

# ZVR

## Zeitschrift für Verkehrsrecht

### Beiträge

**Luftfahrtrechtliche Entscheidungen 2023 bis 2025**

Joachim J. Janezic

**Section-Control-Verstöße: Mitwirken der ASFINAG**

Helmut Kinczel

### Rechtsprechung

**Schockschäden (auch) bei Gefährdungshaftung**

Benjamin Dobler

**Flugzeugabsturz ins eigene Haus**

Barbara C. Steininger

**Direktklagegerichtsstand: Lohnfortzahlungsschaden eines  
Beamten**

Alexander Wittwer

### Judikaturübersicht Verwaltung

**Beschlagnahme tritt mit Ausspruch des Verfalls außer Kraft**

### Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Konflikte und Spannungen unter Verkehrsteilnehmern**

Gerald Furian, Ernestine Mayer, Aggelos Soteropoulos

geschlossen sei und mehrfache Bestrafungen für ein und dasselbe Geschehen vermeiden solle, ad absurdum geführt werde.

Unter Formulierung der Leitsätze führte der VwGH aus, dass § 9 Abs 1 und 2 VStG besondere Fälle der Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften vorsehe. Dementsprechend betreffe die vom RevWerber zit Rsp des

VwGH (16. 1. 1985, 83/03/0141 und 27. 2. 1992, 92/02/0084) jeweils die Bestellung verantwortlicher Beauftragter für eine GmbH als Zulassungsbesitzerin. Von dieser Rsp sei das VwGH nicht abgewichen, weil der RevWerber eine natürliche Person sei und als Lenker des Kfz belangt worden sei.

Die Rev wurde als unzulässig zurückgewiesen.

# Konflikte und Spannungen unter Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr in Österreich



## Der Beitrag schnell gelesen

Für ein sicheres Vorankommen von allen im Straßenverkehr ist ein funktionierendes und faires Miteinander von besonderer Bedeutung. Dennoch treten im Straßenverkehr nicht selten Spannungen und Konflikte auf. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) gibt in diesem Beitrag einen Überblick über Ergebnisse einer österreichweiten Repräsentativbefragung zu Spannungen und Konflikten unter Verkehrsteilnehmern im

Straßenverkehr. Die Ergebnisse zeigen, dass die Befragten mehrheitlich der Meinung sind, dass die Spannungen im Straßenverkehr in Österreich in den letzten Jahren zugenommen haben.

## Straßenverkehrsrecht

§ 3 StVO; § 7 FSG

ZVR 2025/185



Mag. GERALD FURIAN ist Projektleiter im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Mag.<sup>a</sup> (FH) ERNESTINE MAYER 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.

## Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Ergebnisse der Befragung
  1. Subjektive Sicherheit im Straßenverkehr
  2. Veränderungen sowie Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr allgemein
  3. Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr – Konfliktkonstellationen zwischen Verkehrsteilnehmern
  4. Verursacher von Konflikten im Straßenverkehr
  5. Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern
    - a) Autofahrer
    - b) Radfahrer
    - c) E-Scooter-Fahrer
  6. Maßnahmen zur Reduzierung bzw Vermeidung von Konflikten im Straßenverkehr
- C. Zusammenfassung
- D. Fazit

## A. Einleitung

Ein funktionierendes und faires Miteinander im Straßenverkehr ist von besonderer Bedeutung für ein sicheres Vorankommen für

alle Verkehrsteilnehmer. Das Aufeinandertreffen der Interessen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer sowie die Interaktion der Verkehrsteilnehmer untereinander im Straßenverkehr führen jedoch nicht selten zu Spannungen und Konflikten, wie beispielsweise Fußgänger, die sich über Radfahrer oder E-Scooter-Fahrer ärgern, die verbotenerweise den Gehsteig benützen, oder Autofahrer, die sich von anderen Fahrzeugen in ihrem Fortkommen behindert fühlen.<sup>1</sup>

Die regelmäßige Erhebung der subjektiven Wahrnehmung von Spannungen und Konflikten im Straßenverkehr liefert wertvolle Informationen über das soziale Miteinander im Verkehr und ergänzt objektive Unfall- und Verhaltensdaten um eine zentrale psychologische Dimension. Während Unfalldaten meist nur das Ergebnis von Konflikten sichtbar machen, ermöglichen Befragungen ein tieferes Verständnis darüber, wie Verkehrsteilnehmer ihr Umfeld erleben, welche Verhaltensweisen sie als problematisch wahrnehmen und in welchen Situationen sie sich unsicher oder gestresst fühlen. Gerade weil viele Konflikte im Straßenverkehr nicht zu polizeilich erfassten Vorfällen führen, bleiben sie ohne solche Erhebungen weitgehend unsichtbar – obwohl sie das Verhalten, das Sicherheitsempfinden und letztlich auch die Regelakzeptanz maßgeblich beeinflussen können.

<sup>1</sup> KFV, Aggressiv durch den Verkehr: Was zählt, ist nur das Ziel (2017), [https://www.kfv.at/wp-content/uploads/2018/09/PA\\_Aggression\\_im\\_Strassenverkehr2017.pdf](https://www.kfv.at/wp-content/uploads/2018/09/PA_Aggression_im_Strassenverkehr2017.pdf) (abgerufen am 28. 7. 2025); direkter Link zur KFV-Studie: <https://www.kfv.at/download/5-aggression-im-strassenverkehr/?wpdmdl=2274&refresh=688213e975a93175335241> (abgerufen am 28. 7. 2025).

Studien belegen Wirkungszusammenhänge zwischen subjektivem (Un)Sicherheitsempfinden und Verkehrsverhalten.<sup>2</sup> So kann etwa ein subjektives Sicherheitsgefühl die Risikobereitschaft erhöhen. Ein Unsicherheitsgefühl zu einem – andere Verkehrsteilnehmer gefährdenden und normabweichenden – Ausweichverhalten (etwa Gehsteignutzung durch Radfahrer) führen.<sup>3</sup> In der Verkehrssicherheitspraxis wird das **subjektive Sicherheitsempfinden** als wesentlicher Faktor für die Verkehrssicherheit angesehen und im Rahmen der **Unfallprävention** etwa durch Ermittlung von Risikosituationen sowie der Planung und Evaluierung von **Verkehrssicherheitsmaßnahmen** berücksichtigt.<sup>4</sup> Das Wissen um die subjektive Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmer (zB ein Unsicherheitsgefühl der anderen) kann überdies die Kompetenz und die Bereitschaft zu sicherheitsgerechtem Verhalten erhöhen.<sup>5</sup> Die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer in diesen Bereichen spielt daher auch iS des **allgemeinen Rücksichtnahmegebotes** und des **Vertrauensgrundsatzes** gem § 3 StVO eine wichtige Rolle zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Das KFV führt seit dem Jahr 2013 in regelmäßigen Abständen repräsentative Befragungen zur subjektiven Wahrnehmung von Spannungen und Konflikten im Straßenverkehr durch – bisher insgesamt viermal (2013, 2019, 2021 und 2025) – und schafft damit eine belastbare Grundlage für **langfristige Trendanalysen**, etwa zur Entwicklung des Verkehrsklimas oder zur Wirkung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Solche subjektiven Daten sind für die Entwicklung wirksamer Verkehrs- und Präventionsstrategien unverzichtbar: Sie zeigen nicht nur, wo Konflikte entstehen, sondern auch, wie sie von den Beteiligten erlebt werden – ein entscheidender Faktor, um Vertrauen, Fairness und gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr nachhaltig zu fördern.

Für die aktuelle Ausgabe der Befragung veranlasste das KFV eine für Österreich repräsentative Online-Befragung von Verkehrsteilnehmern. Dabei wurden Anfang 2025 österreichweit insgesamt 2.260 Personen im Alter von 15 bis 75 Jahren befragt. Die Online-Befragung umfasste das persönliche Sicherheitsempfinden der Befragten im Straßenverkehr, die Wahrnehmung des Miteinanders sowie von Spannungen und Konflikten im Straßenverkehr, häufige Konfliktkonstellationen zwischen Verkehrsteilnehmern sowie Einschätzungen zu Verursachern von Konflikten im Straßenverkehr. Darüber hinaus wurden die Personen bezüglich der Wahrnehmung verschiedener konfliktträchtiger Verhaltensweisen bei unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern sowie hinsichtlich Maßnahmen zur Reduzierung von Konflikten im Straßenverkehr befragt. Der vorliegende Beitrag gibt einen Überblick über die Ergebnisse der Befragung.

## B. Ergebnisse der Befragung

### 1. Subjektive Sicherheit im Straßenverkehr

Das **subjektive Sicherheitsgefühl** im Straßenverkehr ist bei **Auto(mit)fahrem, ÖV-Nutzern und Fußgängern** sehr hoch: 95% der Befragten gaben an, sich als Autofahrer sicher oder eher sicher zu fühlen, 91% tun dies als Mitfahrer im Auto. 93% der Befragten fühlen sich als ÖV-Nutzer sicher, mehr als die Hälfte (52%) sehr sicher. Auch Fußgänger fühlen sich relativ sicher (90% sicher oder eher sicher).

Deutlich **unsicherer** fühlen sich die Befragten hingegen als **einspurige Verkehrsteilnehmer**: Nur jeweils etwas mehr als drei Viertel der Befragten fühlen sich als Moped- (77%), Motorrad- (76%) oder Radfahrer (76%) sicher oder eher sicher, wobei dieser Anteil als Mitfahrer auf dem Moped oder Motorrad mit 66% bzw

57% deutlich geringer ist. Bei der Nutzung tendenziell neuerer Verkehrsmittel wie dem E-Scooter oder dem Lastenrad fühlt sich fast ein Drittel (eher) nicht sicher.

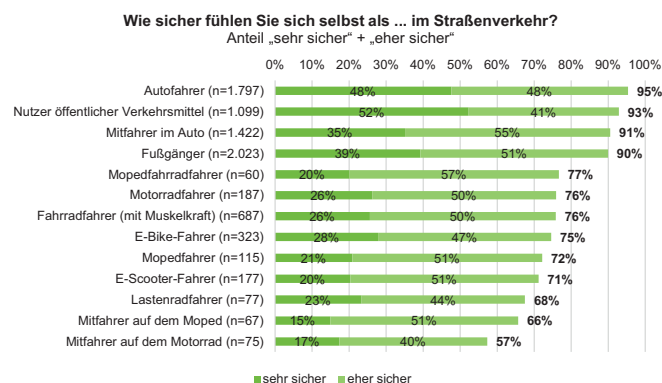


Abbildung 1: Persönliches Sicherheitsempfinden bei der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel<sup>6</sup> im Straßenverkehr (Basis: in den letzten zwölf Monaten zumindest einmal pro Monat mit jeweiligem Verkehrsmittel oder als Fußgänger unterwegs)  
Quelle: eigene Darstellung

### 2. Veränderungen sowie Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr allgemein

Gefragt nach selbst wahrgenommenen Veränderungen im Straßenverkehr, wurde von den Befragten am häufigsten angegeben, dass mehr **unterschiedliche Fahrradarten** unterwegs seien, die Verkehrsteilnehmer allgemein **gestresster als früher** seien, der **Verkehr merkbar zugenommen** habe und die Verkehrsteilnehmer deutlich **unaufmerksamer/abgelenkter** seien.

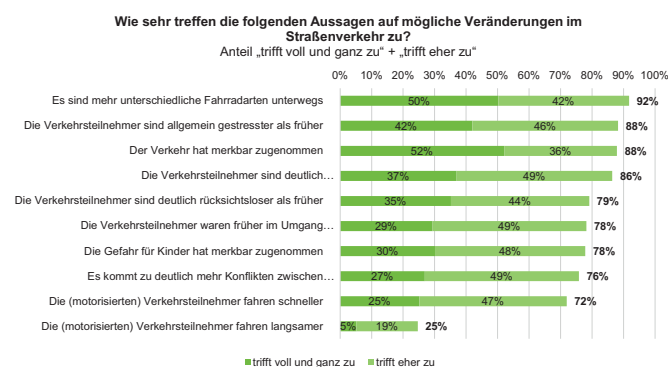


Abbildung 2: Einschätzung zu Veränderungen im Straßenverkehr (n=2.260)  
Quelle: eigene Darstellung

<sup>2</sup> Siehe dazu etwa Nydegger/Litscher et al, Unsicherheitsgefühle im Straßenverkehr, Einfluss auf das Unfallgeschehen und Potenzial für die Verkehrssicherheit (2020) 16, 67; Holte, Gefahren- und Konfliktpotenzial von Begegnungssituationen, in DVR – Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg), Achtsamkeit und Aggression. Befunde zu Interaktionen im Straßenverkehr, DVR Schriftenreihe 25, 10 (18).

<sup>3</sup> Nydegger/Litscher et al, Unsicherheitsgefühle 16 mwN.

<sup>4</sup> <https://www.aramis.admin.ch/Texte/?ProjectID=55808> (abgerufen am 24. 7. 2025); s auch Furian/Salamon, Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern in Österreich, Ergebnisse einer KFV-Studie, ZVR 2015/134; Robatsch/Furian, Wahrnehmung von Risiken im Straßenverkehr, ZVR 2017/195; Furian/Robatsch/Soteropoulos, Verkehrssicherheit aus Sicht der Österreicher, ZVR 2020/195.

<sup>5</sup> Nydegger/Litscher et al, Unsicherheitsgefühle 15.

<sup>6</sup> Mopedfahrrad: Herstellerbezeichnung für ein E-Bike, das aussieht wie ein Moped, aber bis zu einer max Nenndauerleistung von 250 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h rechtlich gesehen ein Fahrrad ist.

In Bezug auf die generelle Entwicklung der Spannungen im Straßenverkehr in den letzten fünf Jahren gaben sieben von zehn Befragten (70%) an, dass die Spannungen zwischen Verkehrsteilnehmern in den letzten fünf Jahren zugenommen haben. 29% waren der Meinung, dass sie gleichgeblieben sind und nur 1% der Befragten gab an, dass die Spannungen zwischen den Verkehrsteilnehmern in den letzten fünf Jahren abgenommen haben.

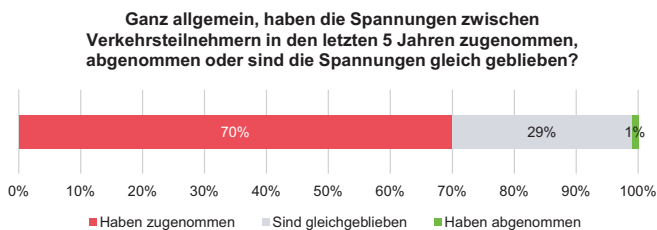


Abbildung 3: Einschätzung zur Entwicklung der Spannungen zwischen Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr in den letzten fünf Jahren (n=2.260)

Quelle: eigene Darstellung

### 3. Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr – Konfliktkonstellationen zwischen Verkehrsteilnehmern

Gefragt danach, zwischen welchen Verkehrsteilnehmern es immer wieder bzw. öfter zu Spannungen und Konflikten kommt, kristallisieren sich zwei größere Gruppen heraus. In der ersten Gruppe sind es Konflikte mit Autofahrern, konkret zwischen Autofahrern und Radfahrern (68%), Auto- und Autofahrern (55%) und Auto- und E-Scooter-Fahrern (44%). Das sind jene **Verkehrsteilnehmerarten, die sich – sofern es keine eigene Radfahranlage gibt – die Fahrbahn teilen müssen**. In der zweiten großen Gruppe sind es die Fußgänger, bei denen die Befragten immer wieder Spannungen und Konflikte sehen: mit E-Scooter-Fahrern (33%), mit Radfahrern (32%) und Autofahrern (29%). Zwischen Rad-, E-Scooter-Fahrern und Fußgängern kommt es laut Befragungsergebnis sowohl auf der gemischten Infrastruktur (zB gemischte Geh- und Radwege) als auch auf der getrennten Infrastruktur (zB Rad- und E-Scooter-Fahrer, die verbotenerweise auf dem Gehsteig fahren; Fußgänger, die regelwidrig auf dem Radweg gehen) zu Spannungen und Konflikten.

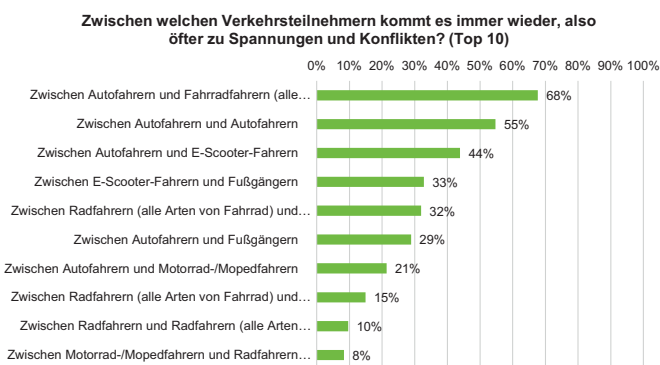


Abbildung 4: Persönliche Wahrnehmung von häufigen Spannungen und Konfliktkonstellationen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern – Top 10 (n=2.260, Mehrfachantworten möglich)

Quelle: eigene Darstellung

### 4. Verursacher von Konflikten im Straßenverkehr

Hinsichtlich Verursachern von Spannungen und Konflikten im Straßenverkehr war fast die  **Hälfte (45%) der Befragten der**

**Meinung, dass E-Scooter-Fahrer am stärksten zu Spannungen und Konflikten beitragen**, gefolgt von Muskelkraft-Radfahrern (37%). An dritter Stelle stehen Autofahrer (35%). Mehr als ein Viertel (28%) bezeichneten E-Bike-Fahrer als größte Verursacher von Spannungen und Konflikten im Straßenverkehr. Motorrad-/Mopedfahrer werden als die Verkehrsteilnehmergruppen mit dem geringsten Beitrag zu Spannungen und Konflikten im Straßenverkehr gesehen.

Im Vergleich zur Befragung im Jahr 2021<sup>7</sup> haben nach der Wahrnehmung der Befragten die E-Scooter-Fahrer (von 15% auf 45%) und die E-Bike-Fahrer (von 15% auf 28%) als Verursacher am stärksten zugenommen. Das sind die Nutzer jener Verkehrsmittel, die in den letzten Jahren in Österreich eine starke Zunahme verzeichnet haben.

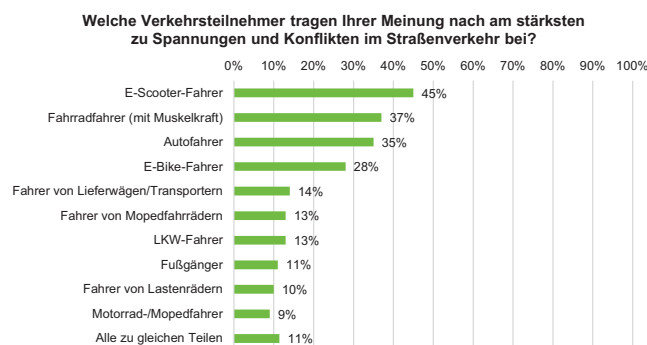


Abbildung 5: Verursacher von Spannungen und Konflikten im Straßenverkehr (n=2.260, Mehrfachantworten möglich)

Quelle: eigene Darstellung

### 5. Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern

Zusätzlich wurden die Befragten gebeten, die **konfliktträchtigsten Verhaltensweisen** zu benennen, die sie bei Autofahrern, Radfahrern und E-Scooter-Fahrern am häufigsten beobachten. Ebenso sollten sie angeben, welche konfliktträchtigen Verhaltensweisen sie selbst im Straßenverkehr als Autofahrer, Radfahrer oder E-Scooter-Fahrer am häufigsten an den Tag legen. Die Ergebnisse zeigen eine auffällige Diskrepanz zwischen der **Fremdwahrnehmung** (beobachtetes Verhalten anderer) und der eigenen **Selbsteinschätzung** (selbstberichtetes Verhalten), was mit den Befunden zahlreicher ähnlicher Untersuchungen übereinstimmt.

#### a) Autofahrer

Hinsichtlich **konfliktträchtiger Verhaltensweisen bei anderen Autofahrern** gaben die Befragten an, dass sie am häufigsten eine höhere **Geschwindigkeit** als die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beobachten (66%) sowie dass Autofahrer **nicht blinken** (62%) oder **noch bei Gelb in die Kreuzung einfahren**, obwohl sie bereits zum Anhalten verpflichtet gewesen wären (59%). In Bezug auf das eigene Verhalten als Autofahrer gaben 27% der regelmäßigen Autofahrer (dh Personen, die mindestens einmal pro Monat mit dem Auto unterwegs sind) an, sehr häufig bzw. häufig zu **schimpfen**. 23% gaben an, häufig oder sehr häufig mit überhöhter Geschwindigkeit zu fahren, und 17% berichteten, häufig oder sehr häufig noch bei **Gelb in eine Kreuzung einzufahren**, obwohl ein sicheres Anhalten möglich gewesen wäre.

<sup>7</sup> KfV-Befragung (2021) n=1.243 Verkehrsteilnehmende.

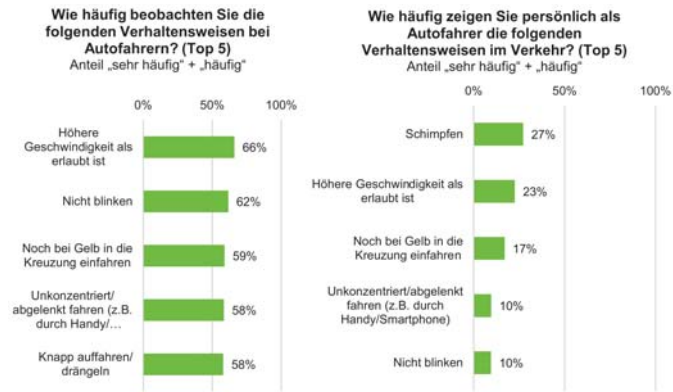


Abbildung 6: Verhaltensweisen bei anderen Autofahrern (n=2.260) und bei einem selbst als Autofahrer (n=1.797, Basis: in den letzten zwölf Monaten zumindest einmal pro Monat als Autofahrer unterwegs) (Mehrfachantworten möglich)  
Quelle: eigene Darstellung

### b) Radfahrer

Die am häufigsten wahrgenommenen **konfliktträchtigen Verhaltensweisen bei anderen Radfahrern** sind laut Befragten das **Fahren auf dem Gehsteig bzw Gehweg**, das **Durchschlängeln** bei Autos und das **Abbiegen ohne Handzeichen**. Auffällig ist bei den Radfahrern, dass die Top-3 an konfliktträchtigem Verhalten bei der **Fremd- und Selbsteinschätzung übereinstimmen**. In Bezug auf das **eigene Verhalten** gaben 28% der befragten regelmäßigen Radfahrer an, sehr häufig bzw häufig auf dem **Gehsteig** zu fahren. Weitaus weniger häufig wurde angegeben, sich bei Autos **durchzuschlängeln** oder **beim Abbiegen kein Handzeichen** zu geben.



Abbildung 7: Verhaltensweisen bei anderen Radfahrern (n=2.260) und bei einem selbst als Radfahrer (n=868, Basis: in den letzten zwölf Monaten zumindest einmal pro Monat als Radfahrer unterwegs) (Mehrfachantworten möglich)  
Quelle: eigene Darstellung

### c) E-Scooter-Fahrer

**Konfliktträchtige Verhaltensweisen**, die von den Befragten bei **anderen E-Scooter-Fahrern** im Straßenverkehr am häufigsten beobachtet werden, sind das **Fahren auf dem Gehsteig bzw Gehweg** sowie das **Abbiegen, ohne ein Handzeichen zu geben bzw zu blinken**. Am dritthäufigsten genannt wird die **riskante Fahrweise**. Die zum eigenen Verhalten befragten regelmäßigen E-Scooter-Fahrer gaben fast zur Hälfte (43%) an, sehr häufig bzw häufig auf dem Gehsteig zu fahren. Jeweils ein Viertel (25%) gab an, selbst sehr häufig bzw häufig bei schlechten Straßenverhältnissen (zB rutschige Fahrbahn)

schnell zu fahren oder beim Abbiegen kein Handzeichen zu geben bzw nicht zu blinken. **Wie zuvor beim Fahrrad decken sich auch bei den E-Scooter-Fahrern die am häufigsten genannten Verhaltensweisen beim beobachteten und selbst berichteten Verhalten.**

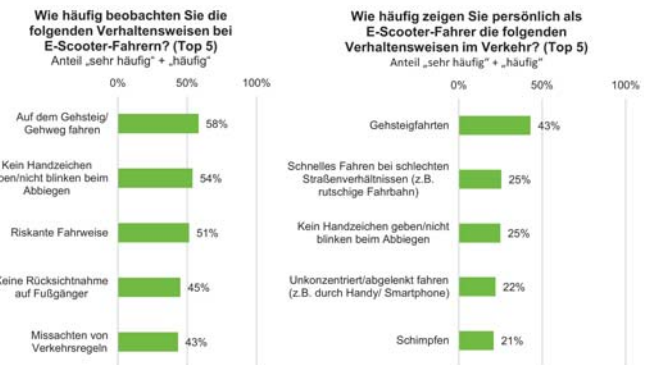


Abbildung 8: Verhaltensweisen bei anderen E-Scooter-Fahrern (n=2.260) und bei einem selbst als E-Scooter-Fahrer (n=177, Basis: in den letzten zwölf Monaten zumindest einmal pro Monat als E-Scooter-Fahrer unterwegs) (Mehrfachantworten möglich)  
Quelle: eigene Darstellung

## 6. Maßnahmen zur Reduzierung bzw Vermeidung von Konflikten im Straßenverkehr

Gefragt nach Maßnahmen zur Reduzierung bzw Vermeidung von Konflikten unter Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr, werden von fast zwei Dritteln der Befragten (64%) eine **erhöhte Vorsicht bzw Achtsamkeit und Rücksicht der einzelnen Verkehrsteilnehmer** genannt. 45% der Befragten sprechen sich für mehr **Kontrollen bzw mehr Polizeipräsenz** auf den Straßen aus und 37% plädieren für **härtere Strafen bzw strengere Gesetze**, um Konflikte unter den Verkehrsteilnehmern zu reduzieren. 35% bzw 30% sehen auch in der **Schaffung von besserer Infrastruktur für Radfahrer bzw Fußgänger** wesentliche Maßnahmen zur Verringerung bzw Vermeidung von Konflikten unter Verkehrsteilnehmern.

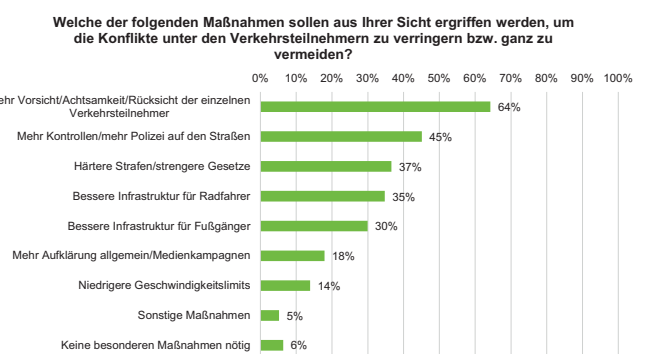


Abbildung 9: Maßnahmen zur Reduzierung von Konflikten im Straßenverkehr (n=2.260, Mehrfachantworten möglich)  
Quelle: eigene Darstellung

## C. Zusammenfassung

### ► Spannungen haben zugenommen

Viele Menschen empfinden den Straßenverkehr in Österreich als konfliktreicher als noch vor fünf Jahren. Gestiegene Verkehrsbelastung, mehr Ablenkung und zunehmender Stress gelten als Hauptursachen.

### ► Vielfalt auf der Straße wächst

Mehr und unterschiedliche Verkehrsmittel wie E-Scooter, E-Bikes und verschiedenste Fahrradtypen prägen das heutige Straßenbild. Diese Vielfalt erhöht die Anforderungen an gegenseitige Rücksichtnahme – was nicht immer gelingt.

### ► Radfahrer und Autofahrer – ein Spannungsfeld

Besonders oft werden Konflikte zwischen Autofahrern und Radfahrern wahrgenommen. Aber auch unter Autofahrern selbst sowie zwischen E-Scooter-Fahrern und Fußgängern kommt es häufig zu Spannungen.

### ► E-Scooter polarisieren

E-Scooter-Fahrer werden laut Umfrage am häufigsten als Konfliktverursacher wahrgenommen, dicht gefolgt von Radfahrern, Autofahrern und E-Bike-Fahrern.

### ► Typisches Konfliktverhalten bei Autofahrern

Zu schnelles Fahren und das Missachten des Blinkers zählen zu den häufigsten Ärgernissen, die Autofahrer an anderen Verkehrsteilnehmern beobachten.

### ► Problemverhalten auf zwei Rädern

Bei Rad- und E-Scooter-Fahrern sorgen vor allem Gehsteigfahren, fehlende Handzeichen, riskantes Durchschlängeln und zu schnelles Fahren auf unebenen Wegen für Unmut.

### ► Wahrnehmung beeinflusst Konflikte

Nicht nur das Verhalten selbst, sondern auch die Wahrnehmung von Stress und Ablenkung spielt eine Rolle. Viele Verkehrsteilnehmer nehmen andere als unaufmerksamer und rücksichtsloser wahr als früher.

**Ein respektvollerer und aufmerksamer Umgang miteinander im Straßenverkehr könnte viele Konflikte vermeiden – und damit auch potenzielle Unfälle.**

## D. Fazit

Zur Verringerung und Vermeidung von Spannungen und Konflikten im Straßenverkehr ist es von entscheidender Bedeutung, dass alle Verkehrsteilnehmer mehr Vorsicht, Achtsamkeit und Rücksicht walten lassen. Fast zwei Drittel der Befragten erachten dies als eine der wichtigsten Maßnahmen zur Konfliktvermeidung. Ein respektvoller und aufmerksamer Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmern könnte zahlreiche Konflikte und Unfälle im österreichischen Straßenverkehr verhindern.

**Eine sichere, flächendeckende Infrastruktur für Rad- und E-Scooter-Fahrer ist ein entscheidender Schlüssel zur Vermeidung von Konflikten im Straßenverkehr.**

Aus Sicht des KFV sollten darüber hinaus zukünftige Maßnahmen verstärkt auf **mehr Kontrollen und höhere Strafen** abzielen – auch diese Maßnahmen wurden von den Befragten als wichtig erachtet und würden auf eine **hohe Akzeptanz** stoßen. Hier sollten insb konfliktträchtige Verhaltensweisen wie das Fahren auf dem Gehsteig bei E-Scooter-Fahrern und Radfahrern sowie die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei Autofahrern stärker kontrolliert und mit höheren Strafen belegt werden. Dabei gilt es insb, die Strafhöhen für die gefährlichsten Delikte (zB deutliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beim Pkw) auf europäisches Niveau anzuheben.<sup>8</sup>

Zudem wird die Schaffung einer **besseren Infrastruktur für Rad- und E-Scooter-Fahrer** als eine weitere **wichtige Maßnahme** zur Konfliktvermeidung angesehen. Diese Maßnahme wird nicht nur von den Befragten selbst unterstützt, sondern erscheint auch vor dem Hintergrund der häufigsten Konflikte zwischen Autofahrern und Radfahrern sowie der zunehmenden Vielfalt an Fahrradarten von großer Bedeutung. Dabei sollte sowohl die **Qualität als auch die Quantität der Radinfrastruktur** verbessert werden, unter anderem durch die verbindliche Umsetzung der Richtlinie „RVS Radverkehr“. Aktuell ist diese nur als Empfehlung zu verstehen, während eine **verpflichtende Anwendung einer wichtigen Voraussetzung zur Verbesserung der Radinfrastruktur** ist und damit zu einer sichereren und effektiveren Nutzung der Radfahranlagen führen würde. Des Weiteren sollten die Planung und der Ausbau von Fußverkehrsinfrastruktur stärker als Angebotsplanung verstanden und entsprechend umgesetzt werden.

## Plus

### ÜBER DIE AUTOR:INNEN

E-Mail: gerald.furian@kfv.at; ernestine.mayer@kfv.at; aggelos.soteropoulos@gmail.com

### VON DENSELBEN AUTOR:INNEN ERSCHIENEN

- *Neustifter/Soteropoulos/Atasayar/Schneider*, Lkw-Geschwindigkeiten auf Autobahn in Österreich, ZVR 2024/215;
- *Schneider/Soteropoulos*, Wildunfälle im Straßenverkehr in Österreich: Unfallgeschehen und Präventionsmaßnahmen, ZVR 2024/176;
- *Furian/Kräutler/Robatsch*, Kleine Maßnahmen, große Wirkung: Verkehrssicherheit braucht das Engagement der Zivilgesellschaft, ZVR 2023/101;
- *Aigner-Breuss/Mayer/Breuss/Robatsch*, Herausforderung E-Bike, ZVR 2023/163;
- *Mayer/Neustifter/Wannenmacher/Robatsch*, Stolperfälle E-Scooter, ZVR 2022/8.

<sup>8</sup> Vgl auch die empfohlenen Maßnahmen im Aktionsplan Geschwindigkeit des BMIMI, <https://www.bmimi.gv.at/verkehrssicherheit/publikationen/aktionsplan-geschwindigkeit.html> (abgerufen am 24. 7. 2025); *Zuser/Machata/Nowotny*, Aktionsplan Geschwindigkeit, ZVR 2025/148.