

Schwerpunkt  
Diesel-  
(Abgas)fälle

# ZVR

## Zeitschrift für Verkehrsrecht

**Schwerpunkt**

### Diesel-(Abgas)fälle

**Neue Haftungs- und Beweisfragen in Dieselmassenverfahren**

Martin Lutschoung

**Diesel-Abgasskandal: Rückabwicklung nach Ausübung eines zedierten Wandlungsrechts bei Finanzierungsleasing**

Lukas Liebenberger

**Rechtsprechung**

**Gewährleistung und Schadenersatz bei unzulässiger Abschaltvorrichtung**

Uwe Neumayr

**Schadensermittlung bei Kfz-Kauf mit unzulässiger Abschaltvorrichtung**

Corinna Müller, Alexander Wittwer

**Judikaturübersicht Verwaltung**

**Überprüfung von Fahrzeugen naher Angehöriger, Vertrauenswürdigkeit ist zweifelhaft**

**Kuratorium für Verkehrssicherheit**

**Vorrangverletzungen im Straßenverkehr in Österreich**

Marlene Mellauner, Maria Fleischer, Susanne Kaiser, Aggelos Soteropoulos, Florian Schneider

# Vorrangverletzungen im Straßenverkehr in Österreich

## Verbreitung, Betroffenheit und Einflussfaktoren



### Der Beitrag schnell gelesen

Vorrangverletzungen stellen eine zunehmende Herausforderung für die Verkehrssicherheit in Österreich dar. Im Jahr 2021 rangierten Vorrangverletzungen auf Platz zwei der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr. Dieser Beitrag gibt einen Überblick über die Ergebnisse einer österreichweiten Repräsentativbefragung und von Experteninterviews zur Problematik von Vorrangverletzungen in Österreich. Diese geben Aufschluss über die wahrgenommene Betroffenheit sowie die vermuteten Gründe für Vorrangverletzungen und beinhalten

eine Einschätzung der Verhaltensweisen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmergruppen im Zusammenhang mit Vorrangverletzungen. Die präsentierten Forschungsarbeiten stellen eine Erweiterung der Datengrundlage dar, die als Ausgangspunkt für gezielte Präventionsarbeit dienen kann.

### Straßenverkehrsrecht

§ 19 StVO

ZVR 2024/53



Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Dr.<sup>in</sup> MARLENE MELLAUNER ist Projektleiterin im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit. MARIA FLEISCHER, MSc, ist Projektleiterin im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Mag.<sup>a</sup> SUSANNE KAISER ist Projektleiterin im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Dipl.-Ing. Dr. AGGELOS SOTEROPOULOS ist freier Projektmitarbeiter im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Dipl.-Ing. FLORIAN SCHNEIDER ist Teamleiter im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit.

### Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung – Begriff der Vorrangverletzungen iWSt
- B. Österreichweite Repräsentativbefragung
  - 1. Missachtung von Vorrangregelungen durch andere Verkehrsteilnehmer
  - 2. Betroffenheit von Vorrangverletzungen bei anderen Verkehrsteilnehmern
  - 3. Vermutete Gründe für Vorrangverletzungen anderer
  - 4. Häufigkeit von selbstberichteten Vorrangverletzungen
  - 5. Gründe für selbstberichtete Vorrangverletzungen
  - 6. Beurteilung von Kontrollen und Strafmaß bei Vorrangverletzungen
- C. Experteninterviews zu Vorrangverletzungen
  - 1. Einschätzung der Problematik
  - 2. Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden im Zusammenhang mit Vorrangverletzungen

- 3. Gründe für Vorrangverletzungen
  - 4. Einschätzung zu Rechtslage und Strafmaß sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Regelkonformität
- D. Fazit

### A. Einleitung – Begriff der Vorrangverletzungen iWSt

Vorrangverletzungen sind eine der wesentlichen Hauptunfallursachen im Straßenverkehr in Österreich. Im Jahr 2021 rangierten Vorrangverletzungen (inkl. Rotlichtmissachtungen) auf Platz 2 der Hauptunfallursachen aller Unfälle im Straßenverkehr (bei 25%). Bei den Getöteten lag die Hauptunfallursache Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung im Jahr 2021 auf Platz 3 und auf dem gleichen Niveau wie zehn Jahre zuvor 2012, obwohl der Anteil der Getöteten am Gesamtunfallgeschehen um 32% abgenommen hat.

Der in der amtlichen österr. Verkehrsunfallstatistik in der Kategorie Hauptunfallursache verwendete Begriff der Vorrangverletzung ist nicht deckungsgleich mit dem Verstoß gegen **Vorrangbestimmungen der StVO**.<sup>1</sup> Die zentralen verkehrsrechtlichen Bestimmungen zum Vorrang finden sich in § 19 StVO.<sup>2</sup> Diese Bestimmungen regeln, wer als Vorrangberechtigter eine

<sup>1</sup> Die amtliche österr. Verkehrsunfallstatistik dokumentiert Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Österreich.

<sup>2</sup> Die StVO enthält noch zahlreiche weitere Vorrangbestimmungen etwa in § 26 Abs 4, § 52 lit c oder § 76b Abs 3.

Verkehrsfläche gegenüber einem Wartepflichtigen zuerst benützen darf. Die in § 19 StVO enthaltenen Regelungen richten sich jedoch nur an **Fahrzeuglenker** und gelten beispielsweise nicht für Begegnungen mit Fußgängern, mit Lenkern von Kinderfahrrädern iSd § 2 Abs 1 Z 19 StVO oder mit Lenkern von Kinderlaufrädern.

Neben den eigentlichen Vorrangbestimmungen regeln weitere Bestimmungen der StVO die Begegnung von Fahrzeuglenkern mit anderen Verkehrsteilnehmern. Bei diesen verwendet die StVO nicht den Begriff Vorrang, sondern normiert bspw ein **Gefährdungs- und Behinderungsverbot**. So verbietet § 9 StVO eine Behinderung oder Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg bzw von Radfahrenden auf der Radfahrerüberfahrt. Gem § 11 StVO ist ein Fahrstreifenwechsel nur ohne Gefährdung und Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer zulässig. Ebenfalls nicht von den Vorrangbestimmungen der StVO umfasst ist das Verhalten auf Eisenbahnkreuzungen, das in der **EisbKrV** besonders geregelt ist.

### Etwa ein Viertel aller Unfälle im Straßenverkehr in Österreich ist auf Vorrangverletzungen zurückzuführen.

In der **amtlichen österr Verkehrsunfallstatistik** fallen unter den Begriff Vorrangverletzung als Hauptunfallursache nicht nur die Vorrangverletzungen iEs der StVO, sondern auch **Vorrangverletzungen in einem weiteren Sinn** gegenüber **Fußgängern und sonstigen Verkehrsteilnehmern** sowie Vorrangverletzungen iZm **Eisenbahnunfällen**. Die Ursachen Vorrangverletzung und Rotlichtmissachtung werden dabei als eine Hauptunfallursache zusammengefasst. Dieser weiter gefasste Begriff der **Vorrangverletzung als Hauptunfallursache** lag der gegenständlichen Untersuchungen zugrunde.

Bei Unfällen aufgrund von Vorrangverletzungen iS der Verkehrsunfallstatistik handelt es sich um **verschiedenartige Unfälle**. Unabhängig davon, ob die Missachtung eines Rotlichts oder einer anderen Vorrangregel erfolgt ist, geht es zu mehr als zwei Drittel um Kreuzungsunfälle von Fahrzeugen (zB beim Abbiegen bzw Umkehren oder rechtwinkelige Unfälle auf Kreuzungen beim Queren oder Einbiegen). Darüber hinaus zählen zB auch Unfälle im Richtungs- bzw Begegnungsverkehr sowie Unfälle mit Fußgängern, auf Eisenbahnkreuzungen sowie bei Aus- und Einfahrten zur Kategorie der Vorrangverletzungsunfälle. Zum überwiegenden Teil ereignen sich Vorrangverletzungsunfälle im Ortsgebiet, wobei der Pkw mit großem Abstand der Hauptunfallverursacher ist.

Blickt man auf die Unfallzahlen im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2021, so wird deutlich, dass sich jährlich in Österreich **etwa 8.200 Unfälle aufgrund von Vorrangverletzungen** (inkl Rotlichtmissachtungen) ereignen und dabei jährlich **durchschnittlich 54 Personen tödlich** verunglücken.

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

- ▶ Häufigkeit von Vorrangverletzungen bei sich selbst sowie anderen Verkehrsteilnehmern,
- ▶ Gründe bzw Einflussfaktoren für Vorrangverletzungen bei sich selbst und anderen Verkehrsteilnehmern sowie
- ▶ Beurteilung von Kontrollen und Strafmaß bei Vorrangverletzungen durchgeführt.

Zudem wurden in Zusammenarbeit mit KANTAR Interviews mit Experten hins ihrer Einschätzung zur Problematik der Vor-

rangverletzungen in Österreich sowie zu den Gründen für Vorrangverletzungen geführt, um ergänzende Erkenntnisse zum Thema Vorrangverletzungen zu erhalten.

## B. Österreichweite Repräsentativbefragung

Im Rahmen der österreichweiten Repräsentativbefragung wurden insg 2.734 Personen zum Thema Vorrang und Vorrangverletzungen online befragt. Es wurden Personen ab 15 Jahren, die entweder regelmäßig zu Fuß gehen, Rad fahren, Moped fahren oder Pkw fahren, befragt.<sup>3</sup> Je nach Nutzungshäufigkeit wurde den Befragten eine dieser Modalitäten zugeordnet, und die Teilnehmenden wurden gebeten, die Fragen aus der jeweiligen Perspektive zu beantworten.

### 1. Missachtung von Vorrangregelungen durch andere Verkehrsteilnehmer

In Bezug auf die Frage, welche Verkehrsteilnehmergruppe die Vorrangregelungen am häufigsten missachtet, gaben die Befragten insg an, dass die Vorrangregelungen am häufigsten von **Radfahrern** missachtet werden würden (59%), gefolgt von E-Scooter-Lenkern (49%) und Pkw-Lenkern (41%). Unterschieden nach den verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen wird deutlich, dass auch Pkw-Lenker (66%), Fußgänger (61%) und Moped-Lenker (52%) mehrheitlich am häufigsten Radfahrer als diejenigen ansehen, die am öftesten Vorrangregelungen missachten; Radfahrer (48%) empfinden hingegen am häufigsten **E-Scooter-Lenker** als den Vorrang missachtend.

### 2. Betroffenheit von Vorrangverletzungen bei anderen Verkehrsteilnehmern

Hins der Betroffenheit unterschiedlicher Verkehrsteilnehmergruppen von Vorrangverletzungen werden von den Befragten insg die drei Gruppen Fußgänger (56%), Radfahrer (51%) und Pkw-Lenker (47%) als am häufigsten von Vorrangverletzungen betroffen angesehen. Unterschieden nach Verkehrsteilnehmergruppe zeigt sich, dass auch Fußgänger, Radfahrer und Pkw-Lenker die Verkehrsteilnehmergruppe der **Fußgänger** als am häufigsten von Vorrangverletzungen betroffen ansehen. Moped-Lenker hingegen erachten **Radfahrer** als am häufigsten von Vorrangverletzungen betroffen. Bei Fußgängern, Radfahrern und Pkw-Lenkern wird zudem deutlich, dass sie sich selbst – im Vergleich zu den Befragten insg – als überdurchschnittlich stark von Vorrangverletzungen betroffen sehen.

### 3. Vermutete Gründe für Vorrangverletzungen anderer

Nach den vermuteten Gründen für Vorrangverletzungen anderer gefragt, gaben die Befragten am häufigsten **Unaufmerksamkeit/Ablenkung** (46%), **Rücksichtslosigkeit** (42%) sowie **Zeitdruck/Stress** (34%) an. Blickt man auf die vermuteten Gründe nach Verkehrsteilnehmergruppen, werden kaum Unterschiede deutlich. Pkw-Lenker (49%), Fußgänger (45%), Radfahrer (45%) und Moped-Lenker (38%) sehen Unaufmerksamkeit/Ablenkung als häufigsten vermuteten Grund für Vorrangverletzungen bei anderen Verkehrsteilnehmern. Als zweithäufigster vermuteter Grund für Vorrangverletzungen bei anderen Verkehrsteilnehmern wurde von allen Verkehrsteilnehmergruppen **Rücksichtslosigkeit** genannt.

<sup>3</sup> Die Auswahl der in der Befragung inkludierten Verkehrsteilnehmergruppen basiert auf der Unfallanalyse.

### Welche Gruppen von Verkehrsteilnehmenden missachten Ihrer Meinung nach am häufigsten die Vorrangregelungen? (Top 3)

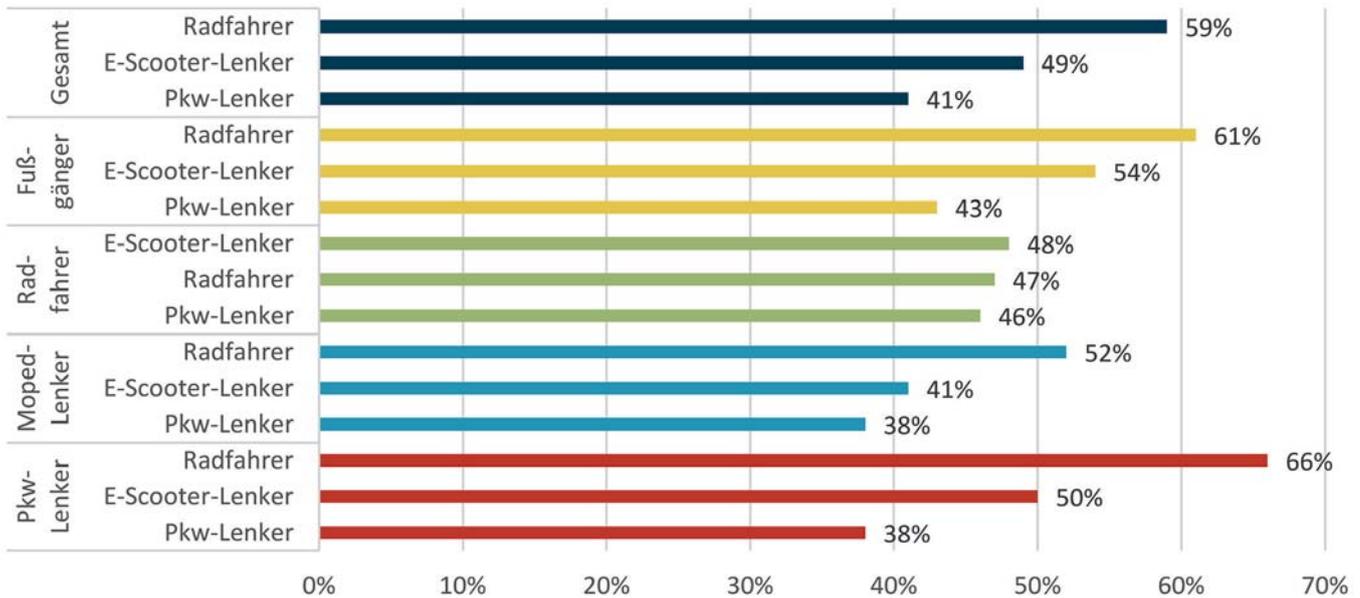


Abbildung 1: Top 3 Verkehrsteilnehmergruppen mit häufigsten Vorrangverletzungen laut Befragten insg (n=2.734) sowie nach befragten Fußgängern (n=812), Radfahrern (n=811), Moped-Lenkern (n=278) und Pkw-Lenkern (n=833) – kumulative Prozentangaben für erst- bis dritt-gereihte Verkehrsteilnehmergruppe

Quelle: eigene Erhebung

### Welche Gruppen von Verkehrsteilnehmenden sind Ihrer Meinung nach am häufigsten von Vorrangverletzungen durch andere betroffen? (Top 3)

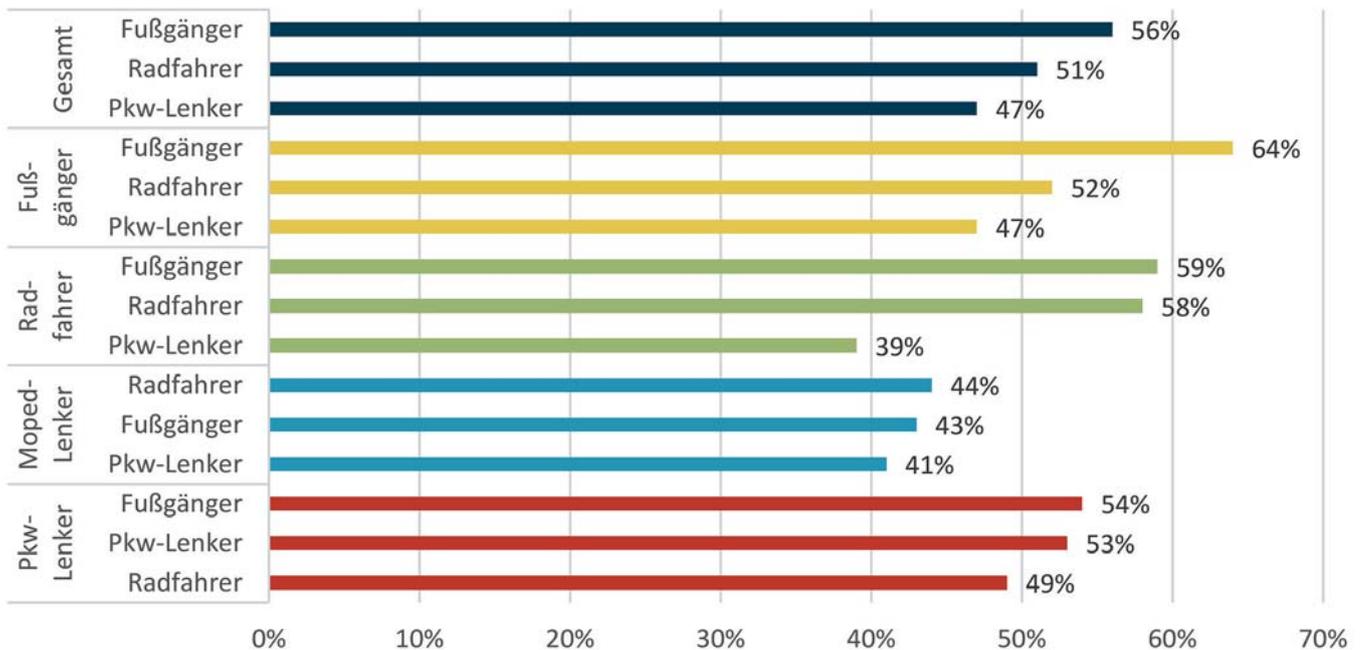


Abbildung 2: Top 3 am häufigsten von Vorrangverletzungen betroffene Verkehrsteilnehmergruppen laut Befragten insg (n=2.734) sowie nach befragten Fußgängern (n=812), Radfahrern (n=811), Moped-Lenkern (n=278) und Pkw-Lenkern (n=833) – kumulative Prozentangaben für erst- bis dritt-gereihte Verkehrsteilnehmergruppe

Quelle: eigene Erhebung

## Was sind Ihrer Meinung nach die häufigsten Gründe für Vorrangverletzungen? (Top 3)

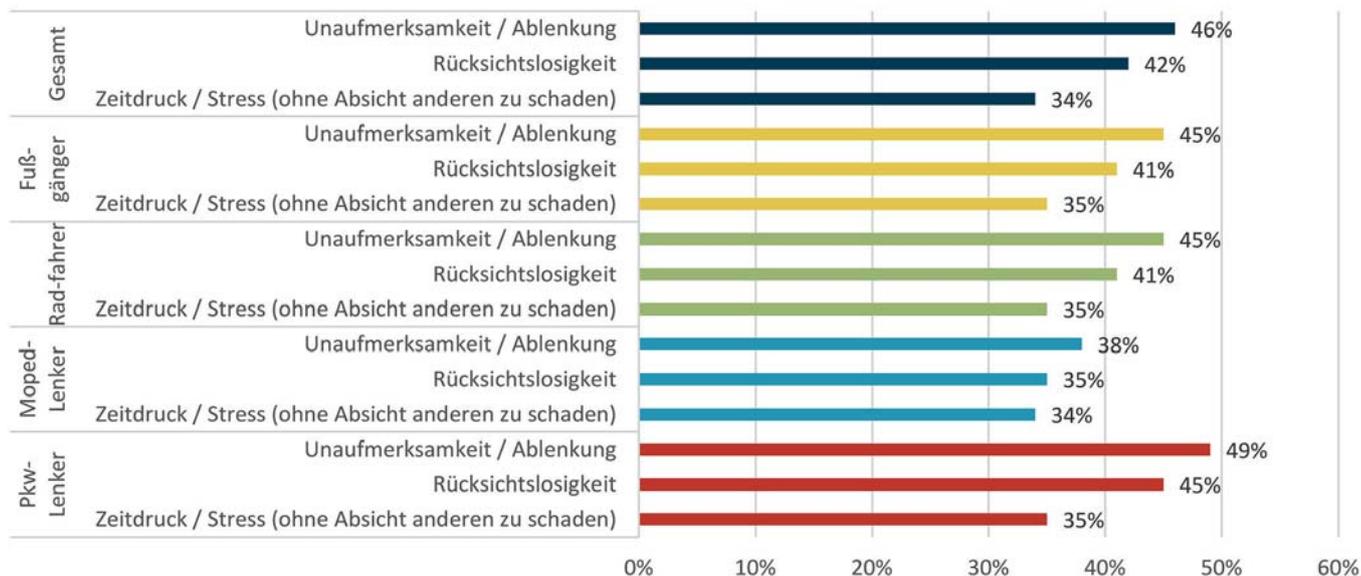


Abbildung 3: Top 3 vermutete Gründe für Vorrangverletzungen anderer Verkehrsteilnehmer laut Befragten insg (n=2.734) sowie nach befragten Fußgängern (n=812), Radfahrern (n=811), Moped-Lenkern (n=278) und Pkw-Lenkern (n=833)

Quelle: eigene Erhebung

#### 4. Häufigkeit von selbstberichteten Vorrangverletzungen

Neben Einschätzungen zu Vorrangverletzungen bei anderen Verkehrsteilnehmern wurden die Befragten auch um Angaben zu **eigenen Vorrangverletzungen** gebeten, wobei hierbei keine Fußgänger, sondern nur Personen, die zumindest mehrmals im Monat mit dem Rad fahren oder mit dem Moped oder Pkw als Lenker unterwegs sind, befragt wurden.

Hins der Häufigkeit von selbstberichteten Vorrangverletzungen zeigt sich, dass die befragten Fahrzeuglenker (Radfahrer, Moped-Lenker, Pkw-Lenker) insg angaben, am häufigsten „noch über eine Ampel zu fahren, obwohl man bereits anhalten müsste“ oder beim „Rechts-Abbiegen einen geradeaus fahrenden Radfahrer übersehen“. Insg 21% der befragten Fahrzeuglenker würden sehr häufig (5%) bzw häufig (16%) noch über eine Ampel fahren, obwohl man anhalten müsste, und insg 16% der befragten Fahrzeuglenker würden beim Rechts-Abbiegen sehr häufig (4%) bzw häufig (12%) einen geradeausfahrenden Radfahrer übersehen. Zudem gaben 15% der befragten Fahrzeuglenker an, sehr häufig (4%) bzw häufig (11%) „zu weit aus einer Einfahrt oder Nebenstraße herauszufahren“.

Blickt man beispielhaft auf die drei insg am häufigsten selbstberichteten Vorrangverletzungen nach Verkehrsteilnehmergruppe, wird deutlich, dass Moped-Lenker im Vergleich zu Radfahrern und Pkw-Lenkern deutlich häufiger angaben, die verschiedenen Vorrangverletzungen zu begehen. Während 30% der Moped-Lenker angaben, sehr häufig bzw häufig noch über eine Ampel zu fahren, obwohl man anhalten müsste, und 31% der Moped-Lenker berichteten, sehr häufig bzw häufig zu weit aus einer Einfahrt oder Nebenstraße herauszufahren, waren es bei den Pkw-Lenkern nur 17% bzw 10%.

#### 5. Gründe für selbstberichtete Vorrangverletzungen

Hins der durch die Befragten angeführten Gründe für unterschiedliche selbstberichtete Vorrangverletzungen zeigt sich,

dass bei den meisten abgefragten Vorrangverletzungen die **„schlechte Einsehbarkeit in die Kreuzung/Verkehrssituation“** als Hauptgrund für die Vorrangverletzungen gesehen wird. So gaben hinsichtlich der Vorrangverletzung „zu weit aus der Einfahrt bzw Nebenstraße herausfahren“ 40% und hinsichtlich der Vorrangverletzung „beim Abbiegen Fußgänger übersehen“ 33% der Befragten die „schlechte Einsehbarkeit in die Kreuzung/Verkehrssituation“ als häufigsten Grund für die Vorrangverletzung an. Die Vorrangverletzung „noch über eine Ampel fahren, obwohl man anhalten müsste“, wird hingegen von 41% der Befragten am häufigsten mit dem **„Bedürfnis, schneller ans Ziel zu kommen“**, begründet. Die Vorrangverletzung „Vorrang geben“-Schild übersehen wird laut 29% der Befragten am häufigsten aufgrund von **„Ablenkung, Unachtsamkeit“** begangen.

#### 6. Beurteilung von Kontrollen und Strafmaß bei Vorrangverletzungen

Hins der Beurteilung der Ahndung von Vorrangverletzungen gab die Mehrheit (62%) der Befragten an, dass Vorrangregelungen nicht ausreichend kontrolliert werden würden. 35% der Befragten sind der Meinung, dass die Vorrangregelungen ausreichend kontrolliert werden, und nur 3% gaben an, dass die Vorrangregelungen zu viel kontrolliert werden würden.

Bei der Beurteilung der Strafen bei Vorrangverletzungen zeigt sich ein gemischtes Meinungsbild in der österr Bevölkerung. 27% sind der Meinung, dass die Strafen bei Vorrangverletzungen zu gering sind, wohingegen 34% der Befragten der Meinung sind, dass die Strafen ausreichend hoch seien. 9% der Befragten gaben sogar an, dass die Strafen bei Vorrangverletzungen zu hoch seien.

Wie oft kommt es normalerweise vor, das Sie selbst als Fahrzeuglenker Vorrangverletzungen begehen

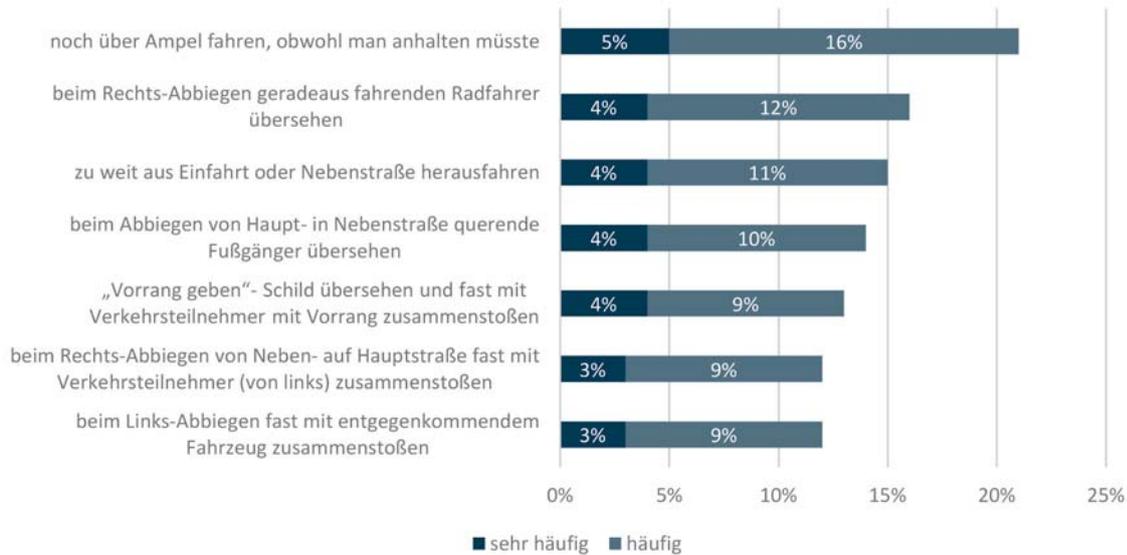


Abbildung 4: Häufigkeit von selbstberichteten Vorrangverletzungen laut befragten Fahrzeuglenkern (Radfahrer, Moped-Lenker, Pkw-Lenker) insg (n=1.922)  
Quelle: eigene Erhebung

Wie oft kommt es normalerweise vor, das Sie selbst als Fahrzeuglenker Vorrangverletzungen begehen?  
(Anteil "sehr häufig" und "häufig")

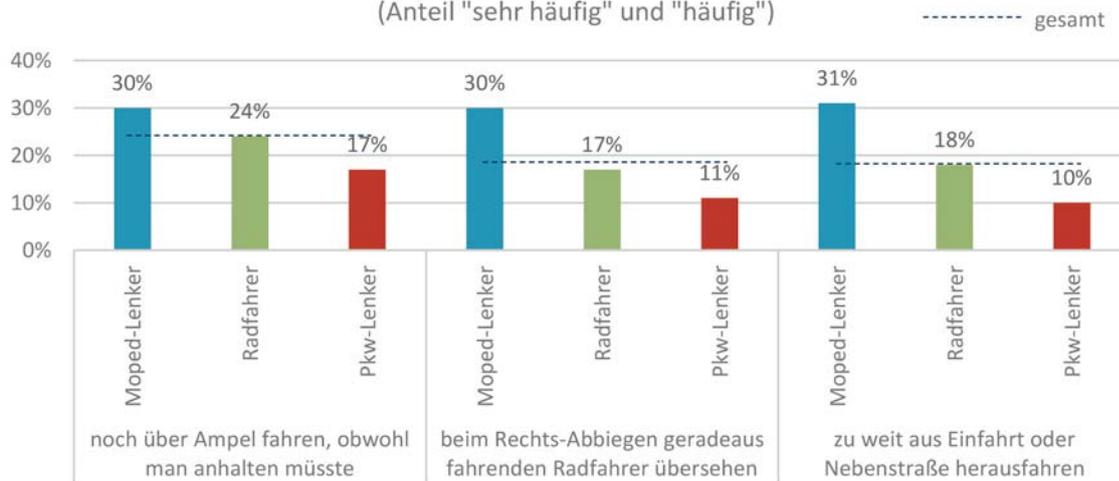


Abbildung 5: Häufigkeit von Top 3 selbstberichteten Vorrangverletzungen gesamt, unterschieden nach Moped-Lenkern (n=278), Radfahrern (n=811) und Pkw-Lenkern (n=833)  
Quelle: eigene Erhebung

### C. Experteninterviews zu Vorrangverletzungen

Zusätzlich zur österreichweiten Repräsentativbefragung wurden im Frühjahr 2023 qualitative Interviews mit Experten durchgeführt, um ergänzende Informationen zum Thema Vorrangverletzungen in Österreich zu erhalten. Der Fokus der Experteninterviews lag auf der allgemeinen Problemwahrnehmung von Vorrangverletzungen durch die Experten sowie der Einschätzung zu den Verhaltensweisen von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen im Zusammenhang mit Vorrangverletzungen und den damit zusammenhängenden Gründen von Vorrangverlet-

zungen. Zudem waren auch Einschätzungen zu Rechtslage und Strafmaß sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Regelkonformität im Zusammenhang mit Vorrangverletzungen Gegenstand der Experteninterviews. Es wurden insg zehn Experten aus den Bereichen **Blaulichtorganisationen, Exekutive, Judikative, Interessenvertretungen (Kfz, Fahrrad, Fußgänger), Psychologie, Versicherungswesen, Fahrausbildung und Verkehrsplanung** im Rahmen einstündiger Online-Gespräche befragt. Bei der Auswahl der Experten wurde weitestgehend auf Ausgewogenheit hinsichtlich Alter, Geschlecht und Ort der Tätigkeit (Stadt, Land, Bundeslandverteilung) geachtet.

Gründe für unterschiedliche selbstberichtete Vorrangverletzungen von Fahrzeuglenkern (Radfahrer, Moped-Lenker, Pkw-Lenker)



Abbildung 6: Gründe für unterschiedliche selbstberichtete Vorrangverletzungen von Fahrzeuglenkern (Radfahrer, Moped-Lenker, Pkw-Lenker) (n=1.922)  
Quelle: eigene Erhebung



Abbildung 7: Beurteilung der Kontrolle der Vorrangregelungen und der Strafen bei Vorrangverletzungen in Österreich laut Befragten insg (n=2.734)  
Quelle: eigene Erhebung

1. Einschätzung der Problematik

Hins der generellen Einschätzung der Problematik von Vorrangverletzungen im Straßenverkehr in Österreich stuften die Experten Vorrangverletzungen mehrheitlich als gewichtig ein, da sich Unfälle aufgrund von Vorrangverletzungen häufig ereignen würden und insb bei Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern die Gefahr einer hohen Verletzungsschwere bestehe. Hingegen wurde die öffentliche Wahrnehmung der Problematik mehrheitlich als unzureichend eingestuft und betont, dass man sich nicht der gesamten Tragweite und der unterschiedlichen Vulnerabilität einzelner Verkehrsteilnehmender bzw Konsequenzen von Zusammenstößen bewusst sei. Zudem sei die Beweisführung bei Vorrangregelverstößen oftmals schwierig (keine Ampelkamera, keine Zeugen, keine Kennzeichentafel auf Fahrrädern, Fokus der Polizei auf anderen Delikten etc), sodass nur ein geringer Anteil von Vorrangverletzungen geahndet werde. Da Sanktionen ausblieben, würden Vorrangverletzungen für viele zur Gewohnheit und in der Öffentlichkeit oft nur als Kavaliersdelikt eingestuft.

2. Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden im Zusammenhang mit Vorrangverletzungen

Bezüglich der Einschätzung der Verhaltensweisen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmergruppen im Zusammenhang mit Vorrangverletzungen berichteten die Experten bezüglich Pkw-Lenkern, dass diese Vorrangverletzungen meist aufgrund von Unachtsamkeit und nicht absichtlich erfolgen würden, da sich Pkw-Lenker den schwerwiegenden potenziellen Folgen von Vorrangverletzungen oft nicht bewusst seien. Zwar würden die wichtigsten Vorrangregeln von Pkw-Lenkern weitgehend eingehalten werden, viele Pkw-Lenker seien jedoch bei außergewöhnlichen und/oder unklaren Situationen (Einsatzfahrten, Ampelausfall, vermeintlich widersprüchliche Regelungen, Falschauslegung der Regeln etc) überfordert und würden sich falsch verhalten.

Hins der Verkehrsteilnehmergruppe der **Radfahrer** wird beschrieben, dass diese sich über Vorrangregeln hinwegsetzen würde, weil sie die Auswirkungen unterschätzt und sich durch ihre Anonymität geschützt fühlen würde. Hinzu kommt, dass die Regeln teilweise unbekannt seien und dass sie – da sie häufig von Pkw-Lenkern bedrängt werden – den Drang hätten, sich gegenüber diesen zu behaupten. Zudem werde das Fahrrad von der Gruppe der Radfahrenden teilweise nicht als „vollwertiges Fahrzeug“ angesehen, was dazu führen würde, dass Vorrangregeln lockerer gehandhabt werden würden.

Bezüglich **E-Scooter-Fahrenden** wird betont, dass diese sich besonders häufig leichtfertig verhalten würden, indem sie mit hoher Geschwindigkeit ohne Schutzausrüstung oft rote Ampeln, „Stopp“- oder „Vorrang geben“-Schilder missachten und sich durch den Verkehr schlängeln würden. Dabei seien E-Scooter-Fahrern die Vorrangregelungen oft nicht bekannt und die Wahrnehmung des E-Scooters als „vollwertiges Fahrzeug“ sei nicht gegeben.

Hins der Verkehrsteilnehmergruppe der **Fußgänger** beschreiben die Experten, dass diese sich oft gedankenlos, leichtfertig und riskant verhalten würde (Querung bei roten Ampelphasen, Querungen an unübersichtlichen Stellen). Auch bei dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmenden würde es den Drang geben, sich gegenüber anderen zu behaupten. Das Verhalten in der Gruppe würde überdies anders ausfallen, als wenn eine Person allein unterwegs sei. Hinzu komme, dass die Vorrangregeln teilweise mangels Führerscheinbesitz nicht bekannt seien. Auch Unachtsamkeit und Ablenkung würden eine Rolle spielen.

### 3. Gründe für Vorrangverletzungen

Bezüglich der Gründe für Vorrangverletzungen beschreiben die Experten, dass diese sehr vielfältig sind und sich in interne Fak-

toren, also jene, die mit dem Individuum zu tun haben, und externe Faktoren, also Faktoren, die nicht unmittelbar mit dem Individuum zu tun haben, unterteilen lassen. Dabei werden am häufigsten **Stress, Ablenkung** oder **Leichtfertigkeit** und **Routine** als Gründe für Vorrangverletzungen genannt, während komplettes Unwissen und völlige Ignoranz bei den internen Faktoren eine untergeordnete Rolle einnehmen. Hinzu kommen aus der Sicht der Experten externe Faktoren wie eine nicht adäquate Straßengestaltung (zB irreführende Straßenbreiten oder schlechte Bodenbeschaffenheit), die zu Fehleinschätzungen führen würden, oder eine schlechte Beschilderung.

### 4. Einschätzung zu Rechtslage und Strafmaß sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Regelkonformität

Hins der Rechtslage betonen die Experten mehrheitlich, dass Vorrangverletzungen meist auf Unwissen, einer Fehleinschätzung der Konsequenzen oder einem Mangel an zugeschriebener Sinnhaftigkeit sowie mitunter auch auf bewusster Missachtung beruhen würden. Das derzeitige Strafmaß bei Vorrangverletzungen wird von den Experten mehrheitlich grundsätzlich als ausreichend erachtet. Allerdings wird betont, dass bei ersten Vergehen meist der untere Bereich des Strafrahmens angewandt wird und oft die Beweisführung (ua mangels Kameras) schwierig sei, und daher die abschreckende Wirkung für viele ausbleibe.

Als mögliche **Maßnahmen zur Erhöhung der Regelkonformität** bei Vorrangverletzungen werden von den Experten allgemeine Schulungen und Fahrsicherheitstrainings sowie konkret der Countdown bei Ampeln und eine generelle Rechtsregel in 30er-Zonen genannt. Zudem erachten sie bei Strafen Nachschulungen sinnvoller als alleinige nicht an die individuellen finanziellen Rahmenbedingungen angepasste Geldstrafen.

<p><b>Pkw-Lenkende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Potenzielle Folgen unterschätzt</li> <li>✓ Unaufmerksamkeit, Ablenkung</li> <li>✓ Wissen um wichtigste Regeln, Unwissen bei Sonderformen</li> <li>✓ Stoppschilder nicht beachten</li> <li>✓ Bei Gelb in Kreuzung einfahren</li> <li>✓ Stärke/Überlegenheit genutzt</li> <li>✓ Fehleinschätzungen (z.B. Geschwindigkeit anderer)</li> </ul>	<p><b>Radfahrende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Drang, sich vs. Pkw zu behaupten, bedrängen v.a. Fußgänger*innen</li> <li>✓ Nicht als vollwertige Fahrzeuge angesehen (Regeln gelten weniger)</li> <li>✓ Fehleinschätzung der eigenen Fähigkeiten, Flexibilität etc.</li> <li>✓ Zügiges Vorankommen hat Priorität</li> <li>✓ Stopptafeln und rote Ampeln missachtet</li> <li>✓ Regeln teilweise unbekannt</li> </ul>
<p><b>E-Scooter-Lenkende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Weitgehendes Ignorieren von Stopptafeln und roten Ampeln</li> <li>✓ Riskantes Fahren (z. B. Querungen)</li> <li>✓ Unkenntnis und Ignoranz von Regeln</li> <li>✓ Durchschlängeln</li> <li>✓ Unterschätzen der Trageweite von Vorrangverletzungen</li> <li>✓ E-Scooter am Gehweg</li> <li>✓ Befahren von Schutzwegen und Gehwegen</li> </ul>	<p><b>Zu Fuß Gehende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Drang sich gegenüber anderen zu behaupten</li> <li>✓ Verhalten in der Gruppe anders als allein</li> <li>✓ Rote Ampel nur als Empfehlung eingeschätzt</li> <li>✓ Queran an unübersichtlichen Stellen</li> <li>✓ Unachtsamkeit, Ablenkung</li> <li>✓ Agieren nach Gehör, schauen nicht Regelkenntnis (kein Führerschein)</li> </ul>

Abbildung 8: Überblick über Problematiken im Zusammenhang mit Vorrangverletzungen nach Verkehrsteilnehmergruppen aus Sicht der befragten Experten

Quelle: eigene Erhebung

Interne Faktoren	Externe Faktoren
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stress, Zeitdruck</li> <li>✓ Überforderung, Reizüberflutung</li> <li>✓ Unaufmerksamkeit, Gedankenlosigkeit</li> <li>✓ Ablenkung</li> <li>✓ Beeinträchtigungen (u.a. Drogen, Alkohol, etc.)</li> <li>✓ Unwissen, Unklarheit</li> <li>✓ Sinnlosigkeit</li> <li>✓ Bequemlichkeit</li> <li>✓ Fehleinschätzungen</li> <li>✓ Adrenalinkick</li> <li>✓ Ignoranz</li> <li>✓ Blindes Vertrauen in Navi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Schlechte Gestaltung (Breite, Licht, Boden etc.)</li> <li>✓ Schlechte Beschilderung</li> <li>✓ Verwirrende Situationen</li> <li>✓ Technik im Fahrzeug</li> </ul>

Abbildung 9: Gründe für Vorrangverletzungen durch Verkehrsteilnehmende aus Sicht der befragten Experten unterteilt in interne und externe Faktoren

Quelle: eigene Erhebung

## D. Fazit

Die Unfallstatistik, die durchgeführte für Österreich repräsentative Befragung sowie die Interviews mit Experten geben einen umfassenden Überblick über die Bedeutung von Vorrangverletzungen, die (selbstberichtete) Häufigkeit von Vorrangverletzungen im Straßenverkehr in Österreich sowie zu den Gründen für bzw. den Einflussfaktoren auf Vorrangverletzungen sowie hinsichtlich der Betroffenheit unterschiedlicher Verkehrsteilnehmergruppen von Vorrangverletzungen.

Insg. zeigt die Unfallstatistik, dass Unfälle aufgrund von Vorrangverletzungen im Straßenverkehr in Österreich durchaus verbreitet sind und eine **Herausforderung für die Verkehrssicherheit** darstellen.

Im Rahmen der Befragung wurde deutlich, dass hinsichtlich Vorrangverletzungen häufiger noch über eine Ampel gefahren wird, obwohl man anhalten müsste (21% der Befragten machen dies sehr häufig bzw. häufig), oder ein geradeausfahrender Radfahrer beim Rechts-Abbiegen übersehen wird (dies ist bei 16% der Befragten sehr häufig bzw. häufig der Fall), wobei im Vergleich zu Radfahren und Pkw-Lenkern insb. Moped-Lenker deutlich häufiger angegeben, die verschiedenen Vorrangverletzungen zu begehen. Auch im Rahmen der Experteninterviews wurde betont, dass sich Vorrangverletzungen in Österreich häufig ereignen, im Falle einer Kollision teilweise mit einer hohen Unfallschwere einhergehen und daher als für die Verkehrssicherheit bedeutsam eingestuft werden.

Bei anderen Verkehrsteilnehmern wird die Missachtung von Vorrangverletzungen laut den Befragten am häufigsten durch Radfahrer, E-Scooter-Lenker und Pkw-Lenker wahrgenommen, während am häufigsten Fußgänger als von Vorrangverletzungen betroffen gesehen werden. Von den Experten wurden von Radfahrer und Moped-Lenker als von Vorrangverletzungen betroffen gesehen – auch im Rahmen der Befragung zeigte sich, dass sich speziell Radfahrer auch selbst als überdurchschnittlich stark von Vorrangverletzungen betroffen sehen.

Die **Gründe** für Vorrangverletzungen sind insg. **vielfältig**. Während bei einem selbst die schlechte Einsehbarkeit in eine Kreuzung/Verkehrssituation sowie Ablenkung und Unachtsamkeit als Gründe für unterschiedlichste Vorrangverletzungen genannt werden, sind es bei anderen Verkehrsteilnehmern laut den Befragten

neben Unachtsamkeit und Ablenkung auch Rücksichtslosigkeit sowie Zeitdruck/Stress. Im Rahmen der Experteninterviews wurden neben Stress und Ablenkung auch Leichtfertigkeit und Routine oder eine nicht adäquate Straßengestaltung als Gründe angeführt, jedoch auch betont, dass die Gründe je nach Verkehrsteilnehmergruppe durchaus unterschiedlich seien.

Das aktuelle Strafmaß wurde sowohl im Rahmen der Befragung als auch von den Experten als mehrheitlich ausreichend beschrieben, auch wenn in der Befragung ebenso ein nicht unerheblicher Anteil der Befragten der Meinung war, dass die Strafen zu gering seien und die Vorrangregelungen nicht ausreichend kontrolliert werden würden.

Auf Basis der Ergebnisse und insb. der sehr **verschiedenartigen möglichen Vorrangverletzungen** und der Vielfalt an diesbezüglichen Gründen bzw. Einflussfaktoren ist die Ableitung einzelner spezifischer Maßnahmen zur Prävention von Vorrangverletzungen insg. komplex. Nicht einzelne Maßnahmen, sondern zahlreiche **verschiedenartige Maßnahmen zur Prävention** von Vorrangverletzungen und damit zusammenhängenden Unfällen sind notwendig. Die präsentierte Erweiterung der Datengrundlage soll die Auswahl zukünftiger präventiver Strategien unterstützen.

## Plus

### ÜBER DIE AUTOR:INNEN

E-Mail: marlene.mellauner@kfv.at; maria.fleischer@kfv.at; susanne.kaiser@kfv.at; aggelos.soteropoulos@gmail.com; florian.schneider@kfv.at

### VON DENSELBEN AUTOR:INNEN ERSCIENEN

- ▶ *Fleischer/Schneider/Soteropoulos*, Unfälle mit Baumkollisionen im Straßenverkehr in Österreich, ZVR 2023/177;
- ▶ *Fleischer/Mellauner/Soteropoulos*, Sterne für Radinfrastruktur, ZVR 2023/52;
- ▶ *Mellauner/Zuser/Robatsch/Fischer/Soteropoulos*, Auswirkungen von Geschwindigkeiten auf Unfallgeschehen und Reisezeiten, ZVR 2021/220;
- ▶ *Blass/Kaiser/Schneider/Soteropoulos*, Das Berufsfeld Verkehr und Transport in der automatisierten Mobilitätsumgebung von morgen, ZVR 2019/181.