



Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

bmvit – Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Austria

Inhaltliche Erarbeitung:

bmvit – Abteilung II/ST2 „Technik &
Verkehrssicherheit“ in Zusammenarbeit mit
den Mitgliedern des Arbeitsausschusses Straße
des Verkehrssicherheitsbeirats und besonderer
Unterstützung durch das KfV – Kuratorium
für Verkehrssicherheit sowie die FGM –
Forschungsgesellschaft Mobilität

Grafik-Design:

FGM

Fotos:

Cover: FGM (7), iStock (3), ÖBB (1), Schiffer (1)
Vorwort: bmvit / Peter Rigaud

1. Auflage:

Wien, Jänner 2011

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheber-
rechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der
Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung
des Herausgebers unzulässig.

Finanziert aus Mitteln des Österreichischen
Verkehrssicherheitsfonds im Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie.



Inhalt

Vorwort	5
---------------	---

1	ENTWICKLUNG DER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT IN ÖSTERREICH BIS 2010	6
1.1	Rückblick	8
1.2	Analyse der Unfallzahlen 2009	11

2	INTEGRIERTES VERKEHRSSICHERHEITSMANAGEMENT 2011–2020	18
2.1	Strategische Ausrichtung & Ziele	20
2.2	Strategische Leitprinzipien	24
2.3	Organisation, Implementierung & Qualitätssicherung	32

3	MASSNAHMENKATALOG	38
	17 Handlungsfelder auf einen Blick	39
	Detailverzeichnis	40
	Zeichenerklärung	42
	Potenziele für ausgewählte Interventionsbereiche	44

Vorwort



Ich freue mich, Ihnen das neue Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm für die Jahre 2011–2020 vorstellen zu können. Damit geht im bmvit integriertes Verkehrssicherheitsmanagement bereits ins zweite Jahrzehnt. Schon das erste Verkehrssicherheitsprogramm (2002–2010) hat eindeutig Wirkung gezeigt – seit 2002 konnten bereits 1.400 tödlich Verunglückte weniger verzeichnet werden.

Doch bei aller Freude über das bereits Erreichte: Der internationale Vergleich zeigt uns, dass wir noch einen weiten Weg vor uns haben. 2009 waren in Österreich 633 Tote zu beklagen, bei einem gleichen Sicherheitsniveau wie in der Schweiz wären es „nur“ etwa 380 gewesen, also um 40 % weniger. Deshalb wollen wir die Zahl der Getöteten innerhalb dieses Jahrzehnts um weitere 50 % reduzieren. Ganz besonders wollen wir auch bei den Schwerverletzten, also den potenziell lebenslang körperlich beeinträchtigten Menschen ansetzen, deren Zahl wir um zumindest 40 % reduzieren wollen.

Das Sicherheitsniveau von Pkw-InsassInnen hat sich in den letzten Jahren wesentlich verbessert. In diesem Jahrzehnt setzen wir deshalb einen zusätzlichen Schwerpunkt bei den ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen.

Das vorliegende Programm mit seinen über 250 Maßnahmen entstand in einem einjährigen Kooperationsprojekt des bmvit gemeinsam mit den Mitgliedern des Arbeitsausschusses Straße des Verkehrssicherheitsbeirats. Für den unermüdlichen Einsatz der zahlreichen beteiligten Institutionen und ExpertInnen möchte ich mich herzlich bedanken!

Dieses Programm wird umso erfolgreicher sein, je intensiver wir gemeinsam an der Verbesserung der Sicherheit arbeiten: vom Parlament und der Exekutive bis zu den PlanerInnen und VerkehrsteilnehmerInnen. Es ist mir deshalb ein besonderes Anliegen, dass die Kooperation zwischen allen Verantwortlichen für Verkehrssicherheit im Rahmen dieses Programms noch weiter intensiviert wird.

Ich möchte mich schon jetzt bei den Partnern für die Umsetzung bedanken, vor allem bei den Bundesländern, Städten und Gemeinden! Denn zum Wohle aller Bürgerinnen und Bürger dieses Landes werden wir auch weiterhin gemeinsam die Verkehrssicherheit erhöhen.

Doris Bures

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

1

Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich bis 2010



ÖSTERREICHISCHES
VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
2011–2020

Die Österreichische Bundesregierung und im Speziellen das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) als Hauptverantwortlicher für Verkehrssicherheitsarbeit haben sich zum Ziel gesetzt, Österreich zu einem der sichersten Länder der EU zu machen.

Im Rahmen des ersten Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2002–2010 konnten bereits nennenswerte Fortschritte erzielt werden, Österreich liegt aber immer noch nur im EU-Mittelfeld, und sogar unterhalb des Durchschnitts der EU-15-Staaten. Das bmvit hat deshalb in enger Kooperation mit den Mitgliedern des Arbeitsausschusses Straße des Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirats ein Verkehrssicherheitsprogramm für die Jahre 2011–2020 entwickelt.

1.1	RÜCKBLICK	S. 8
1.2	ANALYSE DER UNFALLZAHLEN 2009	S. 11

1.1

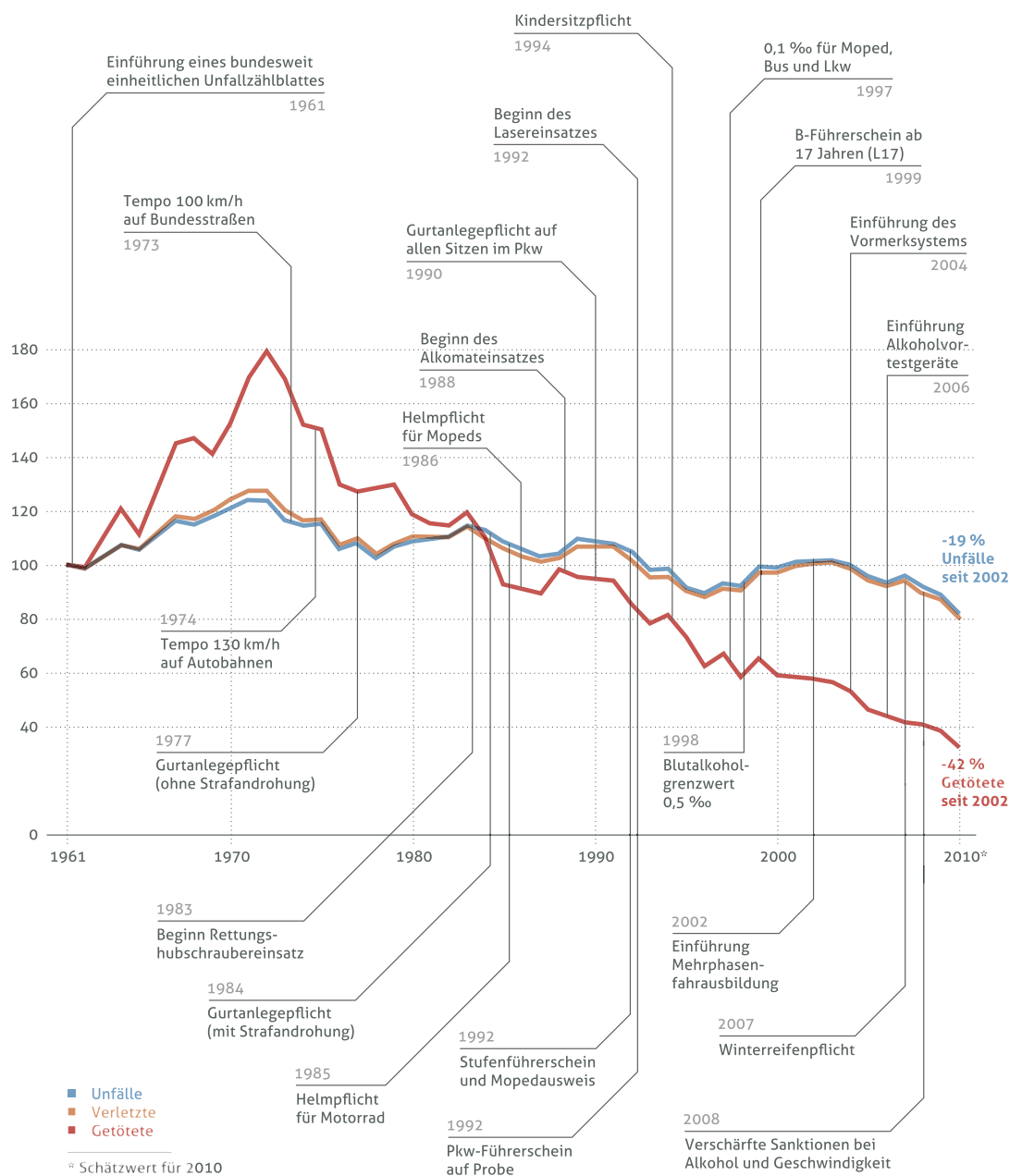
Rückblick

➔ Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010

Das erste österreichische Verkehrssicherheitsprogramm wurde im Jahr 2002 veröffentlicht. In den Jahren 2004 und 2009 wurde das Programm, in dem insgesamt 31 Schwerpunkte und 219 Maßnahmen enthalten waren, evaluiert. Zu den wichtigsten Maßnahmen zählten die Einführung von Mehrphasenausbildung, Vormerksystem, Verkehrsscoaching und Alkohol-Vortestung sowie die großen Verkehrssicherheitskampagnen zu den Themen Gurt, Kindersitz sowie Alkohol am Steuer.



→ Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Entwicklung der Unfallzahlen 1961 bis 2010



Quelle: KfV, Datenquelle: Statistik Austria. Index 1961 = 100

Die Zahl der Getöteten konnte nennenswert gesenkt werden – von einem historischen Spitzenwert von knapp 3.000 im Jahr 1972 auf 633 im Jahr 2009 (-79 % seit 1972). Drei Viertel der Getöteten sind männlichen Geschlechts. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden und der Verletzten hat sich – angesichts stark gestiegener Verkehrsdichten im selben Zeitraum – nur unwesentlich verändert und lag zuletzt bei ca. 38.000 (-28 % seit 1972) bzw. 49.000 (-32 % seit 1972). Der Anteil der männlichen Verletzten beläuft sich auf etwa 55 %.

**Verkehrssicherheits-
maßnahmen und Entwick-
lung der Unfallzahlen
1961 bis 2009**

Laut einer deutschen Studie gehen die namhaften Reduktionen bei Getöteten allerdings zum Teil auf die verbesserte passive Sicherheit von Pkw und die moderne Notfallmedizin zurück, wobei die Zahl der potenziell dauerhaft Behinderten nicht gesunken ist.¹

Aus diesem Grunde wurde das vorliegende 10-Jahres-Programm entwickelt, das verstärkt auf die Reduktion der Schwer-verletztenzahlen abzielt. Mit besonderem Nachdruck wird auch auf die Bedürfnisse der ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen eingegangen, also speziell der FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

1 http://www.bast.de/cln_005/nn_40694/DE/Publikationen/Infos/2009-2008/10-2009.html

1.2

Analyse der Unfallzahlen 2009

Die Analyse der Unfallzahlen und ihrer Trends stellt eine der zentralen Grundlagen für die Entwicklung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms dar. Zusammen mit der Analyse der Verhaltensdaten und der rechtlichen und institutionellen Rahmenbedingungen bilden sie die Basis für den Maßnahmenkatalog.

- ➔ **ÖSTERREICH IM INTERNATIONALEN VERGLEICH** S. 12
- ➔ **UNFALLGESCHEHEN NACH ART DER BETEILIGUNG AM VERKEHR** S. 13
- ➔ **UNFALLGESCHEHEN NACH UNFALLTYPEN** S. 13
- ➔ **GESCHLECHTSSPEZIFISCHES UNFALLGESCHEHEN** S. 14
- ➔ **HAUPTUNFALLURSACHEN** S. 14
- ➔ **UNFALLGESCHEHEN NACH ORTSGEBIET, FREILAND UND STRASSENARTEN** S. 15
- ➔ **GETÖTETE NACH ALTERSKLASSEN** S. 16
- ➔ **GETÖTETE NACH BUNDESLÄNDERN** S. 16
- ➔ **VOLKSWIRTSCHAFTLICHE UNFALLKOSTEN** S. 17

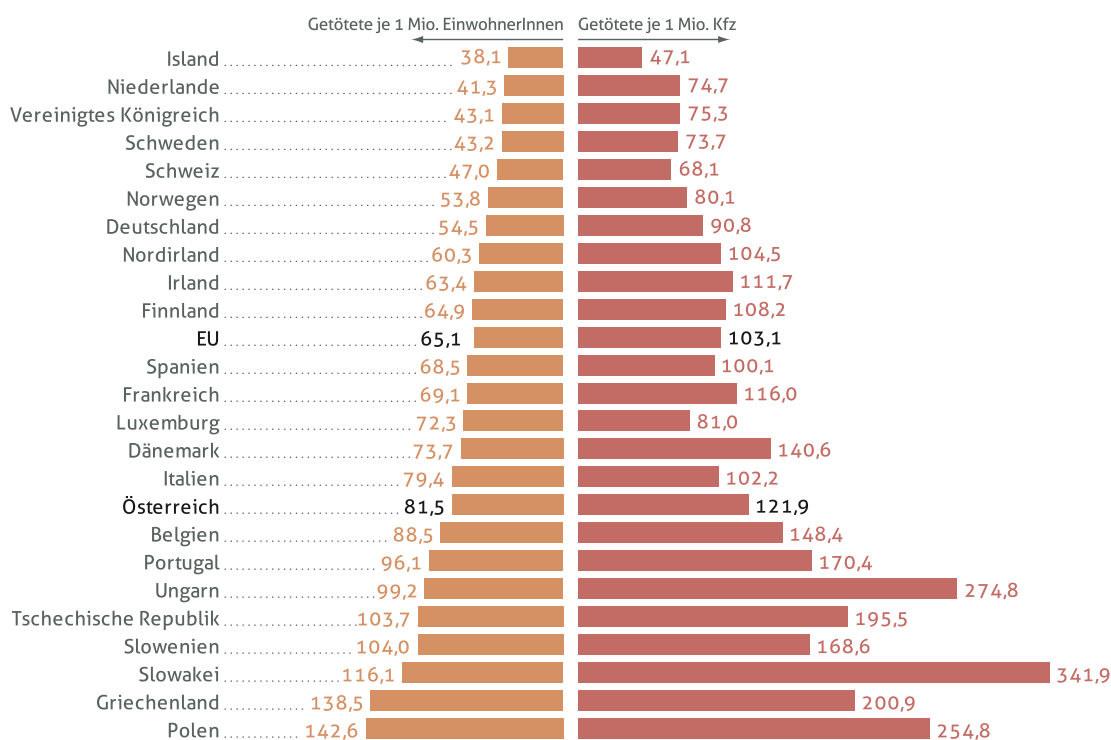
Quelle, sofern nicht anders angegeben: STATISTIK AUSTRIA.



Österreich im internationalen Vergleich

Beim Vergleich der fundamentalen Unfallparameter ist Österreich immer noch im Mittelfeld der EU-27-Staaten platziert und liegt sogar um ca. 15 % schlechter als der Durchschnitt der EU-15-Staaten. Besonders auffällig ist der Unterschied zur Schweiz, die hinsichtlich Topografie, Fahrzeugbestand und Straßennetz mit Österreich durchaus vergleichbar ist: Der Unterschied beträgt trotzdem jeweils über 40 %, sowohl bei der Mortalität (Getötete pro Mio. EinwohnerInnen) als auch bei der Zahl der Getöteten pro Mio. Fahrzeuge.

Getötete pro Mio. EinwohnerInnen und pro Mio. Kfz in europäischen Staaten

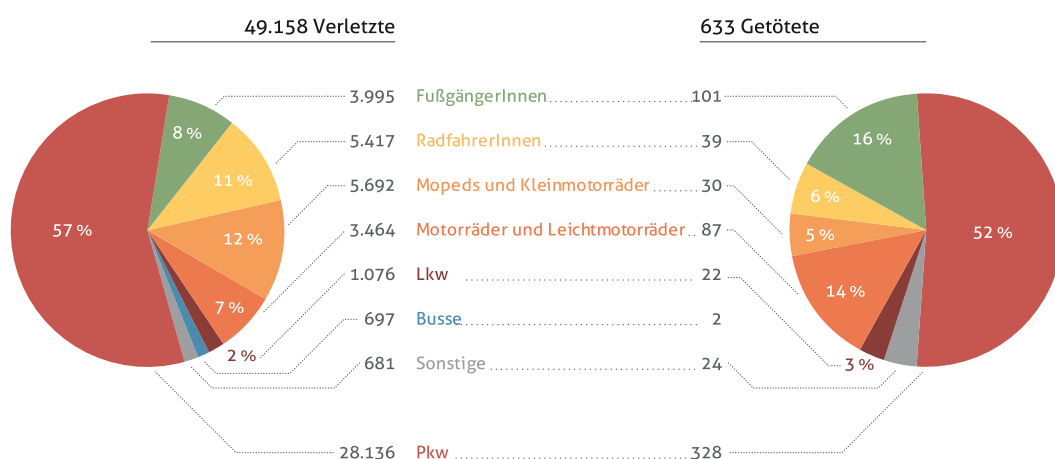


Quelle: CARE, IRTAD, EUROSTAT.
Aktuellste verfügbare Daten, vorwiegend 2008

→ Unfallgeschehen nach Art der Beteiligung am Verkehr

Mit 57 % der Verletzten und 52 % der Getöteten ist der Pkw zwar nach wie vor das Verkehrsmittel mit den höchsten Opferzahlen, hier konnten aber seit dem Jahr 2000 die stärksten Reduktionen verzeichnet werden. Weitere 16 % starben 2009 als FußgängerInnen, 14 % als MotorradfahrerInnen und 6 % als RadfahrerInnen. Bei fast allen Verkehrsarten waren die Verletztenzahlen stagnierend oder rückläufig; nur die Zahl der verletzten MopedfahrerInnen und MitfahrerInnen stieg seit dem Jahr 2004 merklich an.

Verletzte und Getötete 2009



→ Unfallgeschehen nach Unfalltypen

Aufgrund der hohen durchschnittlichen Unfallschwere sind bei Alleinunfällen (Unfälle mit nur einem Fahrzeug) 37 % aller Getöteten zu beklagen, gefolgt von Frontalkollisionen (24 %) und FußgängerInnenunfällen (15 %). Bei 100 Alleinunfällen sind durchschnittlich 2,76 Tote zu verzeichnen. Die entsprechende Zahl liegt für Frontalkollisionen bei 5,30 und für FußgängerInnenunfälle bei 2,37. Zwischen den Jahren 2000 und 2009 hat sich die Zahl der Getöteten bei Alleinunfällen um 132, jene der Getöteten bei Frontalkollisionen um 116 reduziert.



Geschlechtsspezifisches Unfallgeschehen

Während männliche (aktive und passive) Verkehrsteilnehmer 56 % aller Verletzten stellen, beträgt deren Prozentsatz unter den Getöteten 75 %. Männer sind somit wesentlich häufiger in Schwerstunfälle verwickelt: Getötete Pkw-LenkerInnen waren im Zeitraum 2000–2008 zu 80–85 % männlich; in der Gruppe der 30–34-Jährigen stellen Männer sogar bis zu 90 % aller Getöteten.

Dieses Missverhältnis lässt sich nicht durch vermehrte Freilandfahrten, sondern eher in höherer Risikobereitschaft von Männern argumentieren: Während der Anteil der Männer an den Unfallbeteiligten sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland bei etwa 60 % liegt, steigt der Anteil bei den Getöteten auf über 78 %.

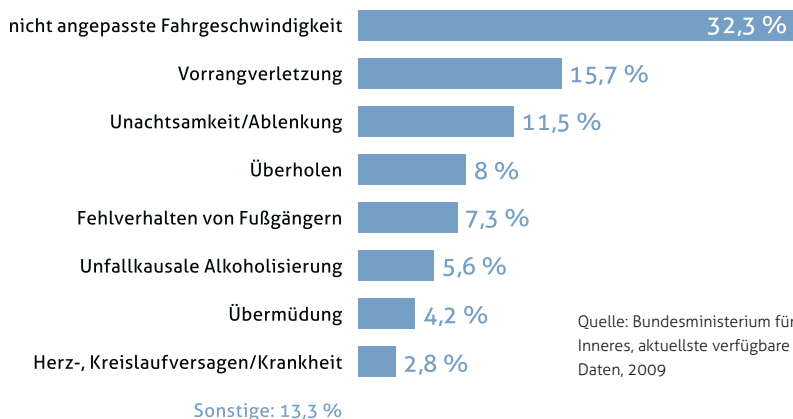
Obwohl die Gurtverwendungsquoten von Männern und Frauen annähernd gleich liegen, zeigt sich bei tödlichen Pkw-Unfällen ein gänzlich anderes Bild: Von den im Jahr 2008 erfassten 145 getöteten Pkw-InsassInnen, die den Gurt nicht getragen hatten, waren mehr als drei Viertel Männer!



Hauptunfallursachen

Das BM.I führt für tödliche Verkehrsunfälle eine Statistik der vermutlichen Hauptunfallursachen. Seit jeher wird diese Rangreihung, die auf Einschätzung von PolizistInnen an der Unfallstelle beruht, von dem Delikt der nicht angepassten Geschwindigkeit dominiert.

Vermutliche Hauptunfallursachen von tödlichen Verkehrsunfällen 2009



Quelle: Bundesministerium für Inneres, aktuellste verfügbare Daten, 2009

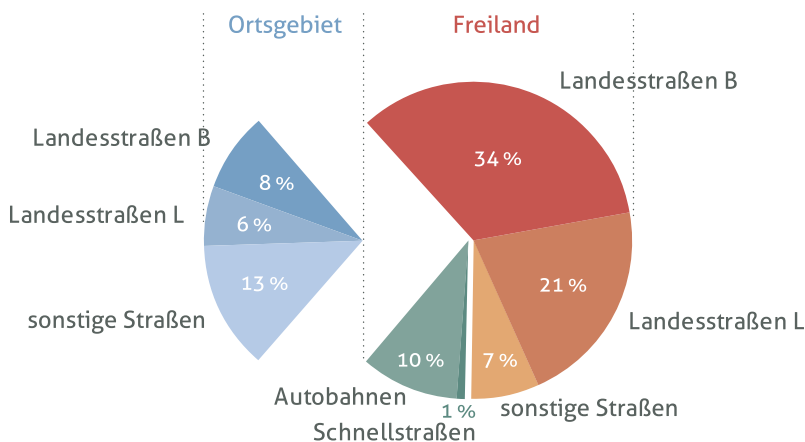


Unfallgeschehen nach Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten

Mit 63 % treten derzeit fast zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet auf. Aufgrund der höheren Kollisionsgeschwindigkeiten sind allerdings im Freiland (inkl. Autobahnen) mit 73 % fast drei Viertel aller Getöteten zu verzeichnen. Allein ein Drittel entfällt auf Landesstraßen B und weitere 21 % auf Landesstraßen L. Autobahnen und Schnellstraßen verzeichnen einen Anteil von 11 %.

Die Zahl der im Freiland Getöteten hat seit dem Jahr 2000 um 40 % abgenommen, für das Ortsgebiet war nur eine Reduktion um ca. 19 % zu verzeichnen. Die bemerkenswerte Reduktion der Freilandtoten fand zum Großteil im Bereich Pkw statt. Während die Zahl der Pkw-Unfälle im Freiland um 2.414 bzw. 18 % abnahm, sank die Zahl der im Pkw Getöteten sogar um 199 bzw. 40 %.

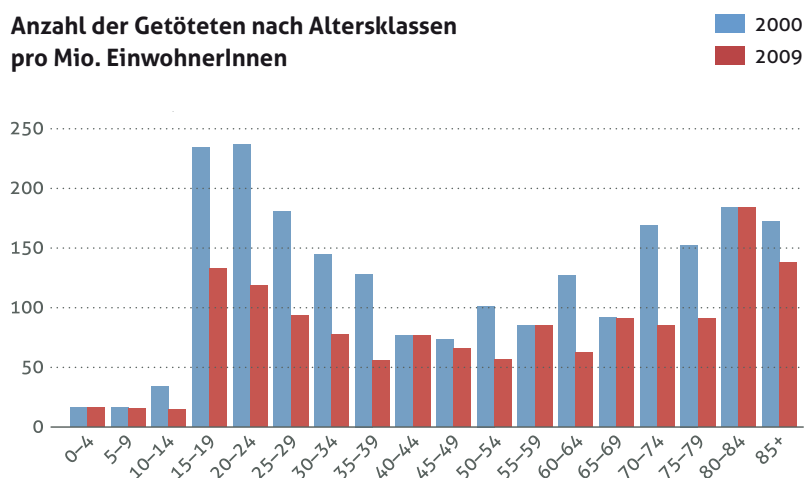
Todesopfer nach Straßenarten 2009



→ Getötete nach Altersklassen

Die Mortalität (Getötete pro Mio. EinwohnerInnen) zeigt signifikante Verbesserungen bei den 15–39-Jährigen. Hervorzuheben ist, dass die Tötungsrate in den hohen Altersklassen (besonders über 80-Jährige) jene von jungen VerkehrsteilnehmerInnen übersteigt, dies allerdings bei wesentlich geringeren Unfallzahlen pro Person.

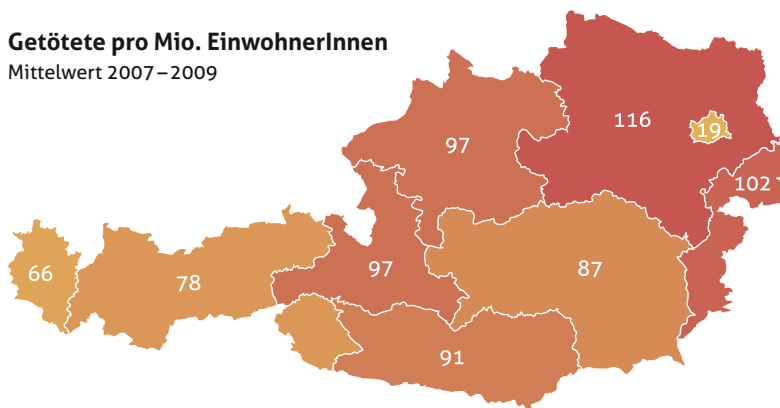
**Anzahl der Getöteten nach Altersklassen
pro Mio. EinwohnerInnen**



→ Getötete nach Bundesländern

Mit 116 Verkehrstoten pro Mio. EinwohnerInnen weist Niederösterreich das höchste Tötungsrisiko Österreichs auf. Hier konnte zwischen den Jahren 2000 und 2009 allerdings mit über 40 % auch die höchste Reduktion erzielt werden. Für das Burgenland liegt der Wert mit 102 Getöteten ebenfalls vergleichsweise hoch. Der Gesamtwert für Österreich liegt bei „nur“ 84 Getöteten, was vor allem durch den verhältnismäßig niedrigen Wert (und die hohe Bevölkerungszahl) von Wien (19 Getötete/Mio. EW) verursacht wird.

Getötete pro Mio. EinwohnerInnen
Mittelwert 2007–2009





Volkswirtschaftliche Unfallkosten

In einem vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds finanzierten Projekt¹ wurden im Jahr 2008 die in Österreich durch Straßenverkehrsunfälle entstehenden Kosten neu berechnet, wobei auch erstmals der Gegenwert menschlichen Leids miteinbezogen wurde. Diese sogenannten immateriellen Kosten (körperliche und seelische Schmerzen, Schock, Leid, Angst, Verlust an Lebensfreude und Verminderung der Lebensqualität) werden in der Ökonomie meist mit dem Zahlungsbereitschaftsansatz („willingness to pay“) bewertet. Dabei wird versucht, die Zahlungsbereitschaft der Bevölkerung (bzw. der Individuen im Einzelnen) für die Reduktion der Wahrscheinlichkeit einer Gefährdung (Risikoreduktion) zu ermitteln. Für die Studie wurden die Ergebnisse des EU-Projekts HEATCO² auf Österreich übertragen. Die Kosten des menschlichen Leids machen fast die Hälfte der Unfallkosten aus (49%). Die wichtigsten weiteren Kostenarten sind Kosten von Sachschäden (22%), Verlust an Leistungspotenzial (18%), Verwaltungskosten bei Versicherungen (7%) und Rechtskosten (2%). Medizinische Behandlungskosten schlagen nur mit 1% der Gesamtkosten zu Buche. Allein die österreichischen Unfallkosten für das Jahr 2008 belaufen sich somit auf über 7 Mrd. Euro!

DURCHSCHNITTliche UNFALLKOSTEN EINES KOSTENTRÄGERS BZW. EINER SCHADENSART 2008

Unfallkosten in EUR	Preisstand 2008 (exkl. menschlichen Leids)	Preisstand 2008 (inkl. menschlichen Leids)
Getötete	1.539.897	2.944.994
Schwerverletzte (SVL)	66.914	348.510
Leichtverletzte (LVL)	3.340	25.003
Sachschaden (pro Unfall)	4.876	4.876

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE UNFALLKOSTEN (EUR) DER UPS IM JAHR 2008 (INKL. KOSTEN DES MENSCHLICHEN LEIDS)

	Anzahl	Durchschnittliche Unfallkosten	Unfallkosten 2008
Getötete	679	2.944.994	1.999.650.598
SVL (inkl. 90 % der NeG)	11.510	348.510	4.011.285.275
LVL (inkl. 10 % der NeG)	39.011	25.003	975.379.011
Sachschaden (pro UPS)	39.173	4.876	190.996.814
			7.177.311.699

SVL: Schwerverletzte, LVL: Leichtverletzte, NeG: Nicht erkennbaren Grades Verletzte,
UPS: Unfälle mit Personenschaden

- 1 Herry, M. et al: Unfallkostenrechnung Straße 2007 unter Berücksichtigung des menschlichen Leids, 2008. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Band 177. bmvit 2008
- 2 HEATCO (2006) – Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, EU-FP6

2

Integriertes Verkehrssicherheits- management 2011–2020



ÖSTERREICHISCHES
VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
2011–2020

➔ Wirtschaftliches Umfeld

Österreich weist mit 703 Kraftfahrzeugen pro 1.000 EinwohnerInnen einen der höchsten Werte der EU auf. Die Zulassungszahlen waren bis zum Jahr 2008 stetig im Steigen begriffen. Jährlich wurden zuletzt ca. 75.000 Kfz neu zugelassen. Das Bruttoinlandsprodukt ist seit dem Jahr 2000 um ca. 36 % gestiegen, die Fahrleistungen wuchsen bis 2008 um 16 %. Auch die Weltwirtschaftskrise (ab 2008) hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die stetige Steigerung der Verkehrsleistung auf der Straße. Es ist deshalb umso wichtiger, mit einem schlagkräftigen Verkehrssicherheitsprogramm der angesichts wachsender Verkehrsdichten potenziell steigenden Unfallwahrscheinlichkeit entgegenzuwirken.

2.1	STRATEGISCHE AUSRICHTUNG & ZIELE	S. 20
2.2	STRATEGISCHE LEITPRINZIPIEN	S. 24
2.3	ORGANISATION, IMPLEMENTIERUNG & QUALITÄTSSICHERUNG	S. 32

2.1

Strategische Ausrichtung & Ziele

Philosophie

Gemeinsam ein sicheres System für alle VerkehrsteilnehmerInnen in Österreich gestalten (Safe System Approach)

Strategie

Strategische Leitprinzipien
für die Umsetzung
des Programms
→ *Siehe auch 2.2 (S. 24)*

Implementierung
& prozessbegleitende
Qualitätssicherung
→ *Siehe auch 2.3 (S. 32)*

Ziele

Hauptziele
bis 2020

Zwischenziele
bis 2015

Umsetzung

Stufenweise Umsetzung des Maßnahmenkatalogs:
über 250 Maßnahmen in 17 Handlungsfeldern

→ Philosophie

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist ein grundsätzliches Menschenrecht. Alle sollten begeistert werden, zu deren Verbesserung beizutragen – EntscheidungsträgerInnen wie ExpertInnen, Straßenbetreiber wie PlanerInnen, Einsatzkräfte wie VerkehrsteilnehmerInnen. Dazu ist es auch nötig, eingesessene Abläufe zu hinterfragen, internationale Best Practice auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen und Experimente zu wagen. Die von den Vereinten Nationen ausgerufene Dekade der Verkehrssicherheit (2011–2020) soll auch in Österreich einen wesentlichen Schritt vorwärts bei der Rettung von Menschenleben und dem Vermeiden menschlichen Leids mit sich bringen.

*Dekade der Verkehrssicherheit 2011–2020
der Vereinten Nationen*

“ **Verantwortungsvolles Miteinander, geteilte Verantwortung (shared responsibility) und gemeinsames Handeln schaffen Sicherheit für ALLE VerkehrsteilnehmerInnen im österreichischen Verkehrssystem (Safe System Approach).** “

Die Philosophie des „Safe System Approach“ baut auf den Inhalten der schwedischen „Vision Zero“ und der niederländischen „Sustainable Safety“ auf.

*Gemeinsam ein SICHERES
SYSTEM gestalten*

Grundprinzipien des „Safe System Approach“:

- Unfälle durch menschliche Fehler werden immer wieder auftreten.
- Das Verkehrssystem sollte so gestaltet sein, dass Unfälle nicht mit tödlichen oder schweren Verletzungen enden.
- Die Bereitsteller des Verkehrssystems tragen Mitverantwortung für dessen Sicherheit.
- Alle NutzerInnen des Verkehrssystems haben die Verpflichtung, sich mitverantwortlich und regelkonform zu verhalten und die Leistungsgrenzen des Systems zu akzeptieren.
- Alle Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind auf die Erreichung der langfristigen numerischen Ziele ausgerichtet (siehe S. 23)
- Die Verkehrssicherheitsziele werden mit jenen anderer Domänen, wie Umwelt, Wirtschaft und Soziologie, abgestimmt.
- Der Prozess der Maßnahmenumsetzung wird über die gesamte Laufzeit des Programms durch laufende Evaluierung, Analyse, Controlling, Abstimmung, Berichterlegung und Adaptierung begleitet.



Strategie

Die Verkehrssicherheit Österreichs hat sich in den letzten Jahren zwar nennenswert verbessert, es wird allerdings noch viel stärkerer Anstrengungen bedürfen, wenn Österreich zur Spitze Europas aufschließen soll. Der strategische Leitsatz der Verkehrssicherheitsarbeit für die Jahre 2011–2020 lautet deshalb:

„ Österreich unter die fünf
sichersten Länder Europas! “

Auf strategischer Ebene bilden die 9 Leitprinzipien, gemäß Abschnitt 2.2, die Basis für ein Verkehrssystem, das Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen schafft.

→ *Siehe auch S. 24*

Neben diesen Leitprinzipien sind auf strategischer Ebene auch die Implementierung des Programms und die prozessbegleitende Qualitätssicherung von entscheidender Bedeutung. Die konsequente Implementierung von Strukturen und Prozessen zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms ist der Schlüssel zu dessen Erfolg.

→ *Siehe auch 2.3 (S. 32)*



Numerische Hauptziele

Es ist nicht nur die Aufgabe, das durch Straßenverkehrsunfälle bewirkte enorme menschliche Leid zu reduzieren, sondern auch Österreich als sicheren Wirtschaftsstandort zu stärken. Da Österreich in diesem Jahrzehnt zu den Besten Europas aufschließen will, braucht es dementsprechend ehrgeizige Ziele, die auch in Einklang mit den Zielen der Europäischen Union und den Empfehlungen des Europäischen Verkehrssicherheitsrats¹ stehen.

50% **weniger Verkehrstote bis 2020**

(Basis: Durchschnitt der Jahre 2008 – 2010)

Zwischenziel: 25 % bis 2015

Die traditionell Besten in der EU – die Niederlande, Großbritannien und Schweden – zeigen die ungenutzten Möglichkeiten auf. Auch die Schweiz hat um ca. 40 % weniger Getötete pro Mio. EinwohnerInnen als Österreich.

40% **weniger Schwerverletzte bis 2020**

(Basis: Durchschnitt der Jahre 2008 – 2010)

Zwischenziel: 20 % bis 2015

Die Zahl der Schwerverletzten hat sich in der Zeit von 2000 bis 2009 nur um ca. 20 % verringert, also nennenswert weniger als die bei Getöteten erzielten 35 %. Österreich setzt sich daher zum Ziel, die Zahl der potenziell lebenslang behinderten Unfallopfer zu reduzieren.

20% **weniger Unfälle mit Personenschaden bis 2020**

(Basis: Durchschnitt der Jahre 2008 – 2010)

Zwischenziel: 10 % bis 2015

Die Zahlen der Unfälle und Verletzten haben sich von 2002 bis 2009 nur um 12 % verringert, obwohl das Reduktionsziel bei 20 % lag. Die Vermeidung von Unfällen wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt.

¹ ETSC – European Transport Safety Council, Brüssel

2.2

Strategische Leitprinzipien

Die folgenden strategischen Leitprinzipien bilden die Grundlage für die konkrete Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms. Sie stellen demnach die Basis für eine Weiterentwicklung des Verkehrssystems Straße dar, das Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen schafft.

- ➔ **SICHERHEITSMANAGEMENT IN STÄDTEN UND GEMEINDEN** S. 25
- ➔ **STÄRKUNG DER EIGENVERANTWORTUNG** S. 25
- ➔ **VERKEHRSERZIEHUNG UND MOBILITÄT** S. 26
- ➔ **STRASSENHIERARCHIE** S. 26
- ➔ **SELBSTERKLÄRENDE UND FEHLER-
VERZEIHENDE STRASSE** S. 27
- ➔ **BARRIEREFREIHEIT –
SICHERE UND ATTRAKTIVE FUSSWEGE** S. 28
- ➔ **MOBILITÄT UND INTERMODALITÄT** S. 29
- ➔ **VERKEHRSSICHERHEIT AM ARBEITSPLATZ** S. 30
- ➔ **VERKEHRSSICHERHEIT UND
RAUMPLANUNG** S. 31

→ Sicherheitsmanagement in Städten und Gemeinden

In Ortsgebieten, wo die Mehrzahl der Unfälle auftritt, trifft die größte Vielfalt an unterschiedlichen Nutzeransprüchen aufeinander. Es gilt deshalb, im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes ein Sicherheitsmanagement für Städte und Gemeinden zu entwickeln. Im Rahmen des VSP sollen z.B. Initiativen der FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr) und des Städte- bzw. Gemeindebundes zur kommunalen Sicherheit weiter verfolgt werden, siehe z.B. den „Leitfaden für Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden“ des Städtebunds. Andererseits sollen Gemeinden in ihrer Sicherheitsarbeit auch mit Best-Practice-Sammlungen begleitet werden.

Ganzheitlicher Ansatz

Einen wertvollen Input kann hier das vom VSF unterstützte Projekt „Best-Practice-Gemeinden“ liefern. Auch die erfolgreiche Vorarlberger Initiative „Sichere Gemeinden“ hat für ganz Österreich Vorbildcharakter.

Best-Practice-Sammlungen

Die Europäische Kommission hat 2009 einen Aktionsplan zur städtischen Mobilität¹ erarbeitet, der wichtige Ansätze zum städtischen Sicherheitsmanagement enthält.

Aktionsplan zur städtischen Mobilität

Vielversprechende und in anderen Staaten bereits erfolgreich umgesetzte Konzepte sollen – zunächst in Pilotstudien – auf Umsetzbarkeit und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit untersucht und bei positiven Erfahrungen rasch breit umgesetzt werden.

Begegnungszonen, Zentrumszonen, Gemeinschaftsflächen und Shared Space

→ Stärkung der Eigenverantwortung

Die Gebietskörperschaften stellen sich im Rahmen von Verkehrssicherheitsprogrammen ihrer Verantwortung, in ihrem Einflussbereich an der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu arbeiten. Sie sind dabei allerdings auf die Kooperation aller VerkehrsteilnehmerInnen angewiesen, von der Privatperson bis zur Firma. In diesem Sinne gilt es, die Eigenverantwortung aller VerkehrsteilnehmerInnen für ihre eigene Sicherheit im Straßenverkehr zu stärken – sei es durch individuelle, für unterschiedliche Benutzergruppen maßgeschneiderte Maßnahmen der Bewusstseinsbildung oder durch die forcierte Teilnahme an der Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit. → *Siehe auch S. 30*

¹ http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/doc/com_2009_490_5_action_plan_on_urban_mobility.pdf



Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Die „Erziehung“ (junger Menschen) zu nachhaltigem und umweltfreundlichem Mobilitätsverhalten ist jene Maßnahme, die auf lange Sicht den wohl größten Beitrag zu weniger Kfz-Verkehr und somit zu mehr Sicherheit im Verkehrssystem leistet. Die SchülerInnen von heute sind die ÖPNV-NutzerInnen, RadfahrerInnen oder aber die AutofahrerInnen von morgen; Verkehrserziehung kann einen wesentlichen Einfluss darauf haben, wie die Verteilung dieser Verkehrsarten ausfällt.

Nachhaltiges und umweltfreundliches Mobilitätsverhalten

Bereits in der Kindergarten- und Schulausbildung sollten Kinder aber auch verstärkt auf das Verhalten im motorisierten Verkehr vorbereitet werden, um schon in diesem frühen Alter die verkehrsethischen Strukturen, also eine sichere Einstellung zu „richtig“ und „falsch“ im Verkehr zu festigen. Verkehrserziehung, Informationen und Trainings sollten auf alle Altersklassen ausgeweitet werden (Prinzip „Lebenslanges Lernen“).

Prinzip „Lebenslanges Lernen“



Straßenhierarchie

Eine klare Straßenhierarchie liefert Anhaltspunkte für differenzierte Verhaltensvorschriften (z.B. Tempolimits) in Abhängigkeit von der Kategorie, in die eine Straße fällt. Im Rahmen der Sicherheitsphilosophie „Sustainable Safety“ wurde in den Niederlanden seit 1998 eine umfassende Neukategorisierung des gesamten Straßennetzwerks durchgeführt. Bis zum Jahr 2002 wurden 20.000 km neue 30 km/h-Zonen und 12.500 km neue 60 km/h-Zonen (Freiland) installiert, um sicheren Mischverkehr zu gewährleisten. Wie „nachhaltig“ sich das niederländische System tatsächlich entwickelt hat, zeigen die Unfallzahlen, die im ablaufenden Jahrzehnt nennenswert gesenkt werden konnten.

Sustainable Safety

→ Siehe auch Kapitel „Österreich im internationalen Vergleich“ (S. 12).

Ein neues System der Straßenhierarchisierung stellt für Österreich eine der größten Herausforderungen im Rahmen des VSP dar, da z.B. das Misch-/Trennprinzip von Verkehren mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten nur ansatzweise umgesetzt ist. Darum ist auch eine Evaluierung der technischen Normen in Hinblick auf geänderte Verkehrsbedürfnisse und -zusammensetzung (z.B. Mischen und Trennen von Verkehr) erforderlich.

Misch-/Trennprinzip von Verkehren mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten

→ Selbsterklärende und fehlerverzeihende Straße

Eigenverantwortliches Verhalten jeder Lenkerin und jedes Lenkers ist die Basis für einen sicheren Straßenverkehr. Dennoch begehen LenkerInnen Fehler, daher sollten Straßen so entworfen, ausgestattet und betrieben werden, dass sicheres Verhalten und adäquate Geschwindigkeitswahl gefördert und – bei Fehlhandlungen – die Folgen von Unfällen nach Möglichkeit gelindert werden. Eine wichtige Grundlage dafür ist das Verstehen der Zusammenhänge zwischen Infrastruktur und Fahrverhalten. Zu beachten sind:

**Zusammenhänge zwischen
Infrastruktur und Fahrverhalten**

- Vorhersehbarkeit
- Klar erkennbare Gestaltungs- und Benutzungskriterien
- Getrennte Verkehrsflächen für Verkehrsarten mit unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten
- Freihalten/Absichern von Objekten neben der Fahrbahn
- Anpassung von Tempolimits an die örtlichen Anlagebedingungen

Die physiologische Wahrnehmbarkeit von Informationen (z.B. Verkehrszeichen) ist begrenzt. Eine zu hohe Informationsdichte bedingt, dass wichtige Informationen nicht mehr vollinhaltlich wahrgenommen werden können, insbesondere von der steigenden Zahl von ortsfremden und älteren LenkerInnen. Deshalb sollten folgende Punkte verstärkt Beachtung finden:

**Wahrnehmbarkeit von
Informationen**

- Senkung der Informationsdichte in „sensiblen“ Bereichen
- Untersuchung der Verwendung von Alternativen zu Verkehrszeichen (z.B. Bodenmarkierungen für den ruhenden Verkehr)
- Beschränkung der Gesamtzahl der Verkehrszeichen in einem Bereich (unabhängig von der Anbringung)
- Prüfung von Wegweisern im regionalen und überregionalen Straßennetz auf Verständlichkeit für Ortsunkundige bzw. AusländerInnen
- Verstärkte Verwendung von Piktogrammen zur Erhöhung der Verständlichkeit für Nichtdeutschsprachige (siehe auch Ergebnisse des EU-Projekts IN-Safety¹)

¹ <http://www.insafety-eu.org/>



Barrierefreiheit – sichere und attraktive Fußwege

Die Attraktivität des FußgängerInnenverkehrs hängt stark mit der Sicherheit und Attraktivität der zur Verfügung gestellten Verkehrsflächen zusammen. Unter diesem Gesichtspunkt sollten z.B. die Qualität von Gehsteigabsenkungen, Querungshilfen, Wartezeiten an FußgängerInnenampeln und Sicherheit sowie Komfort auf Gehsteigen besonderen Stellenwert erhalten, denn Barrierefreiheit macht auch das Gehen für Menschen ohne besondere Bedürfnisse attraktiver! Das Forcieren des Zufußgehens kann auch mit Gesundheitseffekten beworben werden sowie mit Informationen zu FußgängerInnennetzen und -einrichtungen. Zu beachten sind insbesondere:

- Barrierefreiheit des Straßenraumes und aller öffentlichen Einrichtungen (Bahnhöfe, öffentliche Gebäude)
- Zustand der Anlagen als Sicherheitsfaktor (z.B. Schlaglöcher im Gehsteig)
- FußgängerInnenführung bei Baustellen
- Verstärkte Verwendung von Hilfen für mobilitätseingeschränkte Personen (akustische Signale, taktile Hilfen etc.)
- Streuung und Räumung von Gehsteigen, Radwegen und öffentlichen Plätzen

Attraktivität des FußgängerInnenverkehrs

Der Gestaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen entsprechend den Bedürfnissen von älteren VerkehrsteilnehmerInnen kommt künftig verstärkter Stellenwert zu. Besonderes Augenmerk sollte hier der Vermeidung der unter älteren Menschen besonders häufigen Sturzunfälle gewidmet werden.

Bedürfnisse von älteren VerkehrsteilnehmerInnen

→ Mobilität und Intermodalität

Laut ExpertInnenmeinung sind gerade jene Länder in der Verkehrssicherheitsarbeit besonders erfolgreich, in denen das Verkehrssystem als intermodales Gesamtsystem behandelt wird. Verkehrssicherheit wird dort oft als Teil eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts entwickelt.

Intermodales Gesamtsystem

Aus diesem Grund sind auch die weitere Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Schaffung nachhaltiger Mobilität Leitprinzipien des Verkehrssicherheitsprogramms. Dazu gehören:

Attraktivierung des ÖPNV

- Stärkung des Umweltverbunds durch gezielte Information und Motivation sowie Aufnahme in die Verkehrserziehung
- Sichere Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Ausbau und Verdichtung des ÖPNV
- Attraktivierung der Benutzung des ÖPNV vor allem für den Weg zur Arbeit
- Schaffung attraktiver intermodaler Schnittstellen (Park&Ride, Bike&Ride)

Je höher die Verkehrsanteile von RadfahrerInnen und FußgängerInnen, desto höher ihre individuelle Verkehrssicherheit. In diesem Sinne sollen mit diesem Programm nicht nur die Sicherheit dieser Verkehrsarten erhöht, sondern auch gezielt die Verlagerung von Verkehrsanteilen hin zum Radfahren und zum Zufußgehen unterstützt werden. Dazu ist vielerorts ein Paradigmenwechsel nötig, um in unserem Kfz-zentrierten Verkehrssystem wieder einen adäquaten Platz für die (umwelt-, klima- und kostenschonenden) nicht motorisierten Verkehrsarten zu schaffen und ein echtes Miteinander sowie gegenseitige Rücksichtnahme sicherzustellen.

RadfahrerInnen und FußgängerInnen

Kinder werden immer öfter im Pkw befördert und gehen seltener selbst zu Fuß. Dies hat aber negative Auswirkungen z.B. auf die körperliche Entwicklung und äußert sich nicht zuletzt in veränderten Verletzungsmustern in den Gesundheitsstatistiken.

Zufußgehen und das Radfahren unter Kindern (und Eltern) attraktivieren

Deshalb sollten Initiativen ergriffen werden, das Zufußgehen und das Radfahren unter Kindern (und Eltern) wieder zu attraktivieren. Überlegungen sollten auch angestellt werden, wie – seitens der Infrastruktur – das Umfeld von Schulen und Kindergärten fußgängerInnenfreundlich, attraktiv und sicher gestaltet werden kann.



Verkehrssicherheit am Arbeitsplatz

Unfälle am Arbeitsplatz – bzw. auf dem Arbeitsweg – machen bis zu einem Drittel aller Unfälle aus. Der betrieblichen Verkehrssicherheit wird deshalb künftig besonderes Augenmerk zukommen.

**Betriebliche Verkehrs-
sicherheit**

Mit der derzeit im Entstehen befindlichen ISO 39001 wird erstmals eine Industrienorm für innerbetriebliche Verkehrssicherheitsarbeit geschaffen.

**Industrienorm für inner-
betriebliche Verkehrs-
sicherheitsarbeit**

Die Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit¹ der Europäischen Kommission gibt Firmen und Institutionen die Möglichkeit, im Sinne der „Geteilten Verantwortung“ Selbstverpflichtungen zum Wohl der Verkehrssicherheit im eigenen Bereich einzugehen. Mit mehreren Tausend UnterzeichnerInnen kann die Charta als Erfolgsgeschichte gewertet werden. Das bmvi wird weiterhin um UnterzeichnerInnen aus dem eigenen Land werben.

**Charta für Straßen-
verkehrssicherheit der
Europäischen Kommission**

Die Europäische Kommission (DG MOVE) unterstützt das Projekt PRAISE² des ETSC³ mit dem Ziel, Richtlinien für Betriebe zu erarbeiten und Beispiele für Best Practice zur veröffentlichen. Die Ergebnisse des Projekts werden nach Möglichkeit auch in Österreich umgesetzt.

**Richtlinien für Betriebe
und Best-Practice-Beispiele**

1 <http://www.erscharter.eu/de>

2 <http://www.etsc.eu/PRAISE.php>

3 ETSC – European Transport Safety Council, Brüssel



Verkehrssicherheit und Raumplanung

Bereits bei der Planung von Siedlungs- und Gewerbegebieten werden wichtige Weichen für die Verkehrssicherheit gestellt. Hier können viele Vorentscheidungen, z.B. über die Verkehrsnachfrage und die Zahl von Konflikten, getroffen werden. Die Anforderungen an Flächenwidmungs- und Bebauungspläne sind in Landesgesetzen geregelt. Bei Erstellung und Änderung dieser Pläne sollten Verkehrssicherheitskonzepte erstellt werden, wobei die Anforderungen an solche Konzepte zunächst auf wissenschaftlicher Ebene zu erarbeiten sind. Im Rahmen von Pilotprojekten soll die Methodologie in der Praxis validiert werden.

**Verkehrssicherheits-
konzepte**

2.3

Organisation, Implementierung & Qualitätssicherung

Die konsequente Implementierung von Strukturen und Prozessen zur Umsetzung des Programms ist der Schlüssel zu dessen Erfolg. In diesem Rahmen werden laufend Evaluierung, Analyse, Controlling, Abstimmung, Berichtslegung und Adaptierung des Programms vorgenommen.

- ➔ INSTITUTIONELLER RAHMEN S. 33
- ➔ ARBEITSAUSSCHUSS STRASSE
DES VERKEHRSSICHERHEITSBEIRATS S. 35
- ➔ AUFGABEN DES
ARBEITSAUSSCHUSSES STRASSE S. 36

→ Institutioneller Rahmen

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) trägt die Hauptverantwortung für die Straßenverkehrssicherheit in Österreich. Da Verkehrssicherheitsarbeit aber nur durch intensive Kooperation der Verantwortlichen auf allen Ebenen erfolgreich sein kann, wird das bmvit im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms (VSP) die bestehende gute Kooperation mit dem BM.I und anderen Ministerien, den Gebietskörperschaften, den Interessenvertretungen, den Kammern und Verbänden sowie den Verkehrssicherheitsorganisationen weiter intensivieren.

*Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und
Technologie (bmvit)*

Als institutionelle Plattform für die Zusammenarbeit dient der Verkehrssicherheitsbeirat, der im bmvit angesiedelt ist. Der Verkehrssicherheitsbeirat wurde 2006 als Forum der Entscheidungsträger für Fragen der Verkehrssicherheit und insbesondere zur Erstellung, laufenden Evaluierung und Weiterentwicklung von Verkehrssicherheitsprogrammen für alle Verkehrsträger bestellt (§ 23 des Unfalluntersuchungsgesetzes UUG). Er setzt sich aus den VerkehrssprecherInnen der im Parlament vertretenen politischen Parteien, SicherheitsexpertInnen aller Verkehrsträger sowie VertreterInnen von Ministerien und Gebietskörperschaften, AutofahrerInnenclubs, Kammern, Verbänden, Interessenvertretungen und wissenschaftlich tätigen Institutionen zusammen.

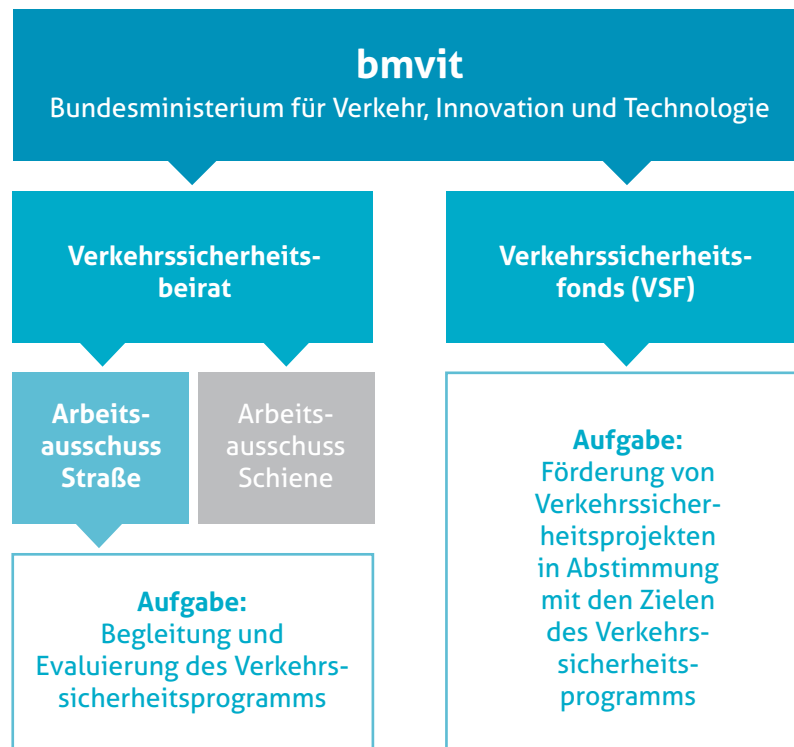
Verkehrssicherheitsbeirat

Im Rahmen des Verkehrssicherheitsbeirats wurden der Arbeitsausschuss Straße und der Arbeitsausschuss Schiene eingerichtet. Der Arbeitsausschuss Straße wird das vorliegende Programm während seiner gesamten Laufzeit begleiten und evaluieren und dient als Plattform für alle wesentlichen Akteure im Rahmen des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020.

Arbeitsausschuss Straße

Der ebenfalls im bmvit angesiedelte Österreichische Verkehrssicherheitsfonds (VSF) wurde mit dem Ziel ins Leben gerufen, die Verkehrssicherheit in Österreich zu fördern. Seine Mittel bezieht der Verkehrssicherheitsfonds aus dem Verkehrssicherheitsbeitrag, der bei der Reservierung eines Wunschkennzeichens zu entrichten ist. Dem Verkehrssicherheitsfonds kommt somit eine zentrale Rolle bei der Finanzierung verkehrssicherheitsrelevanter Forschung und von Aktionen im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms zu. Die Schwerpunkte der Förderungstätigkeit werden auf die Ziele des VSP abgestimmt.

Österreichischer Verkehrs- sicherheitsfonds (VSF)



→ **Arbeitsausschuss Straße des Verkehrssicherheitsbeirats**





Aufgaben des Arbeitsausschusses Straße

Alle 17 Handlungsfelder (siehe S. 39) werden im Arbeitsausschuss Straße über die gesamte Laufzeit des Programms inhaltlich begleitet, um eine erfolgreiche Implementierung sicherzustellen.

Zusätzlich werden jährlich die verfügbaren Unfallzahlen, Verhaltensparameter und Sicherheitsindikatoren ermittelt und diskutiert. Darauf aufbauend können bei Bedarf Modifikationen bei den Maßnahmen vorgenommen werden, die Veränderungen im Verkehrsverhalten und im Unfallgeschehen berücksichtigen.

Arbeit in den Handlungsfeldern und Zwischenberichte

Zur Umsetzung zahlreicher Maßnahmen des Programms bedarf es nicht nur der Unterstützung des bmvit oder anderer Ministerien (z.B. Ressort für Inneres, Justiz, Unterricht, Gesundheit oder Landesverteidigung). Der Erfolg des Programms steht und fällt mit der Implementierung auf Ebene der Bundesländer sowie der Städte und Gemeinden. Im Rahmen des Arbeitsausschusses Straße wird daher die Abstimmung mit den Gebietskörperschaften verstärkt in den Mittelpunkt gestellt und die Bereitstellung von Best-Practice-Sammlungen forciert, z.B. in den Gebieten RSA (Road Safety Audit), RSI (Road Safety Inspection), Sanierung von Unfallhäufungsstellen, Kreisverkehre, Schutzwegbeleuchtung und Überwachung. Im Arbeitsausschuss Straße soll auch die inhaltliche Abstimmung des nationalen und der darauf aufbauenden, an die Verhältnisse angepassten regionalen sowie lokalen Verkehrssicherheitsprogramme erfolgen. Verkehrssicherheitsarbeit wird allerdings nicht nur in den Ministerien und Gebietskörperschaften geleistet, sondern auch von zahlreichen Vereinen und Interessenverbänden. Der Arbeitsausschuss Straße bietet auch hier die Möglichkeit, bei der Bearbeitung von Fachthemen die Mitwirkung der maßgebenden Organisationen zu suchen.

Abstimmung mit den Gebietskörperschaften sowie Interessenvertretungen

Im Rahmen des EU-Projekts ROSEBUD¹ wurde eine europäische Methodologie zur Kosten-Nutzen-Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen erarbeitet. Diese wird fortan die Basis für Prioritätsreihungen von Maßnahmen im Rahmen des Arbeitsausschusses Straße darstellen. Auch bei den Entscheidungsträgern in den Gebietskörperschaften soll die Methodologie verankert werden.

Kosten-Nutzen-Untersuchungen

¹ <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>

Zwei Verfahren haben sich in den letzten Jahren für den Zweck der Effizienzbewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen als am praktikabelsten herausgestellt:

- **Kosten-Effizienz-Analyse** (Cost-Effectiveness-Analysis, CEA): Damit wird geprüft, wie viel Geld ausgegeben werden muss, um mittels einer Maßnahme ein bestimmtes Verkehrssicherheitsziel zu erreichen (z.B. Euro pro gerettetem Todesopfer).
- **Kosten-Nutzen-Analyse** (Cost-Benefit-Analysis, CBA): Diese setzt die für eine Maßnahme aufgewendeten Kosten (Investition, Erhaltung, Schulung etc.) in Relation zum erzielten Nutzen (z.B. bei Unfällen, Schadstoffen, Lärm etc.).

Die Vereinten Nationen haben das Jahrzehnt der Verkehrssicherheit ausgerufen. Über gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll sichergestellt werden, dass die ÖsterreicherInnen – VerkehrsteilnehmerInnen wie Fachöffentlichkeit – über die Inhalte und Fortschritte dieses Verkehrssicherheitsprogramms laufend informiert werden. Bereits während der Erstellung des vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramms war die Öffentlichkeit laufend eingebunden.

Öffentlichkeitsarbeit

Auf einer Internetplattform werden darüber hinaus AnsprechpartnerInnen für Verkehrssicherheitsprogramme, Adressen von AnbieterInnen, Downloads und Links zusammengestellt.

Zahlreiche Studien zeigen, dass Verkehrssicherheitskampagnen dann besonders gut wirken, wenn sie zielgruppengerecht gestaltet sowie abgetestet und durch intensivierte Überwachung begleitet werden. Künftig sollen deshalb alle Kampagnen des bmvi evaluiert und mit den Überwachungsaktivitäten des BM.I bzw. der Länder abgestimmt werden.

3

Maßnahmenkatalog



ÖSTERREICHISCHES
VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Handlungsfelder & Maßnahmen

17 Handlungsfelder auf einen Blick

Über 250 Maßnahmen sind in folgende
17 Handlungsfelder gegliedert:

3.1	VERKEHRSERZIEHUNG UND KAMPAGNEN	S. 46
3.2	FAHRAUSBILDUNG	S. 49
3.3	ÜBERWACHUNG	S. 54
3.4	KINDER	S. 63
3.5	JUNGE VERKEHRSTEILNEHMERINNEN	S. 66
3.6	ÄLTERE VERKEHRSTEILNEHMERINNEN	S. 69
3.7	FUSSGÄNGERINNEN	S. 72
3.8	FAHRRAD	S. 75
3.9	MOTORRAD	S. 78
3.10	MOPED	S. 82
3.11	LKW	S. 85
3.12	EISENBAHNKREUZUNGEN	S. 90
3.13	UNFALLNACHSORGE (POST-ACCIDENT-CARE)	S. 93
3.14	REHABILITATION UND DIAGNOSTIK	S. 98
3.15	INFRASTRUKTUR UND STRASSEN- SEITIGE VERKEHRSTELEMATIK	S. 100
3.16	FAHRZEUGSICHERHEIT UND -AUSRÜSTUNG	S. 110
3.17	DATENBANKEN UND UNFALLDATENSAMMLUNG	S. 118



Handlungsfelder & Maßnahmen

Detailverzeichnis

Zeichenerklärung	42	3.4	Kinder	63
Potenziale für ausgewählte Interventionsbereiche	44	3.4.1	Schulweg	64
3.1	Verkehrserziehung und Kampagnen	3.4.2	Fahrradausbildung	65
3.1.1	Schulische Verkehrserziehung	3.4.3	Kindersicherung	65
3.1.2	Lebenslanges Lernen	3.5	Junge Verkehrsteil- nehmerInnen	66
3.1.3	Bewusstseinsbildung und Kampagnen	3.5.1	Sicherer Heimweg	67
	48	3.5.2	Neue Ansätze	67
3.2	Fahrausbildung	3.5.3	Außerschulische Jugendarbeit	68
3.2.1	Fahrausbildung allgemein	3.6	Ältere Verkehrsteil- nehmerInnen	69
3.2.2	Fahrpraxis und Simulation	3.6.1	Sichtbarkeit	70
3.2.3	LenkerInnenprüfung	3.6.2	Sensibilisierung für kognitive und physiologische Einschränkungen	70
3.2.4	Mehrphasenausbildung			
3.2.5	Mopedausbildung	3.7	FußgängerInnen	72
3.3	Überwachung	3.7.1	Gesetzliche Änderungen	73
3.3.1	Strafen	3.7.2	Schutzwege	73
3.3.2	HochrisikolenkerInnen	3.7.2	Sichtbarkeit	74
3.3.3	Überwachungstechnik, Koordination der Kontrollen	3.8	Fahrrad	75
3.3.4	Sicherheitsgurt	3.8.1	Radhelm	76
3.3.5	Alkohol	3.8.2	Sichtbarkeit	76
3.3.6	Drogen, Medikamente	3.8.3	Ältere RadfahrerInnen	77
3.3.7	Geschwindigkeit	3.8.4	Gesetzliche Änderungen	77
3.3.8	Abstand			
3.3.9	Mobiltelefon			
3.3.10	Müdigkeit			
3.3.11	Licht			

3.9	Motorrad	78	3.15	Infrastruktur und straßen-	seitige Verkehrstelematik	100
3.9.1	Sanierung von Unfallstrecken	79	3.15.1	Infrastruktursicherheits-	management	101
3.9.2	Passive Schutzeinrichtungen	79	3.15.2	Unfallhäufungsstellen	und -abschnitte	102
3.9.3	Schutzkleidung	80	3.15.3	Geschwindigkeit		103
3.9.4	Ausbildung und Training	80	3.15.4	Baumunfälle		104
3.9.5	Bewusstseinsbildung	81	3.15.5	Wildunfälle		105
3.10	Moped	82	3.15.6	Kreuzungen		105
3.10.1	Fahrausbildung	83	3.15.7	Bodenmarkierungen		106
3.10.2	Tuning	83	3.15.8	Fahrbahnbeschaffenheit		107
3.10.3	Helm	84	3.15.9	Tunnelsicherheit		107
3.11	Lkw	85	3.15.10	Baustellen		108
3.11.1	Regelungen, Richtlinien	und Kontrollen	3.15.11	GeisterfahrerInnen		108
		86	3.15.12	Verkehrstelematik		109
3.11.2	Öffentlichkeitsarbeit	87	3.16	Fahrzeugsicherheit		
3.11.3	Fahrzeugausstattung,	technische Nachrüstung		und -ausrüstung		110
		87	3.16.1	eCall		111
3.11.4	„Vans“ und überlange	bzw. überschwere Lkw	3.16.2	Unfalldatenschreiber		111
	(„GigaLiner“)	89	3.16.3	Automatische Kontroll-		
3.12	Eisenbahnkreuzungen	90		systeme		112
3.12.1	Unfallanalyse, Sanierung	und Sicherung	3.16.4	Zubehör, Fahrzeug-		
		91		beleuchtung		113
3.12.2	Bewusstseinsbildung	92	3.16.5	Ladungssicherung		114
3.13	Unfallnachsorge		3.16.6	FahrerInnenassistenzsysteme		115
	(Post-Accident-Care)	93	3.16.7	„Vans“ (Transporter)		116
3.13.1	eCall	94	3.16.8	Elektrofahrzeuge		116
3.13.2	Hochbelastete Straßen:		3.16.9	Bereifung		117
	Zufahrt Einsatzkräfte –		3.16.10	InsassInnenenschutz und		
	Räumung Unfallstelle	94		fußgängerInnenfreundliche		
3.13.3	Reaktionszeiten der			Fahrzeugfronten		117
	Einsatzkräfte	95	3.17	Datenbanken und		
3.13.4	Flächendeckende Qualität			Unfalldatensammlung		118
	der Notfallversorgung	96	3.17.1	Datenbanken		119
3.13.5	Bergung	97	3.17.2	Unfallauswertung		120
3.13.6	Erste Hilfe	97	3.17.3	Tiefenanalyse von Unfällen		121
3.14	Rehabilitation und		3.17.4	Unfalldatenaufnahme		121
	Diagnostik	98	3.17.5	Mobilitätserhebungen		122
3.14.1	Alkohol	99	3.17.6	Sicherheitsindikatoren		122
3.14.2	Effizienzuntersuchungen	99				



Handlungsfelder & Maßnahmen

Zeichenerklärung

HAUPTAKTEURE

Kurzbezeichnungen der angeführten Organisationen/
Verantwortungsebenen:

ASFiNAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BH	Bezirkshauptmannschaften
BL	Bundesländer
BMG	Bundesministerium für Gesundheit
BM.I	Bundesministerium für Inneres
BMJ	Bundesministerium für Justiz
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMLVS	Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport
BMUKK	Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWFJ	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend
Clubs	AutofahrerInnen- und Mobilitätsclubs
FS	Fahrschulen
FSV	Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
G	Gemeinden
WK	Wirtschaftskammer

MASSNAHMENKATEGORIEN

- ➔ Unfallvermeidende Maßnahme
- ➔ Unfallfolgenreduzierende Maßnahme
- ➔ Maßnahme Grundlage für weitere Maßnahmen
- ➔ Lobbying bei der EU

START: ZEITRAUM FÜR DEN BEGINN DER MASSNAHMENUMSETZUNG

●○○○	➔ Startpaket	2011
○●○○	➔ Kurzfristig	2012 – 2014
○○●○	➔ Mittelfristig	2015 – 2017
○○○●	➔ Langfristig	2018 – 2020

QUELLEN

Einige Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder wurden aus folgenden Quellen abgeleitet:

ELVIK, R. et al. 2009: The Handbook of Road Safety Measures, Second Edition. Emerald Group Publishing Limited. Howard House, UK.

ROSEBUD Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making. Deliverable 7 – WP5 – Recommendations. December 2005: <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>

SUPREME Best Practices in Road Safety. Handbook for Measures at the Country Level. Final Report Part C. June 2007: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_en.pdf

→ Potenziale für ausgewählte Interventions- bereiche

Folgende Interventionsbereiche versprechen das größte Potenzial für die Reduktion der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr:

INTERVENTIONSBEREICH	STATUS / POTENZIAL	→ SIEHE MASSNAHMEN
Alkohol & Drogen	Jährlich 160 Tote bei Alkoholunfällen in Österreich (lt. Schätzung der Europäischen Kommission)	3.3.2 S. 56 3.3.5 S. 59 3.3.6 S. 59 3.11.3 S. 87 3.14.1 S. 99 3.16.3 S. 112 3.17.6 S. 122
Spezielle Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen	Anteil an den Getöteten derzeit (Durchschnitt 2005–2009): 2,5 % Kinder 23,0 % Junge LenkerInnen 22,0 % Ältere VerkehrsteilnehmerInnen 15,0 % FußgängerInnen 7,0 % RadfahrerInnen 5,0 % MopedlenkerInnen	3.4 S. 63 3.5 S. 66 3.6 S. 69 3.7 S. 72 3.8 S. 75 3.10 S. 82
Gurt	Jährlich 135 getötete Pkw-InsassInnen ohne Gurt (Durchschnitt 2008–2009) mehr als drei Viertel sind Männer	3.1.3 S. 48 3.3.4 S. 58 3.16.3 S. 112

INTERVENTIONSBEREICH	STATUS / POTENZIAL	→ SIEHE MASSNAHMEN
Motorradunfälle	Derzeit 13 % aller Getöteten (Durchschnitt 2005–2009)	3.9 S. 78
Unfallhäufungsstellen und integriertes Sicherheitsmanagement des Straßennetzes	Jährlich ca. 110 Tote an Unfallhäufungsstellen	3.15.1 S. 101 3.15.2 S. 102
Unfälle an Eisenbahnkreuzungen	Jährlich 15–30 Tote an Eisenbahnkreuzungen	3.12 S. 90
Ermüdung und Ablenkung	7 % aller tödlichen Unfälle durch Ermüdung (16 % auf Autobahnen)	3.3.10 S. 62 3.11.1 S. 86
Geschwindigkeitsmanagement auf Freilandstraßen	Verringerung der mittleren Geschwindigkeit um 5 % bewirkt: -10 % UPS -16 % Schwerverletzte -25 % Getötete	3.3.7 S. 60 3.15.3 S. 103
Überwachung	Senkung der Unfallzahlen durch Überwachung: – Geschwindigkeit: um 18 % (davon 34 % durch lokale Radarboxen; 11 % durch manuelle Überwachung) – Alkohol am Steuer: durch Alkohol-Vortestgeräte um 15 % Erhöhung der Anschnallquote um durchschnittlich 13 %	3.3.4 S. 58 3.3.5 S. 59 3.3.7 S. 60
Fahrausbildung	Jährlich rund 32 getötete junge FahranfängerInnen (18–19 Jahre)	3.2 S. 49



Handlungsfeld

Verkehrserziehung und Kampagnen

1

➔ Die Weiterentwicklung der „**Verkehrssicherheitskultur**“, also der allgemeinen Einstellung der BürgerInnen zu Verkehrssicherheitsfragen, gehört zu jenen Prozessen der Verkehrssicherheitsarbeit mit der längsten Laufzeit. Deshalb ist es wichtig, schon im Kleinkindalter den Samen sicheren Verhaltens im Verkehr zu säen und dieses Wissen während der gesamten Schulzeit – und darüber hinaus – stetig weiter zu vertiefen.

➔ Die bisherigen Schwerpunkte der klassischen Verkehrserziehung Sicherheit und Soziales sollen im Sinne einer neuen „Verkehrssicherheitskultur“ weiter ausgebaut werden. Echtes **Miteinander** und **gegenseitige Rücksichtnahme** sind dabei wesentliche Bestandteile. Es soll ein **Programm zum Sozialen Lernen für die Verkehrserziehung** erarbeitet werden. Neue Konzepte für die **Sicherheitsarbeit mit Jugendlichen** – wie der Peergruppenansatz, das Prinzip „Close To“ und das Prinzip „Lebenslanges Lernen“ – werden verstärkt implementiert.

➔ **Verkehrssicherheitskampagnen** werden künftig bei den Hauptfaktoren für Unfälle und Verletzungen ansetzen und stets sowohl vor Durchführung bei den Zielgruppen abgetestet als auch nach Ablauf evaluiert.

3.1.1 Schulische Verkehrserziehung

Die bereits durchgeführte Evaluierung des Unterrichtsprinzips Verkehrserziehung zeigt als wichtig, Kompetenzen in Ergänzung zur Verkehrssicherheitskompetenz neu zu entwickeln und sie in den Schulalltag zu implementieren (z.B. Mobilitätskompetenz, Risikokompetenz).

Das EU-Projekt AdRisk¹ erarbeitete dazu Vorschläge, wie die klassische Verkehrserziehung in eine **Risikokompetenzerziehung** in allen Schulstufen weiterentwickelt werden kann, im Rahmen derer nicht Regeln vorge-tragen, sondern vielmehr der Umgang mit und das Abwägen von Risiken vermittelt werden sollen.

Verkehrserziehung soll in die LehrerInnenausbildung aufgenommen und in der LehrerInnenfortbildung verstärkt werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Schulische Verkehrserziehung		
●○○○	Ausbau der bereits vorhandenen und neu entwickelten Angebote für SchülerInnen ab der 5. Schulstufe	BMUKK
○●○○	Aufnahme der Verkehrserziehung in die LehrerInnenausbildung	BMUKK
○●○○	Ausweitung der Angebote der Verkehrserziehung in der LehrerInnenfortbildung	BMUKK
○●○○	Soziales Lernen Entwicklung eines Programms zum Erwerb von Sozialkompetenzen für den und im Straßenverkehr	bmvit, BMUKK
○●○○	Entwicklung neuer Kompetenzen sowie deren Implementierung in den Schulalltag (z.B. Mobilitätskompetenzen, Risikokompetenzen)	bmvit, BMUKK

3.1.2 Lebenslanges Lernen

Angesichts der bereits in der Unfallstatistik bemerkbaren Alterung der Gesellschaft und der verlängerten aktiven Verkehrsteilnahme auch als Kfz-LenkerInnen haben klassische Verkehrserziehungsmethoden ausgedient.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Lebenslanges Lernen		
○○●○	Prinzip „Lebenslanges Lernen“ – Erarbeitung von Informationen und Trainings für lebenslanges Lernen einer alternden Bevölkerung	bmvit, BMLVS, FS, Clubs
○○○●	Aus- und Weiterbildung von Multiplikatoren für Verkehrssicherheitsarbeit , insbesondere in Schulen und Betrieben	bmvit, BMWFJ, BMLVS, WK, FS

1 www.adrisk.eu.com

3.1.3 Bewusstseinsbildung und Kampagnen

Zahlreiche Studien zeigen, dass Verkehrssicherheitskampagnen dann besonders gut wirken, wenn sie zielgruppengerecht gestaltet sowie abgetestet und durch intensivierte Überwachung begleitet werden. Künftig sollen deshalb alle Kampagnen des bmvit evaluiert und mit den Überwachungsaktivitäten des BM.I bzw. der Länder abgestimmt werden.

Zukünftige Kampagnen im Rahmen des VSP sollten daher stets v.a. bei **Zielgruppen** und Schwerpunkten der Unfallstatistik ansetzen und mit Schwerpunktaktionen der Exekutive gekoppelt werden. Dies betrifft z.B. die Thematik **Sicherheitsgurt** (v.a. bei jungen LenkerInnen), **Alkohol** und generell das Verkehrsverhalten junger männlicher Lenker. Für **Personen mit Migrationshintergrund** werden – möglichst in den Sprachen der Ursprungsländer – Bewusstseinsbildung in den Bereichen Sicherheitsgurt und Kindersitz organisiert.

Im Rahmen des EU-Projekts CAST² wurde eine umfangreiche Methodologie für die erfolgreiche **Erstellung, Testung und Evaluation von Kampagnen** erarbeitet und validiert. Künftig sollen in Österreich alle bewusstseinsbildenden Kampagnen auf Basis der CAST-Methodologie begleitet werden, wie dies z.B. in **Deutschland** bereits Stand der Technik ist:

- Theoretisches Wirkungsmodell der Kampagne
- Vortests mit Zielgruppe(n)
- Vorher-Nachher-Vergleich bzw. Ergebnisevaluation: Einstellungs-, Verhaltens- und Unfallparameter
- Prozessanalyse und Erhebung der Bekanntheit

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Verkehrssicherheitskampagnen		
●○○○	Bewusstseinsbildende Kampagnen v.a. bei Zielgruppen und Schwerpunkten der Unfallstatistik	bmvit
○○○○	Wissenschaftliche Evaluation von Kampagnen auf Basis der CAST-Methodologie	bmvit
○○○○	Kopplung von Kampagnen mit Überwachung (→ siehe auch Handlungsfeld „Überwachung“, 3.3)	bmvit, BM.I

2 www.cast-eu.org



Handlungsfeld

Fahrausbildung

2

➔ Die 3. Europäische Führerscheinrichtlinie stellt die Fahrausbildung auf neue Beine. Österreich wird die Chance nutzen, bei deren Umsetzung das Potenzial für die Verkehrssicherheit voll auszuschöpfen. Es geht dabei nicht nur um die **Verbesserung der Ausbildung** von FahrschülerInnen, sondern auch um die **Qualitätssicherung von FahrlehrerInnen und -prüferInnen** sowie der **LenkerInnenprüfung**. Neue Ansätze, z.B. **erfahrungsbasiertes Lernen** und der Einsatz von Simulatoren, sollen erprobt werden.

➔ Das äußerst erfolgreiche Prinzip der **Mehrphasenausbildung** wird weiterentwickelt werden.

3.2.1 Fahrausbildung allgemein

Die Implementierung der 3. Führerscheinrichtlinie in österreichisches Recht ist im Jahr 2011 zu vollziehen. Dies ist auch eine wichtige Chance zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Reform der Fahrausbildung		
●○○○	Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie Besonderes Augenmerk auf die Qualitätssicherung des Ausbildungs- und Prüfungssystems, die Gestaltung von Gesundheitsüberprüfungen und Erste Hilfe-Kursen, die Verhinderung von Führerscheintourismus sowie den stufenweisen Zugang zu Krafträdern	bmvit
●○○○	Gewährleistung einer qualitativ hochwertigen Ausbildung in ermächtigten Ausbildungsstätten und Schaffung einer regelmäßigen Weiterbildung von FahrlehrerInnen, FahrsicherheitsinstructorInnen und FahrprüferInnen	bmvit, BL

3.2.2 Fahrpraxis und Simulation

Erfahrungsbasiertes Lernen („Verkehrssinnbildung“) und persönliches Risikomanagement kommen in der theoretischen Fahrschulausbildung oft zu kurz.

Die positiven Erfahrungen mit der L17-Ausbildung zeigen, dass FahrschülerInnen mit einer hohen Zahl an zurückgelegten Trainingskilometern in Bezug auf ihre Risikovermeidungsstrategien besser gerüstet sind als „klassische“ FahrschülerInnen, die mit einer vergleichsweise begrenzten Fahrstundenanzahl das Auslangen finden müssen.

Befragungen zeigen, dass ein Teil der LenkerInnen sich bei Fahrten durch **Tunnel** unwohl fühlt. Der Kenntnisstand über die technischen Sicherheitseinrichtungen und die Verhaltensvorschriften für die Selbstrettung ist gering. Ein signifikanter Anteil der Kfz-LenkerInnen gibt zu, auf **Eisenbahnkreuzungen** gegen Haltesignale verstoßen zu haben. Dies geht einher mit einer inhärenten Fehlinterpretation der Gefahren, die von Schienenfahrzeugen ausgehen. Deshalb sollten Fahrten durch Tunnels und über Eisenbahnkreuzungen – samt zugehöriger Instruktion über Technologie, Risiken und Unfallvermeidungsstrategien – verpflichtender Teil der Fahrschulausbildung werden.

FahrschülerInnen haben jedoch nur im Ausnahmefall Gelegenheit, bei Nacht, bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen oder Nebel, auf Autobahnen, durch Tunnels oder über Eisenbahnkreuzungen zu fahren. Auch Verkehrskonfliktsituationen stellen die Ausnahme dar. In den Niederlanden sind derzeit ca. 150 **Simulatoren** in der Fahrausbildung im Einsatz. Auf diesen werden solche „außergewöhnlichen“ Fahrsituationen trainiert.

**Fortsetzung
Fahrpraxis und
Simulation**

Das schwedische Prinzip der **Safety Halls**, oder auch Halls of Consequences genannt, weist FahrschülerInnen nicht nur in die richtige Verwendung vorhandener Sicherheitsausrüstungen ein, sondern versucht darüber hinaus mit praktischen Übungen die bei Unfällen auftretenden physischen Kräfte begreifbar zu machen und in Gruppendiskussionen das Erfahrene zu verarbeiten. Safety Halls sind typischerweise bei Fahrtechnikzentren angesiedelt, wo schwedische FahrschülerInnen einen Teil ihrer Ausbildung absolvieren.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
	Maßnahmenpaket: Erhöhung und Verbesserung Fahrpraxis in der Ausbildung	
○○●○	Mehr Fahrpraxis in der Fahrausbildung Erhöhung der derzeit geltenden Mindeststundenzahlen für die Führerscheinklassen A und B	bmvit
○○●○	Stärkere Verzahnung von Theorie und Praxis und Entschlackung des Theorieunterrichts	bmvit
○○●○	Verkehrssinnbildung („Experience based learning“) in der Fahrschule z.B. Test der Anwendung des schwedischen Prinzips der Safety Halls	bmvit
○○●○	Fahrten auf Straßenabschnitten mit besonderem Risiko oder besonderen Bedingungen Fahrten über Eisenbahnkreuzungen und durch Tunnels – samt zugehöriger Instruktion über Technologie, richtiges Verhalten und Unfallvermeidungsstrategien – als Teil der Fahrschulausbildung (→ siehe auch Handlungsfeld „Eisenbahnkreuzungen“, 3.12.2)	bmvit
○○○●	Simulatoren in der Fahrausbildung Prüfung des Einsatzes von hochwertigen Simulatoren in der Fahrausbildung auf lernfördernde Wirkung und Überprüfung der rechtlichen und praktischen Implikationen (→ siehe auch Handlungsfeld „Motorrad“, 3.9.4)	bmvit
○○●○	Gegenseitiges Verstehen von VerkehrsteilnehmerInnen Implementierung von „Perspektivenwechseln“ (z.B. zu nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen, Moped/Motorrad etc.) in die praktische Ausbildung Führerschein B, C und D	bmvit

3.2.3 LenkerInnenprüfung

Die Qualität der LenkerInnenprüfungen ist eine entscheidende Determinante für die Verkehrssicherheit und wird deshalb auf eine neue Basis gestellt.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
	Maßnahmenpaket: Qualitätsfördernde Maßnahmen LenkerInnenprüfungen	
●○○○	Sicherheits- und qualitätsoptimale Umsetzung der Vorgaben der 3. Führerscheintrichtlinie unter Koordination einer zentralen Stelle mit bundesweit einheitlichen Standards	bmvit
○●○○	Diskussion und Testung des Einsatzes elektronischer Protokollierungssysteme bei der praktischen LenkerInnenprüfung	bmvit

3.2.4 Mehrphasenausbildung

Sowohl die Mehrphasenausbildung als auch der bereits 1992 eingeführte Probeführerschein haben sich positiv auf die Unfallstatistik junger LenkerInnen ausgewirkt. Trotzdem liegt Österreich im internationalen Vergleich bei jungen LenkerInnen im Schlussfeld. Aus diesem Grund wäre eine Verlängerung der Probezeit, deren neue Dauer von den Ergebnissen der Unfallanalyse abhängig ist, zu prüfen. Die Evaluation der erfolgreichen Mehrphasenausbildung für die Führerscheinklasse B hat überdies Verbesserungspotenzial in unterschiedlichen Bereichen aufgezeigt.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
	Maßnahmenpaket: Weiterentwicklung Mehrphasenausbildung	
●○○○	Weiterentwicklung und Qualitätssicherung Mehrphasenausbildung insbes. Ausbildung und Weiterbildung der TrainerInnen bzw. InstruktorInnen und PsychologInnen, Reflexion der Unfallfolgen auf andere, Optimierung der Ausstattung der Trainingsplätze und Gruppengröße sowie Entwicklung eines Qualitätsmanagementsystems für Personal und Infrastruktur (→ siehe auch Handlungsfeld „Motorrad“, 3.9.4)	bmvit, Clubs
○●○○	Prüfung einer Verlängerung der Probezeit für junge LenkerInnen	bmvit

3.2.5 Mopedausbildung

Der erleichterte Zugang zum Moped für 15-Jährige hat die Unfallsituation für diese Altersgruppe dramatisch verschlechtert. Daher wurde die Mopedausbildung im Jahr 2009 reformiert. Diese Reformmaßnahmen müssen mittelfristig evaluiert und darauf aufbauend gegebenenfalls Verbesserungsvorschläge abgeleitet werden.

→ siehe auch
Handlungsfeld „Moped“,
3.10.1

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○○●○	Evaluierung der Mopedausbildung	bmvit



Handlungsfeld

Überwachung

3

➔ Die effiziente **Überwachung von Verkehrsregeln** und angemessene Sanktionen gehören zu den wichtigsten Kriterien nicht nur für den Erfolg des Verkehrssicherheitsprogramms, sondern auch für das langfristige Sicherheitsniveau jedes Landes. Das regionalisierte System der **Strafen** soll einer Harmonisierung unterzogen und die **administrativen Prozesse** vereinfacht werden. Das **Vormerkssystem** soll weiterentwickelt, ein Pilotversuch im Bereich **Alkohol-Interlock** durchgeführt werden.

➔ Die zielgerichtete **Unterstützung der Polizei** in rechtlicher, technischer und logistischer Sicht hat deshalb hohe Priorität. Dies gilt vor allem für die Bereiche:

- Sicherheitsgurt
- Alkohol
- Drogen und Medikamente
- Geschwindigkeit
- Abstand
- Mobiltelefon
- Müdigkeit
- Licht (Verwendung bei Dämmerung und schlechter Sicht)
- Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen

Eng verknüpft mit den Überwachungsaktivitäten des BM.I bzw. der Länder ist die Maßnahme **Kopplung von Kampagnen mit Überwachung**.

➔ *Siehe auch Handlungsfeld „Verkehrserziehung und Kampagnen“, 3.1.3*

3.3.1 Strafen

Österreich ist im europäischen Vergleich der **Strafen weiterhin eines der „billigsten“ Länder**. Es liegt auf der Hand, dass Strafen, die als lästig, aber nicht schmerzhaft empfunden werden, keine nachhaltigen Auswirkungen auf das Fahrverhalten von LenkerInnen haben können.³

Anzustreben ist zudem eine Neuregelung der Strafgeldwidmung in den Verkehrsvorschriften, die derzeit unterschiedliche bis gar keine Regelungen über die Aufteilung der eingehobenen Strafgeelder enthalten. Ziel ist es, eine einheitliche Regelung für alle Verkehrsvorschriften zu finden, wonach die Strafgeeldeinnahmen nach einem einheitlichen Schlüssel auf die Nutznießer aufgeteilt werden.

Ein Richtlinienentwurf der Europäischen Kommission zur **grenzüberschreitenden Verfolgung** von Verkehrsstrafen (Geschwindigkeit, Alkohol, Gurt) wurde im Jahr 2009 vom Europaparlament unterstützt, blieb aber im Rat ohne Mehrheit. Nach Unterzeichnung des Lissabon-Vertrages haben sich die rechtlichen Grundlagen für die Richtlinie vereinfacht.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Strafkataloge und Strafhöhen		
○○●○	Vereinheitlichung der Strafkataloge (in enger Abstimmung mit den Ländern und Bezirken), v.a. für unfallkausale Delikte: Geschwindigkeit, Abstand, Alkohol, Ablenkung	bmvit, BL, BM.I
○●○○	Deutliche Erhöhung der Mindeststrafhöhen z.B. für Schnellfahren	bmvit, BL, BM.I
○●○○	Neuregelung der Strafgeldwidmung in den Verkehrsvorschriften	bmvit, BL, BM.I
Maßnahmenpaket: Vereinfachung der administrativen Prozesse bei Verkehrsstrafen		
○●○○	Anschluss aller Bezirksverwaltungsbehörden an das elektronische Meldesystem der Exekutive	BM.I, BH
○○●○	Auslotung neuer Möglichkeiten der Automatisierung der Abläufe	bmvit, BL, BH, BM.I
●○○○	Aktive Unterstützung der Richtlinie zur Grenzüberschreitenden Strafverfolgung und ihrer Umsetzung	bmvit

³ HÖSSINGER, R. et al: VIVAT: Analyse des Handlungsspielraums zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Optimierung von Information, Verkehrsüberwachung, Sanktionierung und sozialer Akzeptanz, 2009. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Band 185. bmvit 2009

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Zweckbindung der Strafgelder		
○○●○	Erhöhung des für Verkehrssicherheitsarbeit zweckgewidmeten Prozentsatzes der Strafgelder	bmvit
○○●○	Anpassung der Strafgeldwidmung z.B. des KFG bzw. des FSG und (zumindest in verkehrssicherheitsrelevantem Umfang) des IG-L nach einem gemeinsamen Schlüssel	bmvit, BMLFUW

3.3.2 HochrisikolenkerInnen

Die Evaluation des **Vormerksystems** zeigt, dass beim Deliktkatalog im internationalen Vergleich Verbesserungsbedarf besteht. Eine ExpertInnenkommission des bmvit hat die Verbesserungsvorschläge konkretisiert.

Vor allem bei hartnäckigen Wiederholungstätern sollten **Alternativen zu Geld- bzw. Arreststrafen** geprüft werden. Die sozialkonstruktiven Elemente der **Diversion** (z.B. Auflagen zum Besuch von Kursen etc.) werden künftig verstärkt genutzt, um eine positive Beeinflussung von LenkerInnen zu erreichen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Weiterentwicklung des Vormerksystems		
●○○○	Umsetzung Evaluationsergebnisse Vormerksystem Verbesserungsbedarf bei Deliktkatalog und Entzugsquoten. Neuerliche Evaluation nach einer Übergangszeit	bmvit
○○○●	Ausweitung Führerschein-Vormerksystem zu einem Punkteführerschein (unter Einbeziehung von Massendelikten) Umgesetzt unter anderem in: Deutschland, Italien, Frankreich, Großbritannien, Spanien	bmvit
○●○○	Anbieten spezieller Kurse für Kfz-LenkerInnen, die wegen schwerer technischer Kfz-Mängel eine Vormerkung erhielten	bmvit
○●○○	Abstimmung/Vernetzung Vormerksystem und Führerschein-Entzugssystem	bmvit
●○○○	Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen Pilotversuch (und potenzielle Einführung) Alkohol-Interlock (→ siehe auch Handlungsfelder „Rehabilitation und Diagnostik“, 3.14.1; „Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung“, 3.16.3; weitere Erwähnung der Alkohol-Interlocks im Handlungsfeld „Lkw“, 3.11.3)	bmvit
○●○○	Prüfung der Alternativen zu Strafen (Diversion)	bmvit, BM.I

3.3.3 Überwachungstechnik, Koordination der Kontrollen

Eine von VerkehrsteilnehmerInnen **subjektiv** erlebte hohe **Überwachungs-dichte** ist ein Garant für die Einhaltung der Verkehrsregeln und damit ein wesentlicher Faktor für die Verkehrssicherheitsarbeit. Bei gleichbleibendem Personalstand kann durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und erhöhte **Sichtbarkeit von Kontrollen** dieser Faktor gestärkt werden.

Strukturierte Kontrollpläne für unfall- bzw. verletzungskausale Vergehen (Alkohol, Gurt, Helm, Handy etc.) mit bundesweit abgestimmter Kontroll-dichte und -methodologie können die verkehrssicherheitsfördernde Wirkung polizeilicher Tätigkeit weiter erhöhen. Damit einher geht auch die **geografische Auswahl von Überwachungsschwerpunkten** auf Basis der Unfallstatistik, die Bereitstellung von geeigneten **Verkehrskontroll-plätzen** und **Anhalteflächen** sowie die verstärkte Kooperation Österreichs im Rahmen der europaweiten und grenzüberschreitenden Überwachungsaktivitäten.

Überwachungsschwerpunkte sollten auch zu jenen Zeiten gesetzt werden, in denen eine Vielzahl der folgensweren Alleinunfälle stattfindet: in den **frühen Morgenstunden der Freitage, Samstage und Sonntage**. Auch hier sollten die Schwerpunkte auf Basis einer geografischen Analyse in der Unfalldatenbank festgelegt werden.

Die Effizienz der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit – auch in Bezug auf die Erfassung ausländischer VerkehrsteilnehmerInnen – kann durch den Einsatz moderner Technologien bei gleichbleibendem Personalstand wesentlich gesteigert werden. Es wird verstärktes Augenmerk darauf gelegt, dass die österreichische Exekutive ihre Kontrolltätigkeit im Straßenverkehr mit **Überwachungsgeräten auf dem Stand der Technik** durchführen kann.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Koordinierte, verdichtete Kontrollen		
○●○○	Erarbeitung einer Strategie zur effizienten und effektiven Überwachung unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Kompetenzverteilung	bmvit, BM.I, BL
○●○○	Erhöhung der subjektiven Kontrolldichte (abschreckender Effekt und subjektives Gefühl, jederzeit kontrolliert werden zu können)	BM.I, BL
○●○○	Kontrollpläne und Überwachungsschwerpunkte (für unfall- bzw. verletzungskausale Vergehen; mit bundesweit abgestimmter Kontroll-dichte und -methodologie)	BM.I, BL
○●○○	Optimierung der Standortwahl für die Überwachung	BM.I, BL
○●○○	Einsatz neuester Technologien zur Überwachung nach Erprobung und bei guter Kosteneffizienz, z.B. mobile Kennzeichen-Erfassung, vollautomatische Abstandsmessgeräte, Rotlichtkameras (auch z.B. an Eisenbahnkreuzungen), Radar mit Frontalfotografie	BM.I, bmvit

3.3.4 Sicherheitsgurt

Generell sind die Anschnallquoten gestiegen, im europäischen Vergleich rangiert Österreich allerdings immer noch unterhalb des Mittelfelds. Besonders schlecht ist die Anschnallquote auf Rücksitzen. Das ist umso beunruhigender, als 125, also ca. 38% der 328 im Jahr 2009 getöteten Pkw-InsassInnen den Gurt nicht getragen hatten. Mehr als drei Viertel davon waren Männer.

Die Anschnallquote unterliegt nennenswerten regionalen Streuungen: Mit Werten von jeweils 91% sind die Bundesländer Tirol und Steiermark Spitzenreiter, während Kärnten nur knapp 76% erreicht. Der Durchschnittswert für Österreich liegt bei 87%.

Die Kontrolle der Gurtanlegepflicht kann derzeit nur bei der Anhaltung von Fahrzeugen erfolgen, was die Entdeckungswahrscheinlichkeit deutlich verringert.

Aus Gründen der **Bewusstseinsbildung** wird empfohlen, die Vorzüge der generellen Gurtverwendung auch in den Polizeikörpern zu kommunizieren, nicht zuletzt um eine solide Basis für die Exekutierung der entsprechenden Regelung bei anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu schaffen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
	Maßnahmenpaket: Gurtkontrolle	
○○●○	Wegfall Kontrollhindernisse Sicherheitsgurt Ermöglichung sämtlicher auch bei anderen Delikten zulässiger Verfolgungsarten (z.B. bildgebende Verfahren)	bmvit, BM.I
○○●○	Bewusstseinsbildung für die Verwendung des Sicherheitsgurts innerhalb der Exekutive	bmvit, BM.I

3.3.5 Alkohol

Laut amtlicher Unfallstatistik sind weniger als 10 % der Verletzten und Getöteten Alkoholunfällen zuzuschreiben. Diese Zahlen sind allerdings mit einer nennenswerten Dunkelziffer behaftet. Der tatsächliche Anteil von Alkoholunfällen wird von ExpertInnen auf über 25 % geschätzt.

Mehrere Länder der EU erheben regelmäßig die **Alkoholisierungsquote** von LenkerInnen im laufenden Verkehr an einem festgelegten Netzwerk von **Messstandorten**. Die daraus abgeleiteten Daten sind ein wichtiger Gradmesser für den Stellenwert des Alkoholproblems und dessen zeitliche Entwicklung. In Österreich bewirkte die breite Anschaffung von **Vortestgeräten** seit 2006 eine Vervielfachung der Alkohol-Kontrolldichte.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Alkoholkontrolle		
○●○○	Regelmäßige, wissenschaftlich begleitete Erhebung der Alkoholquote im laufenden Verkehr in enger Kooperation mit den Polizeikräften	bmvit, BM.I
●○○○	Ausstattung aller Einsatzfahrzeuge mit Alkohol-Vortestgeräten	BM.I

3.3.6 Drogen, Medikamente

Auf Basis der in etwa für das Jahr 2012 zu erwartenden Ergebnisse des EU-Projekts DRUID⁴ soll in Österreich für Drogen im Straßenverkehr ein 3-Säulen-Ansatz implementiert werden, der nach Substanzen differenziert:

1. **Nulltoleranz** bei Drogen, für die keine sinnvollen Grenzwerte festgelegt werden können
2. **Grenzwerte** für jene Drogen, bei denen Beeinträchtigungen vorausgesetzt werden können
3. **Beeinträchtigungsansatz**, d.h. Sanktion erst bei nachgewiesener Beeinträchtigung der LenkerInnen

Das unter DRUID entwickelte und von der Europäischen Arzneimittelagentur (European Medicines Agency EMEA) verabschiedete Klassifizierungssystem für Medikamente hinsichtlich potenzieller Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit muss nun von den Mitgliedsstaaten übernommen werden.

⁴ www.druid-project.eu
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/druid.pdf

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Überwachung Drogen		
○●○○	Implementierung 3-Säulen-Ansatz gem. EU-Projekt DRUID	bmvit, BM.I
○●○○	Anschaffung von Drogen-Vortestgeräten (sobald verfügbar)	BM.I
○●○○	Erweiterung des Netzwerks von ÄrztInnen zur Drogenerkennung und Schaffung der nötigen organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen, damit ÄrztInnen in ausreichender Zahl für diese Tätigkeit gewonnen werden können	BM.I, Ärztekammer
○●○○	Regelmäßige Schulungen der Polizei zur Erkennung von drogenbeeinträchtigten LenkerInnen	BM.I, Ärztekammer
Maßnahmenpaket: Überwachung Medikamente		
○○●○	Eintreten für Verpflichtung von ÄrztInnen und ApothekerInnen , bei Verschreibung bzw. Ausfolgung von Medikamenten, die negative Auswirkungen auf die Verkehrstüchtigkeit haben könnten, ausdrückliche Warnhinweise zu geben	Clubs
○●○○	Implementierung des EMA-Klassifizierungssystems für Medikamente hinsichtlich potenzieller Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit	Ärztammer, Krankenkassen

3.3.7 Geschwindigkeit

Die Kontrolle von Durchschnittsgeschwindigkeiten auf sensiblen Streckenabschnitten des Autobahnnetzes („Section Control“) gehört zu den effizientesten Maßnahmen, die während der Laufzeit des VSP 2002–2010 gesetzt wurden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Geschwindigkeitskontrolle		
○●○○	Ausbauplan Section Control auf sensiblen Streckenabschnitten	ASFiNAG, bmvit, BL
○○●○	Einsatz mobiler Tempoanzeigen (zur Bewusstseinsbildung)	BL, G

3.3.8 Abstand

Zu geringer Sicherheitsabstand ist eine der häufigsten Unfallursachen, besonders auf Autobahnen und Schnellstraßen. Als Gründe sind häufig Unaufmerksamkeit bzw. falsche Einschätzung des Reaktions- und Bremswegs festzustellen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Verstärkte Abstandskontrolle: Verstärkte Überwachung durch beweissichere Messung von Brücken und Information über diese Kontrolltätigkeit (sowie über die vorgesehenen abgestuften Sanktionen)	BM.I, BL

3.3.9 Mobiltelefon

Die Kontrolle von Vergehen gegen die Regelungen bzgl. Handy können von der Exekutive derzeit nur bei **Anhaltung** von Fahrzeugen erfolgen. Neue Technologien zur Unterstützung der Beweissicherung für das Vorliegen von Telefonaten sollen getestet werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Testen der Einsatzmöglichkeiten neuer Technologien zur Unterstützung der Beweissicherung für das Vorliegen von Telefonaten	bmvit, BM.I

3.3.10 Müdigkeit

Die Unfallursachenstatistik des BM.I weist bei rund 4 % der Unfälle Übermüdung als Unfallursache aus. Detailstudien zeigen, dass das Ausmaß bei bis zu einem Drittel aller Unfälle und Getöteten liegen könnte. Eine Tiefenstudie⁵ von tödlichen Unfällen ergab einen Anteil von zumindest 7 % im gesamten Straßennetz und 16 % auf Autobahnen und Schnellstraßen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Ermüdung		
●○○○	Erhöhung der Zahl der Verkehrskontrollplätze sowie der Abstellplätze für Lkw (→ siehe auch Handlungsfeld „Lkw“, 3.11.1)	ASFiNAG
●○○○	Telematische Anzeige freier Stellplätze für den Schwerverkehr – auch zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten (→ siehe auch Handlungsfeld „Lkw“, 3.11.1)	ASFiNAG
○●○○	Wissenschaftliche Untersuchung, Testung in Pilotversuchen und ggf. rechtliche Implementierung der Testung von BerufskraftfahrerInnen mit (eichfähigen) Müdigkeitsmessgeräten	bmvit
○●○○	Gezielte Aufklärungsaktionen, um schon auf erste Anzeichen von Müdigkeit in geeigneter Weise reagieren zu können	bmvit, Clubs
○○○●	Weiterentwicklung bis zur Serienreife von technischen Lösungen zur rechtzeitigen Warnung der FahrzeuglenkerInnen vor Übermüdung und Sekundenschlaf (Kontrolle der Pupillenreaktion – optische und akustische Warnmittel)	Fahrzeugindustrie

3.3.11 Licht

Seit der Abschaffung des Obligatoriums für Fahren mit Abblendlicht werden verstärkt LenkerInnen beobachtet, die auch bei schlechten Sichtverhältnissen bzw. bei Dämmerung und in Tunnels ohne Licht fahren.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Fahren mit Licht am Tag bei schlechter Sicht und Dämmerung – Bewusstseinsbildende Maßnahmen sowie Kontrollen	bmvit, BM.I, Clubs

5 STEFAN, C. et al.: „in-Depth Analysis of Fatalities – Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle“, In: Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 176, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.), Wien, 2008



Handlungsfeld

Kinder

4

➔ **Kinder (0–14-Jährige) nehmen mit 7 % der im Straßenverkehr Verletzten und 2–3 % der Getöteten eine eher untergeordnete Stellung ein.** Angesichts ihres Bevölkerungsanteils von ca. 15 % kann dies als Hinweis auf ein überdurchschnittlich hohes Sicherheitsniveau in diesem Alter gewertet werden – oder auf eine unterdurchschnittliche Verkehrsbeteiligung. 2009 waren 15 getötete und etwa 3.000 verletzte Kinder zu beklagen.

➔ Die **Mehrheit der Kinder verunglückt als MitfahrerInnen im Pkw**, etwa 25 % kommen als FußgängerInnen zu Schaden. Die Unfallzahlen beider Gruppen haben sich seit dem Jahr 2000 positiv entwickelt.

➔ Trotz der vergleichsweise geringen Unfallzahlen soll die Kindersicherheit auf allen Ebenen weiter gestärkt werden: Das erfolgreiche Konzept der **Schulwegpläne** wird weiter ausgebaut und bei höheren Schulen um **Sicherheitsinspektionen** erweitert. Die schulische **Fahrradausbildung** wird auf eine neue inhaltliche Basis gestellt.

➔ Neuesten Ergebnissen aus Schweden folgend, wird die Verwendung von gegen die Fahrtrichtung orientierten **Kindersitzen auch bis zum 4. Lebensjahr** propagiert.

3.4.1 Schulweg

Das erfolgreiche Modell der **Schulwegpläne** wird für Volksschulen flächendeckend ausgeweitet. Für höhere Schulen sollen **Sicherheitsinspektionen** für alle Verkehrsarten durchgeführt werden.

Da viele Eltern die Verkehrssituation im Schulumfeld als zu „unsicher“ erachten, steigt der Anteil jener SchülerInnen stetig, die mit dem Auto der Eltern zur Schule gebracht werden. Die Folgen sind ein erhöhtes Autoverkehrsaufkommen vor den Schulen und eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld. Zudem wird den SchülerInnen dadurch verwehrt, sich nach und nach Kompetenzen der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, Rad fahren, sich zu Fuß sicher im Straßenverkehr bewegen) anzueignen.

Über das Programm „klima:aktiv mobil“⁶ wird deshalb das Aktions- und Beratungsprogramm „**Mobilitätsmanagement für Schulen**“ angeboten. Die Auswertung des Pilotprojekts belegt eine dauerhafte Erhöhung des Umweltverbundanteils an den Schulwegen der SchülerInnen der teilnehmenden Schulen um 11%. Der Autoanteil konnte durch das Projekt von 20% auf 9% vermindert werden. Auch kam es zu einer signifikanten Steigerung der Verkehrs- und Mobilitätskompetenz der SchülerInnen.

Die im Rahmen des EU-Projekts **SafeWay2School**⁷ erarbeiteten organisatorischen und technologischen Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit von SchülerInnentransporten, z.B. die „intelligente Schulbushaltestelle“, werden umgesetzt.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Sicherer Schulweg		
●○○○	Flächendeckende Ausweitung Schulwegpläne für Volksschulen	BL, G
○●○○	Durchführung Sicherheitsinspektionen für alle Verkehrsarten für höhere Schulen	BL, G
○●○○	Ausweitung des Pilotprojekts „Mobilitätsmanagement für Schulen“	bmvit, BMLFUW
○○○●	Umsetzung der im Rahmen des EU-Projekts „SafeWay2School“ erarbeiteten organisatorischen und technologischen Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit von SchülerInnentransporten	bmvit
○●○○	Ausbau der Radabstellanlagen in und um Schulen	BMUKK, G

⁶ www.klimaaktiv.at

⁷ <http://safeway2school-eu.org>

3.4.2 Fahrradausbildung

Im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung liegt die Durchführung und Vorbereitung zur Radfahrprüfung im Ermessen der jeweiligen Lehrkraft in Absprache mit den Erziehungsberechtigten. Die Ablegung der Radfahrprüfung beruht auf Freiwilligkeit und die Zustimmung der Erziehungsberechtigten ist notwendig. Im Sinne der Verkehrssicherheit soll ein gleiches österreichweites Qualitätsniveau unter Berücksichtigung von regionalen (ländlichen und urbanen) Gegebenheiten sichergestellt werden.

→ siehe auch
Handlungsfeld
„Fahrrad“, 3.8

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Fahrradausbildung/Radfahrprüfung		
○○●○	Österreichweit einheitliche Fahrradausbildung , Einführung gleicher Qualitätskriterien	BMUKK
○○●○	Reform der Radfahrprüfung	BMUKK
○●○○	Verstärkte Einbindung der Eltern in die Fahrradausbildung	BMUKK

3.4.3 Kindersicherung

Die Verwendung von **Kindersitzen mit Ausrichtung gegen die Fahrtrichtung** wird unterstützt (Modell Schweden), da dies die Verletzungsschwere deutlich mindert.

ZEITRAUM	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Unterstützung der Verwendung von Kindersitzen mit Ausrichtung entgegen der Fahrtrichtung (Altersstufen bis 4 Jahre – Gruppen 0,0+ und 1)	bmvit, Clubs



Handlungsfeld

Junge Verkehrs- teilnehmerInnen

5

➔ Der Einstieg in die motorisierte Verkehrsteilnahme konfrontiert junge Menschen mit Herausforderungen, denen sie im Vergleich zu den höheren Altersgruppen weniger gut gerecht werden: **15-24-Jährige stellen 31% der Verletzten und knapp ein Viertel der Getöteten.** Dies, obwohl ihr Bevölkerungsanteil nur etwa 12% beträgt. Diese im internationalen Vergleich besonders hohen Werte erfordern ein Paket von Maßnahmen, das mit höchster Priorität vorangetrieben werden sollte.

➔ **Selbstüberschätzung und Alkoholkonsum** erweisen sich neben **falscher Geschwindigkeitswahl** als zentrale Probleme dieser Altersklasse. Deshalb wird in Schulen, Fahrschulen und außerschulischen Einrichtungen unter Einbeziehung der Institute für Suchtprävention verstärkt Alkoholprävention betrieben werden.

Zusätzlich finden sich in den Handlungsfeldern „Verkehrserziehung und Kampagnen“, „Fahrausbildung“ und „Rehabilitation und Diagnostik“ **zahlreiche Maßnahmen, die speziell dieser Altersgruppe zugute kommen.**

3.5.1 Sicherer Heimweg

Angesichts der Ergebnisse der Unfallanalyse bildet auch der „sichere Heimweg“ von **Discos, Lokalen und Events** einen Schwerpunkt; die Sammlung und Bereitstellung von Best-Practice-Modellen kann für Gemeinden wertvolle Anreize und Lösungsmöglichkeiten bieten. Es werden verstärkt attraktive Angebote zur Vermeidung von Alkoholfahrten gemacht, z.B. durch Shuttlebusse, Taxibons oder das vermehrte Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Alkoholprävention bei jungen LenkerInnen		
○●○○	Alkoholprävention in Fahrschulen und Schulen u.a. Sammlung und Bereitstellung von Best-Practice-Modellen für Gemeinden	bmvit, BL, FS, BMUKK
○●○○	„Sicherer Heimweg“ von Discos, Lokalen und Events	BL, G
○○●○	Verstärkte Einbeziehung der Gastronomie: Attraktive Preisgestaltung von nicht alkoholischen Getränken und Anreize für die Gastronomie, z.B. den erklärten FahrerInnen einer Gruppe alkoholfreie Getränke vergünstigt zur Verfügung zu stellen	bmvit, BL, G

3.5.2 Neue Ansätze

Verkehrssicherheitskampagnen für Jugendliche haben oft eines gemeinsam: Sie gehen an der Zielgruppe vorbei. Jüngste Ergebnisse zeigen, dass die Kommunikation über Verkehrssicherheitsinhalte von Erwachsenen an Jugendliche oft nur von mäßigem Erfolg gekrönt ist. Wesentlich effizienter kann die Erarbeitung von Materialien/Kampagnen gemeinsam mit Jugendlichen oder der im Rahmen des EU-Projekts **Close To**⁸ erprobte Ansatz sein: Jugendliche VerkehrsstraftäterInnen berichten FahrschülerInnen über ihre schlimmen Erfahrungen. Ebenso sollten Ansätze zur Bewusstseinsbildung untersucht werden, die sich gezielt an die BeifahrerInnen richten („zu einem betrunkenen Freund steig ich nicht ins Auto“).

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Neue Ansätze in der Verkehrssicherheitsarbeit für Jugendliche		
●○○○	Peergruppenansatz Erarbeitung von Materialien/Kampagnen gemeinsam mit Jugendlichen, um die Rahmenbedingungen der Zielgruppe einzubeziehen	bmvit, FS
●○○○	Institutionalisierung des Prinzips „Close To“ Jugendliche VerkehrsstraftäterInnen berichten FahrschülerInnen über ihre Erlebnisse	bmvit, BL, FS

3.5.3 Außerschulische Jugendarbeit

Um Jugendliche mit präventiven Maßnahmen und Aktionen zum Thema Verkehrssicherheit vermehrt zu erreichen, ist eine Zusammenarbeit mit der außerschulischen Jugendarbeit anzustreben. Bewährte und erfolgreiche Modelle können dabei übernommen und adaptiert werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
●○○○	Außerschulische Jugendarbeit zum Thema Verkehrssicherheit Ansatzpunkte z.B. Suchtprävention sowie Alkohol und Drogen beim Autofahren	FS, Clubs



Handlungsfeld

Ältere Verkehrs- teilnehmerInnen

6

➔ **Ältere VerkehrsteilnehmerInnen (> 65 Jahre) stellen 9% aller Verletzten, aber rund ein Viertel aller Getöteten.** Diese vergleichsweise hohe Unfallschwere liegt vorrangig in der wachsenden körperlichen Fragilität älterer Personen begründet: Kollisionen und Stürze, die bei jüngeren VerkehrsteilnehmerInnen zu glimpflichen Verletzungen führen, können bei älteren Menschen – steigend mit zunehmendem Alter – mit bleibenden Verletzungen oder tödlich enden.

➔ Da über die Hälfte der getöteten FußgängerInnen in dieser Altersgruppe – mit einem Schwerpunkt bei **Dämmerung und Dunkelheit** – zu beklagen ist, werden Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der FußgängerInnen unterstützt.

➔ Besonders beim Lenken von Kfz sollten die mit steigendem Alter wachsenden **kognitiven und physiologischen Einschränkungen** bewusst gemacht und sollte diesen mit Beratung und Aufklärung entgegengewirkt werden. Einer eingehenden Abwägung werden auch die **Vor- und Nachteile von verpflichtenden regelmäßigen Gesundheitsüberprüfungen** unterzogen. Die **Informationspräsentation im Straßenraum** sollte ebenfalls auf die Bedürfnisse älterer VerkehrsteilnehmerInnen abgestimmt werden.

3.6.1 Sichtbarkeit

Mehr als die Hälfte der getöteten FußgängerInnen sind ältere VerkehrsteilnehmerInnen, die höchsten Unfallzahlen sind bei schlechten Sichtverhältnissen zu verzeichnen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Bewerbung der Verwendung von Reflexmaterialien (sowohl das Tragen als auch – seitens der Textilindustrie – das Verarbeiten von Reflexmaterialien) <i>(→ siehe auch Handlungsfeld „FußgängerInnen“, 3.7.3; weitere Erwähnung von Reflexmaterialien im Handlungsfeld „Fahrrad“, 3.8.2)</i>	bmvit, WK

3.6.2 Sensibilisierung für kognitive und physiologische Einschränkungen

Ältere Menschen unterliegen als Kfz-LenkerInnen **kognitiven und physiologischen Einschränkungen**. Im Rahmen des VSP sollen deshalb die Grundlagen erörtert werden, wie mit altersbedingter Verminderung der Leistungsfähigkeit im Verkehr umgegangen werden kann. Damit einhergeht auch die Stärkung der Rolle von **HausärztInnen** bei der rechtzeitigen Erkennung von für die Verkehrssicherheit problematischen gesundheitlichen Entwicklungen bei PatientInnen. Diese oder andere geeignete Personen können als **Verkehrssicherheits- und MobilitätsberaterInnen** für ältere VerkehrsteilnehmerInnen dienen.

Beim Anbieten von **spezifischen Fortbildungsmaßnahmen** für ältere Menschen ist zu prüfen, wie diese so attraktiv gestaltet werden können, dass sie von der Zielgruppe auch in Anspruch genommen und nicht als Diskriminierung empfunden werden.

In mehreren Ländern der EU wird der Führerschein nur mehr nach erfolgter **Gesundheitsüberprüfung** (z.B. Sehtest, Diabetes) verlängert. Diese Maßnahme gewinnt für alle Altersklassen und damit auch für ältere Menschen an Bedeutung. Älteren FührerscheinbesitzerInnen sollten Informationsunterlagen über die mit steigendem Alter wachsenden kognitiven und physiologischen Einschränkungen zur Verfügung gestellt werden. Ebenso sollten verstärkt Informationen über „seniorInnengerecht gestaltete Kfz“ verbreitet werden.

Bei der **Informationspräsentation im Straßenraum** sollte darauf Bedacht genommen werden, dass nicht das gesamte FahrerInnenkollektiv mit derselben kognitiven Verarbeitungskapazität ausgestattet ist.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
	Maßnahmenpaket: Sensibilisierung für kognitive und physiologische Einschränkungen	
○●○○	Entwicklung von Grundlagen, wie mit altersbedingter Verminderung der Leistungsfähigkeit im Verkehr umgegangen werden kann	bmvit
○○●○	Formulierung der für das Lenken von Kfz notwendigen gesundheitlichen Voraussetzungen („Fitness to Drive“)	bmvit
○○●○	Stärkung der Rolle von HausärztInnen bei der rechtzeitigen Erkennung von für die Verkehrssicherheit problematischen gesundheitlichen Entwicklungen bei PatientInnen: Erarbeitung eines Handbuchs und Organisation von Fortbildungsseminaren gemeinsam mit den Ärztekammern und psychologischen Berufsverbänden	bmvit, Ärztekammer
○○●○	Untersuchung von Optionen bezüglich ärztlicher und verkehrspsychologischer Überprüfung von Kfz-Lenkenden	bmvit
○●○○	Motivation zu freiwilligen Fortbildungsmaßnahmen und zu freiwilligen, regelmäßigen Gesundheits- u. Reaktionszeit-Checks	Clubs, FS
○●○○	Anbieten von zielgruppenorientierten Fahrsicherheitstrainings mit Informationen bezüglich technischer Neuerungen und Umgang mit diesen neuen Systemen bzw. von Mobilitätsberatungen	Clubs, FS
○○●○	Überprüfung der Informationspräsentation im Straßenverkehr nach Kriterien der kognitiven Leistungsfähigkeit (z.B. Erfassbarkeit von mehreren nebeneinander befindlichen VBA-Zeichen oder Silbenzahl auf Informationstafeln)	bmvit, BL, G, ASFINAG



Handlungsfeld

FußgängerInnen

7

➔ Laut amtlicher Unfallstatistik stellen FußgängerInnen durchschnittlich **8% der im Straßenverkehr Verletzten und 15% der Getöteten**. Der hohe Anteil an Getöteten ist in der hohen durchschnittlichen Schwere von FußgängerInnenunfällen begründet. Rund 68% der getöteten und über 90% der verunglückten FußgängerInnen sind im Ortsgebiet zu beklagen. Der tatsächliche Stellenwert von FußgängerInnenunfällen ist allerdings in der amtlichen Statistik nur teilweise reflektiert, da bei einem wesentlichen Anteil dieser Vorfälle die Polizei nicht involviert wird. Schätzungen auf Basis der IDB (Injury Database der EU) deuten darauf hin, dass die **Unfallzahlen** beim **Vielfachen der Größenordnung der amtlichen Statistik** liegen.

➔ Ein Schwerpunkt der FußgängerInnenunfälle ist in den Wintermonaten zu verzeichnen, deshalb wird die Verwendung von **Reflexmaterialien** verstärkt propagiert. **Schutzwege** werden österreichweit auf ihre technischen Eigenschaften untersucht, besonders in Bezug auf **Sichtbeziehungen und Beleuchtung**.

3.7.1 Gesetzliche Änderungen

Es soll untersucht werden, ob die derzeitige Schutzweg-Regelung in der Straßenverkehrsordnung hinsichtlich einer eindeutigen, die Sicherheit der FußgängerInnen am Schutzweg erhöhenden Formulierung überarbeitet werden muss.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○○●○	Klarer Vorrang für Gehende auf Schutzwegen	bmvit

3.7.2 Schutzwege

Österreichs **nicht ampelgeregelte Schutzwege** sollten auf ihre technische Sicherheit und Konformität mit den Richtlinien untersucht werden, was z.B. Sichtbeziehungen und Beleuchtung betrifft. Darüber hinaus sollten Maßnahmen gegen den nicht richtlinienkonformen Einsatz von Schutzwegen und die Möglichkeiten alternativer baulicher Maßnahmen (z.B. Gehsteigvorziehungen, Mittelinseln, Fahrbahnanhebungen) erörtert werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Schutzwege		
●○○○	Überprüfung der unregulierten Schutzwege auf ihre technische Sicherheit und Konformität mit den Richtlinien (z.B. Sichtbeziehungen und Beleuchtung; neue Technologien)	BL, G
○●○○	Erörterung von Maßnahmen gegen den nicht richtlinienkonformen Einsatz von Schutzwegen und des Einsatzes von alternativen baulichen Maßnahmen	BL, G
●○○○	Information über das richtige Verhalten als FußgängerIn im Straßenverkehr	bmvit, Clubs

3.7.3 Sichtbarkeit

Das Tragen von **Reflexmaterialien** kann – speziell in den „dunklen“ Jahreszeiten – das Unfallgeschehen von FußgängerInnen reduzieren. Dies kann über bereits in Textilien eingearbeitete Materialien erfolgen oder z.B. über Reflexbänder, Pendelblitze und dergleichen.

ZEITRAUM	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Bewerbung der Verwendung von Reflexmaterialien (sowohl das Tragen als auch – seitens der Textilindustrie – das Verarbeiten von Reflexmaterialien) (→ siehe auch Handlungsfeld „Ältere VerkehrsteilnehmerInnen“, 3.6.1; weitere Erwähnung von Reflexmaterialien im Handlungsfeld „Fahrrad“, 3.8.2)	bmvit, WK



Handlungsfeld

Fahrrad

8

➔ RadfahrerInnen stellen durchschnittlich **11 % aller im Straßenverkehr Verletzten und 7 % der Getöteten**. Im Ortsgebiet verunfallen 82 %, gleichzeitig ist hier die Hälfte der Getöteten zu beklagen. Es darf davon ausgegangen werden, dass – ebenso wie bei FußgängerInnenunfällen – auch eine hohe Anzahl von Fahrradunfällen nicht in der amtlichen Statistik aufscheint; Schätzungen gehen davon aus, dass jährlich eine Größenordnung von 35.000 RadfahrerInnen verletzt wird (gegenüber ca. 5.000 in der amtlichen Statistik gemeldeten), wobei diese Unfälle sowohl auf als auch abseits von Straßen auftreten.

➔ Es gilt, das **Tragen von Radhelmen** zu forcieren und die **Sichtbarkeit von RadfahrerInnen** zu verbessern.

Die Maßnahmen zur Fahrradausbildung von Kindern befinden sich im Handlungsfeld „Kinder“, 3.4.2.

3.8.1 Radhelm

Etwa 15 % aller Verletzungen von RadfahrerInnen betreffen den Kopf. In der Gruppe der 0–14-Jährigen ist die Kopfverletzung allerdings mit einem Anteil von 33 % so stark ausgeprägt wie in keiner anderen Altersgruppe. Da laut internationalen Studien (korrekt getragene) Radhelme das Risiko für Kopf- und Gehirnverletzungen um 45 % reduzieren können, werden **bewusstseinsbildende Maßnahmen** gesetzt und zusätzlich eine **Radhelmpflicht** für Kinder im Detail geprüft.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Radhelm		
●○○○	Positive Bewusstseinsbildung für Helmtragen in allen Altersgruppen, insbesondere bei den Kindern und Bewusstseinsbildung im Bereich Vorbildwirkung der Erwachsenen	bmvit, BL, BMUKK
●○○○	Detaillierte Prüfung einer Radhelmpflicht für Kinder	bmvit

3.8.2 Sichtbarkeit

Das Tragen von **Reflexmaterial** durch RadfahrerInnen und die gesetzeskonforme **Ausstattung von Fahrrädern** mit Beleuchtung und Reflexmaterialien wird forciert.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Sichtbarkeit		
○●○○	Bewerbung des Themas „Mach dich sichtbar“ (sowohl das Tragen als auch – seitens der Textilindustrie – das Verarbeiten von Reflexmaterialien) (→ weitere Erwähnung von Reflexmaterialien in den Handlungsfeldern „Ältere VerkehrsteilnehmerInnen“, 3.6.1, und „FußgängerInnen“, 3.7.3)	bmvit, BL, BMUKK, WK
○●○○	Schwerpunktaktionen zur Kontrolle der Sichtbarkeit und Beleuchtung (mit Aufklärung, ohne Sanktion)	bmvit, WK, Clubs

3.8.3 Ältere RadfahrerInnen

Ältere VerkehrsteilnehmerInnen werden künftig in verstärktem Maß auch auf dem Fahrrad unterwegs sein. Durch geeignete Maßnahmen muss versucht werden, die Verkehrssicherheit der älteren RadfahrerInnen positiv zu beeinflussen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Erwachsenenbildung durch Maßnahmen wie Fahrrad-Sicherheitskurse im Verkehr (mit speziellem Augenmerk auf SeniorInnen)	Clubs, bmvit

3.8.4 Gesetzliche Änderungen

Die geltenden Regelungen zum Radverkehr sind komplex (z.B. Sonder- vorrangeregeln) und werden zudem bislang regional unterschiedlich interpretiert. Dies ist der Sicherheit des Radverkehrs nicht zuträglich. Aus diesem Grund werden Regelungen für den Radverkehr in der StVO vereinfacht und vereinheitlicht. In diesem Zusammenhang wird auch die Benutzungspflicht von Radwegen flexibilisiert und die Fahrradstraße, das ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße, die die Attraktivität des Radverkehrs steigern soll, eingeführt. Zusätzlich wird die Fahrradverordnung an Neuerungen z.B. bei Fahrradtypen und Beleuchtung angepasst.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Gesetzliche Änderungen		
●○○○	Vereinfachung und Vereinheitlichung Regelungen Radverkehr in der StVO	bmvit
●○○○	Verankerung eines Rücksichtnahmegebots in der StVO	bmvit
●○○○	Flexibilisierung der Benutzungspflicht von Radwegen	bmvit
●○○○	Einführung der Fahrradstraße	bmvit
●○○○	Überarbeitung der Fahrradverordnung (neue Fahrradtypen, Beleuchtung, Ausstattung, Kindertransport)	bmvit



Handlungsfeld

Motorrad

9

➔ **Etwa 7% aller im Straßenverkehr Verletzten sind mit dem Motorrad unterwegs.** Die durchschnittliche Unfallschwere (Getötete pro Unfall) liegt allerdings so hoch wie bei keinem anderen motorisierten Verkehrsmittel und erreicht jene von FußgängerInnenunfällen, was in durchschnittlich 13% aller Getöteten resultiert. Dies ist umso bemerkenswerter, als nach Schätzungen des ETSC nur etwa 2% der Gesamtfahrleistung in Europa von Motorrädern erbracht wird.

➔ Die **Sanierung von typischen Motorrad-Unfallstrecken** wird mit Hochdruck vorangetrieben werden. Die Ausstattung mit **elektronischen passiven Sicherheitseinrichtungen** (z.B. ABS) und das Tragen von **Schutzkleidung** werden propagiert.

➔ Bei der **LenkerInnenausbildung** werden neue Akzente gesetzt und für die in jüngster Zeit besonders unfallgefährdeten **WiedereinsteigerInnen** werden spezielle Trainingsprogramme angeboten. Der **stufenweise Zugang** zu Motorrädern der oberen Hubraumklassen wird neu geregelt.

➔ **45% der Motorradtoten sind bei Kollisionen mit Pkw zu beklagen.** Deshalb wird die Warnung vor typischen Kollisionsgefahren mit Motorrädern künftig in die Ausbildung von Pkw-LenkerInnen integriert.

➔ Um direkt mit der Zielgruppe und deren Bedürfnissen in Kontakt zu treten, wird die Arbeit in Fokusgruppen und die **Kooperation mit Motorradverbänden bzw. Interessenvertretungen** intensiviert.

3.9.1 Sanierung von Unfallstrecken

Detailanalysen zeigen, dass sich schwere Motorradunfälle auf eine überschaubare Anzahl von Strecken konzentrieren. Diese sollten daher vorrangig saniert werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Sanierung von Unfallstrecken und -kreuzungen		
●○○○	Vorrangige Sanierung von Unfallstrecken und -kreuzungen	BL
○●○○	Einsatz neuartiger Rückhaltesysteme und Entfernung von Objekten am Straßenrand	BL
○○●○	Vermeidung von Griffigkeitswechseln des Fahrbahnbelags	BL
○●○○	Kehrpläne zu Saisonbeginn, prioritäre Befreiung von Streusplitt	BL
○○●○	Ausbau des Unterfahrschutzes bei Leitschienen auf Straßen mit hohem Motorradverkehrsaufkommen	BL
○○●○	Deutliche Kennzeichnung des Straßen- bzw. Fahrbahnverlaufes: Prinzip „selbsterklärende Straße“	BL

3.9.2 Passive Schutzeinrichtungen

Einige Studien deuten darauf hin, dass ABS bei Motorrädern einen nennenswerten Teil der Motorradunfälle verhindern kann.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: ABS bei Motorrädern		
○●○○	Schaffung von Anreizen, z.B. Steuervorteile, für Motorräder mit ABS	BMF
○○●○	Gegebenenfalls Forcierung ABS bzw. andere fortgeschrittene Bremsysteme auf EU-Ebene	bmvit
○○●○	Forschung im Bereich passive Schutzeinrichtungen für Motorräder (Prüfung Airbags, Sicherheitsgurte)	bmvit

3.9.3 Schutzkleidung

Obwohl bislang von einer Helmtragequote von 100 % ausgegangen wurde, sterben jedes Jahr MotorradfahrerInnen ohne **Helm**. Durch **Schutzkleidung** kann die Verletzungsschwere nennenswert vermindert werden. Immer wieder werden schwere Unfälle gemeldet, die aus „Testfahrten“ im Freundeskreis – gänzlich ohne Schutzkleidung – resultieren.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
●○○○	Helm- und Helmriemenverwendung – Bewusstseinsbildung und Überwachung	bmvit, BM.I, Clubs
○●○○	Schutzkleidung – Bewusstseinsbildung	bmvit, BM.I, Clubs
○●○○	Bewusstsein schaffen in Richtung „grelle“ Kleidung	bmvit, Clubs

3.9.4 Ausbildung und Training

Angesichts der drastisch gestiegenen Unfallzahlen von LenkerInnen im mittleren Alter sollte diesem Aspekt vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Der stufenweise Zugang zu den **neuen Führerscheinklassen** im Zuge der Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie wird im Hinblick auf Unfallstatistik und typische Fahrleistungen der Fahranfänger umgesetzt und die **Mehrphasenausbildung** weiterentwickelt.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
●○○○	Entwicklung von Maßnahmen zur Hebung der Sicherheit der „WiedereinsteigerInnen“ (Unfalldetailstudien, Sammlung von Exposure-Daten, Umsetzung Trainingsmodelle für WiedereinsteigerInnen)	bmvit, Clubs
●○○○	Neuregelung stufenweiser Zugang (neue Führerscheinklassen im Rahmen der 3. Führerscheinrichtlinie)	bmvit
●○○○	Weiterentwicklung der Mehrphasenausbildung A: Umsetzung der Evaluierungsergebnisse und der 3. Führerscheinrichtlinie (→ siehe auch Handlungsfeld „Fahrausbildung“, 3.2.4)	bmvit
●○○○	Prüfung versicherungsprämienmäßiger Anreize beim Besuch eines Fahrsicherheitstrainings	bmvit
○○○●	Prüfung der Möglichkeiten des Einsatzes von Fahrsimulatoren in der Führerscheinausbildung der Klasse A (→ siehe auch Handlungsfeld „Fahrausbildung“, 3.2.2)	bmvit

3.9.5 Bewusstseinsbildung

Da MotorradfahrerInnen nur an etwa der Hälfte der tödlichen Kollisionen die Alleinschuld tragen, wird es künftig auch in der **Ausbildung von Pkw-LenkerInnen** – die mit Abstand die häufigsten Unfallgegner sind – notwendig sein, auf klassische Unfallkonstellationen hinzuweisen.

Der Kontakt mit der Zielgruppe – konkret mit **Motorradverbänden bzw. Interessenvertretungen** – wird verstärkt.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Information an Pkw-LenkerInnen bzgl. Unfallgefahren mit MotorradlenkerInnen	bmvit, FS
○●○○	Bewusstseinsbildung – Arbeit mit Fokusgruppen und Kooperation mit Verbänden bzw. Interessenvertretungen	bmvit



Handlungsfeld

Moped

10

➔ **Jede/r neunte Verletzte saß auf einem Moped.** Der vergleichsweise geringe Anteil der Getöteten von 4-5 % und die im Vergleich zu Motorrädern geringere Unfallschwere sind vorwiegend in den geringeren Geschwindigkeiten begründet, die mit Mopeds erreicht werden können.

➔ Die **Mopedausbildung** und das **Eintrittsalter** werden deshalb weiterhin genauer betrachtet und gegebenenfalls Änderungen gesetzt. Für junge MopedlenkerInnen werden **außerschulische Mopedworkshops** angeboten. Maßnahmen gegen das **widerrechtliche Tuning** von Mopeds sowie gegen den Import von Fahrzeugen, die schon im Originalzustand die zulässige Höchstgeschwindigkeit wesentlich überschreiten, werden forciert.

➔ Angesichts eines hohen Anteils von getöteten MopedfahrerInnen ohne Helm wird das **Tragen von – in Crashtests bewährten – Helmen** forciert.

3.10.1 Fahrausbildung

Die Mopedausbildung wurde im Jahr 2009 reformiert. Neben der Ausbildung sollte den Jugendlichen im Rahmen von Workshops unter anderem Fahrsicherheit und Risikoverhalten vermittelt werden.

→ siehe auch Handlungsfeld „Fahrausbildung“, 3.2.5

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Fahrausbildung		
○●○○	Außerschulische Mopedworkshops für junge MopedlenkerInnen (Fahrsicherheit, Risikoeinschätzung, Erste Hilfe und rechtliche Rahmenbedingungen)	Clubs, FS

3.10.2 Tuning

In Österreich werden Mopeds vertrieben, die fabriksneu oder nach geringfügigen Manipulationen die erlaubten **Höchstgeschwindigkeiten** **nennenswert überschreiten** können. Weiterhin werden auch nahezu ohne gesetzliche Restriktionen vom Fachhandel **Tuningsätze** (auch: Chip-Tuning!) verkauft.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Tuning		
○●○○	Entwicklung von Maßnahmen zur Unterbindung von Tuning und gegen den Normen nicht entsprechende Neufahrzeuge (z.B. Verbesserung der 57a-Überprüfung, Verbot des Verkaufs und Besitzes solcher Geräte, Schulung der Exekutive)	bmvit
○●○○	Einheitliche Regelung der (polizeilichen) technischen Kontrollen von Mopeds und der Toleranzen von Rollenprüfständen	bmvit, BM.I
○●○○	Aufklärung der Jugendlichen über die mit dem Fahren illegaler Mopeds verbundenen Gefahren	bmvit, Clubs

3.10.3 Helm

Ein Viertel der Moped-Toten hat beim Unfall keinen **Helm** getragen. Die Forderung des ETSC nach EuroNCAP-Crashtests für Helme sollte unterstützt werden; es gibt in allen Preisklassen sowohl exzellente als auch völlig ungeeignete Modelle.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
●○○○	Bewusstseinsbildung und Überwachung zur Helm- und Helmriemenverwendung am Moped (v.a. in der Schule)	bmvit, BM.I, Clubs
○○●○	Unterstützung der Forderung nach Crashtests für Helme (nach dem Vorbild von EuroNCAP)	bmvit, Clubs



Handlungsfeld

Lkw

11

→ Unfälle mit Lkw-Beteiligung haben einen **Anteil von etwa 5 % am Gesamtunfallgeschehen**. Aufgrund der hohen bewegten Massen sind dabei so hohe Unfallschweren zu verzeichnen wie bei keinem anderen Verkehrsmittel – und **15 % aller Getöteten** zu beklagen.

→ **Fast jeder zweite Getötete stirbt bei Frontalkollisionen mit Lkw**, jeder fünfte bei Auffahrunfällen, die mit knapp 50 % auch die häufigste Unfallart von Lkw darstellen. Weitere 13 % der Toten bei Lkw-Unfällen waren FußgängerInnen.

→ Entlang des hochrangigen Straßennetzes werden sowohl **Abstellplätze** als auch **Kontrollplätze** in verstärktem Maß eingerichtet, um die **Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten** nicht nur zu gewährleisten (Müdigkeitsunfälle), sondern auch zu kontrollieren. Verstärkt werden auch die **technischen Kontrollen**. Die bestehenden **Lkw-Überholverbote auf Autobahnen** werden evaluiert und bei Bedarf modifiziert.

→ Das bmvi wird gezielt an Unternehmen herantreten, um die **betriebliche Sicherheit bei Flotten** zu erhöhen. Der **Beitritt zur Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit** wird erneut beworben.

→ Eine Reihe von Kfz-technischen und legislativen Maßnahmen wird unterstützt, darunter die **Senkung des hinteren Unterfahrschutzes**, die Nachrüstung mit **Weitwinkelspiegeln**, die Ausstattung mit modernen **Kontroll- und Assistenzsystemen** und die Ausweitung der EU-Lkw-Regelungen auf „Vans“ (Transporter).

→ Das bmvi wird sich auch weiter dafür einsetzen, dass sog. „GigaLiner“ **nicht in Österreich zugelassen** werden, da Sicherheitsbedenken und enormer infrastrukturseitiger Investitionsbedarf dagegen sprechen.

3.11.1 Regelungen, Richtlinien und Kontrollen

Die Europäische Richtlinie zur **Aus- und Weiterbildung von BerufskraftfahrerInnen** stellt einen Meilenstein für die Sicherheit im Schwerverkehr dar. Interessant sind in diesem Zusammenhang die praktischen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Die Einhaltung der **Lenk- und Ruhezeiten** ist ein Schlüssel zur Vermeidung der zahlreichen Unfälle durch Ermüdung. Dazu ist die notwendige **Infrastruktur** bereitzustellen und das **Kontrollnetz** zu verdichten. Die bestehenden Lkw-Überholverbote werden evaluiert.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
	Maßnahmenpaket: Vermeidung von Lkw-Unfällen durch Ermüdung und Ablenkung	
●○○○	Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Verkehrskontroll- und Abstellplätzen (für technische Kontrollen und Überwachung der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten) (→ siehe auch Handlungsfeld „Überwachung“, 3.3.10)	ASFiNAG
●○○○	Telematische Anzeige freier Stellplätze für den Schwerverkehr (auch zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten) (→ siehe auch Handlungsfeld „Überwachung“, 3.3.10)	ASFiNAG
○○●○	Testung neuer Methoden zur Kontrolle von Lkw-LenkerInnen hinsichtlich ablenkender Tätigkeiten während des Lenkens	bmvit, BM.I
○●○○	Laufende Evaluierung der bestehenden Lkw-Überholverbote auf Autobahnen und bei Bedarf Modifikation	bmvit

3.11.2 Öffentlichkeitsarbeit

Unternehmen im Schwerverkehr sind wichtige Partner der Verkehrssicherheitsarbeit. Es gilt deswegen, die Vorteile betrieblicher Verkehrssicherheit für das Gesamtwohl aufzuzeigen und den auf BerufsfahrerInnen lastenden Leistungsdruck zu reduzieren. Zusätzlich soll das „Miteinander“ von Schwer- und Leichtverkehr weiter gefördert werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Öffentlichkeitsarbeit Lkw		
○●○○	Öffentlichkeitsarbeit adressiert an (Fuhr-)Unternehmen - Aufzeigen der wirtschaftliche Vorteile für Fuhrparks von weniger Unfällen - Prämierung von Firmen für erfolgreiche innerbetriebliche Verkehrssicherheitsarbeit - Reduzierung des Leistungsdrucks der LenkerInnen durch „gerechte“ Entlohnung (ohne „km-Prämien“)	bmvit, WK
○●○○	Öffentlichkeitsarbeit adressiert an andere VerkehrsteilnehmerInnen - Hebung des Images von „Brummi-LenkerInnen“ (Kapitäne der Landstraßen) - Abbau des Feindbildes „Lkw“ – Verständnisfördernde Maßnahmen zwischen Pkw- und Lkw-LenkerInnen	bmvit, WK

3.11.3 Fahrzeugausstattung, technische Nachrüstung

Die Ausrüstung mit **Weitwinkelspiegeln** ist für Neufahrzeuge per EU-Richtlinie vorgeschrieben, die Nachrüstung bei den im Verkehr befindlichen Fahrzeugen ist ebenfalls anzustreben.

Für neue Pkw-Modelle sind **Reifendruckkontrollsysteme** ab 2012 verpflichtend vorgeschrieben, nicht aber für Lkw. Da hier aber in gleichem Maß durch Reifen-Unterdruck Gefahr ausgehen kann, müssen diese Systeme auch für Lkw verpflichtend vorgeschrieben werden.

Das Hauptaugenmerk bei Reifen für Schwerfahrzeuge liegt auf möglichst langer Lebensdauer, Sicherheitsaspekten sollte mehr Bedeutung zukommen. Trotz der Einführung der Winterreifen-Pflicht für Lkw bleiben bei winterlichen Fahrverhältnissen immer wieder Lkw auf Steigungsstrecken hängen oder kommen gar von der Straße ab.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Fahrzeugausstattung		
○●○○	Verringerung Höhe hinterer Unterfahrschutz (400 mm) und energieabsorbierende Gestaltung – Forderung der Modifikation des bestehenden Standards auf europäischer Ebene	bmvit
○●○○	Nachrüstung mit Weitwinkelspiegeln von bereits – und für die kommenden 10 Jahre – im Verkehr befindlichen Lkw mittels EU-Lobbying und Anreizsystemen	bmvit
○●○○	Verpflichtende Ausstattung von Schwerfahrzeugen mit Reifendruckkontrollsystemen	bmvit, Clubs
○●○○	Verpflichtende Ausstattung aller neuen Lkw-Fahrzeugmodelle mit eCall-Systemen (→ weitere Erwähnung von eCall in den Handlungsfeldern „Unfallnachsorge“, 3.13.1, und „Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung“, 3.16.1)	bmvit
●○○○	Alkohol-Interlock: Pilotversuch im Vorfeld einer potenziellen Einführung zur Qualitätssicherung in Güterverkehrsflotten (→ siehe auch Handlungsfeld „Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung“, 3.16.3; weitere Erwähnung der Alkohol-Interlocks in den Handlungsfeldern „Überwachung“, 3.3.2, und „Rehabilitation und Diagnostik“, 3.14.1)	bmvit, WK
Maßnahmenpaket: Wintersicherheit Lkw		
○●○○	Strenge Kontrolle der richtigen Bereifung und Einhaltung der Kettenmitnahmepflicht	BM.I, BL
○○●○	Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen (z.B. vorbereitete Verkehrszeichen und Verordnungen), um auf Steigungsstrecken kurzfristig überwachbare Kettenpflicht oder Sperren verhängen zu können	bmvit
○○●○	Schaffung zusätzlicher Kettenanlegeplätze vor Steigungsstrecken	ASFiNAG
○○●○	Einführung von Qualitätsstandards für die Nässehaftung von Lkw-Reifen	Clubs
○○●○	Einführung von Qualitätsstandards für die Wintertauglichkeit von Lkw-Reifen	Clubs
○○○●	Bewusstseinsbildung im Bereich „Eislawinen“ auf Lkw-Planen, damit sich diese gar nicht bilden bzw. solche gefahrlos beseitigt werden können	bmvit, WK

3.11.4 „Vans“ und überlange bzw. überschwere Lkw („GigaLiner“)

Auf „Vans“, also Lkw < 3,5 t, die für den gewerblichen Verkehr eingesetzt werden, werden zahlreiche EU-Regelungen bisher nicht angewandt, wie z.B. jene in den Bereichen Tachograf, Geschwindigkeitsbegrenzer, Lenk- und Ruhezeiten sowie Aus- und Weiterbildung.

Österreich wird deshalb auf EU-Ebene die Ausweitung der Regelungen auf alle Lkw fordern.

Überlange und überschwere Lkw (max. 60 t, umgangssprachlich „GigaLiner“) würden besondere Infrastruktur erfordern: Die bestehenden Verkehrsanlagen (Kurvenradien, Pannenbuchten, Leitschienen, Brücken, Tunnels, Abstellplätze etc.) entsprechen vielfach nicht den benötigten Anforderungen. Für Pkw-LenkerInnen bedeuten diese Fahrzeuge Sichtbeeinträchtigungen und längere Überholwege. Bei Einführung wäre eine erhöhte Unfallschwere zu erwarten.

→ siehe auch Handlungsfeld „Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung“, 3.16.7

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Vans und GigaLiner		
○●○○	Ausweitung der EU-Lkw-Regelungen auf „Vans“ (Transporter) für den gewerblichen Verkehr: Geschwindigkeitsbegrenzer, Lenk- und Ruhezeiten, Aus- und Weiterbildung	bmvit
●○○○	Verbot „GigaLiner“: Verhinderung einer Zulassung für Österreich bzw. des Befahrens österreichischer Straßen im Einklang mit der Mehrheit der europäischen Staaten	bmvit



Handlungsfeld

Eisenbahn- kreuzungen

12

➔ Österreich weist eine im internationalen Vergleich **hohe Zahl von ca. 7.000 Eisenbahnkreuzungen** auf, von welchen ein hoher Anteil nicht technisch gesichert ist. In den Jahren **2005–2009 waren 106 Getötete auf Eisenbahnkreuzungen** zu beklagen, davon 54 auf nicht technisch gesicherten.

➔ Der Anteil des Unfallgeschehens auf Eisenbahnkreuzungen beträgt etwa 0,2% am Gesamtunfallgeschehen. Das **Verletzungs- und Tötungsrisiko** ist allerdings **12-mal so hoch wie im übrigen Straßenverkehr**. Die Zahl der Getöteten schwankt über die Jahre stark und erlangte zuletzt im Jahr 2007 einen Spitzenwert von 29 (2009: 15).

➔ Mithilfe eines neuen **statistischen Risikomodells** für Eisenbahnkreuzungen werden künftig optimale Sicherungsmethoden errechnet. Basis dafür ist nicht zuletzt eine **verbesserte Datenlage** über die entsprechenden Unfälle.

➔ **Unfall-Hot-Spots** werden weiterhin mit höchster Priorität saniert und eine langfristige **Strategie zur Reduktion von Eisenbahnkreuzungen** erarbeitet.

➔ Die rechtliche Basis für die **automatische Überwachung von Eisenbahnkreuzungen** wird geschaffen und bewusstseinsbildende Aktivitäten zum Verhalten auf Eisenbahnkreuzungen werden verstärkt.

3.12.1 Unfallanalyse, Sanierung und Sicherung

Die ÖBB erarbeitet ein **statistisches Risikomodell** für Eisenbahnkreuzungen. Dieses beschreibt die Unfallgefahr in Abhängigkeit von unterschiedlichen straßen- und bahnseitigen Parametern und bildet somit die Basis für die Ermittlung optimaler Sicherungsmethoden bei gleichzeitiger Beachtung von Kosten-Nutzen-Aspekten.

Die **Datenlage** von Unfällen auf Eisenbahnkreuzungen ist dürftig, vor allem was die örtliche Zuordnung und die Unfallursachen betrifft. Zwischen den Datenbanken der Bahnbetreiber und der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik kann im Detail oft nur mit großem Aufwand eine Verbindung hergestellt werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Sicherung und Unfallanalyse		
○●○○	Umsetzung Risikomodell ÖBB Unterstützung der ÖBB bei der Umsetzung (in Kooperation mit Ländern und Gemeinden)	ÖBB, bmvit, BL, G
●○○○	Identifikation, Bewertung und Sanierung von Unfall-Hot-Spots mit höchster Priorität	bmvit, BL
○○●○	Langfristige Strategie für Reduktion oder technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen (in Einklang mit neuer EKVO)	bmvit, BL, G, ÖBB
●○○○	Ausweitung Pilotversuche zur automatischen Überwachung von Eisenbahnkreuzungen (z.B. mit Rotlichtkameras) und Ausarbeitung von Strategien für deren breiten Einsatz, Ausnutzung der rechtlichen Rahmenbedingungen	bmvit
○●○○	Verbesserung der Unfalldatenbanken (insbesondere Lokalisierung – GPS, Ursachenkategorien, harmonisierte Datenaufnahme)	ÖBB, andere Eisenbahnverkehrsunternehmen

3.12.2 Bewusstseinsbildung

Die französischen Staatsbahnen informieren StraßenbenützerInnen gezielt darüber, dass **Vollschranken** im geschlossenen Zustand von **Kfz leicht durchstoßen** werden können. Auf diese Weise könnten auch in Österreich einige jener tragischen Unfälle verhindert werden, bei denen Fahrzeuge zwischen Schranken eingeschlossen und von Zügen erfasst werden.

Die aktive Teilnahme der ÖBB und möglichst vieler weiterer österreichischer Bahnbetreiber am europäischen „**Awareness Day**“ für Eisenbahnkreuzungen, der erstmals 2009 stattfand, wird fortgesetzt.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Bewusstseinsbildung		
○●○○	Information über Sollbruchstellen bei Vollschranken (analog Frankreich)	ÖBB, Clubs, bmvit
●○○○	Aktive Teilnahme am europäischen „ Awareness Day “ für Eisenbahnkreuzungen	ÖBB
○●○○	Gezielte Bewusstseinsbildung zum richtigen Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen , auch im Bereich der Fahrschulausbildung (→ siehe auch Handlungsfeld „ Fahrausbildung “, 3.2.2)	ÖBB, bmvit, FS



Handlungsfeld

Unfallnachsorge (Post-Accident-Care)

13

Unfallnachsorge (Post-Accident-Care)

- ➔ Zum ersten Mal wird die Thematik der Unfallnachsorge in das Verkehrssicherheitsprogramm aufgenommen: Hierbei gilt es nicht, Unfälle zu vermeiden, sondern nach Unfällen für rasche, flächendeckende und effiziente Hilfe zu sorgen, um **Unfallfolgen zu lindern**.
- ➔ Die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für **eCall** hat höchste Priorität. **Unfallstellen sollen künftig schneller geräumt werden**, um Sekundärunfälle zu vermeiden.
- ➔ Für die **Reaktionszeiten** der Einsatzkräfte und die **Güte der Notfallversorgung** soll ein Qualitätssicherungssystem aufgebaut, der Fortbestand des **Helikoptersystems** gesichert und das Prinzip der „**Rettungsgasse**“ umgesetzt werden.
- ➔ Die Anstrengungen bei der Aus- und Weiterbildung in **Ersster Hilfe** werden verstärkt.

3.13.1 eCall

Für eine klaglose Funktion von eCall, also von automatisch von Fahrzeugen abgesetzten **Notrufen mit GPS-Koordinaten**, ist seitens der Einsatzorganisationen die notwendige Infrastruktur zu schaffen. Eingehende Notrufmeldungen müssen lokalisiert und mit den Verunfallten muss unmittelbar und möglichst in deren Landessprache kommuniziert werden können.

→ siehe auch Handlungsfelder „Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung“, 3.16.1, und „Lkw“, 3.11.3

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Implementierung eCall Schaffung der notwendigen Infrastruktur bei den Einsatzdiensten	bmvit, Einsatzorganisationen

3.13.2 Hochbelastete Straßen: Zufahrt Einsatzkräfte – Räumung Unfallstelle

Um Fahrzeugen der Einsatzorganisationen bei Stauungen schnelleres Vorkommen zu Unfallstellen zu ermöglichen, wird die sogenannte „**Rettungsgasse**“ umgesetzt.

Nach Unfällen auf dem hochrangigen Straßennetz wird – insbesondere auf Strecken mit hoher Verkehrsbelastung – auf rasche **Räumung der Unfallstellen** Wert gelegt, um Sekundärunfälle zu vermeiden. Die Schaffung bzw. Öffnung von **Sonderzufahrten für Einsatzkräfte und Abschleppwagen** sollte auf Autobahnen in Abstimmung mit den örtlichen Gegebenheiten und den Erfahrungsberichten von Straßenmeistereien erwogen werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
●○○○	Einführung der „Rettungsgasse“	bmvit
Maßnahmenpaket: Rasche Räumung von hochbelasteten Straßen nach Unfällen		
○○●○	Verwendung neuer (fotografischer) Technologien und neuer Prozesse für die Unfalldatenaufnahme. Basierend auf Modellen der Länder Deutschland (GIDAS: German In-Depth Accident Study), Großbritannien, Niederlande	bmvit
○○○●	Strategisch postierte Abschleppfahrzeuge entlang von Autobahnen zur schnellstmöglichen Räumung von Unfallstellen (analog Niederlande)	ASFiNAG, Clubs
○○●○	Notzufahrten für Einsatzkräfte und Abschleppwagen in sensiblen und kritischen Bereichen	ASFiNAG

3.13.3 Responszeiten der Einsatzkräfte

Die Zeit zwischen Einlangen eines Notrufs und dem Eintreffen des Rettungsdienstes an der Unfallstelle ist ein entscheidender Faktor für die Überlebenschancen von schwer verletzten Unfallopfern.

Zur **Risikominderung auf Einsatzfahrten** wird für LenkerInnen von Einsatzfahrzeugen ein Maßnahmenpaket geschnürt. Dazu gehören auch Fahrsicherheitstrainings für LenkerInnen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Responszeiten der Einsatzkräfte		
○○●○	Dienstübergreifendes Qualitätssicherungssystem für Responszeiten der Einsatzkräfte	Einsatzorganisationen
○○●○	Schrittweise Einführung eines einheitlichen digitalen Funknetzes für alle Blaulichtorganisationen	Einsatzorganisationen
○○●○	Entwicklung und Umsetzung eines Schulungskonzeptes zur Risikominderung , insbesondere für LenkerInnen von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen	bmvit

3.13.4 Flächendeckende Qualität der Notfallversorgung

In Österreich steht mit dem flächendeckenden System der Rettungshelikopter ein wesentlicher Eckpfeiler für die Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung, der in Europa Vorzeigecharakter besitzt. In jüngster Zeit stand das System im Zusammenhang mit Finanzierungsfragen in der öffentlichen Diskussion.

In Österreich sind Notfallkrankswagen (NKTW) weit verbreitet, die sowohl im Rettungsdienst als auch im Krankentransport eingesetzt werden. Sie entsprechen meist der DIN EN 1789 Typ B (Emergency Ambulance) und sind daher nicht so umfangreich für den Notfalleinsatz ausgerüstet wie ein RTW (DIN EN 1789 Typ C: Mobile Intensive Care Unit).

Trotz der hohen Zahl von Personen, die nach Verkehrsunfällen verletzt werden, bzw. der diversen medizinischen Fragen rund um die gesundheitliche Fahreignung gibt es in Österreich nach wie vor kein Berufsbild „VerkehrsmedizinerIn“.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
	Maßnahmenpaket: Sicherstellung flächendeckender Qualität der Notfallversorgung	
●○○○	Sicherung des Systems der Flugrettung – Qualitätssicherung und Finanzierung	BL, Krankenkassen
○○●○	Krankswagen für den Notfalleinsatz Analyse, wie treffsicher die Ausstattung von Rettungsfahrzeugen mit medizinischem Gerät und Notärzten erfolgt, und gegebenenfalls Verbesserungsmaßnahmen	bmvit, Rettungsdienste
○○●○	Weitere Optimierung der bodengebundenen Notfallversorgung (Hot-Spot-Analyse)	BL, Rettungsdienste
○○○●	Schaffung Berufsbild „VerkehrsmedizinerIn“ inkl. Schaffung von entsprechenden Lehrstühlen für Verkehrsmedizin und Vorgaben für Aus- und Weiterbildung in Abstimmung mit Wissenschaft und Ärztekammer	Ärztekammer

3.13.5 Bergung

Die Entwicklungen in der passiven Fahrzeugtechnik bringen es mit sich, dass vermehrt verstärkende Elemente Bestandteil von Fahrzeugkarosserien werden. Diese Elemente erschweren für Feuerwehr und Rettung den Zugang zum Fahrzeuginneren. Dadurch hat sich die durchschnittliche Bergungszeit bei Pkw-Modellen jüngerer Bauart wesentlich verlängert. **Rettungskarten** sind ein Hilfsmittel zur schnelleren Bergung von Menschen aus ihrem Fahrzeug nach einem Verkehrsunfall, da auf ihnen optimale Angriffspunkte für Spreizer und Rettungsscheren sowie die Lage von Batterien und Airbags angegeben sind.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
●○○○	Propagierung einheitlicher „Rettungskarten“ für alle Fahrzeuge	Einsatzorganisationen, Clubs
●○○○	Verpflichtende Ausstattung aller Neufahrzeuge mit Rettungskarten	bmvit, Clubs

3.13.6 Erste Hilfe

Trotz Erste Hilfe-Schulung haben LenkerInnen im seltenen Anlassfall oft nicht die Methodologie parat, wie und in welcher Reihenfolge Absicherung, Notruf und Ersthilfe zu erfolgen haben.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Erste Hilfe		
○○●○	Schaffung von Anreizen für regelmäßige Auffrischung Erste Hilfe-Kurse — Prüfung von Anreizmöglichkeiten für ArbeitgeberInnen für regelmäßige Erste Hilfe-Kurse für MitarbeiterInnen — Prüfung von Anreizmöglichkeiten, damit möglichst viele FahrerInnen von den hierzu ermächtigten Rettungsorganisationen angebotene Auffrischkurse in „lebensrettenden Sofortmaßnahmen“ besuchen. Der Inhalt dieser Kurse sollte verstärkt auf das Unfallmanagement (z.B. Absicherung) gelegt werden.	bmvit, Einsatzorganisationen
○○●○	Erste Hilfe-Sticker im Fahrzeug Aufkleber im Fahrzeug mit Anleitungen im Piktogrammstil können bei Reihenfolge Absicherung, Notruf und Ersthilfe eine wesentliche Hilfestellung bieten	bmvit, Clubs



Handlungsfeld

Rehabilitation und Diagnostik

14

➔ Ein kleiner Teil des FahrerInnenkollektivs setzt wiederholt Verkehrsvergehen. Zu den häufigsten Delikten zählt der Alkoholmissbrauch am Steuer. Mit **Alkohol-Interlocks**, die in einer Pilotstudie geprüft werden sollen, können Fahrten in beeinträchtigtem Zustand verhindert werden, um das Unfallrisiko zu verringern ohne den Führerschein dauerhaft zu entziehen.

➔ Die in Österreich flächendeckend etablierten Methoden der **verkehrropsychologischen Begutachtungen** und der **Nachschulungen** sollen hinsichtlich ihrer Effizienz untersucht werden. Auch das **Verkehrstraining** und der neue **Kindersicherungskurs** (Vormerksystem) sind zu evaluieren.

3.14.1 Alkohol

Alkohol-Interlocks gewährleisten, dass mehrfach alkoholauffällige LenkerInnen den Führerschein behalten können und trotzdem erfolgreich davon abgehalten werden, ihr Fahrzeug in beeinträchtigtem Zustand zu lenken. Die Geräte haben zwar keine therapeutische Wirkung, können aber eine Therapie erfolgreich unterstützen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
●○○○	Pilotversuch Alkohol-Interlock Untersuchung der technischen, rechtlichen und medizinisch-psychologischen Aspekte (→ <i>siehe auch Handlungsfelder „Überwachung“, 3.3.2, und „Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung“, 3.16.3; weitere Erwähnung von Alkohol-Interlocks im Handlungsfeld „Lkw“, 3.11.3</i>)	bmvit

3.14.2 Effizienzuntersuchungen

Eine Reihe von Maßnahmen wird hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit evaluiert, um gegebenenfalls Verbesserungspotenziale zu identifizieren.

Zuletzt wurden als neue Maßnahmen im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2002–2010 **Verkehrstraining** und **Kindersicherungskurse** eingeführt. **Nachschulungen** und **verkehrpsychologische Begutachtungen** sind seit Langem international anerkannte Bestandteile der österreichischen Verkehrssicherheitsarbeit, die auch im Rahmen des EU-Projekts SUPREME⁹ zur Europäischen Best Practice gekürt wurden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Effizienzuntersuchungen Schulungsmaßnahmen		
●○○○	Effizienzuntersuchung Verkehrstraining und Kindersicherungskurs und gegebenenfalls rasche Umsetzung notwendiger Änderungen	bmvit
○●○○	Stellenübergreifende und österreichweite Effizienzuntersuchung der Nachschulungen und verkehrpsychologischen Begutachtungen	bmvit

⁹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/supreme.pdf



Handlungsfeld

Infrastruktur und straßenseitige Verkehrs- telematik

15

➔ Gestaltung und Zustand unserer Straßen haben wichtigen Einfluss auf das Unfallgeschehen. Deshalb führen wir in Österreich ein **integriertes Infrastruktursicherheitsmanagement** ein: Schon bei der Planung von Straßenbauprojekten wird die Sicherheit der Straßen überprüft, bestehende Straßen werden regelmäßig inspiziert und Unfallhäufungsstellen und -strecken nach einem einheitlichen Prozess identifiziert und saniert.

➔ Angesichts des im EU-Vergleich hohen **Tempolimits auf Freilandstraßen** (außer Autobahnen) soll mithilfe gestaffelter Tempolimits die Geschwindigkeit an die Anlageverhältnisse angepasst und im Bereich von Unfallhäufungsstellen und -strecken sowie an jenen Abschnitten, an denen das Potenzial für die Senkung der Unfallkosten am größten ist, reduziert werden. Auch das **Kundmachungssystem** für Tempolimits wird nach neuesten Erkenntnissen der Verständlichkeit neu gestaltet.

➔ Strecken mit zahlreichen **Baumunfällen** werden entschärft und gegen die zahlreichen Wildunfälle wird eine Strategie erarbeitet. Der Entschärfung von unfallträchtigen **Kreuzungen** soll verstärkt Aufmerksamkeit gewidmet werden. **Rumpelstreifen** werden helfen, Unfälle durch Ermüdung und Ablenkung bzw. Unachtsamkeit zu reduzieren. **Verkehrszeichen** sollen z.B. durch Symbole oder Piktogramme verständlicher werden – auch für nicht deutschsprachige LenkerInnen. **Griffigkeit und Spurrinnen** werden regelmäßigen Messzyklen unterworfen, um bei Mängeln rechtzeitig Gegenmaßnahmen setzen zu können.

➔ Die Nachrüstung der zahlreichen **Tunnels** mit Sicherheitsausrüstung nach dem Stand der Technik wird fortgesetzt. Auch die Gestaltung von Autobahnanschlussstellen zur Vermeidung von **Geisterfahrten** wird weiter betrieben. Die Standards von **Baustellenabsicherungen** werden weiter verbessert und der Einsatz moderner **Verkehrstelematik** auf dem hochrangigen Straßennetz forciert.

3.15.1 Infrastruktursicherheitsmanagement

Die Richtlinie zur Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Straßeninfrastruktur¹⁰ der Europäischen Kommission, die von den Mitgliedsstaaten bis Ende 2010 umzusetzen war, stellt einen ersten wichtigen Schritt zu institutionalisiertem Qualitätsmanagement für Infrastruktursicherheit in Europa dar. Sie betrifft derzeit nur das Transeuropäische Straßennetz (TEN), also nur einen Teil des ASFiNAG-Netzes. Es ist allerdings das Ziel, dass die Richtlinie auf dem gesamten **Autobahn- und Schnellstraßennetz und den anderen Netzen** (Landesstraßen B und L) angewendet wird.

Die in der Richtlinie geregelten Abläufe umfassen:

- Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit (Road Safety Impact Assessment RSIA)
- Straßenverkehrssicherheitsaudit (Road Safety Audits RSA)
- Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung (Road Safety Inspections RSI)
- Straßenverkehrssicherheitsanalyse und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes (Network Safety Management NSM)

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Umsetzung der Infrastruktur-Richtlinie auch auf dem Netz der Landesstraßen		
●○○○	Ausbildung von AuditorInnen bzw. InspektorInnen durch akkreditierte Institutionen	bmvit, FSV
○●○○	Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits (Sicherheitsüberprüfung in den Planungsphasen) bei allen relevanten Bau- und Umbauprojekten , auch abseits des hochrangigen Straßennetzes	ASFiNAG, BL
○●○○	Regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsinspektionen auch abseits des hochrangigen Straßennetzes	ASFiNAG, BL
○●○○	Sanierung von Unfallhäufungsstellen mit gleichem Standard in ganz Österreich (High Accident Concentration Sections, siehe dazu auch nächstes Kapitel) (→ <i>siehe auch 3.15.2</i>)	ASFiNAG, BL
○○●○	Umsetzung der Straßenverkehrssicherheitsanalyse inkl. Prioritätenreihung und Investition in Strecken mit dem größten Unfallreduktionspotenzial	ASFiNAG, BL
○●○○	Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit in frühen Planungsphasen von Projekten	ASFiNAG, BL
○○●○	Best-Practice-Plattform zu Infrastrukturmaßnahmen	bmvit

¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/infrastructure/index_de.htm

3.15.2 Unfallhäufungsstellen und -abschnitte

In Österreich gab es in den Jahren 2006 – 2008 **3.226 Unfallhäufungsstellen**, an denen bei über 26.000 Unfällen 35.300 Menschen verletzt und 324 getötet wurden. Damit sind 36% der Unfälle und Verletzungen sowie 19% aller Todesopfer an Unfallhäufungsstellen zu beklagen. Auf Ebene der Bundesländer zeigen diese Werte eine breite Streuung, und auch die Sanierung von Unfallhäufungsstellen geschieht in den Bundesländern derzeit noch mit unterschiedlicher Intensität. Im Rahmen des VSP sollte ein mit den Ländern abgestimmter Prozess definiert und gemeinsam umgesetzt werden. Derzeit beschränkt sich die **Sanierungstätigkeit** weitgehend auf das kilometrierte Straßennetz, da der örtliche Bezug von Unfällen („250 m-Fenster“) durch die Kilometerreferenz leicht hergestellt werden kann. In Ortsgebieten fiel die Analyse in der Vergangenheit ungleich komplexer aus, zumal die Informationen der Lage von Hausnummern zueinander – speziell in sog. „chronologischen“ Gemeinden – nicht bekannt war. Nachdem nun allerdings für ganz Österreich die geografische Referenz aller Hausnummern verfügbar ist, sollte einer Umsetzung einer Unfallhäufungsstellensanierung auch im Gemeindestraßennetz nichts mehr im Wege stehen. Bei Bedarf wird auch die RVS 02.02.21 angepasst.

Etwa ein Viertel der Getöteten ist in Österreich bei Alleinunfällen auf Freilandstraßen (ohne Autobahnen) zu beklagen. Obwohl ein großer Teil dieser Unfälle auf das Fehlverhalten von LenkerInnen zurückzuführen ist, sollten im Rahmen einer Hot-Spot-Analyse jene Stellen vorrangig identifiziert werden, die mit infrastrukturellen Maßnahmen entschärft werden können.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
	Maßnahmenpaket: Sanierung von Unfallhäufungsstellen und -abschnitten in ganz Österreich und auf dem gesamten Straßennetz	
○○●○	Tatsächliche Sanierung unter Anwendung gleicher Standards in der Sanierung in ganz Österreich und auf dem gesamten Straßennetz (basierend auf RVS 02.02.21) (→ siehe auch 3.15.1)	BL, ASFiNAG
○●○○	Entwicklung von Systemen und Prozessen, damit die Bundesanstalt für Verkehr ihren gesetzlichen Verpflichtungen in Zusammenhang mit der Globalanalyse von Unfallhäufungsstellen und deren Sanierungen gerecht wird	bmvit, BL
○●○○	Darstellung aller Unfallhäufungsstellen Österreichs auf digitalen Straßenkarten	BL, bmvit
○○●○	Überarbeitung und Spezifikation (z.B. Freiland, Stadtgebiet) der Berechnung von Unfallhäufungsstellen und Verfügbarmachen der Unfallhäufungsstellen für die relevanten Teile des Straßennetzes	BL
○○●○	Unfallhäufungsstellensanierung auch im nicht kilometrierten Straßennetz (Gemeindestraßen). Eine diesbezügliche Methodologie wird derzeit in einem Pilotprojekt in St. Pölten erarbeitet	G, BL
○●○○	Entschärfung alleinunfallträchtiger Freilandabschnitte (infrastrukturbedingt): Identifikation mit Hot-Spot-Analyse von besonders alleinunfallträchtigen Freilandabschnitten, die mit infrastrukturellen Maßnahmen entschärft werden können, und darauf aufbauend vorrangige Sanierung dieser Abschnitte	BL

3.15.3 Geschwindigkeit

Österreich und Deutschland sind die beiden letzten Länder Europas, in denen ein generelles Tempolimit von 100 km/h auf Freilandstraßen gilt. Das zeigt sich auch in der im internationalen Vergleich hohen Unfallschwere auf diesen Straßen. In Österreich sind fast 60 % aller Getöteten auf Freilandstraßen zu beklagen. Der internationale Vergleich zeigt, dass in Österreich die Tötungsquote bei Unfällen auf Freilandstraßen über dem europäischen Durchschnitt liegt. In vielen Ländern Europas ist es mittlerweile Standard, die Tempolimits von Freilandstraßen grundsätzlich von den Anlageverhältnissen (z.B. Straßenbreite, Kurvenradien) und den Sicherheitsmerkmalen (z.B. Randabsicherungen, Sturzzäume) abhängig zu machen.

Zusätzlich soll im Bereich von Unfalhhäufungsstellen und -strecken sowie an jenen Abschnitten, an denen das Potenzial für die Senkung der Unfallkosten am größten ist, die Geschwindigkeit – sofern unfallkausal – reduziert werden.

Das derzeit in Österreich in Verwendung befindliche Kundmachungssystem für Tempolimits wird von vielen LenkerInnen nicht verstanden. Folgt im Freiland z.B. auf eine 70 km/h-Beschränkung eine Ortstafel, würden etwa 50 % der LenkerInnen auf 50 km/h reduzieren. Tatsächlich bleibt das Limit aber in diesem Fall auf 70 km/h.

Im Rahmen des Projekts GONZALES¹¹ wurde von einer österreichischen ExpertInnengruppe unter Beteiligung des bmvi ein verbessertes Kundmachungssystem für Tempolimits entworfen, das für die VerkehrsteilnehmerInnen unmissverständliche Interpretationen des örtlichen Limits zulässt. Das System folgt folgenden Voraussetzungen:

- Explizite Geschwindigkeitslimits für Zonen, Fahrtrichtungen und Fahrstreifen sind gleichwertig
- Prinzip der positiven Beschilderung (Anfang statt Ende)
- Anwendbarkeit auch bei Einschränkung der Verbindlichkeit (z.B. für Lkw)

Durch das erleichterte Erfassen von Tempolimits für die VerkehrsteilnehmerInnen kann für das System auch eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit unterstellt werden.

11 im Rahmen des I2-Programms (bmvi); http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/strassenraum/beschilderung//back_id/614/

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Geschwindigkeit		
●○○○	Gestaffelte Tempolimits auf Freilandstraßen in Abhängigkeit von den Anlageverhältnissen (z.B. Straßenbreite, Kurvenradien) und den Sicherheitsmerkmalen (z.B. Randabsicherungen, Sturzzäume)	BL
○●○○	Geschwindigkeitsreduktion im Bereich von Unfallhäufungsstellen und -strecken (sofern Geschwindigkeit unfallkausal) sowie an jenen Abschnitten, an denen das Potenzial für die Senkung der Unfallkosten am größten ist	BL
○○○●	Verbesserung des Kundmachungssystems für Tempolimits (aufbauend auf den Ergebnissen des Projekts GONZALES ¹²)	bmvit

3.15.4 Baumunfälle

Knapp 9 % der tödlichen Unfälle in Niederösterreich sind Kollisionen mit Bäumen. Für andere Bundesländer sind entsprechende Zahlen derzeit nicht verfügbar. Strecken mit besonders hoher Dichte an Baumunfällen sollten identifiziert und prioritär behandelt werden. Als Modell kann die im EU-Projekt SUPREME als Best Practice gekürte französische Methodologie zur Sanierung von Baumunfallstrecken dienen¹³, siehe auch die gerade in Ausarbeitung befindliche RVS 02.02.41. Eine gemeinsame Vorgangsweise der Länder, die auch die Funktion der Bäume in verkehrstechnischer, landschaftsplanerischer und kulturhistorischer Hinsicht berücksichtigt, ist anzustreben.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Baumunfälle		
○●○○	Datenbeschaffung zu Baumunfällen in allen Bundesländern	BL
○○●○	Identifikation der Strecken mit besonders hoher Dichte an Baumunfällen (Hot Spots) und prioritäre Sanierung	BL, BH

12 <http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen/Studien/VM/GONZALES-Endbericht.pdf>

13 http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_handbook_for_measures_at_the_country_level.pdf

3.15.5 Wildunfälle

Bei Kollisionen mit Tieren wurden zwischen 2005 und 2009 knapp 1.000 Personen verletzt und sechs getötet. Durchgeführte Gegenmaßnahmen werden evaluiert und gegebenenfalls die RVS 04.03.12 adaptiert.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○○●○	Umfangreiche Evaluierung der im In- und Ausland durchgeführten Maßnahmen und darauf aufbauend Überarbeitung der RVS (Wildwarnreflektoren, Duftzäune, Wildwarnanlagen und -passagen)	bmvit, FSV

3.15.6 Kreuzungen

Die Entschärfung von unfallträchtigen Kreuzungen mittels Kreisverkehrsanlagen ist während der Laufzeit des VSP 2002–2010 in Ortsgebieten zum Standard geworden. Auf **Freilandkreuzungen** – wo sich jährlich etwa 3.500 Unfälle mit Personenschaden und 60 Getöteten ereignen – werden Kreisverkehrsanlagen noch nicht in allen Bundesländern mit gleicher Intensität eingesetzt. Dabei ist jedoch besonders auf eine übersichtliche Gestaltung und auf die Möglichkeit der Nutzung auch für große Fahrzeugkombinationen (Lkw, Sattelzüge, Autobusse) zu achten.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Kreisverkehre		
○●○○	Kreisverkehre als Sicherheitsmaßnahme auf Freilandkreuzungen	BL, BH
○○●○	Überprüfung auf Anwendbarkeit in Österreich von neuesten Erkenntnissen auf den Gebieten der „Mini-Kreisel“, Bypass-Lösungen sowie bei mehrstreifigen Kreisverkehrsanlagen (z.B. „Turbo-Kreisel“)	FSV, BL
○○●○	Sicherstellung optimaler Beleuchtung	BL

3.15.7 Bodenmarkierungen

Bodenmarkierungen kommt eine wichtige Leitfunktion zu, speziell in der Nacht und bei sonstigen suboptimalen Sichtverhältnissen. Bei Nässe leidet die Sichtbarkeit bzw. das **Reflexionsvermögen** herkömmlicher Produkte deutlich, womit auch Sicherheitseinbußen einhergehen können.

Der Einsatz von gefrästen (oder markierten) **Rumpelstreifen** wird international zusehends zum Standard, da sie das Unfallgeschehen (Abkommensunfälle, Frontalkollisionen) nennenswert reduzieren können.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Bodenmarkierungen		
○○○●	Bodenmarkierungen – Testung von neuen Produkten (z.B. Strukturmarkierungen) mit verbesserter Reflexion auch bei Regen auf ihren breiten Einsatz, gegebenenfalls Schaffung rechtlicher Grundlagen für entsprechende Tests	bmvit, ASFiNAG, BL, bmvit
○○○●	Sicherheitsabstand: Bewusstseinsbildung zur „ Sekundenmethode “ zur Überprüfung des richtigen Abstands durch die LenkerInnen bzw. Testung neuer, leichter verständlicher optischer Hilfsmittel	ASFiNAG
○●○○	Rumpelstreifen („Rumble Strips“) im hochrangigen Netz als Basis für Untersuchungen zur möglichen Anwendung von Rumpelstreifen auf Freilandstraßen	ASFiNAG, BL

3.15.8 Fahrbahnbeschaffenheit

Zahlreiche Untersuchungen legen einen Zusammenhang zwischen dem Unfallgeschehen und Fahrbahneigenschaften wie **Griffigkeit und Spurrinnen** nahe. Das gesamte Netz der Autobahnen und Schnellstraßen wird nun regelmäßig auf die Oberflächenparameter hin überprüft. Eine solche Überprüfung fand im Landesstraßennetz bisher nur vereinzelt in manchen Bundesländern statt.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○○●○	Griffigkeit und Spurrinnen Ausarbeitung einer gemeinsamen Vorgangsweise zur Ausweitung der Überprüfung der Oberflächenparameter auf das Landesstraßennetz, um den bundesweiten Standard des Sicherheitsmanagements auf Landesstraßen B und L zu erhöhen	BL

3.15.9 Tunnelsicherheit

Für die sicherheitstechnische Nachrüstung von Tunnels sowie für den Bau von zweiten Tunnelröhren wurden in Österreich so viele Ressourcen aufgewendet wie für keine andere Sicherheitsthematik. Seit 2006 werden alle Ereignisse in Tunnels auf dem ASFiNAG-Netz von Tunnelwarten in eine eigene **Datenbank** eingegeben und mit den Unfalldaten der Statistik Austria abgeglichen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Tunnelsicherheit		
○○●○	Aufnahme der Ereignisse in Landesstraßentunnels in die Tunneldatenbank	bmvit, ASFiNAG, BL
○○○●	Österreichweite Harmonisierung der Gestaltung der Tunnelportale	ASFiNAG, BL
○○○●	Einhaltung der Sicherheitsstandards gemäß Straßentunnelsicherheitsgesetz und rasche Reaktion bei festgestellten Defiziten	ASFiNAG, BL

3.15.10 Baustellen

Während auf dem Netz der ASFiNAG nach mehreren schweren Baustellenunfällen zu Beginn des Jahrtausends mittlerweile hohe Sicherheitsstandards gelten, lässt die Qualität der Baustellenabsicherungen im übrigen Straßennetz noch vielerorts zu wünschen übrig.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Baustellenabsicherung		
○○●○	Berücksichtigung bestehender Standards von Baustellenabsicherungen im gesamten Straßennetz und gegebenenfalls Adaptierungen (Unterstützung der Länder und Gemeinden durch Anleitungsmaterialien, Schulungen und Kontrolle)	BL, G, bmvit
○●○○	Straßenverkehrssicherheitsaudit der Baustellenpläne und Monitoring bei Langzeitbaustellen auf stark verkehrsbelasteten Straßen (bzw. am hochrangigen Netz)	ASFiNAG, BL, G

3.15.11 GeisterfahrerInnen

GeisterfahrerInnenunfälle sind äußerst seltene Ereignisse, sie stehen aber stets im Zentrum des medialen Interesses. Die Umsetzung der 2002 in Kraft getretenen RVS 05.06.31 ist seitens der ASFiNAG zu einem großen Teil abgeschlossen, es steht allerdings noch der richtliniengemäße Umbau von zahlreichen Anschlussstellen aus, der in Kooperation zwischen ASFiNAG und Ländern zu erfolgen hat.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○○●○	Umsetzung der RVS GeisterfahrerInnen durch die Länder in Kooperation mit der ASFiNAG: Vollständige Umsetzung der Vorgaben der RVS 05.06.31 (insbes. der richtliniengemäße Umbau von zahlreichen Anschlussstellen) – Maßnahmen im Landesstraßennetz	ASFiNAG, BL

3.15.12 Verkehrstelematik

Die Europäische Kommission hat einen **Aktionsplan für Intelligente Verkehrssysteme (ITS)** erarbeitet und diskutiert derzeit eine diesbezügliche Richtlinie mit den Mitgliedsstaaten. Im Rahmen des neuen Verkehrssicherheitsprogramms sollte die Chance genutzt werden, das **Sicherheitspotenzial der neuen Technologien** für Österreich zu nutzen und den Faktor Mensch in der Gestaltung dieser Systeme stärker zu berücksichtigen. Die Anzeige von **dynamischen Tempolimits** oder Lkw-Überholverbote samt erklärenden Wetter- und Verkehrsinformationen kann das Sicherheitsniveau von unfallbelasteten Autobahnabschnitten nennenswert erhöhen. Die ASFiNAG wird auf ihrem Netz den Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) weiter vorantreiben. Der Einsatz von VBA sollte allerdings nicht auf Autobahnen beschränkt bleiben, sondern auch im **Sekundärnetz** erwogen werden.

Im Rahmen des EU-Programms **EasyWay** werden auf Korridoren des **Transeuropäischen Straßennetzes (TERN)** im **Alpenraum** Verkehrstelematik-Lösungen implementiert, die größtenteils auch positive Sicherheitseffekte mit sich bringen sollen. EasyWay setzt Schwerpunkte in den Bereichen Reiseinformationen, Verkehrsmanagement und leistet Dienste in den Bereichen Frachtverkehr und Logistik.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Verkehrstelematik		
○○●○	Neuer ITS-Aktionsplan für Österreich unter stärkerer Berücksichtigung des Faktors Mensch in der Gestaltung dieser Systeme: z.B. providerübergreifende Sammlung, Vernetzung und Bereitstellung von dynamischen Straßen- und Verkehrsdaten (sicherheitsrelevante, multimodale Verkehrsinformationen in Echtzeit), Umsetzung von eCall und telematikunterstützte Logistik von Lkw-Parkplätzen an Autobahnen	bmvit, ASFiNAG, Einsatzorganisationen
○●○○	Weiterer Ausbauplan und Umsetzung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) auf Basis wissenschaftlicher Evaluation; bei Bedarf auch im Sekundärnetz, z.B. vor Schulen und Kindergärten	ASFiNAG, BL, G
○○●○	Regelmäßige Information über Umsetzungsstand und Erkenntnisse von EasyWay	ASFiNAG, bmvit



Handlungsfeld

Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung

16

➔ Die Verbesserung der passiven Sicherheit von Pkw hatte im vergangenen Jahrzehnt den größten Anteil an der Reduktion der Todesopfer. Obwohl weitere Verbesserungen vorwiegend im europäischen Gleichklang erfolgen, hat doch Österreich im Rahmen dieses Programms einige Möglichkeiten zu proaktiver Vorgangsweise auf nationaler Ebene.

➔ Die breite Einführung von **eCall** unter der Voraussetzung einer europaweit technischen Vereinheitlichung wird unterstützt. Ebenso wird für den Einsatz von Unfalldatenschreibern eingetreten. Das Konzept des **Alkohol-Interlock** wird in einem Pilotversuch getestet. Die Verbreitung von **automatischen Warn- und Kontrollsystemen** (Reifendruck, Feuer, Gurtwarner) wird auf Brüsseler Ebene propagiert. Angestrebt wird auch eine EU-Norm für **Winterreifen**.

➔ Die Thematik der **Ladungssicherung** – auch im Pkw – soll breit kommuniziert und sogenannte „Vans“ für den gewerblichen Transport sollen in die für alle schwereren Lkw geltenden Regelungen aufgenommen werden.

➔ Die Auswirkungen von **FahrerInnenassistenzsystemen** auf die Verkehrssicherheit sollen besser erforscht und die „**Kollisionskompatibilität**“ von Fahrzeugfronten mit FußgängerInnen und RadfahrerInnen weiter verbessert werden.

3.16.1 eCall

Ein mit eCall-Funktionalität ausgerüstetes Fahrzeug kann nach einem Unfall vollautomatisch einen Notruf absetzen und gleichzeitig die **GPS-Koordinaten** übermitteln. So können zwar keine Unfälle verringert, aber Menschenleben gerettet werden. Die Durchdringungsquote mit dieser ausgereiften Technologie ist derzeit noch äußerst gering.

→ siehe auch Handlungsfelder „Unfallnachsorge“, 3.13.1, und „Lkw“, 3.11.3

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Forcierung eCall		
●○○○	Festlegung technischer Parameter für eine einheitliche EU-weite Umsetzung	BM.I, bmvit, Clubs
○●○○	Unterstützung der Ausstattung von Fahrzeugen mit eCall	BM.I, bmvit, Clubs
○○●○	Sicherstellung der notwendigen Funktionalität in den Einsatzzentralen	bmvit, ASFiNAG, Polizei, Einsatzorganisationen
○○●○	Eintreten für verpflichtende Einführung von eCall auf EU-Ebene	bmvit, Clubs

3.16.2 Unfalldatenschreiber

Die sicherheitsfördernde Wirkung von **Unfalldatenschreibern** (Event Data Recorder, EDR) wurde in Flottenuntersuchungen eindrucksvoll gezeigt; die BetreiberInnen können mit der Amortisation der Investitionskosten innerhalb eines Jahres rechnen. Gängige eCall-Systeme weisen heute schon praktisch alle Funktionalitäten von Unfalldatenschreibern auf, deshalb erscheint eine **Junktimierung der Systeme** sinnvoll. Das bmvit hat ein **Forschungsprojekt** zur Analyse der Einsatzmöglichkeiten des EDR gefördert. Die Ergebnisse der Studie sollen nun umgesetzt werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Unfalldatenschreiber		
○○●○	Eintreten für verpflichtende Einführung des Unfalldatenschreibers auf EU-Ebene	bmvit, Clubs
○○○●	Abklärung der rechtlichen Aspekte des Datenzugriffs für Exekutive und Sachverständige sowie der generellen Fragen des Datenschutzes (Umsetzung Studienergebnisse)	bmvit

3.16.3 Automatische Kontrollsysteme

Alkohol-Interlocks verhindern das Lenken von Fahrzeugen in von Alkohol beeinträchtigtem Zustand und werden zur Unterstützung der Rehabilitation von mehrfach alkoholauffälligen LenkerInnen eingesetzt. Als Qualitätssicherungsmaßnahme hat sich der Alkohol-Interlock z.B. in Schweden zusätzlich bei Flotten (Taxis, Bussen, Güterverkehr) bewährt.

Mit Systemen, die der ständigen Überwachung des Reifendrucks bei Kraftfahrzeugen dienen, können fehlerhafte Reifen erkannt oder dauerhaft zu niedriger Luftdruck vermieden werden, was Unfälle reduziert. Laut Schätzungen des ÖAMTC sind in Österreich etwa **50 % der Pkw mit falschem Reifendruck** unterwegs. Nach einer diesbezüglichen Verordnung in den USA strebt nun auch die EU eine generelle Regelung für die Ausstattung aller Neufahrzeuge ab 2012 an.

Im Sinne einer verbesserten InsassInnensicherung sollten alle Sitzplätze (nicht nur wie derzeit für LenkerInnen verpflichtend) mit optisch und akustisch wirksamen „**Gurt-Warnern**“ (seat-belt-reminder, SBR) ausgestattet werden. Die Praxis hat gezeigt, dass weder Aufklärungs- noch Überwachungsmaßnahmen eine auch nur annähernd gleich wirksame Steigerung der Anschnallquoten bewirken können.

In Österreich werden nach Angaben des ÖAMTC jährlich ca. 2.000 **Fahrzeugbrände** gemeldet. Nach wie vor müssen Menschen im Feuer sterben und beträchtliche Sachschäden in Kauf genommen werden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Automatische Kontrollsysteme		
●○○○	Alkohol-Interlock: Pilotversuch im Vorfeld einer potenziellen Einführung, Untersuchung der technischen, rechtlichen und medizinisch-psychologischen Aspekte. Mögliche Einsatzbereiche: Unterstützung der Rehabilitation von mehrfach alkoholauffälligen LenkerInnen, Qualitätssicherung in Flotten (Taxis, Bussen, Güterverkehr) (→ siehe auch Handlungsfelder „Überwachung“, 3.3.2 und „Rehabilitation und Diagnostik“, 3.14.1; weitere Erwähnung von Alkohol-Interlocks im Handlungsfeld „Lkw“, 3.11.3)	bmvit, WK
○●○○	Reifendruckkontrollsysteme – Rasche Implementierung der neuen EU-Standards	bmvit
○●○○	Eintreten für verpflichtende Gurtwarner auf allen Sitzen auf EU-Ebene	Clubs
Maßnahmenpaket: Fahrzeugbrandschutz		
○●○○	Einführung von automatischen Löschanlagen im Motorraum	Clubs
○●○○	Einbauverpflichtung von Hitzesensoren für sensible Bereiche wie Motor, Reifen oder Bremsen von schweren Nutzfahrzeugen, um die Gefahr des Ausbruchs von Bränden zu verringern	Clubs
○●○○	Unterbrechung der Strom- und Kraftstoffzufuhr bei Unfällen – wobei sicherzustellen ist, dass sicherheitsrelevante Einrichtungen wie etwa eCall-Systeme trotzdem funktionieren	Clubs
○●○○	Schaffung einer EU-Norm für Pkw-Handfeuerlöscher (inkl. Halterung): Am Feuerlöscher soll in diesem Zusammenhang verpflichtend eine Plakette mit Ablaufdatum angebracht werden; außerdem sollte überlegt werden, wie die Frage der regelmäßigen Funktionsprüfung gelöst werden kann	Clubs

3.16.4 Zubehör, Fahrzeugbeleuchtung

Derzeit hat jedes Land andere Bestimmungen, welches **Zubehör** (auch ausländische) Kfz mitzuführen haben. Eine europaweite Harmonisierung ist anzustreben.

Ab 7.2.2011 werden alle neu typengenehmigten Fahrzeuge mit **Tagfahrleuchten** ausgestattet sein. Da es bei Dämmerung, Dunkelheit oder Sichtbehinderung keine automatische Umschaltung auf Abblendlicht gibt, besteht die Gefahr, dass FahrzeuglenkerInnen darauf vergessen.

Bei Verkehrskontrollen werden immer häufiger „einäugige“ Kfz festgestellt. Zum **Lampenwechsel** muss oft erst eine Werkstätte aufgesucht werden. In diesem Zusammenhang wichtig ist auch die richtige Lichteinstellung, konkret die Leuchtweite des Abblendlichts.

Manche FahrzeuglenkerInnen verwenden auch ohne Sichtbehinderung **Nebelschlussleuchten**, was zur Blendung des nachfolgenden Verkehrs führen kann.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Sicherheitsrelevantes Zubehör		
○○●○	EU-weite Überprüfung und einheitliche Festlegung, was als sicherheitsrelevantes Zubehör definiert wird (z.B. Pannendreieck, Fahrzeugapotheke, Warnweste)	Clubs
○○○●	Anschließende Verpflichtung der Kfz-Hersteller, für eine fachgerechte Verwahrungsmöglichkeit dieser sicherheitsrelevanten Gegenstände im Kfz sowie für deren leichte Auffindbarkeit zu sorgen	Clubs
○○○●	Verpflichtung der Hersteller, in jedem Pkw einen leicht erreichbaren und gekennzeichneten Platz für einen Handfeuerlöscher vorzusehen	Clubs
○●○○	Eintreten für automatische Umschaltung Tagfahrlicht – Abblendlicht , Sensorsteuerung zur automatischen Umschaltung auf Abblendlicht bei Dämmerung, Dunkelheit oder Sichtbeeinträchtigung	Clubs

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Fahrzeugbeleuchtung		
○●○○	Verpflichtung der Hersteller (nach einer entsprechenden Kostenabschätzung): Warnanzeige für LenkerInnen über den Ausfall sicherheitsrelevanter Leuchten in geeigneter Form	Clubs
○●○○	Verpflichtung der Hersteller zur standardmäßigen Beigabe eines passenden Ersatz-Lampensets (für sicherheitsrelevante Lampen) zum Neufahrzeug	Clubs
○●○○	Wechsel Leuchtmittel: Sicherstellung, dass die KonsumentInnen in der Lage sind, das Leuchtmittel (sofern es sich um ein Verschleißteil handelt) selbst (ohne Werkzeug) einfach und rasch zu tauschen; wenn es sich bei dem betreffenden Leuchtmittel um kein Verschleißteil handelt, dann ist seitens der Hersteller eine Mindestlebensdauer von mind. 7 Jahren oder 100.000 km zu garantieren (Anpassung der ECE-Reg 48)	Clubs
○●○○	Abblendlicht: Bewusstseinsbildung über die richtige manuelle Einstellung	bmvit, Clubs
○●○○	Abblendlicht: Eintreten für EU-weite automatische Leuchtweitenregulierung	Clubs
○●○○	Nebelschlussleuchten: Eintreten für die Positionierung von Kontrollleuchten für Nebelschlussleuchten am Armaturenbrett, sodass diese nur bei tatsächlicher Notwendigkeit eingesetzt werden	Clubs

3.16.5 Ladungssicherung

Die amtliche Unfallstatistik erlaubt keine Aussagen zum Stellenwert von unzureichend gesicherter Ladung im Unfallgeschehen. Detailstudien zeigen allerdings, dass bei bis zu 25% der Lkw-Unfälle mangelnde Ladungssicherung unfallkausaler Faktor ist. Deshalb wurde mangelnde Ladungssicherung auch in den Deliktkatalog des Vormerksystems aufgenommen. Bei **Pkw-LenkerInnen** ist das Problembewusstsein hier noch kaum ausgebildet.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Ladungssicherung		
○●○○	Bewusstseinsbildung für Ladungssicherung auch im Pkw-Verkehr inkl. Aufnahme der Thematik in das Fahrschul-Curriculum (Führerscheinklasse B)	FS, Clubs
○●○○	Verbindliche Festschreibung (durch Erlass oder Verordnung) der detaillierten Kriterien für die ausreichend sichere Verwahrung von Ladung (Mängelkatalog) im und am Fahrzeug (Erleichterung der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen)	bmvit

3.16.6 FahrerInnenassistenzsysteme

Im Rahmen des Projekts RONCALLI¹⁴ wurde in Österreich das Prinzip der „Intelligenten Geschwindigkeitsassistenz“ (Intelligent Speed Adaptation, ISA) erfolgreich getestet, bei dem FahrerInnen zu jeder Zeit das örtliche Tempolimit mitgeteilt wird und das System bei Überschreitungen auch Warnungen ausgeben kann. Ähnliche Pilotversuche wurden in der Mehrzahl der EU-15-Länder durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen einhellig ein signifikantes Reduktionspotenzial für Unfälle und Getötete.

Für einige FahrerInnenassistenzsysteme konnte bereits eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit nachgewiesen werden, zuletzt gelang dies eindrucksvoll mit ESC (Elektronische Stabilitätskontrolle).

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
	Maßnahmenpaket: Weitere Unterstützung des Prinzips „Intelligente Geschwindigkeitsassistenz“	
○●○○	Schaffung der Grundbedingungen: Tempolimit-Datenbank für das gesamte Straßennetz Österreichs und integrierte Straßendatenbank auf Basis eines einheitlichen Georeferenzsystems (Graphenintegrationsplattform, GIP) (→ siehe auch Handlungsfeld „Datenbanken und Unfalldatensammlung“, 3.17.1)	bmvit, BL
○●○○	Unterstützung der europäischen Bestrebungen hinsichtlich „Intelligenter Geschwindigkeitsassistenz“	bmvit, Clubs
	Maßnahmenpaket: FahrerInnenassistenzsysteme	
○●○○	Unterstützung der wissenschaftlichen Evaluation von FahrerInnenassistenzsystemen und Prüfung auf Ablenkungsrisiko; Prüfung der Rahmenbedingungen zur Kommunikation Fahrzeug–Straße und Fahrzeug–Fahrzeug	bmvit
○○●○	Information der Bevölkerung über positive Effekte	bmvit, Clubs

14 <http://www.roncalli-telematics.com/index.php?module=ContentExpress&func=display&ceid=141>

3.16.7 „Vans“ (Transporter)

Im gewerblichen Verkehr wurden auf Vans, also Lkw < 3,5 t, sowohl die EU-Regelungen bzgl. Geschwindigkeitsbegrenzer als auch jene bzgl. Lenk- und Ruhezeiten und Aus- und Weiterbildung von LenkerInnen bisher nicht angewandt. Angesichts der gestiegenen Zahl an Unfällen mit Vans besteht deshalb Handlungsbedarf.

→ siehe auch Handlungsfeld „Lkw“, 3.11.4

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
○●○○	Ausweitung der EU-Lkw-Regelungen auf „Vans“ (Transporter) im gewerblichen Verkehr (Geschwindigkeitsbegrenzer, Lenk- und Ruhezeiten, Aus- und Weiterbildung)	bmvit

3.16.8 Elektrofahrzeuge

In der nahen Zukunft werden zunehmend rein **elektrisch betriebene Fahrzeuge** anzutreffen sein. Da diese nahezu lautlos operieren, sind die potenziellen Risiken zu untersuchen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Elektrofahrzeuge		
○●○○	Regelmäßige Analyse des Unfallgeschehens von Elektrofahrzeugen	bmvit
○●○○	Prüfung technischer Maßnahmen (z.B. „akustische Maßnahmen“)	bmvit, Clubs
○●○○	Bewusstseinsbildung hinsichtlich potenzieller Sicherheitsrisiken	bmvit, Clubs
○●○○	Untersuchung der Crash-Sicherheit von Elektrofahrzeugen	bmvit

3.16.9 Bereifung

Die richtige **Reifenwahl** entscheidet oft darüber, ob eine unvorhergesehene Fahrsituation mit schwerwiegenden Folgen endet oder ein Unfall vermieden werden kann. Derzeit ist nicht definiert, welche Eigenschaften ein Winterreifen aufweisen muss. Die Definition der Kennzeichnung „M+S“ ist unzureichend, sie ist ohne Konsequenzen auch auf Sommerreifen zu finden.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: Reifenwahl und -kennzeichnung		
○●○○	Bewusstseinsbildung zur richtigen Reifenwahl	Clubs
○●○○	Eintreten für die Einführung einer EU-weit einheitlichen und aussagekräftigen Kennzeichnung von Winterreifen und strengerer Grenzwerte für die Nässehaftung von Pkw-Reifen	Clubs

3.16.10 InsassInnenenschutz und fußgängerInnenfreundliche Fahrzeugfronten

In der EU werden Fahrzeugmodelle mit unterschiedlicher **Sicherheitsausrüstung** angeboten, der Ausrüstungsstandard der Fahrzeugflotte ist in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich. Nach wie vor besteht bei einigen Pkw unzureichender Schutz bei Kollision mit schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen.

START	MASSNAHMEN	HAUPTAKTEURE
Maßnahmenpaket: InsassInnenenschutz		
○●○○	EU-weit einheitliche Sicherheitsausrüstung (Airbags, ESC, SBR, die Unfallschwere reduzierende Kopfstützen etc.)	bmvit, Clubs
●○○○	Sichere Sitzsysteme in allen Neuwagen	Clubs
○●○○	FußgängerInnen- und RadfahrerInnenenschutz Eintreten für EU-weite Anhebung der Sicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Falle einer Kollision mit einem Fahrzeug („pedestrian friendly car fronts“)	bmvit, Clubs



Handlungsfeld

Datenbanken und Unfalldaten- sammlung

17

➔ Effizientes Verkehrssicherheitsmanagement kann nur gelingen, wenn die **notwendigen Datengrundlagen** für Analyse und Evaluation verfügbar sind. Deshalb wird in Österreich ein **integriertes Unfallanalysesystem** geschaffen und Unfall-, Verkehrs- und Straßendaten werden vernetzt. Auch das **System der Unfalldatenaufnahme** wird im Rahmen des Projekts UDM (Unfalldatenmanagement) auf eine neue Basis gestellt. Darüber hinaus wird der internationale Stand der Technik zur **interdisziplinären Tiefenuntersuchung** von schweren Unfällen aufgegriffen.

➔ Die in der EU sonst kaum gebräuchliche Praxis, **tote und bewusste Unfallobeteiligte** nicht auf Alkohol zu untersuchen, wird einer Neubewertung unterzogen.

➔ Im Rahmen von regelmäßigen **Mobilitätserhebungen** werden künftig die Zusammensetzung der Verkehrsarten sowie typische Wegedauer und -zwecke regelmäßig erhoben.

➔ Die laufende Sammlung von **Sicherheitsindikatoren** – z.B. Geschwindigkeitsniveaus und Gurtverwendung – wird institutionalisiert und für das gesamte Straßennetz ein **Unfallvorhersagemodell** entworfen, das die Grundlage für die Prioritätenreihung von Sanierungsmaßnahmen bildet.

3.17.1 Datenbanken

Integriertes Verkehrssicherheitsmanagement bedingt ein integriertes Unfallanalysesystem, also die Vernetzung von Unfall-, Verkehrs- und Straßendaten. In Österreich sind solche Daten derzeit nur in „verteilter“ Form verfügbar: Im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms wird deshalb für Österreich ein gemeinsamer Standard für eine **integrierte Straßendatenbank** geschaffen. Diese sollte u.a. beinhalten:

- **Verkehrszeichenregister** inkl. Tempolimits. Dies kann auch als Bewertungswerkzeug bei der Gesamtthematik „Schilderwald“ und bei der in der StVO vorgeschriebenen regelmäßigen Verkehrszeichenschau herangezogen werden.
- **Bodenmarkierungen**
- **Randabsicherungen** und weitere Sicherheitseinrichtungen
- **Lageparameter** (Längs- und Querneigungen, Nulldurchgänge, Radien)
- **Querschnittsgestaltung**
- **Griffigkeiten** und Spurrinnen
- **JDTV** (durchschnittlicher täglicher Verkehr)

Das dafür notwendige einheitliche Georeferenzsystem wird im Rahmen des Projekts **Graphenintegrationsplattform** (GIP) erstellt.

→ siehe auch Handlungsfeld „Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung“ 3.16.6

Die amtliche Unfallstatistik spiegelt nur einen Teil des Unfallgeschehens im öffentlichen Straßenraum wider, was besonders bei der Zahl von FußgängerInnen- und RadfahrerInnenunfällen deutlich wird. Die Einbeziehung von Daten aus dem Gesundheitssektor z.B. Spitalsentlassungsdaten oder die Europäische Injury Database (IDB)¹⁵ kann hier wertvolle Rückschlüsse auf die Größenordnung des Gesamtproblems und Informationen zu Verletzungsmustern unterschiedlicher Kollisionstypen liefern.

Die Evaluierung international gebräuchlicher Verletzungsschwereindizes, z.B. AIS (Abbreviated Injury Scale), und die Ableitung eines Index für Österreich brächte zudem wertvolle Hinweise auf die zeitliche Entwicklung von Verletzungs- und Behinderungsmustern, zumal heute über die offensichtliche Verschiebung von getöteten zu schwer(st)verletzten Pkw-InsassInnen in Österreich kaum Informationen bestehen.

START	MASSNAHMEN	AKTEURE
	Maßnahmenpaket: Verkehrs(sicherheits)datenbanken	
○●○○	Schaffung einer integrierten Unfall-, Verkehrs- und Straßendatenbank Österreich	bmvit, BL, G, ASFiNAG
○○●○	Verlinkung von Spitals- und Verkehrsunfalldaten	bmvit
○○●○	Evaluierung vorhandener Verletzungsschwereindizes und Ableitung eines Index für Österreich	bmvit

15 <http://www.kfv.at/heim-freizeit-sport/internationale-zusammenarbeit/european-injury-database>

3.17.2 Unfallauswertung

Der Anteil von Alkoholunfällen und bei Alkoholunfällen Getöteten wird in Österreich drastisch unterschätzt, vorwiegend durch die Praxis, dass Getötete und Bewusstlose nicht auf Alkohol getestet werden bzw. Informationen über Alkoholisierung dieser Personen nicht in die Unfallakten aufgenommen werden dürfen. Österreichische Detailstudien und internationale Vergleichszahlen zeigen, dass der Anteil der bei Alkoholunfällen Getöteten beim **Vier- bis Fünffachen des amtlichen Wertes** liegt und etwa ein **Drittel aller Getöteten** erreichen könnte. Es werden deshalb im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms Schritte unternommen, um ALLE Alkoholunfälle als solche zu erfassen.

Die **Sammlung** der amtlichen **Unfalldaten** durch die Polizei geschieht in Österreich weiterhin ohne gesetzliche Grundlage. Im Sinne der Qualitätssicherung und Kontinuität der Datenerfassung sowie der öffentlichen Zugänglichkeit der Daten wird eine entsprechende rechtliche Basis geschaffen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Zugriff auf Daten von Unfalldatenspeichern werden geprüft, wobei insbesondere auf die Wahrung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen Wert zu legen ist.

START	MASSNAHMEN	AKTEURE
○●○○	Alkoholunfälle: Stärkung der Unfallursachenforschung und Prüfung einer Alkoholtestung bei Toten und Bewusstlosen	bmvit
○○●○	Prüfung der Rahmenbedingungen für die gesetzliche Verankerung von Unfalldatenspeicherung	bmvit

3.17.3 Tiefenanalyse von Unfällen

In zahlreichen Ländern der EU ist es üblich, tödliche Unfälle einer Tiefenuntersuchung durch interdisziplinäre ExpertInnenteams vor Ort zu unterziehen. Diese liefern wichtige Aussagen zur Ursachenforschung, konkret u.a. für Straßenplanung, Gesetzgeber, Fahrzeugindustrie und den Gesundheitssektor. In Österreich werden solche Untersuchungen bislang nur vereinzelt durchgeführt, Detailstudien konnten sich nur auf Polizei- oder Gerichtsakten stützen.

Als Modell für Tiefenuntersuchungen können Unfalldatenaufnahmeverfahren aus mehreren EU-Staaten herangezogen werden. Die längste Erfahrung hat Finnland, das bereits seit den 1970er Jahren jeden tödlichen Unfall unmittelbar vor Ort im Detail untersuchen lässt. Auch der ROSAT-Report¹⁶ gibt wertvolle Informationen über die europäischen Erfahrungen.

START	MASSNAHMEN	AKTEURE
○○○●	Tiefenanalyse von Unfällen Interdisziplinäre Detailuntersuchung tödlicher Unfälle für die Unfallursachenforschung	bmvit

3.17.4 Unfalldatenaufnahme

Im Rahmen des Projekts UDM (Unfalldatenmanagement) werden vom bmvit gemeinsam mit dem BM.I technische Lösungen für eine elektronische Unfalldatenaufnahme geschaffen. Die Verwendung von GPS wird die Unfalldatensammlung noch weiter erleichtern und Fehler bei den Koordinaten weitgehend ausschließen.

START	MASSNAHMEN	AKTEURE
●○○○	Elektronische Unfalldatenaufnahme (Umsetzung des Projekts UDM)	bmvit, BM.I
○○●○	GPS-basierte Unfalldatenaufnahme durch die Polizei	bmvit, BM.I

¹⁶ ROAD ACCIDENT INVESTIGATION IN THE EUROPEAN UNION. REVIEW AND RECOMMENDATIONS. 2006, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/rosat.pdf

3.17.5 Mobilitätserhebungen

In Österreich werden bislang keine bundesweiten und regelmäßigen Mobilitätserhebungen durchgeführt, die Aussagen über den Modal Split und dessen Entwicklung geben könnten. Damit fehlt eine wichtige Grundlage für die Interpretation von Unfalldaten und der Wirkung von Verkehrsicherheitsmaßnahmen.

START	MASSNAHMEN	AKTEURE
●○○○	Implementierung von regelmäßigen Mobilitätserhebungen österreichweit („Exposure data“) nach dem Vorbild mehrerer EU-Länder; Erhebung des Modal Split und von Mobilitäts-/Expositionsdaten auch des nicht motorisierten Verkehrs (FußgängerInnen und RadfahrerInnen), um Vergleichswerte mit der Kfz-Verwendung herstellen zu können	bmvit

3.17.6 Sicherheitsindikatoren

In den aktuellen Verkehrssicherheitsprogrammen europäischer Staaten rückt die institutionalisierte Sammlung und Zielkontrolle von **Sicherheitsindikatoren** in den zentralen Blickpunkt. So wird Schweden künftig neben den Unfallzahlen eine Gruppe von 13 Indikatoren (z.B. Geschwindigkeitsverhalten, Alkoholquoten im laufenden Verkehr, Gurt- und Helmverwendung, Sicherheitsniveau von Fahrzeugen (EuroNCAP), Sicherheitsniveau von Straßen (z.B. Prozentsatz von baulichen Mitteltrennungen), Effizienz des Rettungssystems, Anteil an übermüdeten FahrerInnen, Einstellung gegenüber Verkehrssicherheit) als Maß für den Fortschritt der dortigen Verkehrssicherheitsstrategie einsetzen.

START	MASSNAHMEN	AKTEURE
○●○○	Einsatz von Sicherheitsindikatoren Definition und regelmäßige Sammlung von unfall- bzw. verletzungs-kausalen Indikatoren und Institutionalisierung von deren Sammlung, darunter — Geschwindigkeitsniveaus — Gurtverwendung, Kindersicherung — Alkoholquoten — Handynutzung Sobald mess- und verfügbar, sollten auch weitere sicherheitsrelevante Indikatoren gesammelt werden, wie z.B. Drogenquoten und Müdigkeit.	bmvit



Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020