

Zeitschrift für

# VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

**November 2014**

**11**

345 – 380

Beiträge

## **Parkhäuser und Parkgaragen sind keine Straßen** *Gerhard Pürstl* ➤ 355

**OGH verschärft dolus coloratus – Mythos oder Wahrheit?**

*Wolfgang Reisinger* ➤ 348

**Die Problematik des Vorrangs zwischen Fahrrädern und  
Kfz im österreichischen Straßenverkehr**

*Moritz Polacek und Tadej Brezina* ➤ 351

Gesetzgebung und Verwaltung

**Bundesrecht** *Gerhard Pürstl* ➤ 359

Rechtsprechung

**Zurückbehaltungsrecht einer Kfz-Werkstatt**

**gegen Leasingunternehmen** *Georg Kathrein* ➤ 369

**Umfang des Versicherungsschutzes bei Einbruchdiebstahl** ➤ 372

Judikaturübersicht Verwaltung

**Mindestentziehungszeiten dürfen nicht unterschritten werden** ➤ 375

**Vermummungsverbot, kein Eingriff in die Rechtssphäre eines  
sich vor Kälte schützenden Radfahrers** ➤ 376

Kuratorium für Verkehrssicherheit

## **Schauplatz Schutzweg**

*Pia Trischler und Birgit Salamon* ➤ 377

# Schauplatz Schutzweg

## Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern an Schutzwegen



Vor 20 Jahren wurde der Vorrang von Fußgängern auf Schutzwegen durch eine Änderung der StVO gestärkt. Unfälle auf Schutzwegen sind dennoch nach wie vor ein aktuelles Thema, die Verbesserung der Sicherheit vor allem auf unregulierten Schutzwegen eine zentrale Herausforderung. Ein aktuelles Projekt liefert aufschlussreiche Erkenntnisse zur Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern an Schutzwegen und soll damit einen Beitrag zur Diskussion rund um den „Schauplatz Schutzweg“ leisten.

Von Pia Trischler und Birgit Salamon<sup>1)</sup>

ZVR 2014/214

§ 9 Abs 2,  
§ 76 Abs 4 StVO;  
§ 30 a Abs 2 Z 4  
FSG

Schutzweg;  
Anhalte-  
bereitschaft;  
Fußgänger

### Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Fußgänger-Lenker-Interaktionsbeobachtungen
  - 1. Allgemein
  - 2. Ergebnisse
- C. Fokusgruppen
  - 1. Allgemeines
  - 2. Ergebnisse
- D. Fazit

### A. Einleitung

Vor fast genau zwanzig Jahren wurde die Regelung des § 9 Abs 2 StVO, die Lenker zum Anhalten vor Schutzwegen verpflichtet, wenn ein Fußgänger einen solchen queren will, tiefgreifend geändert: Seit der 19. StVO-Novelle<sup>2)</sup>, die am 1. 10. 1994 in Kraft trat, kommt dem Fußgänger auch dann Vorrang zu, wenn er den Schutzweg „erkennbar benützen will“. Zuvor war nur solchen Fußgängern das Überqueren zu ermöglichen, die sich bereits auf einem Schutzweg befanden. Begründet<sup>3)</sup> wurde die Änderung mit einem hohen Anteil der Fußgängerunfälle auf Schutzwegen an allen Fußgängerunfällen und damit, dass sich die Bestimmungen über Schutzwege in der Praxis als unzureichend er-

wiesen hätten. Mit der neuen Regelung werde, so die Erläuterungen zur Regierungsvorlage, der „in der Praxis vorherrschenden und aus der Sicht der Verkehrssicherheit berechtigten Erwartungshaltung von Fußgängern im Hinblick auf die Schutzwirkung“ entsprochen.

Zwanzig Jahre später ist die Situation auf Schutzwegen nach wie vor unbefriedigend. Der Anteil der auf Schutzwegen verunglückten Fußgänger an den Fußgängerunfällen gesamt ist immer noch hoch: Ein Rückgang an Getöteten ist zwar in Absolutzahlen zu verzeichnen (2013 wurden zehn Fußgänger auf Schutzwegen getötet, 1994 waren es noch 26). Der Anteil der auf Schutzwegen verunglückten Fußgänger ist aber seit Jahren konstant (rd 26% aller verunglückten Fußgänger). Zudem stagniert die Gesamtzahl der Unfälle und der Verunglückten, im Schnitt über die letzten zehn Jahre verunglückten jährlich rund 1.000 Fußgänger auf Schutzwegen (s Abbildung 1).

Das sichere Überqueren eines Schutzwegs hängt wesentlich von der Kommunikation und Interaktion zwischen Fußgängern und Lenkern ab, also davon, wann

1) Herzlichen Dank an Mag. (FH) Ernestine Mayer als Projektleiterin der zugrunde liegenden Studie.

2) BGBl 1994/518.

3) ErläutRV 1580 BlgNR 18. GP 22.

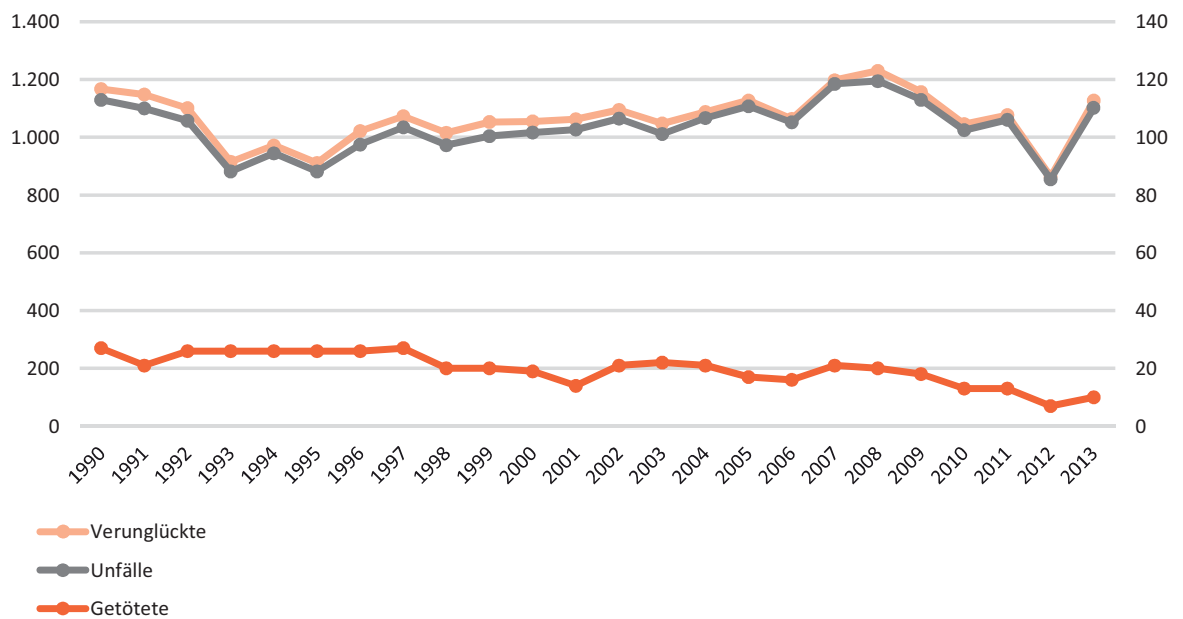


Abbildung 1

Quelle: Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria

Aufgrund einer Umstellung in der Erhebungsmethode sind die Werte vor 2012 nur bedingt mit jenen nach 2012 vergleichbar!

für den Lenker „erkennbar“ ist, dass der Fußgänger queren möchte. Darüber hinaus beeinflussen zahlreiche weitere Faktoren die Anhaltebereitschaft des Lenkers. Im Sommer 2013 wurde diesbezüglich ein Projekt zu „Einflussfaktoren auf die Anhaltebereitschaft<sup>4)</sup> von Fahrzeuglenkern an unregelmäßigem Schutzwegen“ durchgeführt, wobei sowohl quantitative Beobachtungen als auch qualitative Diskussionsrunden durchgeführt wurden. Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

## B. Fußgänger-Lenker-Interaktionsbeobachtungen

### 1. Allgemein

Bei einer Fußgänger-Lenker-Interaktionsbeobachtung wird das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Umfeld des Schutzwegs anhand eines standardisierten Erhebungsformulars aufgezeichnet und im Anschluss die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker nach unterschiedlichen Parametern analysiert: allgemeine (zB Wochentag, Tageszeit), fußgänger- bzw lenkerbezogene (zB Geschlecht, Alter, Verhalten im Bereich des Schutzwegs, Deutlichkeit der Querungsabsicht, Ablenkungen wie Telefonieren), fahrerbezogene (zB Fahrzeugart).

Die Interaktionsbeobachtungen fanden im Juli und August 2013 an 14 Schutzwegen im Osten Österreichs (Wien, Niederösterreich, Burgenland, Steiermark) statt. Es wurden ausschließlich innerörtliche Schutzwege, bei denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von max 50 km/h gilt, ausgewählt. Die Erhebungen wurden an unterschiedlichen Wochentagen bei Schönwetter und Tageslicht durchgeführt.

### 2. Ergebnisse

Für die Analyse der Anhaltebereitschaft konnten mehr als 3.000 Beobachtungsfälle, an denen mehr als 3.600 Fußgänger und 4.300 Fahrzeuglenker beteiligt waren,<sup>5)</sup> herangezogen werden.

Trotz der gesetzlichen Verpflichtung ermöglichen nur sechs von zehn Fahrzeuglenkern (61%) den Fußgängern das ungehinderte Überqueren der Fahrbahn. In etwa jede 100. Begegnung bei einem unregelmäßigem Schutzweg ist ein Konfliktfall zwischen Fußgängern und Fahrzeuglenkern, wobei nicht regelkonformes Verhalten auf beiden Seiten festzustellen ist: Während bei Fußgängern immer wieder unberechenbares Verhalten, Querungen neben dem Schutzweg oder Ablenkung durch Handy und Smartphone zu beobachten sind, sind bei Fahrzeuglenkern zu schnelle Annäherungsgeschwindigkeiten an den Schutzweg sowie mangelnde Aufmerksamkeit und zu späte bzw keine Wahrnehmung der Fußgänger festzustellen.

Anhand der Beobachtungen lassen sich folgende Einflussfaktoren auf die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker ableiten:

→ **Tageszeit:** Während im Frühverkehr (6.30 – 9.00 Uhr) noch mehr als zwei Drittel der Fahrzeuglenker (69%) anhaltebereit sind, sinkt der Wert im Abendverkehr (16.00 – 18.00 Uhr) auf 56%. Denkbare Gründe für die geringere Anhaltebereitschaft im Abendverkehr können ua Müdig-

4) Im Rahmen der Untersuchung gilt ein Lenker als „anhaltbereit“, wenn er dem Fußgänger durch das Anhalten des Fahrzeugs (Stillstand) oder durch eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit die Querung des Schutzwegs ermöglicht.

5) Pro Fall können mehrere Fußgänger und Fahrzeuge beteiligt sein.

keit bzw geistige Ablenkung sein. Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern („Übersehen“ des Fußgängers, starke Bremsvorgänge) sind ebenfalls vermehrt in den Abendstunden zu beobachten.

- **Alter des Fußgängers:** Mehr als zwei Drittel der Fahrzeuglenker (67%) lassen Erwachsene sicher queren, allerdings zeigt sich ausgerechnet bei Kindern, die eigentlich einen besonders hohen Schutzbedarf haben, die geringste Anhaltebereitschaft (59%). Dies könnte ua darauf zurückzuführen sein, dass Kinder aufgrund ihrer geringeren Körpergröße im Vergleich zu Erwachsenen schlechter wahrnehmbar sind und darüber hinaus in ihrem Verhalten unberechenbarer sind (zB abrupte Querungen).
- **Anzahl der Fußgänger (Fußgängergruppen):** Fußgängern wird der Vorrang auf dem Schutzweg eher zugestanden, wenn sie in Gruppen auftreten. Querren sie die Fahrbahn zumindest zu zweit, zeigen sich 70% der Fahrzeuglenker anhaltebereit; sind sie alleine unterwegs, ist die Anhaltebereitschaft mit 60% deutlich geringer. Ein möglicher Grund hierfür könnte sein, dass Fußgänger in Gruppen auffälliger sind und daher von den Fahrzeuglenkern leichter wahrgenommen werden.
- **Mitfahrer:** Mitfahrer beeinflussen die Anhaltebereitschaft des Lenkers positiv. Ist zumindest eine weitere Person im bzw am Fahrzeug, steigt die Anhaltebereitschaft von 60 auf 65%. Mögliche Gründe sind auf zwei Seiten zu suchen: Mitfahrer machen den Lenker oftmals auf querungswillige Fußgänger aufmerksam und nehmen zugleich eine „Kontrollfunktion“ wahr (direkte Beobachtung beim Fehlverhalten).
- **Ablenkung:** Telefonieren am Steuer beeinflusst die Anhaltebereitschaft massiv. Abgesehen davon, dass die Anhaltebereitschaft auf 56% absinkt, steigt bei telefonierenden Lenkern auch das Konfliktisiko um das 2,5-Fache (von 0,8% auf 2,1%).
- **Geschlecht:** Es konnten keine signifikanten Unterschiede in der Anhaltebereitschaft zwischen männlichen und weiblichen Lenkern festgestellt werden. Ebenso wenig konnten Unterschiede in der Anhaltebereitschaft gegenüber männlichen oder weiblichen Fußgängern festgestellt werden.

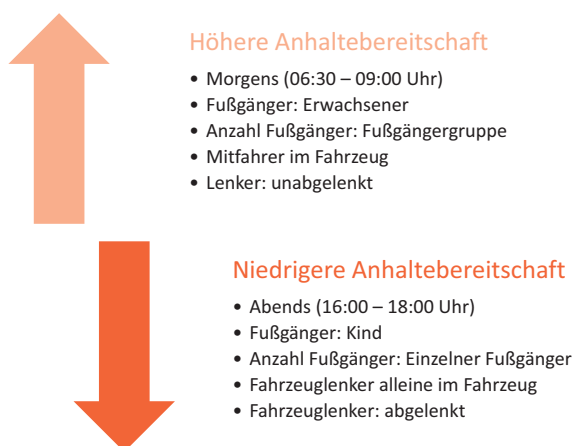


Abbildung 2: Positive und negative Einflussfaktoren auf die Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern

## C. Fokusgruppen

### 1. Allgemeines

Im Rahmen des Projekts wurden zwei Fokusgruppen mit insgesamt 22 Verkehrsteilnehmern organisiert. Ziel war es, zusätzlich zu den Beobachtungen im Straßenverkehr die Einstellung und Meinung der Verkehrsteilnehmer selbst zu erhalten. Zwei Fragestellungen standen im Mittelpunkt der Diskussion:

- Welche Faktoren beeinflussen die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker vor unregelmäßigem Schutzwegen?
- Welche Maßnahmen können aus Sicht der Verkehrsteilnehmer zur Erhöhung der Fußgängersicherheit auf Schutzwegen beitragen?

Bei der Auswahl der Teilnehmer wurde auf die Vertretung unterschiedlicher Altersklassen sowie die Nutzung verschiedener Hauptverkehrsmittel geachtet, sodass sowohl Fußgänger als auch unterschiedliche Fahrzeuggruppen vertreten waren. Zu beachten ist dabei, dass jede Person in der Regel abwechselnd in unterschiedlicher Weise am Verkehr teilnimmt (als Fußgänger/Radfahrer bzw motorisiert) und – je nach dem Thema – unterschiedliche (zT konträre) Interessen und Meinungen vertritt.

### 2. Ergebnisse

Die Diskussionen in den Fokusgruppen zeigen ein grundsätzliches Verständnis für die Situation des jeweils anderen Verkehrsteilnehmers, die Aussagen spiegeln aber durchaus auch den „Machtkampf“ zwischen Fußgängern und Fahrzeuglenkern – der auch täglich im Straßenverkehr zu beobachten ist – wider. So sagte ein Autofahrer im Rahmen der Fokusgruppen: *„Die Fußgänger sollten den Schutzweg zügig queren. Wenn da jemand so drüberschlendert, werde ich richtig aggressiv.“* Umgekehrt berichtete ein Fußgänger: *„Wenn ich als Fußgänger sehe, da nähert sich ein Fahrzeug, das noch ohne Probleme stehen bleiben oder einfach nur langsamer werden kann, versuche ich schon, auf mein Recht zu bestehen und stelle den Fuß auf den Schutzweg, damit mich der Lenker gehen lässt.“*

Als großer Schwachpunkt wird von allen Altersklassen und Verkehrsteilnehmergruppen die mangelnde bzw fehlende Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern gesehen. Dies spiegelt sich in den folgenden Worten eines Diskussionsteilnehmers treffend wider: *„Die Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmern ist verlorengegangen. Die gehört wieder deutlich belebt, dann funktioniert es vielleicht auch wieder besser!“* Besonders beim unregelmäßigem Schutzweg, wo der Interpretationsraum groß ist, sind daher Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme besonders wichtig.

Darüber hinaus wurden seitens der Teilnehmer der Fokusgruppen folgende Einflussfaktoren auf die Anhaltebereitschaft eines Fahrzeuglenkers diskutiert:

#### Positive Einflussfaktoren:

- Mitnahme von Kindern
- höhere Strafen/häufigere Strafen
- Vorbildfunktion

#### Negative Einflussfaktoren:

- Zeitdruck/Stress
- schlechte Sichtverhältnisse/Dunkelheit
- dunkel gekleidete Fußgänger
- Ablenkung durch Handy oder Smartphone →

## D. Fazit

Die Regelung des § 9 Abs 2 StVO räumt dem Fußgänger – zumindest in der Theorie – einen weitreichenden Schutz am Schutzweg ein. Dennoch liegt die Anhaltebereitschaft von Lenkern bei nur 61%. Mit dem Vorrang von Fußgängern an Schutzwegen ist es also nicht weit her, der „Schutz“ kann eine gefährliche Täuschung sein.

Um eine Verbesserung der Situation am Schutzweg zu erzielen, sollte daher die Kommunikation und Interaktion zwischen Fahrzeuglenker und Fußgänger stärker in den Fokus der Aufmerksamkeit rücken. Die Kommunikation spielt eine zentrale Rolle für die Anhaltebereitschaft an Schutzwegen: Für den Fahrzeuglenker muss die Querungsabsicht erkennbar sein. Der Fußgänger hat hingegen Vorrang, er muss aber auf herannahende Fahrzeuge achten und darf die Fahrbahn nicht überraschend

betreten, muss seine Querungsabsicht also in irgendeiner Form klar und deutlich zeigen. Auch ist zu berücksichtigen, dass es für den Fußgänger – ohne seinen weitreichenden Vorrang einzuschränken – einen Zeitpunkt gibt, ab dem eine Querung nicht mehr gefahrlos möglich ist und ein Beharren auf den Vorrang in Selbstgefährdung umschlägt, weil der Autofahrer gar nicht mehr anhalten kann. Dieser Zeitpunkt sollte für den Fußgänger aus den Interaktionsregeln heraus eindeutig erkennbar sein.

Will man die Situation am Schutzweg verbessern, sollten auch die Bestimmungen der StVO rund um Schutzwege überdacht werden: Ist es doch bisher gelungen, im derzeitigen gesetzlichen Rahmen die Unfallzahlen nachhaltig zu reduzieren. Hier sind alle in diesem Bereich Tätigen gefordert und eingeladen, sich über eine umfassende Reform Gedanken zu machen.

### → In Kürze

Seit zwanzig Jahren hat der Lenker eines Fahrzeugs einem Fußgänger, der einen Schutzweg erkennbar benutzen will (und nicht nur solchen, die sich bereits auf dem Schutzweg befinden), das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Der Beitrag beschäftigt sich mit der tatsächlichen Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern an Schutzwegen und erörtert verschiedene Einflussfaktoren auf die Anhaltebereitschaft. Damit soll ein Beitrag zur Diskussion um die Erhöhung der Sicherheit auf Schutzwegen geleistet werden.

### → Zum Thema

#### Über die Autorinnen:

DI (FH) Pia Trischler ist Projektverantwortliche im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KfV.

Mag. Birgit Salamon, BA, ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im KfV. E-Mail: birgit.salamon@kfv.at

Kontaktadresse: KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

#### Von denselben Autorinnen erschienen:

*Trischler/Riccabona-Zecha/Kaiser*, Medikamente am Steuer – Das unterschätzte Risiko, ZVR 2014/56; *Salamon*, Die 25. StVO-Novelle: ein Überblick, ZVR 2013/118; *Salamon/Block*, Reform der Motorradfahrausbildung, ZVR 2013/67; *Knowles/Salamon*, Schülertransporte im Gelegenheitsverkehr, ZVR 2012/230; *Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch*, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011/154; *Salamon*, Die Führerschein-Nachschulung, ZVR 2011/43; *Künzel/Krone/Salamon*, Das Vorkerksystem – erste Auswirkungen und Erfahrungen, ZVR 2009/95; *Salamon*, Schülertransporte – ein Gesamtüberblick, ZVR 2008/235.

#### Literatur:

*Robatsch/Stefan*, Kein Schutz am Schutzweg, ZVR 2003/60; *Stolzlechner*, Hauptpunkte der 19. StVO-Novelle (Teil I), ZVR 1994, 353; *Schützenhöfer/Krainz*, Anhaltehäufigkeit von PKW-Lenkern bei wartenden Fußgängern (1997); *Schützenhöfer/Krainz*, Anhaltebereitschaft telefonierender PKW-Lenker an Zebrastreifen (1997).

