist, ist jene Situation, die sich zuvor als am häufigsten vorkommend herausgestellt hat: das Fahren über eine Ampel, obwohl man weiß, dass man schon stehen bleiben müsste. Hier ist das Bedürfnis, schneller ans Ziel zu kommen, der am häufigsten genannte Grund (von 41 %), gefolgt vom geringen Verkehrsaufkommen (38 %) – für Radfahrer*innen und Moped-Lenker*innen ist dies sogar (knapp) der überwiegende Grund für diese Vorrangverletzung¹⁶.

ZUSAMMENFASSUNG AUSSCHLAGGEBENDE GRÜNDE FÜR VORRANGVERLETZUNGEN VON FAHRZEUGLENKENDEN		
zu weit aus Einfahrt/ Nebenstraße etc. herausfahren	noch über eine Ampel fahren	beim Abbiegen fast mit Radfahrer*in zusammenstoßen
<ol style="list-style-type: none"> 1. Schlechte Einsehbarkeit in Kreuzung/Verkehrssituation (40%) 2. Geschwindigkeit des/der anderen VT unterschätzt (27%) 3. Ablenkung, Unachtsamkeit (26%) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bedürfnis schneller ans Ziel zu kommen (41%) 2. Geringes Verkehrsaufkommen (38%) 3. Ablenkung, Unachtsamkeit (30%) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schlechte Einsehbarkeit in Kreuzung/Verkehrssituation 2. Ablenkung, Unachtsamkeit 3. Andere/n VT übersehen
beim Abbiegen Fußgänger*innen übersehen	ein „Vorrang geben“-Schild übersehen	beim Links-Abbiegen fast mit einem Fahrzeug zusammenstoßen
<ol style="list-style-type: none"> 1. Schlechte Einsehbarkeit in Kreuzung/Verkehrssituation (33%) 2. Ablenkung, Unachtsamkeit (33%) 3. Andere/n VT übersehen (25%) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ablenkung, Unachtsamkeit (29%) 2. Schlechte Einsehbarkeit in Kreuzung/Verkehrssituation (25%) 3. Geschwindigkeit des/der anderen VT unterschätzt (23%) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schlechte Einsehbarkeit in Kreuzung/Verkehrssituation (26%) 2. Geschwindigkeit des/der anderen VT unterschätzt (25%) 3. Ablenkung, Unachtsamkeit (24%)
beim Abbiegen von Neben- auf Hauptstraße fast zusammenstoßen	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; background-color: #e6e6fa;"> <p>⚠ In 7 von 7 Situationen ist Ablenkung einer der Top 3 Gründe für Vorrangverletzungen.</p> <p>⚠ Knapp dahinter folgt die schlechte Einsehbarkeit (in 6 von 7 Situationen)</p> </div>	

ABBILDUNG 16: Ausschlaggebende Gründe für Vorrangverletzungen von Fahrzeuglenkenden, n=1.922

15 Auskunftspersonen mussten die wichtigsten drei Gründe für jede Situation reihen. Für die Gesamtbetrachtung aller Situationen wurden die Top 3 Box-Werte ausgewertet, d.h. die Summe der Nennungen für einen Grund, unabhängig davon, ob der Grund auf Rang 1, Rang 2 oder Rang 3 gereiht wurde.

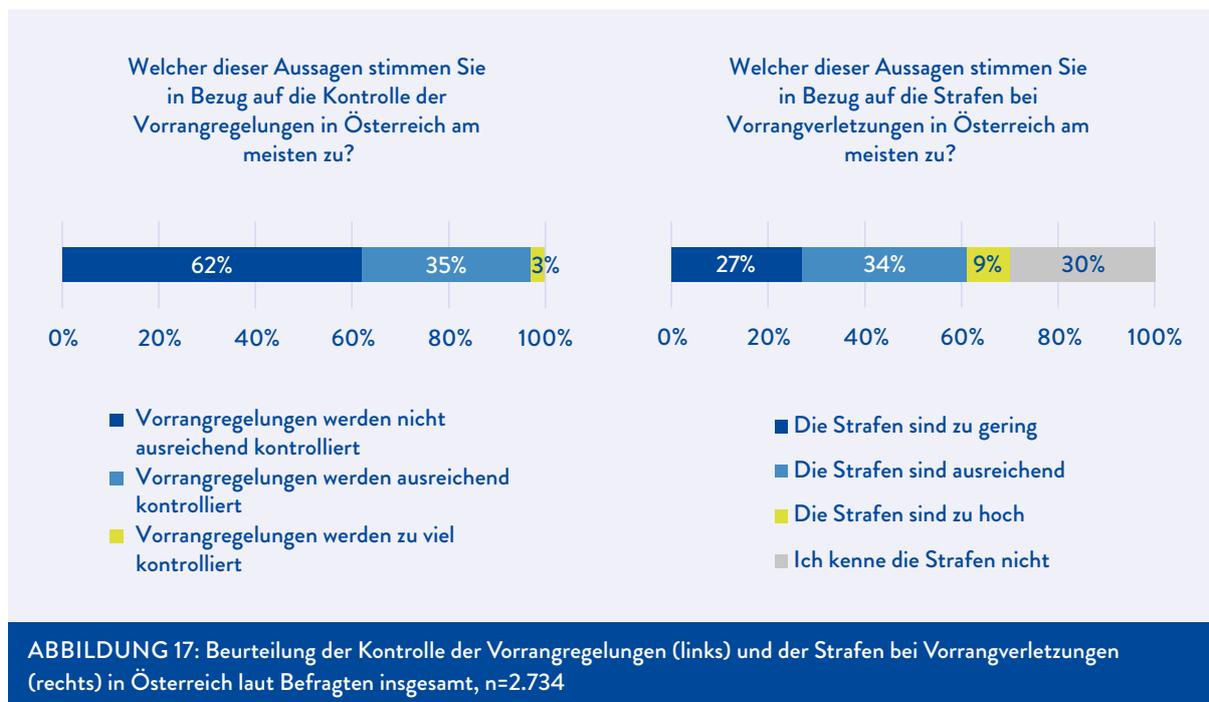
16 Top 3 Box-Werte: Rad 44 %; Moped 29 %

Im Vergleich zu Ampeln sind die Signalwirkung und empfundene Verbindlichkeit von „Stopp-Tafeln“ in allen Mobilitätsgruppen geringer. Nur zwei Drittel der Pkw-Lenker*innen geben an, wirklich immer stehen zu bleiben, bei Rad- und Moped-Lenker*innen sind dies nur ca. die Hälfte. Das Verhalten der Moped- und Pkw-Lenker*innen bei Schutzwegen ähnelt ihrem Verhalten bei „Stopp-Tafeln“.

5.4 SUBJEKTIVE BEURTEILUNG DER KONTROLLEN UND DES STRAFMASSES BEI VORRANGVERLETZUNGEN

Beim Thema „Überprüfung der Einhaltung von Vorrangregelungen“ ist sich die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer*innen einig: 62 % meinen, dass Vorrangregelungen nicht ausreichend kontrolliert werden. Gerade im Bereich der Fußgänger*innen könnte noch mehr kontrolliert werden. Nur die Gruppe der Moped-Lenker*innen ist hier einer anderen Meinung: Die meisten (55 %) von ihnen empfinden die Kontrollen der Vorrangregelungen als ausreichend.

Rund ein Drittel der Verkehrsteilnehmer*innen empfindet die Strafen bei diesen Regelverletzungen als ausreichend. Etwas weniger als ein Drittel (27 %) der Befragten gibt an, die entsprechenden Strafen sogar für zu gering zu halten. Allerdings ist hier zu beachten, dass 30 % der befragten Personen die entsprechenden Strafen nicht kennen. Weitere Details sind in nachfolgender Abbildung ersichtlich.



5.5 VORRANGVERZICHT

Befragt nach der persönlichen Bereitschaft, auf den eigenen Vorrang zu verzichten, geben zwischen 94 % und 96 %¹⁷ der Studienteilnehmer*innen an, zumindest selten (selten, manchmal oder häufig) auf ihren Vorrang zu verzichten, jedoch zeigen sich Unterschiede in der Häufigkeit nach Mobilitätsform. 8 % der Pkw-Lenker*innen verzichten nach Eigenaussage häufig auf ihren Vorrang, 23 % der Fußgänger*innen und 19 % bzw. 17 % der Rad- bzw. Mopedfahrer*innen.

Vorrangverzicht wird vor allem begründet durch die Motive Unfallvermeidung, Verkehrsfluss und Freundlichkeit bzw. weil es keinen Sinn mache, immer auf seinem Recht zu beharren. Für Moped- und Radfahrer*innen sind Unsicherheit und Unkenntnis in stärkerem Ausmaß relevante Gründe für Vorrangverzicht als für andere Gruppen.

17 Wert variiert je nach befragter Mobilitätsgruppe

TABELLENVERZEICHNIS

TABELLE 1: Unfälle mit Personenschaden (UPS) sowie Verunglückte bei UPS mit der Hauptunfallursache Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung (absolut und relativ, 2012 bis 2021; ohne UPS „ohne Angabe“); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KfV 22

TABELLE 2: Vermutete Gründe für Vorrangverletzungen anderer aus Sicht unterschiedlicher Mobilitätsgruppen (gereiht nach Summe der Top-3-Box, über alle Situationen hinweg) 38

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: Entwicklung der Unfallzahlen (Unfälle, Verletzte, Getötete) nach Jahren in Österreich (absolut, 2012 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV	20
ABBILDUNG 2: Unfälle, Leichtverletzte, Schwerverletzte und Getötete nach Hauptunfallursache im Durchschnitt der untersuchten 10 Jahre (absolut, 2012 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV	21
ABBILDUNG 3: TOP 3 Hauptunfallursachen 2012 - 2021, Unfälle mit Personenschaden bzw. Getötete, Anteil am Gesamtunfallgeschehen; Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV	23
ABBILDUNG 4: Entwicklung der UPS und der Getöteten gesamt und mit der Hauptunfallursache „Vorrangverletzung, Rotlichtmissachtung“ (2012 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV	24
ABBILDUNG 5: Unfälle und Getötete gesamt und bei Hauptunfallursache „Vorrangverletzung, Rotlichtmissachtung“ nach Unfalltypenobergruppen (2017 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV	25
ABBILDUNG 6: Hauptunfallverursachende von UPS mit HUS „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ (2017 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV	26
ABBILDUNG 7: Anteile der Verunglückten bei Unfällen mit HUS „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ (2012 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV	27
ABBILDUNG 8: Getötete nach Verkehrsart (2017 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV	27
ABBILDUNG 9: Verunglückte bei UPS mit HUS Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung nach Alter (2017 - 2021); Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: KFV	28
ABBILDUNG 10: Vergleich der Häufigkeit tatsächlicher Hauptunfallursachen mit den wahrgenommenen Ursachen von Verkehrsunfällen; Quelle: Statistik Austria, KFV-Präventionsmonitor 2020 / Bearbeitung: KFV	29
ABBILDUNG 11: Überblick über Problematiken und riskante Verhaltensweisen in Zusammenhang mit Vorrangverletzungen nach den vier Mobilitätsgruppen, die von den Expert*innen am häufigsten genannt wurden; Quelle: KFV	32
ABBILDUNG 12: Interne und externe Faktoren als von den Expert*innen genannte Gründe für Vorrangverletzungen durch Verkehrsteilnehmende	33

ABBILDUNG 13: Häufigkeit beobachteter Vorrangverletzungen durch unterschiedliche Gruppen, nach Mobilitätsform und gesamt, fünfstufige Ratingskala (1=sehr häufig; 5=nie), 2023, n=2.734, Quelle: Befragung KFV	37
ABBILDUNG 14: Mittelwert der Häufigkeit selbstberichteter Vorrangverletzungen nach Mobilitätsform und gesamt, fünfstufige Ratingskala (1=sehr häufig; 5=nie), 2023, n=2.734, Quelle: Befragung KFV	38
ABBILDUNG 15: Ausschlaggebende Gründe für eigene Vorrangverletzung „noch über Ampel fahren, obwohl man anhalten müsste“, Anteil an allen Befragten in Prozent je Verkehrsteilnehmergruppe und gesamt, n=667, Quelle: Befragung KFV	39
ABBILDUNG 16: Ausschlaggebende Gründe für Vorrangverletzungen von Fahrzeuglenkenden, n=1.922	40
ABBILDUNG 17: Beurteilung der Kontrolle der Vorrangregelungen (links) und der Strafen bei Vorrangverletzungen (rechts) in Österreich laut Befragten insgesamt, n=2.734	41

IMPRESSUM

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien
Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919
Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000
kfv@kfv.at
www.kfv.at

VEREINSZWECK UND RICHTUNG

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Mag. Christian Schimanofsky, Mag. Christian Eltner

ZVR-Zahl

801 397 500

GRUNDLEGENDE RICHTUNG

Die Publikationsreihe „KFV – Sicher Leben“ dient der Veröffentlichung von Studien aus dem Bereich Verkehrssicherheit, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

AUTOR*INNEN

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Marlene Mellauner (KFV), Mag.^a Susanne Kaiser (KFV), Maria Fleischer, MSc (KFV), Nina Günterseder (KFV),
Dipl.-Ing. Florian Schneider (KFV)

FACHLICHE VERANTWORTUNG

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

REDAKTION

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien

VERLAGSORT

Wien, 2024

LEKTORAT

Mag.^a Eveline Wögerbauer

GRAFIK

Catharina Ballan.com

BARRIEREFREIE GESTALTUNG

Barrierefrei PDF OG

TITELFOTO/TITELBILD

© iStock ID 1173371751

ISBN

978-3-903808-24-9

ZITIERVORSCHLAG

KFV – Sicher Leben. Band #42. Vorrangverletzungen im Straßenverkehr – Unfallgeschehen, Verbreitung und Einflussfaktoren in Österreich. Wien, 2024

COPYRIGHT

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, 2024

Alle Rechte vorbehalten. Stand: Dezember 2023. Alle Angaben ohne Gewähr.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Autoren oder des KFV ist ausgeschlossen.

Aufgrund von Rundungen kann es bei Summenbildungen zur Unter- oder Überschreitung des 100 %-Wertes kommen.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz und Informationspflicht nach § 5 ECG abrufbar unter

www.kfv.at/footer-links/impressum/

SAFETY FIRST!





