

# ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

- Beitrag** 184 **Strandbeschreibungen in Reisekatalogen**  
Wolfgang Stock
- Rechtsprechung** 191 **Schutzbereich eines Zebrastreifens**  
194 **Kfz-Haftpflichtversicherungsschutz für Bagger als ortsgebundenes Gerät**  
203 **Keine Haftung der Eisenbahn für selbst schließende Türen**  
208 **Auskunftserteilung über Zulassungsbesitzer nur bei Glaubhaftmachung eines rechtlichen Interesses**  
210 **Abstellen eines Kfz in einer „Buszone“ – Verkehrsbeeinträchtigung**
- KfV** 211 **Kein Schutz am Schutzweg**  
Klaus Robatsch und Christian Stefan

Juni 2003

**06**  
**MANZ** 

**Redaktion**

Robert Dittrich  
Karl-Heinz Danzl  
Georg Kathrein  
Wilfried Seidl

ISSN 0044-3662



# Kein Schutz am Schutzweg

Die Unfallzahlen zeigen, dass Fußgängerübergänge den Namen „Schutzweg“ nicht verdienen. Die Autoren stellen das Problem dar und zeigen Lösungsmöglichkeiten auf.

Von Klaus Robatsch und Christian Stefan

## Inhaltsübersicht:

- A. Unfallgeschehen auf ungeregelten Schutzwegen
- B. Gesetzliche Bestimmungen und Anhaltepraxis
- C. Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Anhaltebereitschaft

## A. Unfallgeschehen auf ungeregelten Schutzwegen

Im Betrachtungszeitraum von 1990 bis 2001 ereigneten sich auf Österreichs Straßen im Schnitt pro Jahr

42.044 Unfälle mit Personenschaden (s Tabelle 1). Davon waren rund 12% (4.944 Unfälle) Fußgängerunfälle – dh zumindest ein Unfallbeteiligter ist dieser Verkehrsart zuzurechnen. In den allermeisten Fällen handelt es sich dabei um Zusammenstöße zwischen Fußgängern und Autofahrern.<sup>1)</sup> Rund ein Fünftel der Fußgängerunfälle (20,7%) ereignen sich auf Schutzwegen,<sup>2)</sup> wobei das Verhältnis geordnete Schutzwege zu unregelmäßig geordneten Schutzwegen 1 : 1,5 ist. →

1) Im Jahr 2001 betrug der Anteil der PKW am Fußgängerunfallgeschehen 38,6%.

2) Ein durch gleichmäßige Längsstreifen (sog „Zebrastrifen“) gekennzeichnete, für die Überquerung der Fahrbahn durch Fußgänger bestimmter Fahrbahnteil (§ 2 Abs 1 Z 12 StVO).

**Tabelle 1: Entwicklung von Unfällen mit Personenschaden (UPS) und Fußgängerunfällen mit Personenschaden (FGU) in Österreich von 1990 bis 2001**

Jahr	UPS	FGU	FGU auf Schutzwegen	FGU auf geregelten Schutzwegen	FGU auf ungeregelten Schutzwegen	Verhältnis geregelte/ ungeregelte Schutzwege
1990	46.338	5.981	1.142	553	589	1,1
1991	46.013	5.814	1.107	483	624	1,3
1992	44.730	5.740	1.077	501	576	1,1
1993	41.791	5.130	903	415	488	1,2
1994	42.015	4.966	958	381	577	1,5
1995	38.956	4.625	899	398	501	1,3
1996	38.253	4.522	1.000	401	599	1,5
1997	39.659	4.631	1.061	395	666	1,7
1998	39.225	4.345	1.000	363	637	1,8
1999	42.348	4.570	1.041	347	694	2,0
2000	42.126	4.449	1.033	339	694	2,0
2001	43.073	4.559	1.047	319	728	2,3
Mittel	42.044	4.944	1.022	408	614	1,5

Wie man Tabelle 2 entnehmen kann, ist das Unfallgeschehen (insgesamt gesehen) seit 1990 in etwa gleich geblieben. Auf eine Phase abnehmender Unfallzahlen in den neunziger Jahren folgt seit 1996 wiederum ein leichter Anstieg bei den Unfällen mit Personenschaden. Betrachtet man hingegen die Indexentwicklung der Fußgängerunfälle auf geregelten und unregulierten Schutzwegen, dann zeigt sich ein völlig anderes Bild. Während im Beob-

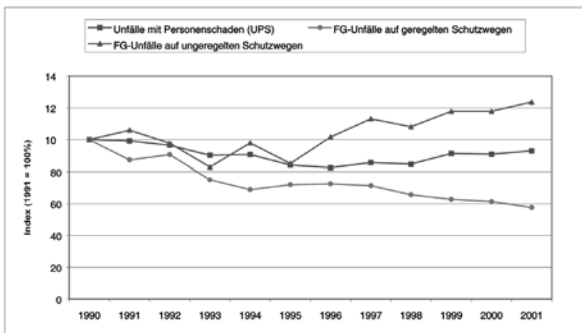
achtungszeitraum von 1990 bis 2001 die Fußgängerunfälle auf geregelten Schutzwegen kontinuierlich abgenommen haben und im vergangenen Jahr nur noch rund die Hälfte des Ausgangsniveaus betragen, ist bei unregulierten Schutzwegen ein gegenteiliger Verlauf feststellbar: ein Plus von 24% im Jahr 2001 gegenüber dem Niveau von 1990. In Abbildung 1 ist dieser Sachverhalt in grafischer Form dargestellt.

**Tabelle 2: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Fußgängerunfälle mit Personenschaden (FGU) auf geregelten bzw unregulierten Schutzwegen von 1990 bis 2001 (Index: 1990=100%)**

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	FGU auf geregelten Schutzwegen	FGU auf ungeregelten Schutzwegen
1990	100	100	100
1991	99	87	106
1992	97	91	98
1993	90	75	83
1994	91	69	98
1995	84	72	85
1996	83	73	102
1997	86	71	113
1998	85	66	108
1999	91	63	118
2000	91	61	118
2001	93	58	124

Analysiert man das Fußgängerunfallgeschehen auf Schutzwegen nach dem Unfallumstand, so zeigt sich, dass diese Unfälle auch auf die „Nichtbeachtung der Vorrangbestimmungen“ zurückzuführen sind. Die Missachtung der Wartepflicht durch den Kfz-Lenker resultiert dabei ua aus einer Fehleinschätzung der verkehrlichen und baulichen Situation (Sichtbehinderungen durch parkende Kfz oder Bepflanzung, fehlende Sichtweiten, optischer Vorrang durch überbreite Fahrbahnen im unterge-

ordneten Straßennetz etc). Dies führt oft zu einer hohen Annäherungsgeschwindigkeit und damit zu nicht mehr vermeidbaren Verletzungen der Wartepflicht gegenüber dem Fußgängerverkehr. Bewusste Vorrangverletzungen kommen dadurch zum Ausdruck, „dass eine hohe Annäherungsgeschwindigkeit von einem Teil der Lenker eingesetzt wird, um den Fußgängern zu signalisieren, dass sie nicht gewillt sind, ihnen das Überqueren zu ermöglichen“ (vgl. Schützenhöfer/Krainz 1996).



**Abbildung 1:**  
Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Fußgängerunfälle mit Personenschaden auf geregelten bzw ungeregelten Schutzwegen von 1990 bis 2001 (Index: 1990=100%)

## B. Gesetzliche Bestimmungen und Anhaltepraxis

Seit 1960 haben Fußgänger – zum damaligen Zeitpunkt allerdings nur wenn sie sich bereits auf dem Schutzweg befanden – Vorrang. Erweitert wurde diese Regelung durch die 1977 eingeführte ausdrückliche Anhaltepflicht

**Tabelle 3: Kfz-Anhaltewahrscheinlichkeit nach verschiedenen Verkehrssituationen in %. Klammerwerte geben den Umfang der jeweiligen Stichprobe wieder.**

Erhebungsstelle	Fußgänger auf Schutzweg	Fußgänger vor Schutzweg	Annäherung an Schutzweg	Gesamt
Auhofstraße	72,2 (79)	24,3 (136)	9,2 (8)	32,5 (302)
Landstraßer Hauptstraße	77,6 (563)	35,0 (686)	31,4 (287)	49,9 (1.536)

Quelle: Robatsch/Stefan 2002.

Der höhere Wert in der Landstraßer Hauptstraße ist damit zu erklären, dass in dieser belebten Einkaufsstraße eine größere Fußgängerdichte herrscht und der Fahrzeuglenker daher von vornherein für die Belange der Fußgänger (vor allem deren Querungswünsche) sensibilisiert ist. Die Auhofstraße hingegen ist eine Straße mit einer sehr geringen Anzahl von Fußgängerwegen. Dadurch ist auch die Bereitschaft für Passanten zu bremsen bzw stehen zu bleiben beim Autofahrer wesentlich geringer ausgeprägt.

Im Zuge der Pilotstudie konnte folgendes Detail beobachtet werden: Je weiter ein Fußgänger vom Schutzweg entfernt steht, desto geringer ist auch die Anhaltewahrscheinlichkeit des Kfz-Lenkens. Halten bei Fußgängern, die unmittelbar vor dem Schutzweg warten, rund 25% in der Auhofstraße bzw 35% in der Landstraßer Hauptstraße an, so nimmt dieser Wert mit zunehmender Entfernung dramatisch ab. Die Erhebungen haben gezeigt, dass in verkehrsschwachen Gebieten wie der Auhofstraße weniger als 10% der PKW-Lenker stehen bleiben, wenn sich Passanten dem Fußgängerübergang nähern. In der Landstraßer Hauptstraße ist dieser Wert mit knapp über

des Lenkers vor einem Schutzweg, sofern erforderlich. Seit 1994 gilt der Vorrang für Fußgänger bereits dann, wenn sie diesen erkennbar benutzen wollen:

„Der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug ist, hat einem Fußgänger oder Rollschuhfahrer, der sich auf einem Schutzweg befindet oder diesen erkennbar benutzen will, das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen [...]“ (§ 9 Abs 2 StVO idF der 20. StVONov BGBl I 1998/92).

Die Novellierung des § 9 Abs 2 StVO hatte vor allem den Zweck, die Sicherheit der Fußgänger dadurch zu erhöhen, dass sie den Schutz nicht erst genießen, wenn sie die Fahrbahn zum Überqueren betreten haben. In der Praxis wird diesem Umstand jedoch kaum Rechnung getragen. Wie man Tabelle 3 entnehmen kann, ist das Anhalteverhalten der Kfz-Lenker sehr stark von der jeweiligen Situation abhängig. Befinden sich Fußgänger bereits am Zebrastreifen, dann ist die Motivation bzw der Zwang anzuhalten und den Fußgängern ein ungehindertes Überqueren der Straße zu ermöglichen am stärksten ausgeprägt. 72,2% der gemessenen Kfz in der Auhofstraße und 77,7% in der Landstraßer Hauptstraße blieben stehen und gaben dem Fußgängerverkehr Vorrang. Hingegen beharrten 27,8% bzw 22,4% der Lenker auf dem Recht des Stärkeren und fuhren weiter.

30% zwar deutlich besser, in Anbetracht der herrschenden gesetzlichen Bestimmungen jedoch nach wie vor unzureichend.

## C. Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Anhaltebereitschaft

Die Fußgängerübergänge verdienen den Namen „Schutzweg“ nicht, denn Fußgänger sind auf diesen Zebrastreifen nicht sicher, also nicht geschützt. Allein im Jahr 2001 ereigneten sich 728 Fußgängerunfälle an unregulierten Schutzwegen. Seit dem Jahr 1990 haben diese Unfälle um 24% zugenommen. Betrachtet man diese hohen Zahlen an Fußgängerunfällen auf unregulierten Schutzwegen und die geringe Anhaltebereitschaft der Kfz-Lenker an Schutzwegen, dann kommt man nicht umhin, nach Maßnahmen zu suchen, die dazu beitragen, die Unfallzahlen zu reduzieren und die Anhaltewahrscheinlichkeit von Kfz-Lenkern an Fußgängerübergängen zu erhöhen um dem Fußgänger zu seinem Vorrang zu verhelfen.

Im Wesentlichen gibt es zwei Gründe für die geringe Anhaltewahrscheinlichkeit seitens des Kfz-Lenkens. Dem

Unwillen der Kfz-Lenker, dem Fußgänger Vorrang zu geben, ist dabei durch verkehrstechnische Maßnahmen allein nicht beizukommen. Hier helfen nur vermehrte Kontrollen und rigoroses Abstrafen seitens der Exekutive. Hingegen sind bei der zweiten Gruppe von „Anhaltewurfel“ vorwiegend Fehleinschätzungen der verkehrlichen und baulichen Situation im Straßenumfeld ausschlaggebend dafür, dass der Vorrang der Fußgänger missachtet wird. Bauliche Veränderungen bieten in diesem Zusammenhang die Chance, die Straßenverhältnisse so zu adaptieren, dass dies in Zukunft nicht mehr (so oft) passiert. Vorhandene Mängel in der Linienführung einer Straße und daraus resultierende Unfallschwerpunkte müssen durch flankierende Maßnahmen (zB Gehsteigvorziehung, Mittelinsel, vertikale Querungshilfe, Signalregelung) entschärft werden (*Lamm/Kupke 1977; Robatsch/Schrammel 2001; RVS 3.961, 1991*).

Eine Möglichkeit die Aufmerksamkeitsschwelle des einzelnen Kraftfahrers durch ein verstärktes Ansprechen des optischen Sinnes zu erhöhen, stellen Bodenmarkierungen dar. Der Vorteil besteht darin, dass die Aufmerksamkeit des Fahrers dorthin gelenkt wird, wo Konfliktsituationen aller Wahrscheinlichkeit nach passieren –

nämlich auf die Fahrbahn. Im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien wurde vom Kuratorium für Verkehrssicherheit eine Untersuchung durchgeführt, ob durch das Aufbringen zusätzlicher Querstreifen vor und nach einem Schutzweg Auswirkungen auf die Kfz-Anhaltewahrscheinlichkeit feststellbar sind (*Robatsch/Stefan 2002*).

Der Vorher-Nachher-Vergleich hat gezeigt, dass der Leiterschutzweg tendenziell eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger mit sich bringt, dass diese jedoch bei weitem noch nicht ausreichend ist (52% der Kfz-Lenker fuhren weiter) und daher auch andere Maßnahmen untersucht werden müssen.

Es wird daher empfohlen neben einer verstärkten Überwachung auch weitere Untersuchungen mit neuen Markierungs- oder Beschilderungsarten durchzuführen. Eine Möglichkeit bestünde zB darin, die Markierungen des Schutzweges um 90 Grad zu drehen und dem Autofahrer dadurch mehrere optische Barrieren entgegenzustellen. Eine andere Überlegung wäre, das Verkehrszeichen „Fußgängerübergang“ optisch besser hervorzuheben oder den Schutzweg mit einer Signalfarbe einzufärben, um so den Aufmerksamkeitsgrad der Autofahrer zu erhöhen.

#### → In Kürze

Seit dem Jahr 1990 haben die Unfälle auf unregulierten Schutzwegen um 24% zugenommen. Je weiter ein Fußgänger vom Schutzweg entfernt steht, desto geringer ist auch die Anhaltewahrscheinlichkeit des Kfz-Lenkens. Es wird daher empfohlen neben einer verstärkten Überwachung auch weitere Untersuchungen mit neuen Markierungs- oder Beschilderungsarten durchzuführen.

#### → Zum Thema

##### Über die Autoren:

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch ist Leiter des Instituts für Verkehrstechnik – Forschung im Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien. E-Mail: klaus.robatsch@kfv.at.

Dipl.-Ing. Christian Stefan ist freier Mitarbeiter des Instituts für Verkehrstechnik – Forschung im Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien.

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Ölzeltgasse 3, 1031 Wien. Tel. 71770-219, Fax 71770-8, Internet [www.kfv.at](http://www.kfv.at).

##### Vom selben Autor bei MANZ erschienen:

Rotgeher – Problematik der Fußgängerquerung bei rotem Licht auf lichtsignalgeregelten Kreuzungen, ZVR 2002, 173 (gemeinsam mit Dipl.-Ing. *Markus Mailer*); Kennt die StVO junge Radfahrer, ZVR 1999, 317. Radverkehr auf Mehrzweckstreifen, ZVR 1998, 207.

##### Literatur:

*Lamm/Kupke*, Der Einfluss von Quermarkierungen auf das Fahrverhalten der Kraftfahrer. Optische Bremse, Hessischer Minister für Wirtschaft und Technik (Hrsg), Wiesbaden 1977; *Robatsch/Stefan*, Vorher-Nachher-Untersuchung zum Thema Quermarkierung vor Schutzwegen, KfV iA des Magistrats der Stadt Wien (MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten), Wien 2002; *Schützenhöfer/Krainz*, Interaktionsverhalten von Fußgängern und PKW-Lenkern an unregulierten Schutzwegen, ZVR 1996, 151; *Storm*, Pavement Markings and Incident Reduction, 2000 MTC Transportation Scholars Conference, Iowa State University.

##### Links:

<http://www.ctre.iastate.edu/mtc/papers/storm.pdf>

