



Die untersuchten Schutzwegvarianten wurden in vier Kategorien untergliedert: Schutzwege mit Bodenmarkierung, Beschilderung, Signalisierung sowie bauliche Umgestaltung.

Eine Effizienzbewertung unterschiedlicher Varianten der Schutzwege

# Welcher Schutzweg am besten schützt

Traurig aber wahr – gerade einmal 40 Prozent der Autofahrer halten vor unregelmäßig markierten Schutzwegen an und lassen Fußgänger queren. Bei Dunkelheit sinkt die Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen sogar bis auf zehn Prozent.

◆ Dr. Othmar Thann

seitlichen Blinklichtern, Unterflurlichtanlagen und LED-Anzeigen. Bauliche Maßnahmen, wie etwa Mittelinseln und Fahrbahnanhebungen waren ebenfalls Gegenstand der Schutzweg-Untersuchung.

## Effizienzbewertung

Ausschlaggebende Kriterien für die Nutzwertanalyse waren die Veränderung der Anhaltebereitschaft, die Veränderung der mittleren Annäherungsgeschwindigkeit sowie die Annuität (d.h. der diskontierten Errichtungskosten über die Nutzungsdauer) der jeweiligen Schutzwegvariante. Unter allen untersuchten Maßnahmen waren bauliche Gestaltungsvarianten wie etwa Mittelinseln und Aufpflasterungen am besten dafür geeignet, die Anhaltebereitschaft der Lenker zu erhöhen. So konnte bei dieser Kategorie eine Vergrößerung der Anhaltewahrscheinlichkeit um 28 Prozent beobachtet werden. Mittel- bis langfristig sollten solche baulichen Maßnahmen daher bevorzugt werden. Bei Schutzwegen mit Blinklicht war die Bereitschaft der Lenker stehen zu bleiben um durchschnittlich 15 Prozent größer als bei der ersten Messung. Mit Hilfe von zusätzlichen Boden-

**B**ei Schutzwegen mit Blinklicht war die Bereitschaft der Lenker, stehen zu bleiben, um durchschnittlich 15 Prozent größer als bei der ersten Messung.

markierungen, wie etwa durch das Gefahrenzeichen Kind, gelang es immerhin noch neun Prozent mehr Lenker zum Anhalten zu bringen. Verschiedenen Formen von Beschilderungen, wie beispielsweise die am Verkehrszeichen „Schutzweg“ zusätzlich angebrachten blauweißen Baken bzw. jene mit gelb fluoreszierendem Hintergrund ausgestatteten Verkehrszeichen haben sich hingegen als untauglich erwiesen, die Anhaltebereitschaft zu erhöhen.

## Viele Faktoren für den optimalen Schutzweg

Es ist jedoch festzuhalten, dass jegliche Zusatzausstattung von Schutzwegen grundsätzlich keinen Mangel in der „Grundausstattung“ eines Schutzweges ausgleichen kann. Stimmen Faktoren wie etwa Sichtweiten, Aufstellflächen, Gehsteigvorziehungen, Beleuchtung, Kennzeichnung oder Bodenmarkierung nicht, kann auch eine zusätzliche Ausstattung nicht helfen. Deshalb setzt eine Zusatzausstattung an Schutzwegen eine entsprechend Ausstattung gemäß der Richtlinie für Fußgängerverkehr (RVS 3.12) voraus. In diesem Zusam-

menhang ist vor allem eine adäquate Beleuchtung der Schutzwege zu erwähnen, die als eine wesentliche Voraussetzung für die sichere Benutzung von Schutzwegen während der Dunkelheit gilt. Mit Hilfe einer adäquaten, dem Stand der Technik entsprechenden Ausleuchtung ist es möglich, eine Anhaltebereitschaft zu erzielen, die jener herkömmlich ausgestatteten Schutzwege untertags entspricht.



◆ Dr. Othmar Thann ist Direktor des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV)

## Infos zur Studie

Projektleiter der Studie  
DI Christina Stefan  
Bereich Verkehr & Mobilität  
Tel.: 0577077-1216  
E-Mail: [christian.stefan@kf.v.at](mailto:christian.stefan@kf.v.at)