



Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm 2020-2025

Strategien und Maßnahmen
zur Erhöhung der Verkehrs-
sicherheit auf steirischen
Straßen



Das Land
Steiermark



Impressum

Herausgeber:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

Stempfergasse 7, 8010 Graz

Leitung: Landesbaudirektor DI
Andreas Tropper

Kontakt für Anfragen:

Hofrätin Dr. Maria Knauer-Lukas
Tel.: +43 (0) 316 877-3017
maria.knauer-lukas@stmk.gv.at
www.verkehr.steiermark.at

1. Auflage: Graz, Oktober 2019

Inhaltliche Erarbeitung und Konzeption:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

Projektleitung:

Hofrätin Dr. Maria Knauer-Lukas
In Zusammenarbeit mit den Mitgliedern
des Steirischen Verkehrssicherheitsbeirats

Prozessbegleitung:

Mag. Maria-Luise Schöne

Druck: Medienfabrik Graz

Layout, Grafik

MCCM Kommunikationsagentur

copyright Hinweise Fotos:

@gettyimages: Collage Titelseite und
Seiten 4, 5, 8, 10, 29, 34, 37, 41, 45,
48, 52 rechts, 54, 58, 60, 70

@Adobestock: Seiten 7, 9, 12, 13, 15,
19, 20, 21, 22, 25, 28, 33, 36, 38, 39,
40, 42, 43, 44, 47, 50, 52 links, 53, 55,
56, 57, 58 oben, 59, 61, 62, Collage
Rückseite Umschlag

© Forschungsgesellschaft Mobilität –
FGM: Titelseite, Seiten 5, 8, 13, 17, 18,
19, 21, 22, 28, 33, 63, 64, 65, 67

© LPDMakowecz: Seiten 67, 68, 69

Wir möchten ausdrücklich betonen,
dass sich alle Personenbezeichnungen
auf beide Geschlechter beziehen.
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit
wurde die männliche Form verwendet.

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



Vorwort

Es ist Tradition im Land Steiermark, strategisch geplante und gezielte Verkehrssicherheitsarbeit durchzuführen. Dabei wirken viele Kräfte zusammen und berücksichtigen die gemeinsame Verantwortung, steirische Straßen noch sicherer zu gestalten und sicher zu erhalten. Seit vielen Jahren arbeiten wir eng mit den Gemeinden, mit der Polizei und mit Verkehrsorganisationen zusammen um die gegenwärtigen Themen in der Verkehrssicherheit voranzutreiben.

Langjährige Verkehrssicherheitsarbeit zeigt ihre Früchte. Wir können seit einigen Jahren einen stetigen Rückgang sowohl bei den Unfällen als auch bei den Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr feststellen. So erfreulich das einerseits ist, so bedauerlich ist es, dass wir dennoch feststellen, dass das Bewusstsein für mehr Eigenverantwortung und Respekt dem anderen gegenüber noch nicht ausreichend im Straßenverkehr gelebt wird. Eine Verkehrskultur zu schaffen, wo Achtsamkeit und Toleranz das Verkehrsgeschehen prägen, ist die große Vision, die uns in unserer Arbeit leitet.

Durch den technischen Fortschritt bedingt verändert sich auch das Verkehrsverhalten. So stellt das Verwen-

den von Mobiltelefonen während des Lenkens eines Fahrzeuges eine große Gefahr für sich selbst und für die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dar. Ablenkung im Straßenverkehr ist mittlerweile die Hauptunfallursache Nummer 1. Mit der Kampagne „Augen auf die Straße“ hat das Land Steiermark eine Kampagne ins Leben gerufen, mit der genau dieses Bewusstsein und die Eigenverantwortung geschärft werden soll.

Das vorliegende Programm wurde durch die Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrssicherheitsbeirat des Landes Steiermark entwickelt. Es soll allen Interessierten eine Möglichkeit geben, sich sowohl über die strategische Vorgehensweise in der Verkehrssicherheitsarbeit als auch über die zukünftigen Schwerpunkte zu informieren.

Ich möchte mich herzlich für die hervorragende Arbeit bei allen Verantwortlichen bedanken und bin sehr zuversichtlich, dass mit diesem Programm ein nächster wichtiger Schritt in Richtung unfallfreies Verkehrsgeschehen gesetzt wird.

Ihr Landesrat Anton Lang



Inhaltsverzeichnis

1. Ein Verkehrssicherheitsprogramm stellt sich vor.....	5
2. Verkehrssicherheit gemeinsam verstehen	8
3. Verkehrssicherheit gemeinsam gestalten	13
4. Verkehrssicherheit - europäische und nationale Bestrebungen.....	19
5. Strategie und Aufbau des VSP 2020-2025	22
6. Analyse & Statistik	28
7. Risikofelder	33
7.1. Ablenkung & Unachtsamkeit.....	34
7.2. Geschwindigkeit	37
7.3. Fahrtauglichkeit - Alkohol, Drogen, Übermüdung	41
7.4. Missachtung & Ignoranz.....	45
8. Zielgruppen.....	48
8.1. Fußgänger	50
8.2. Radfahrer & elektrische Kleinstfahrzeuge.....	52
8.3. PKW-Lenker	55
8.4. LKW- und Buslenker	58
8.5. Motorrad- und Mopedfahrer.....	60
9. Verkehrsplanung, Straßenbau und Straßenbetrieb	63
10. Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei	67



1

Ein Verkehrssicherheitsprogramm stellt sich vor

Die Förderung und Erhöhung der Verkehrssicherheit zählt zu den wichtigsten Faktoren im Bereich Verkehr und ist ein zentrales Anliegen des Landes Steiermark.

Die Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau beschäftigt sich strategisch, konzeptionell und aktiv mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf steirischen Straßen. Um die wichtigen und aktuellen Themen im Fokus zu haben, wird seit 2004 in zeitlichen Abständen das Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) vom Verkehrssicherheitsbeirat des Landes Steiermark erarbeitet.



Als Eckpfeiler eines erfolgreichen Verkehrssicherheitsprogramms werden folgende zentrale Punkte festgehalten:

- Eine langfristige Strategie in der Verkehrssicherheitspolitik
- Die Festlegung von numerischen und kontrollierbaren Zielen
- Enge Kooperation mit den Gebietskörperschaften
- Kommunikationsstrukturen zwischen den Verantwortlichen und der Bevölkerung
- Laufende Überprüfung der Ergebnisse
- Ein politischer Beschluss des Programms

Das Verkehrssicherheitsprogramm gibt somit die strategische Richtung vor und dient als Orientierung für die Entwicklung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in der Bewusstseinsbildung und in der Infrastruktur sowie beeinflusst es richtungsweisende Veränderungen im rechtlichen Kontext. Eine enge Zusammenarbeit mit der Exekutive fördert zudem die Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Das vorliegende VSP 2020-2025 fördert ein gemeinsames Verständnis von Verkehrssicherheit für alle Zielgruppen. In Kapitel 2 „Verkehrssicherheit gemeinsam verstehen“ werden die wichtigen Faktoren für eine sichere Verkehrskultur beschrieben.

Einen Überblick über die Gestaltungsmöglichkeiten von Verkehrssicherheitsarbeit im Land Steiermark erhält man in Kapitel 3 „Verkehrssicherheitsarbeit gemeinsam gestalten“. Der Verkehrssicherheitsbeirat spielt dabei eine entscheidende Rolle. Strategische und operative Kooperationen mit wichtigen Behörden und Organisationen, privaten Interessensvertretun-

gen und lokalen Entscheidungsträgern wie Gemeinden und Gebietskörperschaften sind ein wesentlicher Faktor für den Erfolg und die Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in der Bevölkerung. Verkehrssicherheitsthemen „an den Mann und an die Frau zu bringen“ ist ein Hauptanliegen in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Und so kann Verkehrssicherheit ein höchst persönliches Anliegen von allen Verkehrsteilnehmern werden.

Kapitel 4 schaut über den regionalen Tellerrand und gibt einen Einblick über die nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich der Verkehrssicherheit.

Um einen Einblick in die Wichtigkeit der strategischen „Vor“-Arbeit in der Verkehrssicherheit zu erhalten und die Synergien von Bewusstseinsbildung, Infrastruktur sowie Überwachung und Legislative zu erkennen, liefert Kapitel 5 eine Beschreibung des strategischen Konzepts des Landes Steiermark und die Hauptziele bis 2025.

Die Basis für alle Entscheidungen in der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Unfallstatistik. Statistische Ergebnisse werden analysiert und geben die Richtung vor. Kapitel 6 liefert einen umfangreichen Einblick in die Unfallsituation im Land Steiermark und in Österreich und zeigt Veränderungen und Tendenzen auf.

In Kapitel 7 werden die bedeutenden Risikofelder Ablenkung, Geschwindigkeit, Fahrtauglichkeit sowie Missachtung und Ignoranz erläutert und deren festgelegte Ziele und Maßnahmen beschrieben.

Neben den Risikofeldern beschäftigt sich die Verkehrssicherheitsarbeit auch ausführlich mit speziellen Themen, die einzelne Zielgruppen im Verkehrsgeschehen betreffen.

Kapitel 8 liefert eine Zusammenfassung über geplante Ziele und Maßnahmen in den verschiedenen Zielgruppen (PKW-Lenker, Radfahrer, Motorrad- und Mopedfahrer, Fußgänger, LKW-

und Buslenker) für die nächsten fünf Jahre.

Die Gestaltung des Verkehrsraumes hat einen großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Infrastrukturelle Verbesserungen im Straßenbau und die Straßenerhaltung unterstützen, fördern und gewährleisten Verkehrssicherheit im regionalen Raum.

In Kapitel 9 werden die Ziele und Maßnahmen für den infrastrukturellen Bereich beschrieben.

Die Polizei als ein Teil der Exekutive nimmt im Rahmen der Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle ein. Viele Maßnahmen und Aktivitäten der Exekutive zielen auf die Sensibilisierung der Bevölkerung ab und fördern die Erhöhung von Verkehrssicherheit.

Kapitel 10 informiert über die konkreten Vorhaben der Exekutive bis 2025.





2

Verkehrssicherheit gemeinsam verstehen

Wir sind Fußgänger, Autofahrer, Radfahrer, Motorrad- oder Mopedfahrer. Wir wechseln unsere Rollen je nach Notwendigkeit und Anlass. Wir wählen zwischen Verkehrsmitteln und sind somit immer wieder mit verschiedenen Situationen konfrontiert. Einmal fühlen wir uns in der stärkeren Rolle, wenn wir einen PKW lenken, einmal fühlen wir uns schwächer und gefährdet, wenn wir als Fußgänger eine Straße überqueren.

Der Bereich Verkehr ist einer der wenigen Bereiche im Leben, mit dem jeder – unabhängig ob jung oder alt – konfrontiert ist. Wir begegnen Risiken und müssen uns mit unserem eigenen Verhalten, mit dem Verhalten der anderen und mit Vorschriften und Regeln auseinandersetzen. Wir schätzen Gefahren subjektiv ein und vertrauen darauf, dass die anderen die gleiche Einschätzung haben und dementsprechend handeln.

Und so haben wir immer mehr das Gefühl, dass wir Experten im Verkehr sind. Je länger wir uns im Verkehr aufhalten, desto mehr können wir über gefährliche, aber noch gut ausgegangene Situationen berichten. Jede selbst verschuldete riskante Situation, die wir gerade noch gut bewältigt haben, gibt uns das vermeintliche Gefühl, wir haben alles im Griff.

Wir handeln immer wieder aufgrund von Intuition, Fehleinschätzung, Ablenkung, Verharmlosung und Erfahrung. Sich im Verkehr gut zurecht zu finden

erfordert ein ständiges Adjustieren des eigenen Verhaltens in intensiver Beachtung, was die anderen um einen gerade tun.

Neue Herausforderungen in der Verkehrssicherheit

Menschen sind heutzutage mobiler als vor einigen Jahrzehnten. Auch wenn das sich verändernde Mobilitätsverhalten durch eine Mischung von Mobilitätsmitteln wie z.B. öffentlicher Verkehr oder Fahrrad gekennzeichnet ist¹, ist dennoch der größte Teil der persönlichen Mobilität mit dem eigenen Auto verbunden². Dies wird auch durch die gute Straßeninfrastruktur begünstigt.

Wir stellen fest, dass sich heutzutage mehr Menschen auf den Straßen bewegen. Dafür sprechen viele Gründe. Zum einen sind wir bis ins hohe Alter gesünder und uns unserer körperlichen Fitness bewusst. Zum anderen sind aufgrund der demografischen Entwicklung mehr aktive PKW-Lenker im Alter über 65 Jahre als noch vor einigen Jahrzehnten. War der Anteil an über 65jährigen im Jahr 2000 noch bei 15,4 Prozent der Bevölkerung in Österreich, so wird er im Jahr 2030 rund 23 Prozent einnehmen³. Das bedeutet auch eine Zunahme von älteren Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr, sowohl im Auto-, Rad- als auch im Fußgängerverkehr.

Die wachsende Zahl der Radfahrer, die das Fahrrad nicht nur in der Freizeit nutzt, sondern für tägliche Wege verwendet, steigt vor allem im städtischen Raum stetig an. Gründe dafür können unter anderem in einem wachsenden Umweltbewusstsein gesehen werden. Bei Wegdistanzen bis rund zehn Kilometer wird das Radfahren zunehmend für den Alltagsgebrauch verwendet⁴. Je mehr Radfahrer sich im Straßenverkehr und auf den dafür vorgesehenen Radwegen bewegen, desto mehr erhöht sich die Unfallwahrscheinlichkeit. Das bedeutet, es braucht gemäß den Veränderungen begleitende Maßnahmen in der Infrastruktur und in der Bewusstseinsbildung, damit ein harmonisches Miteinander auf Mischflächen und im Straßenverkehr möglich ist.



¹ VCÖ, EU-Projekt USEmobility, <http://usemobility.eu>

² Mobilität in Österreich, Martin Kords, 2019

³ https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/index.html

⁴ Radfahrstrategie Steiermark 2025

Verkehrssicherheit geht uns alle an – jeder will sicher unterwegs sein!

Rücksicht und Toleranz gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern sind die Verhaltensweisen, die immer wichtiger werden.

Unabhängig mit welchem Verkehrsmittel wir unterwegs sind, wir haben alle einen gemeinsamen Wunsch – wir wollen gesund und unbeschadet am Ziel ankommen. Jeder, der sich im Straßenverkehr bewegt, weiß, dass es oft auch vom Glück abhängt, dass gerade eben kein Unfall passiert. Im Sinne des Vertrauensgrundsatzes hoffen wir darauf, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer aufmerksam und korrekt, rücksichtsvoll und verantwortungsbewusst handeln. Bevor wir jedoch bei den anderen mit Belehrungen und Vorwürfen ansetzen, sollten

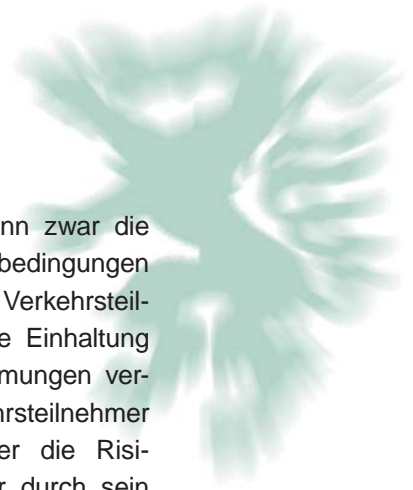
wir unser eigenes Verkehrsverhalten immer wieder überprüfen. Wie können wir dazu beitragen, dass der öffentliche Raum verkehrssicher bleibt?

Das Ziel, eine Verkehrskultur zu schaffen, wo Rücksicht, Einsicht und verantwortungsbewusstes, vorausschauendes Fahren im Straßenverkehr spürbar und sichtbar sind, erfordert unser aller Einsatz.

Die Erfahrung lehrt uns (und die Unfallstatistik bestätigt dies), dass das heroische Ziel einer Vision Zero⁵ noch lange nicht erreicht ist.



⁵ Vision Zero ist eine Verkehrsstrategie, die erstmalig in Schweden bereits 1997 angewendet wurde. Sie geht von der Annahme aus, dass jeder Unfall vermeidbar ist. Ihre Wirkung erreicht sie im Zusammenwirken der einzelnen Maßnahmen, die auf einander abgestimmt sein müssen und das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer/innen nachhaltig beeinflussen.



In den letzten Jahrzehnten konnten aufgrund intensiver Bestrebungen im Verkehrsbereich dennoch viele Erfolge erzielt werden, vorwiegend durch legislative Maßnahmen. Die gesetzlichen Verankerungen wie z.B. Gurteanlegepflicht (1984) oder die Helmpflicht für Motorradfahrer (1985) führten mit der Zeit zu einem Selbstverständnis bei Verkehrsteilnehmern und zur mehrheitlichen Einsicht, dass man dadurch sicherer unterwegs ist.

Doch gesetzliche Rahmenbedingungen sind noch kein Garant für eine tiefe Überzeugung und nachhaltige Verhaltensänderung. Diese gilt es in ständigen und konkreten Bewusstseinsbildungsmaßnahmen zu fördern.

Das Land Steiermark kann zwar die regionalen Rahmenbedingungen schaffen, der einzelne Verkehrsteilnehmer ist jedoch für die Einhaltung der Gesetze und Bestimmungen verantwortlich. Der Verkehrsteilnehmer muss sich vielmehr über die Risiken bewusst sein, die er durch sein Handeln oder Unterlassen für sich und andere erzeugt.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist ein Zusammenwirken der unterschiedlichen Fachdisziplinen im Verkehrsbereich wie z.B. der Infrastruktur, Bewusstseinsbildung und Überwachung, aber auch der Legislative, eine wichtige Grundlage für den Erfolg der Verkehrssicherheit.

Sich in den anderen hineindenken, erfordert den anderen wahrnehmen!

In der Verkehrssicherheitsarbeit wird seit rund 20 Jahren zunehmend der Fokus auf bewusstseinsbildende Maßnahmen gelegt. Experten sind der Überzeugung, dass der Verkehrsteilnehmer in erster Linie verstehen und anerkennen muss, was sein Fehlverhalten im Straßenverkehr bewirkt und wie er andere dabei in Gefahr bringt.

Es wird das Ziel verfolgt, dass sich durch Sensibilisierung und Bewusstmachung der Fakten eine Einsicht beim Verkehrsteilnehmer entwickelt, die sein Verhalten im Straßenverkehr

maßgeblich positiv beeinflusst. Das setzt voraus, dass der Mensch auch an dem anderen interessiert ist und eine Achtung vor dem Leben des anderen in sich trägt.

Seit vielen Jahren werden diese Annahmen in umfangreichen Projekten umgesetzt. Zum Beispiel zeigte sich im Projekt CLOSE TO⁶, dass Jugendliche sensibel und nachdenklich auf die Begegnungen mit reuemütigen Straftätern von Verkehrsdelikten mit tödlichem Ausgang reagierten, wenn sie im persönlichen Gespräch

⁶ CLOSE TO: Das Projekt startete 2008 und hat zum Fokus, Jugendliche durch die Schilderung der Verkehrsunfälle von straffällig gewordenen und verurteilten Jugendlichen zu sensibilisieren.

empfinden konnten, wie dramatisch sich die zu spät kommende Einsicht auf das restliche Leben auswirken kann. Projekte dieser Art sind sehr kostenintensiv und erfordern eine lange Umsetzungsdauer, damit eine möglichst große Breitenwirkung entstehen kann.

Die Achtsamkeit im Straßenverkehr wird allerdings zunehmend vom Einfluss der neuen Technologien wie z.B. Smartphones negativ beeinflusst. Ebenso erkennen wir oftmals im aktuellen Verkehrsgeschehen immer mehr eine Haltung des „Im Recht sein Wollens“. Und hier ist die Verkehrs-

sicherheitsarbeit vor große Herausforderungen gestellt: Gesellschaftliche Veränderungen, wie steigende Anonymität und Verlust von direkter Kommunikation, zeigen auch Auswirkungen im Verkehrsgeschehen.

In Blickkontakt zu treten – „den anderen beim Überqueren der Straße in die Augen schauen“, Nachsicht deutlich zu machen und vieles mehr muss wieder geübt werden, damit aus dem Nebeneinander ein wirkliches Miteinander wird. Die Hoffnung liegt im Perspektivenwechsel, in der Fähigkeit, sich in den anderen hineinzudenken und dementsprechend achtsam zu handeln.





3

Verkehrssicherheit gemeinsam gestalten

Verkehrssicherheitsarbeit am Puls der Zeit!

Verkehrssicherheitsarbeit hat in der Steiermark lange Tradition. Mit konsequenter Weitsicht wurde 2003 ein Verkehrssicherheitsbeirat (VS-Beirat) gegründet. Seit 16 Jahren bespricht, diskutiert und entscheidet das Gremium in einem periodischen Zyklus die nächsten Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit auf Basis einer ausführlichen Analyse der aktuellen Unfallstatistik und anderer aktueller Ereignisse. Der VS-Beirat übernimmt die Verantwortung für die Forcierung der Verkehrssicherheitsarbeit im Land und konzentriert sich dabei auch auf neue Trends in der Umsetzung.

Das vorliegende VSP 2020-2025 wurde durch den VS-Beirat entwickelt und erarbeitet.



Verkehrssicherheitsbeirat des Landes Steiermark:

von links:

Franz Zenz (A16 - Verkehr und Landeshochbau, Leiter der Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst), **Landesbaudirektor DI Andreas Tropper** (Leiter der A16 - Verkehr und Landeshochbau), **DI Robert Rast** (A16- Verkehr und Landeshochbau, Referatsleiter Straßeninfrastruktur-Bestand), **Oberst Wolfgang Staudacher** (Leiter der Verkehrsabteilung der Landespolizeidirektion), **HR Dr. Maria Knauer-Lukas** (A16-Verkehr und Landeshochbau, Projektleitung des Steirischen Verkehrssicherheitsprogrammes), **HR Dr. Peter Weiß** (A16- Verkehr und Landeshochbau, Referatsleiter Verkehrsbehörde), **Mag. Katharina Gründl** (Politisches Büro Landesrat Anton Lang), **DI Peter Felber** (Leiter der Landesstelle Steiermark, KfV), **Mag. Dr. Angelika Unger** (Bezirkshauptfrau der BH Graz-Umgebung), **HR Mag. Hannes Peißl** (Bezirkshauptmann der BH Voitsberg), **Stadtbaudirektor DI Mag. Bertram Werle** (Stadt Graz)

Verkehrssicherheitsfonds des Landes Steiermark – der Beitrag zur Verkehrssicherheit

Die Finanzierung der Maßnahmen, Kampagnen und Aktionen in der Verkehrssicherheitsarbeit wird durch den Verkehrssicherheitsfonds des Landes sichergestellt.

Seit der Einführung der Wunschkennzeichen in Österreich ist es für jeden KFZ-Besitzer möglich, einen zusätzlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten. Um nur Euro 228,30 kann jeder KFZ-Besitzer sein Wunschkennzeichen wählen und erhöht somit beispielsweise seine Werbepresenz auf der Straße. Für Unternehmen kann das Wunschkennzeichen als mobiler Werbeträger fungieren.

Die Einnahmen, die durch die Wunschkennzeichen erzielt werden, fließen direkt in den Verkehrssicherheitsfonds des Landes und des Bundes. Damit wird es möglich, laufend Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchzuführen. Somit leisten die Wunschkennzeichen einen bedeutenden Beitrag zur Sicherheit auf den Straßen.

➔ Nähere Informationen über den Erwerb des Wunschkennzeichens erhalten Sie bei den Zulassungsbehörden der Bezirkshauptmannschaften oder bei der Landespolizeidirektion.



Gemeinsam gestalten bedeutet einen Mehrwert für die Verkehrssicherheit!

Erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit braucht Kraft und Willen aller Verantwortlichen. Das Land Steiermark ist Initiator für die Planung und Entscheidung der erforderlichen Maßnahmen, für das Aufzeigen von Tendenzen im Verkehrsgeschehen und für die Veranlassung der Umsetzung durch Fachexperten.

Das Land Steiermark braucht aber, um erfolgreich zu sein, die Kooperation und Vernetzung mit vielen Akteuren und Interessenvertretungen, mit Fachexperten und Organisationen, deren Fokus auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit liegt.

Die Wichtigkeit einer gezielten Verkehrssicherheitsarbeit wird im Land sowohl politisch, als auch strategisch anerkannt und gelebt. Verkehrsplanung und Verkehrssicherheitsarbeit konzentrieren sich in einer modernen Verkehrsstrategie sowohl auf den Menschen und seine Bedürfnisse, auf die Umwelt

und ihre Sensibilitäten als auch auf die Wirtschaft und ihre Erfordernisse in unterschiedlichem, aber dennoch verbindenden Maße¹.

Je nach Thema und Anliegen, je nach Zielgruppe, die erreicht werden soll ist es erforderlich, die richtigen Kooperationspartner zu finden. Die Erfahrung und Fachexpertise der Kooperationspartner in der Sache selbst ist unabdingbar, um die jeweilige Maßnahme erfolgreich und wirkungsvoll durchführen zu können.

Verkehrssicherheitsarbeit muss für alle Bürger spürbar und erkennbar werden. Dabei spielen die Gemeinden eine sehr wichtige Rolle. Im regionalen Umfeld sind Probleme häufig bekannt und können direkt an der jeweiligen Stelle gelöst werden. Das Land Steiermark führt mit allen Schnittstellen zu sämtlichen Anliegen die Verkehrssicherheit betreffend einen offenen Diskurs.

¹ Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+ - www.verkehr.steiermark.at

Beispielhafte Projekte für eine aktive Zusammenarbeit



Augen auf die Straße!

Kampagne gegen Ablenkung am Steuer

Die Kampagne zeigt auf, wie vielseitig Ablenkung entstehen kann und wie rasch wir – bewusst oder unbewusst – uns selbst ablenken.

(seit 2017)

Zusammenarbeit mit: ORF Landesstudio Steiermark, Gemeinden, Tourismusverbände

Verpassen Sie keine Sekunde!

Filmspots gegen Ablenkung am Steuer

Im Kino und TV soll in kurzen Filmspots Bewusstsein für das absichtliche Eingehen von hohem Risiko und die Unberechenbarkeit der Situation geschaffen werden.

(2014-2015)

Zusammenarbeit mit: ORF Landesstudio Steiermark



CLOSE TO

Lerne aus den Fehlern anderer!

Straffällig gewordene und verurteilte Jugendliche schildern live vor einer Gruppe von Fahrschülern ihre Straftat, ihre Gefühle und ihre Erkenntnisse. Die Konfrontation des Unfassbaren erzeugt Nachdenken.

(seit 2008)

Zusammenarbeit mit: Europäischer Kommission, FGM (Forschungsgesellschaft Mobilität), Landesgericht für Strafsachen, steirische Fahrschulen



Kindertafel-Aktion

Verkehrssicherheit bekommt ein Gesicht!

Die Kindertafelkampagne zur Geschwindigkeitsreduktion im Ortsgebiet: Kinder, die in der Gemeinde leben, appellieren für alle sichtbar zu mehr Achtsamkeit im Ortsgebiet.

(seit 2008)

Zusammenarbeit mit: Gemeinden



Schülerlotsen – Dankeschön-Tag

Die rund 500 Schülerlotsen werden einmal im Jahr vom Land Steiermark als Dankeschön für ihren ehrenamtlichen Einsatz für mehr Sicherheit auf dem Schulweg eingeladen.

(seit 2004)

Zusammenarbeit mit: Schulen in der Steiermark





ProBike

Die Motorrad-Kampagne fördert das Fahrsicherheitstraining für Motorradfahrer und will vor allem Wiedereinsteiger zur Nutzung eines Trainings motivieren.

(seit 2013)

Zusammenarbeit mit: Fahrsicherheitszentren in der Steiermark (ÖAMTC, ARBÖ, FahrAktivZentrum-Fohnsdorf)



Aktion Weiße Kreuze

Die Aktion Weiße Kreuze verdeutlicht die Zahl der Verkehrstoten in der Steiermark in den letzten 15 Jahren. Diese Visualisierung durch die Kreuze soll die Verkehrsteilnehmer zu erhöhter Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme sensibilisieren.

(2009 und 2015)

Zusammenarbeit mit: Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)

Sicher unterwegs – Mobilität neu schaffen!

Die Menschen wollen mobil sein. Mobilität ist ein Grundbedürfnis für Gesellschaft und Wirtschaft, eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren einer Marktwirtschaft und die Voraussetzung für Wohlstand.

Die aktive Teilnahme am sozialen und kulturellen Leben der Gesellschaft wird durch vorhandene Mobilität ermöglicht und begünstigt. Aufgrund von ökologischen und ökonomischen Bedingungen erleben wir seit Jahren ein sich veränderndes Bild des Mobilitätsverhaltens. Eine Zunahme in der Nutzung des Fahrrades und eine Zunahme in der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln verändern das Verkehrsgeschehen nachhaltig.

Die Möglichkeit, das Verkehrsmittel und den Zeitpunkt der Benützung frei wählen zu können, fördert das individuelle Mobilitätsbewusstsein der Menschen. Dies hat einen unmittelbaren Einfluss auf die Vermeidung von Unfällen, zum Beispiel durch die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln bei Alkoholeinfluss.

Das Bewusstsein zu schaffen, die Wahl des Mobilitätsmittels aus Gründen der Verkehrssicherheit zu treffen, ist Teil der Verkehrssicherheitsarbeit und kann nur in enger Zusammenarbeit mit Verantwortungs- und Entscheidungsträgern im Bereich des öffentlichen Verkehrs, der Gemeinden und lokaler Organisationen erfolgen.



4

Verkehrssicherheit – europäische und nationale Bestrebungen

In der Europäischen Union konnten in den letzten Jahren fortlaufende Verbesserungen in der Verkehrssicherheit erreicht werden. Die langfristig angelegte Verkehrssicherheitsarbeit zeigt ihre Wirkung.

Es wird konstant ein Rückgang von getöteten Menschen im Straßenverkehr festgestellt. Im Jahr 2018 gab es in der EU 28 rund 25.100 Todesopfer bei Verkehrsunfällen. Dies ist ein Rückgang von 21 Prozent gegenüber dem Jahr 2010 und sogar um 57,5 Prozent gegenüber dem Jahr 2001. Die Tendenz der Sterblichkeitsrate jedoch verlangsamt sich insgesamt, sodass sich die Zahl der Getöteten nur um ein Prozent gegenüber 2017 verringert hat.

Straßenverkehrssicherheit in der EU 2017

In der Europäischen Union ist man sich einig, weiterhin konkrete Maßnahmen und Bestrebungen zu verfolgen und zu intensivieren, aus den Erfahrungen zu lernen und sich an den Veränderungen im Straßenverkehr zu orientieren.

2017 sind Autoinsassen immer noch die am stärksten betroffene Gruppe bei getöteten Menschen im Straßenverkehr (46 Prozent). Besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer machen weitere 46 Prozent aus: 21 Prozent davon waren Fußgänger, 14 Prozent Motorradfahrer und 8 Prozent Radfahrer.

Fast 14 Prozent der Getöteten sind im Alter zwischen 18 und 24 Jahre, obwohl nur 8 Prozent der europäischen Bevöl-

kerung dieser Altersgruppe angehören. Daher sind junge Menschen nach wie vor eine spezielle Zielgruppe in der Verkehrssicherheitsarbeit. 76 Prozent von allen Verkehrstoten sind männlich¹.

Durch den demografischen Wandel stieg der Anteil älterer Menschen von 22 Prozent im Jahr 2010 auf 27 Prozent im Jahr 2017. Auch dieser Umstand muss längerfristig in den Maßnahmen entsprechende Berücksichtigung finden.

Im Bereich der Straßenverkehrssicherheit lieferten im Jahr 2017 Schweden, das Vereinigte Königreich und die Niederlande die besten Ergebnisse.



¹ <http://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20190410STO36615/verkehrsunfallstatistiken-in-der-eu-infografik>

Was unternimmt die EU, um die Zahl der Verkehrsunfälle zu verringern?

Der Beschluss im Europäischen Parlament (April 2019) über neue Vorschriften hinsichtlich der verbindlichen Anwendung von Sicherheitseinrichtungen wie zum Beispiel intelligente Geschwindigkeitsassistenten, Notbremsassistentensysteme und Fahrerablenkungswarnung soll positive Auswirkungen auf die Unfallschwere und in weiterer Folge auf die Prävention von tödlichen Unfällen im Straßenverkehr haben².

Eine Verschärfung der Regeln für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ist in Planung. Vorschriften für selbstfahrende Fahrzeuge werden gegenwärtig erarbeitet.

Die Europäische Union fordert die Mitgliedstaaten laufend auf, im Bereich der Bewusstseinsbildung, Überwachung, Infrastruktur und Legislative konkrete und den nationalen Bedingungen entsprechende Maßnahmen zu setzen. Die Veränderung von Verhalten im Straßenverkehr hinsichtlich mehr Rücksicht und Respekt den anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber obliegt den EU-Mitgliedsstaaten selbst.



Was bewegt sich in Österreich?

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) entwickelt für die kommende Dekade 2021 bis 2030 neue Verkehrssicherheitsstrategien. Die bisherigen Bestrebungen und Ziele, die bereits im VSP 2011-2020 verankert sind, behalten ihre Gültigkeit.



Österreich nimmt den 9. Platz in der EU-Statistik getöteter Menschen im Straßenverkehr ein. Nach wie vor sind die Bestrebungen in Österreich, Verkehrssicherheit durch eine gemeinsame Gestaltung eines sicheren Systems (dem so genannten „Safe System Approach“) zu erreichen. Das steirische Verkehrssicherheitsprogramm orientiert sich in den Schwerpunkten an der Verkehrssicherheitsstrategie des Bundes. Im steirischen VSP 2020-2025 werden die auf nationaler Ebene festgelegten Themenfelder mit der „regionalen Brille“ betrachtet und in regionalen Maßnahmen behandelt. So kann eine größtmögliche Effizienz für die Steiermark erreicht werden.

² Man geht davon aus, dass dadurch bis 2038 über 25.000 Menschenleben gerettet und 140.000 schwere Verletzungen vermieden werden. (Quelle: <http://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20190410STO36615/verkehrsunfallstatistiken-in-der-eu-infografik>)



5

Strategie und Aufbau des neuen VSP 2020-2025

Wirkungsvolle Verkehrssicherheitsarbeit braucht eine klare Strategie, eindeutige Entscheidungen und festgelegte Ziele, die erreicht werden wollen. Das Verkehrsgeschehen wird durch das Verhalten der Menschen bestimmt, sodass Verkehrssicherheitskonzepte trotz langfristiger Planung immer auch auf aktuelle Ereignisse und Tendenzen reagieren müssen.

Das Land Steiermark hat vor 16 Jahren den Entschluss gefasst, Verkehrssicherheitsarbeit vorausschauend und konzeptionell zu gestalten und diese Bestrebungen in einem Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) niederzuschreiben. Von Beginn an basierte die Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf strategischen Entscheidungen, die im VS-Beirat beschlossen wurden.

Seit 2004 gibt es ein regionales VSP, das sich im Allgemeinen an den Schwerpunkten des Bundes (Österreichisches VSP) orientiert, jedoch die regionalen Bedürfnisse und Bedingungen im steirischen Verkehrsgeschehen konkret in den Fokus stellt.

Das Verkehrssicherheitsprogramm beschreibt die zu erreichenden Ziele in der Verkehrssicherheit für eine bestimmte Zeitperiode und liefert den Rahmen für Maßnahmen, zugeschnitten auf die verschiedenen Risikofelder und Zielgruppen.

Hauptziele im steirischen Verkehrssicherheitsprogramm 2020–2025:

- ➔ 25 Prozent weniger Getötete im Straßenverkehr
- ➔ 25 Prozent weniger Schwerverletzte
- ➔ 10 Prozent weniger Unfälle mit Personenschaden

Diese numerischen Ziele werden durch die Unfallstatistik nachweisbar und sind somit messbare Parameter. Beeinflusst werden die Ziele von Entwicklungen im Straßenverkehr (zum Beispiel Anstieg der Radfahrer), von Wetterverhältnissen (zum Beispiel lange Motorradsaison) und von gesetzten Maßnahmen in der Verkehrssicherheitsarbeit. Die numerischen Ziele dienen als Orientierung und sollen für weitere strategische und operative Maßnahmen anleitend sein.

Seit dem Jahr 2010 konnte ein kontinuierlicher Rückgang sowohl bei den Unfällen (9 Prozent) als auch bei den Schwerverletzten (7 Prozent) erreicht werden. Mit dem Rückgang der Verkehrstoten um 13 Prozent auf den Absolutwert von 69 wurde im Jahr 2018 die niedrigste Zahl an Getöteten seit 1961 erreicht, obwohl sich die KFZ-Dichte im Zeitraum von 1961 – 2017 mehr als vervierfacht hat.

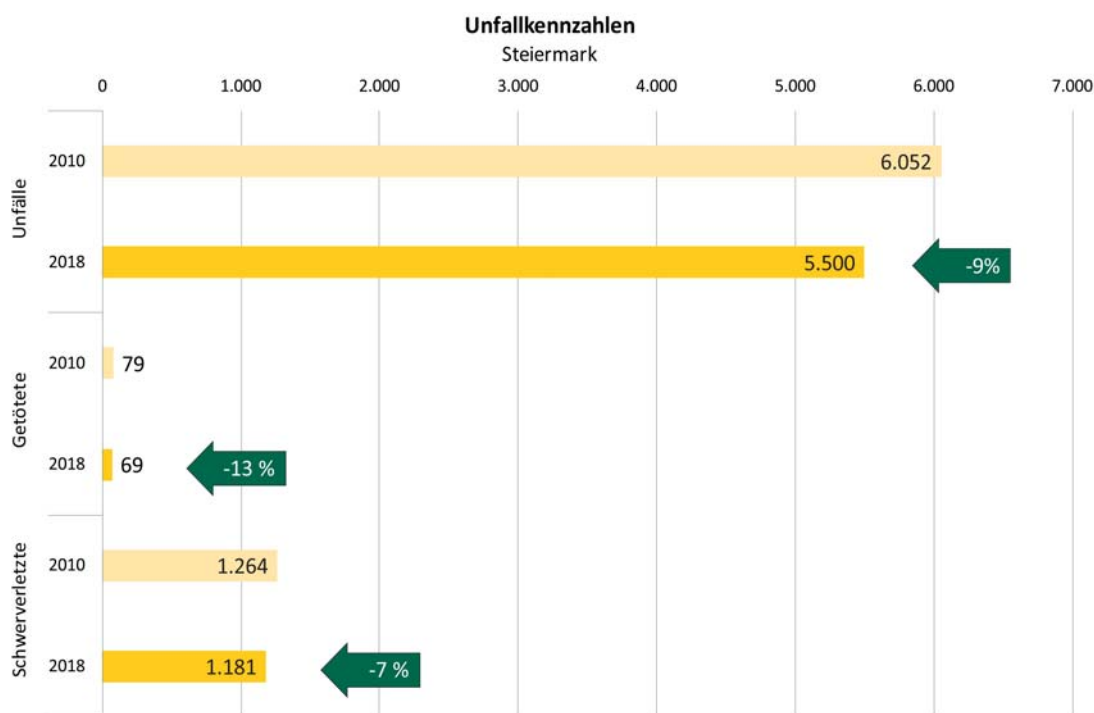


Abbildung 1: Unfallkennzahlen, Steiermark 2010 – 2018, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

Das Fundament der strategischen Verkehrssicherheitsarbeit in der Steiermark bilden drei Säulen.

Das Zusammenwirken der drei Interventionsbereiche liefert den Mehrwert für die praxisorientierte Verkehrssicherheitsarbeit!

Interventionsbereiche im VSP



Die Säule Infrastruktur liefert die Basis für alle infrastrukturellen Maßnahmen, die im Rahmen der Verkehrsplanung, des Straßenbaus und der Straßenerhaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. In enger Zusammenarbeit mit der Bewusstseinsbildung werden spezielle Maßnahmen aufeinander abgestimmt, um dem Verkehrsteilnehmer den Zweck der baulichen Maßnahme im Hinblick auf sicheres Fahren transparent, nachvollziehbar und bewusst zu machen (siehe auch Kapitel 9).

Die Säule Bewusstseinsbildung fokussiert auf die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer, ihr eigenes Ver-

halten in den verschiedenen Verkehrssituationen unter die Lupe zu nehmen. Dabei geht es vor allem um die anlassbezogene richtige Einschätzung der eigenen Gefährdung und die der anderen Verkehrsteilnehmer. Rücksichtsvolles Verhalten, vorausschauendes Fahren und die Einstellung, andere Menschen genauso zu behandeln, wie man selbst behandelt werden möchte, sind maßgebliche Erfolgsindikatoren für eine umfassend greifende Verkehrssicherheit.

Das Besondere und gleichzeitig Schwierige bei bewusstseinsbildenden Maßnahmen ist die Erreichung einer nachhaltig langfristigen Wirkung.

Verhaltensänderung entsteht nicht von heute auf morgen. Gewohnheiten im Verkehrsverhalten, die bislang für den einzelnen zu keinen dramatischen Folgen geführt haben, werden von den Ausführenden als sicher eingestuft oder als „ohnehin gekonnt“ bewertet. Diesen Umstand erkennen wir zum Beispiel beim Thema Ablenkung am Steuer. Daher gilt es, in der Bewusstseinsbildung neben dem Aufzeigen von Gefahren immer auch die Bedürfnisse und Motive der Verkehrsteilnehmer

zu erkennen und dort anzusetzen, wo Verhaltensänderung möglich ist.

Das Land Steiermark ist darauf fokussiert, in Zusammenarbeit mit den richtigen Akteuren punktgenaue Maßnahmen mit einer möglichst großen Breitenwirkung umzusetzen. Daher ist es unabdingbar, immer wieder dieselben Gefährdungsthemen (siehe Kapitel 7 und 8) für verschiedene Ereignisse und Zielgruppen zu bearbeiten.

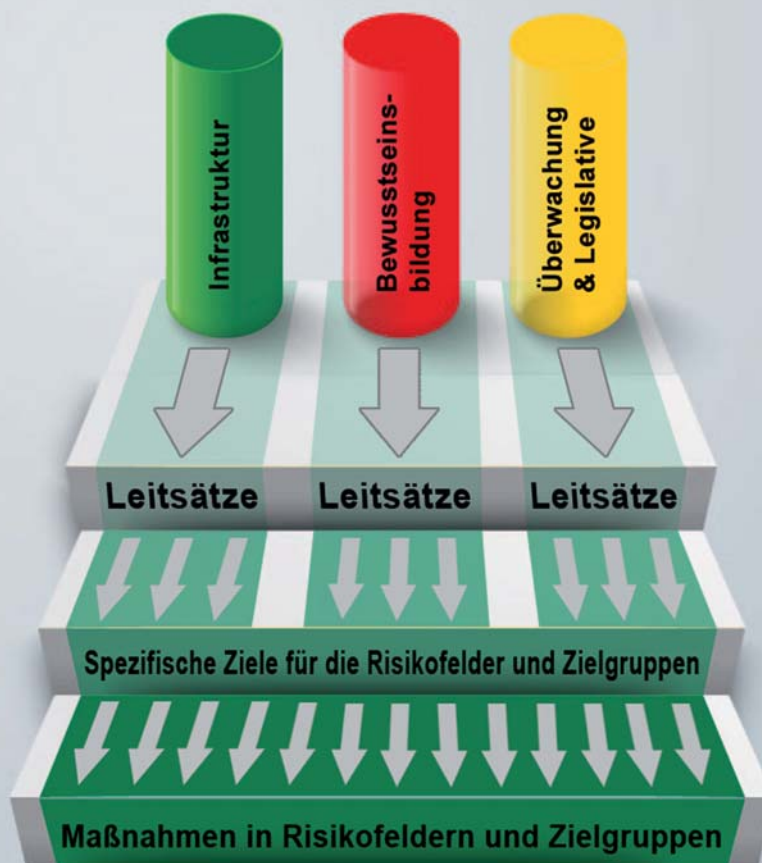
Die Basis für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit im Straßenverkehr ist der Umgang miteinander. Daher konzentriert sich die Bewusstseinsbildung im Besonderen auf die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer

- ➔ für die Erkenntnis, durch eigenes Verhalten in die Verursacherrolle zu kommen
- ➔ für das Risikoverhalten im Verkehr als Unfallursache
- ➔ für die Übernahme von Eigenverantwortung für das eigene Verhalten im Straßenverkehr
- ➔ für die Wichtigkeit durch den Perspektivenwechsel als Verkehrsteilnehmer gefährliche Situationen anders einschätzen zu lernen
- ➔ für den gegenseitigen Respekt auf der Straße, um Unfälle zu vermeiden.

Die Säule Legislative & Überwachung konzentriert sich auf Themenschwerpunkte, die legislativ im Land Steiermark umgesetzt werden können. In der Vergangenheit zeigte sich immer wieder, dass eine gesetzliche Verankerung von Verhaltensregeln eine positive Ergänzung zur bewusstseinsbildenden Arbeit in der Verkehrssicherheit bildet. Die Überwachung durch die Polizei unterstützt dabei die Bedeutung der gesetzlichen Vorgabe und übernimmt dabei ebenso eine sensibilisierende Aufgabe.



Aufbau des VSP Steiermark 2020-2025



Leitsätze im VSP 2020-2025

Was leitet das Land Steiermark in der Verbesserung der Verkehrssicherheit?

Strategisches Vorgehen bedarf einer klaren Linie in Bezug auf die Absichten und die zu erreichenden Ziele. In dem sehr komplexen Feld des Straßenverkehrs, wo viele verschiedene Zielgruppen mit den unterschiedlichen Bedürfnissen aufeinander treffen und unvorhersehbare Umstände das Agieren und Reagieren der Menschen bestimmen, ist es für die Verkehrssicherheitsarbeit unabdingbar, eine

klare richtungsweisende Positionierung für die zukünftige Arbeit in diesem Bereich festzuhalten. Für jeden Interventionsbereich Bewusstseinsbildung, Infrastruktur und Legislative & Überwachung – wurden Leitsätze entwickelt, die die Richtung für die Präzisierung der spezifischen Ziele in den jeweiligen Risikofeldern und Zielgruppen vorgeben.

Leitsätze der Interventionsbereiche

Infrastruktur

Der Zusammenhang zwischen Infrastruktur und Fahrverhalten wird bei der Gestaltung des Verkehrsraumes berücksichtigt.

Ein sicherer und attraktiver Verkehrsweg fördert die Verkehrsteilnehmer (insbesondere ungeschützte), ihn zu nutzen.

Identifizierte Unfallhäufungsstellen und Monitoring der Landesstraßen im Hinblick auf das Unfallgeschehen liefern wichtige Informationen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Eindeutige und auf ein Minimum reduzierte Anzahl von Verkehrszeichen und Beschilderungen tragen zu mehr Übersichtlichkeit bei.

Bewusstseinsbildung

In einer verantwortungsvollen Verkehrskultur übernimmt jeder Verkehrsteilnehmer die Verantwortung für ein unfallfreies Miteinander.

Das Gefährdungspotential von Verkehrsübertretungen ist ein zentrales Thema.

Das Bemühen, sich in den anderen Verkehrsteilnehmer und dessen Situation hineinzusetzen, fördert die gegenseitige Rücksichtnahme.

Die Reflexion des eigenen Fehlverhaltens fördert situationsangepasstes Verhalten.

Schwerpunkt in der Verkehrssicherheitsarbeit sind die ungeschützten Verkehrsteilnehmer.

Der Fokus liegt auf der Bewusstmachung der unterschiedlichen Risiken in den verschiedenen Mobilitätsformen.

Legislative & Überwachung

Die Bewusstmachung des Gefährdungspotentials von Verkehrsübertretungen erhält einen wichtigen Stellenwert in der Arbeit der Exekutive.

Die Präsenz der Exekutive im Straßenverkehr trägt bedeutend zur Verkehrssicherheit bei.

Die Schwerpunktsetzung im Rahmen der Überwachung auf Basis der Unfallstatistik fördert die Effizienz der Überwachung.

Anhaltungen nach festgestellten Verkehrsübertretungen erhöhen die Wirksamkeit von Kontrollen.

Das Strafausmaß der Verkehrsübertretung orientiert sich an deren Gefährdungspotential.

In den letzten Jahren konnte ein Rückgang an Unfällen in der Steiermark festgestellt werden und 2018 wurde die bislang niedrigste Unfallanzahl von 5.795 erreicht. Das ist zum Jahr 2017

ein Rückgang von sieben Prozent. Diese Tendenz ist auch bei den Getöteten (minus zehn Prozent), Schwerverletzten und Leichtverletzten erkennbar.

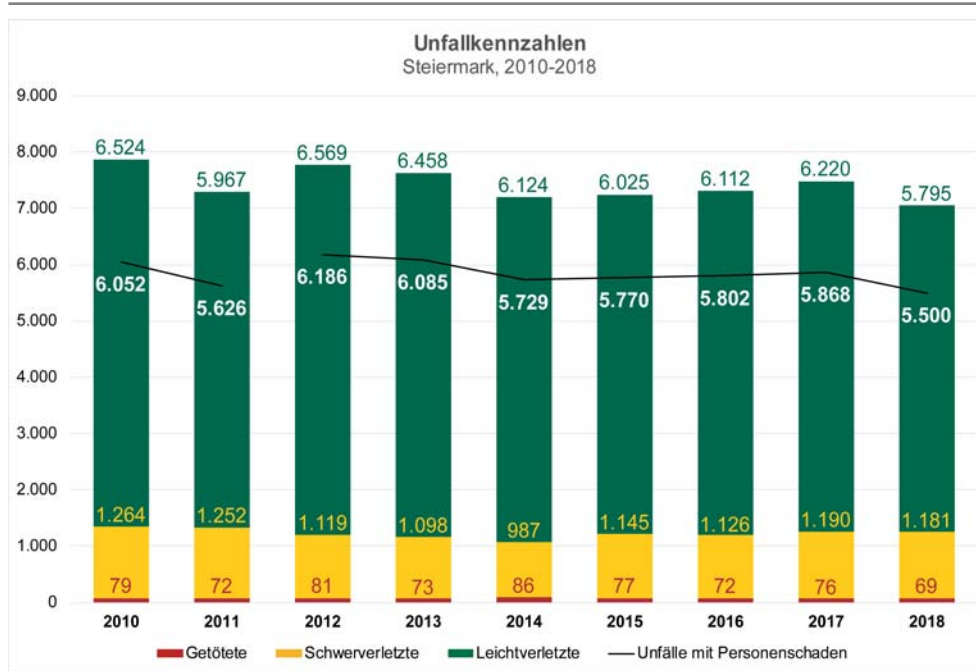
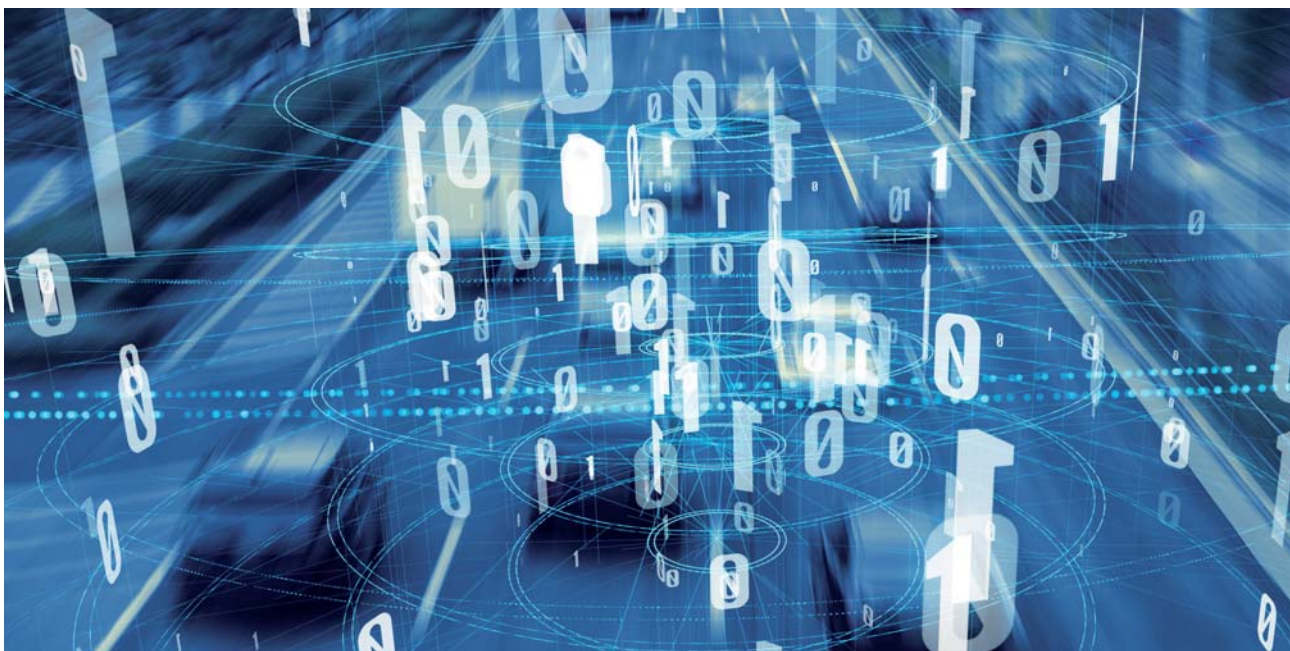


Abbildung 2: Unfallkennzahlen, Steiermark 2010 – 2018, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox



Bei Betrachtung der Art der Beteiligung im Straßenverkehr (Verkehrsart) stellt man eine Reduktion der Getöteten bei PKW-Unfällen fest, allerdings einen Anstieg der Getöteten bei Motorrad-Unfällen.

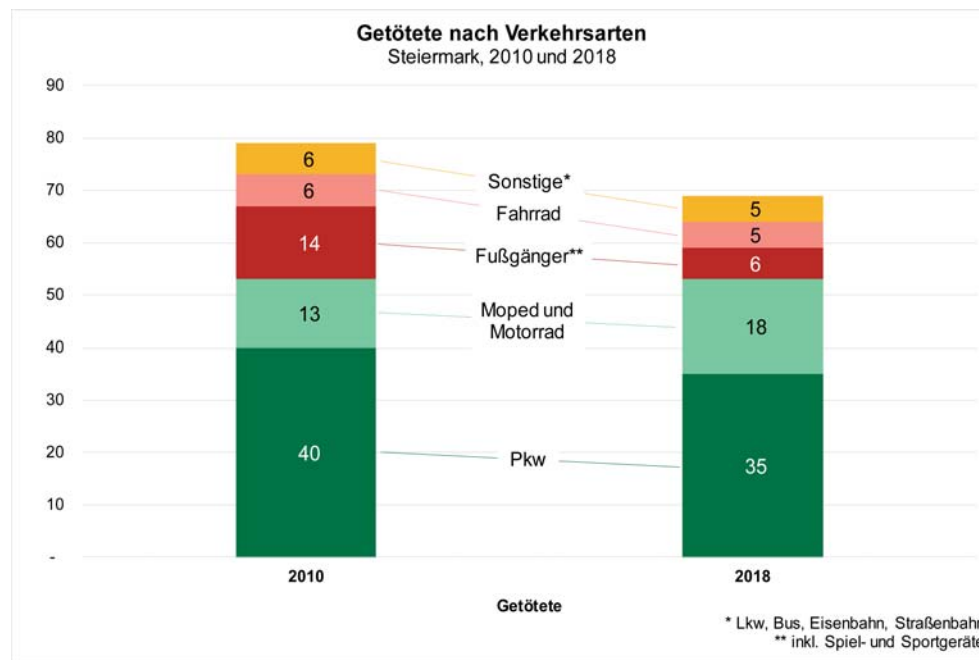


Abbildung 3: Getötete nach Verkehrsarten, Steiermark 2010 – 2018, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

Der Vergleich der Schwerverletzten in den Jahren 2010 und 2018 nach Verkehrsarten zeigt eine deutliche Verlagerung zwischen den Zielgruppen. Große Veränderung gab es vor allem bei den Radfahrern und PKW-Lenkern. Während bei den Radfahrern ein starker Anstieg an Schwerverletzten zu verzeichnen ist, kann man einen beachtlichen Rückgang bei den PKW-Schwerverletzten feststellen. Eine mögliche Begründung für die Zunahme an Radfahrer-Schwerverletzten könnte einerseits die Zunahme des Radverkehrs generell und die Nutzung des Fahrrads als Alltagstransportmittel sein, andererseits jedoch auch das Verhalten der Radfahrer in der Begegnung mit den Verkehrsteilnehmern.

Die Verkehrsarten werden in Kapitel 8 konkret erläutert und die gesetzten Ziele zu den einzelnen Zielgruppen erörtert.



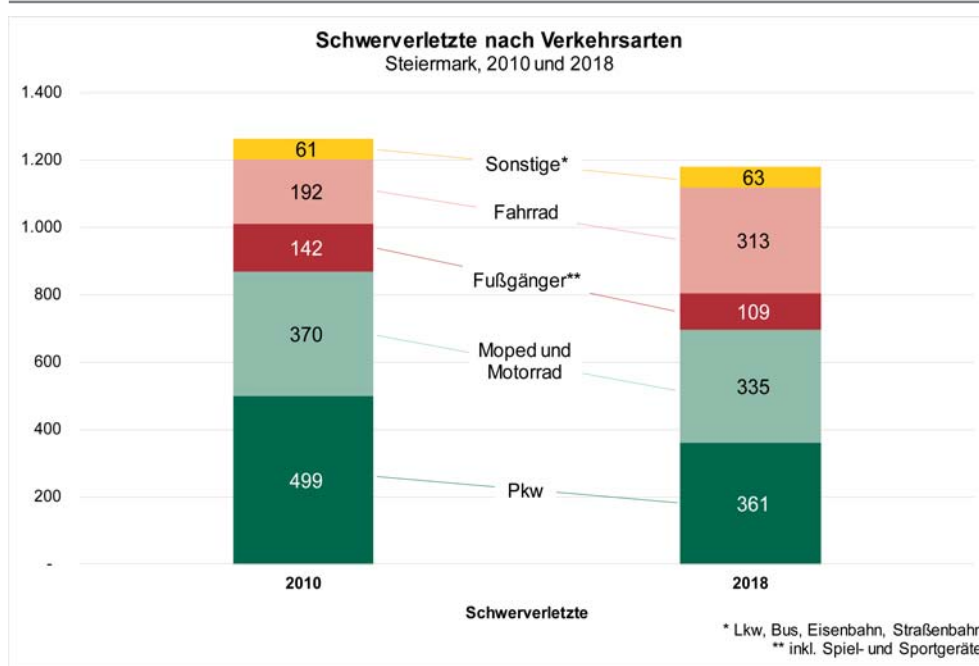


Abbildung 4: Schwerverletzte nach Verkehrsart, Steiermark 2010 – 2018, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

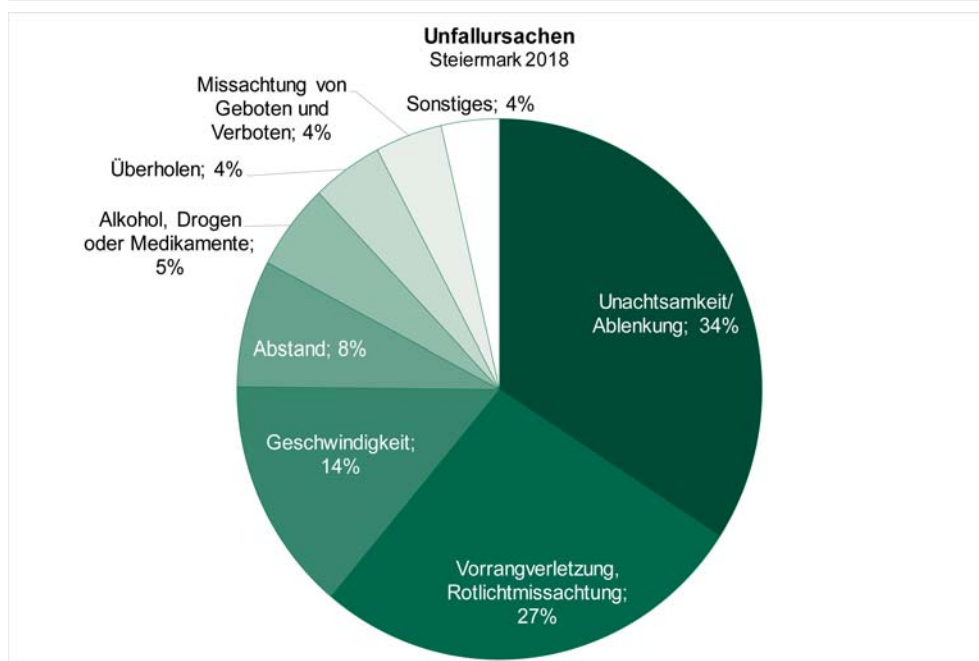


Abbildung 5: Unfallursachen, Steiermark 2018, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

Die Analyse nach Unfallursachen liefert ein eindeutiges Bild für die Schwerpunktsetzung in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Ursache „Unachtsamkeit/Ablenkung“ ist seit einigen Jahren Hauptunfallursache. Dies zeigt sich deutlich in allen Verkehrsbeobachtungen. Gefolgt

von der Unfallursache „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ wird zunehmend eine Missachtung von Verkehrsregeln festgestellt.

Betrachtet man Unfallursachen allgemein, so rangiert die nicht angepasste Geschwindigkeit an dritter Stelle. Wir stellen jedoch fest, dass die nicht angepasste Geschwindigkeit bei Unfällen mit Getöteten die Ursache

Nummer 1 ist. 30 Prozent aller Getöteten sind auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Des Weiteren wurden 26 Prozent der tödlichen Unfälle durch Unachtsamkeit/Ablenkung und knapp 15 Prozent durch Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung verursacht.

Die Unfallursachen werden in Kapitel 7 konkret erläutert und die gesetzten Ziele zu den einzelnen Ursachen erörtert.

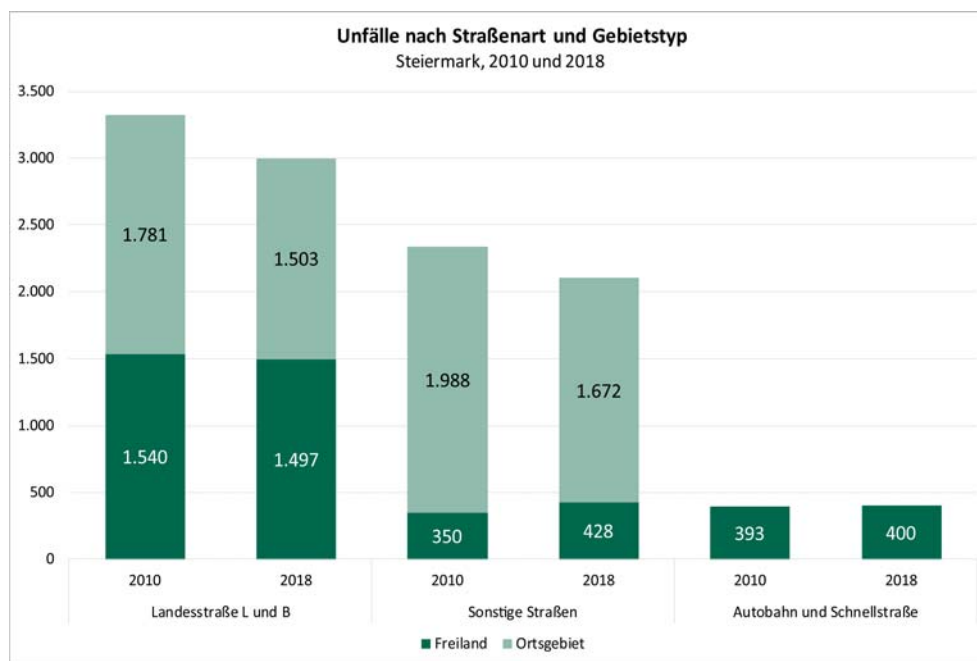


Abbildung 6: Unfälle nach Straßenarten, Steiermark 2010 – 2018, Quelle: Statistik Austria, KfV CrashBox

Die meisten Unfälle in der Steiermark ereigneten sich in den beiden Betrachtungsjahren 2010 und 2018 auf Landesstraßen L und B, gefolgt von Unfällen auf „Sonstigen Straßen“ (inklusive Gemeindestraßen und öffentliche Privatstraßen). Insgesamt sank das Unfallaufkommen zwischen 2010 und 2018 um neun Prozent. Bezogen auf die Landesstraßen L und B sank die Zahl der Unfälle um zehn Prozent. Der stärkste Rückgang war im Ortsge-

biet festzustellen: Sowohl auf Landesstraßen L und B, als auch auf „Sonstige Straßen“ betrug der Rückgang jeweils 16 Prozent. Bei „Sonstige Straßen“ im Freiland wurde hingegen ein Anstieg um 22 Prozent vermerkt.

Auffallend ist jedoch, dass die Unfälle im Freiland auf Landesstraßen L und B praktisch stagnieren und auf „Sonstige Straßen“ sogar deutlich zugenommen haben.



7

Risikofelder

Die Unfallstatistik zeigt seit Jahren annähernd dasselbe Bild. Als Unfallursachen werden Unachtsamkeit und Ablenkung, Vorrangverletzung sowie nicht angepasste Geschwindigkeit als die drei häufigsten erkannt.

Demzufolge wird in der Verkehrssicherheitsarbeit verstärkt auf diese Ursachen mit verschiedenen Zielen und Maßnahmen eingegangen.

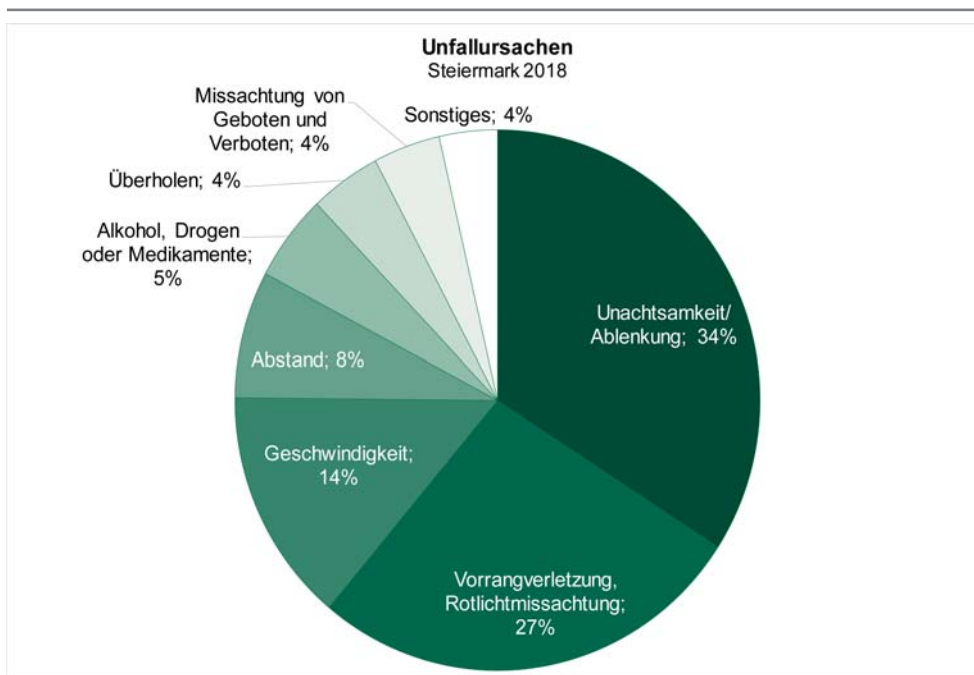


Abbildung 7: Unfallursachen, Steiermark 2018, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox



7.1.

Ablenkung & Unachtsamkeit

Die große Bedeutung der Ablenkung im Straßenverkehr wird nach wie vor dramatisch unterschätzt. Die Kampagne „Augen auf die Straße“, die 2017 in der Steiermark gelauncht wurde, weist deutlich auf die vielen ablenkenden Momente im Straßenverkehr hin und fordert mehr Achtsamkeit. War vor Jahren noch die Ablenkung hauptsächlich beim PKW-Lenker zu sehen, greifen mittlerweile, durch die neuen Informationstechnologien begünstigt, auch Radfahrer, Fußgänger oder E-Scooter-Fahrer zum Smartphone oder bedienen während der Fahrt ihre Mobiltelefone. Das zieht enorm viel Aufmerksamkeit vom unmittelbaren Verkehrsgeschehen ab.

Die Annahme, dass Menschen multitaskingfähig sind, also imstande sind, zwei oder mehrere Tätigkeiten mit derselben Aufmerksamkeit durchzuführen, wurde von wissenschaftlicher Seite bereits mehrmals widerlegt. Dennoch greifen viele KFZ-Lenker, Radfahrer oder Fußgänger zum Handy, schreiben SMS, surfen im Internet oder sind in ein aufregendes Gespräch verwickelt, das ihre gesamte Aufmerksamkeit beansprucht – Tendenz steigend. Zu beobachten sind mittlerweile auch Kinder, die durch das schlechte Vorbild von Erwachsenen mit dem Blick auf das Handy unaufmerksam die Straße queren.

War die Ablenkung im Straßenverkehr im Jahr 2010 noch Unfallursache Nummer 3, so ist sie jetzt Unfallursache Nummer 1.

Maßlose Selbstüberschätzung, rechtzeitig noch reagieren zu können, wenn Gefahr droht, führt zu einem verantwortungslosen Handeln sich selbst und den anderen gegenüber. Unachtsamkeit gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern begünstigt die wachsende Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr.

Verkehrssicherheit wird dann erhöht, wenn alle Verkehrsteilnehmer sich der eigenen Verantwortung bewusst sind und aktiv und konsequent jede Ablenkungsmöglichkeit vermeiden.



Was wollen wir erreichen?



Ziel ist es, Fußgänger für die erhöhte Aufmerksamkeit beim Überqueren der Straße (Vermeidung von ablenkenden Tätigkeiten) zu sensibilisieren.

Im Jahr 2018 wurden in der Steiermark 27 Prozent der insgesamt 458 Fußgängerunfälle mit Personenschaden durch Unachtsamkeit und Ablenkung des Fußgängers verursacht. Fast jeder dritte Fußgänger ist erkennbar abgelenkt. In der Rangreihung der ablenkenden Tätigkeiten beim Queren der Straße ist mit 38,3 Prozent der Blick auf das Smartphone (Tippen, Lesen) an erster Stelle, gefolgt vom Telefonieren mit 33,1 Prozent.¹

Ziel ist, Radfahrer und elektrische Kleinstfahrzeuglenker für die Selbst- und Fremdgefährdung, resultierend aus der Benutzung von Handys, dem Hören von Musik und anderen ablenkenden Tätigkeiten während der Fahrt, zu sensibilisieren.

Österreichweit ist der Radfahreranteil bei Unfällen mit Getöteten bei acht Prozent, bei den Schwerverletzten bei 24 Prozent. Die Ablenkung durch Smartphones während der Fahrt nimmt zu. Jeder zwölfte Radfahrer ist erkennbar abgelenkt.²

¹ KfV-Beobachtungen zum Verhalten von Fußgängern unter Ablenkung, 2015 (n=2.532)

² KfV-Beobachtungen zum Verhalten von Radfahrern, 2015, (n=1766)

Ziel ist es, PKW-Lenker die Vielfalt der Ablenkungsmöglichkeiten und deren Einfluss auf die Aufmerksamkeit während der Autofahrt bewusst zu machen.

34 Prozent der Unfälle mit Personenschaden entstehen durch Ablenkung. Trotz jahrelanger Sensibilisierung wird der hohen Gefährdung für sich selbst und für andere durch eine Ablenkung während des Lenkens nur geringe Beachtung geschenkt.

Ziel ist die Sensibilisierung der LKW-Lenker und Busfahrer für die Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer durch ihre ablenkenden Tätigkeiten während der Fahrt.

Die KFZ-Lenker, die beruflich im Straßenverkehr unterwegs sind, unterliegen nicht nur dem vermeintlichen Gefühl der Routine, sondern sind aufgrund von Zeitdruck verführt, viele Nebentätigkeiten wie zum Beispiel Lesen der Aufträge auf dem Handy während der Fahrt zu erledigen. Die hohe Fremdgefährdung wird dabei häufig außer Acht gelassen



Maßnahmen:

- Fortsetzung der bewusstseinsbildenden Kampagne „Augen auf die Straße“
- Einprägsames Aufzeigen und Darstellen der Folgen einer Unachtsamkeit auf unfallträchtigen Streckenabschnitten
- Aufzeigen von Fehlverhalten durch Vorort-Aktionismus
- Ablenkungsworkshops in Schulen, Betrieben und Fahrschulen



7.2.

Geschwindigkeit

Überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit ist in der Verkehrssicherheitsarbeit nach wie vor ein brisantes Thema und die dritthäufigste Ursache von Verkehrsunfällen. Beteiligte Hauptzielgruppe bei PKW-Unfällen mit erhöhter Geschwindigkeit sind Erwachsene (25 bis 65 Jahre).

Die Motive für zu schnelles Fahren sind vielfältig. Eine falsche Einschätzung von Entfernung und die Selbstüberschätzung, das Kraftfahrzeug zu beherrschen sowie die Ignoranz der vorherrschenden umweltbedingten Fahrverhältnisse, kann bei überhöhter Geschwindigkeit zu einem Versagen des erforderlichen Fahrverhaltens führen. In einer europäischen Erhebung³ zur Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen finden in Österreich

43 Prozent der Befragten eine Überschreitung von 20 km/h auf Autobahnen noch durchaus akzeptabel. Im Ortsgebiet sinkt die Akzeptanz bei einer Überschreitung von 20 km/h auf zehn Prozent der Befragten.

Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen werden von vielen KFZ-Lenkern nicht als Verkehrssicherheitsmaßnahme erkannt. Die Tatsache, dass die höchst zulässige Geschwindigkeit nur einen absoluten Grenzwert darstellt und jeder in diesem Rahmen seine Geschwindigkeit nach den vorherrschenden Verhältnissen anpassen sollte, wird häufig ignoriert. Die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer für das richtige Verständnis von Geschwindigkeitsbeschränkungen wird daher zunehmend wichtiger.

³ ESRA1, E-Survey of European Road Users 2015, n=1.000

Besonders auf Freilandstraßen wird oft eine überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache festgestellt. Bei 5795 Unfällen im Jahr 2018 ereigneten sich 3000 Unfälle auf Landesstraßen L

und B. Das sind 51 Prozent. Die Geschwindigkeit hat darüber hinaus einen entscheidenden Einfluss auf die Unfallschwere.

Zeitgewinn durch überhöhte Geschwindigkeit?

Bei einer Entfernung von zehn Kilometern gewinnt der Fahrer, der 100 km/h fährt, exakt zwei Minuten und 57 Sekunden gegenüber dem Fahrer, der 70 km/h fährt. Der Zeitgewinn ist sozusagen gleich Null.

Die Idee, dass man durch schnelles Fahren Zeit gewinnt, muss relativiert werden. In der Bewusstseinsbildung ist es wichtig, diese Relation zwischen

minimalem Zeitgewinn und hohem Unfallrisiko aufzuzeigen.

Verkehrssicherheit wird dann erhöht, wenn alle Verkehrsteilnehmer eine adäquate Selbsteinschätzung im Umgang mit Geschwindigkeit leben und Experimentiergehabe im Verkehr unterlassen wird.



Was wollen wir erreichen?

Ziel ist es, durch die Gestaltung des Verkehrsraumes eine angepasste Geschwindigkeit zu fördern.

Der Verkehrsraum kann und soll so gestaltet werden, dass die Verkehrsteilnehmer die gewünschte Geschwindigkeit von sich aus richtig wählen. Verschiedene infrastrukturelle Maßnahmen wie Kreisverkehre, Langsamfahrzonen in Wohngebieten, schmälere Querschnitte, Fahrbahnteiler, Maßnahmen gegen Baumkollisionen, Vibrationsstreifen, Wechselverkehrszeichen u.v.m. bewirken eine spontane Verhaltensänderung in der jeweiligen Situation.

Ziel ist es, den Verkehrsteilnehmern die Sinnhaftigkeit von höchstzulässigen Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Verantwortung für eine situationsangepasste Fahrweise bewusst zu machen.

Das Tempolimit wird in Bereichen, in denen sich die meisten schwachen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder) aufhalten, am wenigsten eingehalten.⁴ Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße führt laut Beobachtungen eher dazu, dass Verkehrsteilnehmer dazu neigen, schneller zu fahren als langsamer. Es entsteht eher ein Effekt der Überschreitung als eine Unterschreitung des Tempolimits.

Ziel ist es, Bewusstseinsbildung bei Radfahrern und elektrischen Kleinstfahrzeuglenkern sowie Pedelecs-Lenkern hinsichtlich der Auswirkungen ihrer Geschwindigkeit auf die Verkehrssicherheit zu betreiben.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit bei Radfahrern beträgt 15 km/h. Damit wird das Fahrrad im Ortsgebiet zu einem attraktiven Ersatz für den PKW. Elektrische Kleinstfahrzeuge (Hoverboard, Segway, E-Scooter) und Pedelecs geben dem Nutzer die Möglichkeit, bis zu 25 km/h zu fahren und dadurch noch schneller unterwegs zu sein.



⁴ KFV-Erhebung, 2016-2018

Ziel ist es, KFZ-Lenker für die physische Verletzbarkeit der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren.

Bei Unfällen mit schwächeren Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer) ist zwangsläufig der Verletzungsgrad bei den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern höher. Im Zeitraum von 2015 bis 2017 war bei Kollisionen zwischen PKW und Fußgänger zu 67 Prozent der PKW-Lenker, bei Kollisionen mit Radfahrern zu 58 Prozent Hauptunfallverursacher.⁵



Maßnahmen:

- Konsequente Verfolgung der festgestellten Geschwindigkeitsübertretung
- Ausweitung der 30 km/h Beschränkung vor allen Schulen im Land Steiermark
- Verstärkter und gezielter Einsatz mobiler Tempoanzeigen zur Förderung der Geschwindigkeitseinschätzung
- Nulltoleranz bei Geschwindigkeitsübertretungen auf allen Straßen
- Verstärkter und gezielter Einsatz von Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten an unfallträchtigen Streckenabschnitten

⁵ Statistik Austria



7.3.

Fahrtauglichkeit – Alkohol, Drogen und Übermüdung

Eingeschränkte Fahrtauglichkeit durch Alkohol, Drogen und Übermüdung

Die aktive Einschätzung der eigenen Fahrtauglichkeit ist bislang zu wenig im Selbstverständnis der Verkehrsteilnehmer verankert. Der Einfluss von Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit ist unumstritten und bekannt. Dennoch erleben wir im gesellschaftlichen Umgang eine Verharmlosung der Wirkung auf die Fahrtüchtigkeit, wenn es darum geht, zum Beispiel alkoholisiert mit dem Auto abends nach Hause zu fahren.

Dabei kommt dem gesellschaftlichen Umfeld eine wichtige Rolle zu. Es braucht Mut, Zivilcourage und durch-

aus kleine Tabubrüche, jemanden darauf aufmerksam zu machen, sich nicht im alkoholisierten Zustand ans Steuer zu setzen.

Auch der Einfluss von Medikamenten auf die Verkehrstüchtigkeit findet nicht ausreichend Beachtung. Aufgrund der steigenden Zahl von älteren Verkehrsteilnehmern (bedingt durch die demographische Entwicklung) und der steigenden Zahl von psychischen Erkrankungen, muss auch mit einer steigenden Zahl von Lenkern unter Einfluss von Medikamenten gerechnet

werden. Dieser Umstand ist bislang noch wenig Thema im gesellschaftlichen Umfeld sowie in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Sich unter Drogeneinfluss im Straßenverkehr zu bewegen ist eine große Gefahr. Allgemein wird es dennoch von vielen Verkehrsteilnehmern nicht ausreichend ernst genommen.

In einer Befragung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit⁶ sind 76 Prozent der Befragten für Drogenschnelltests bei Verkehrskontrollen sowie 71 Prozent für härtere Strafen beim Fahren unter Alkoholeinfluss. Dies wird als sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bewertet.

Müdigkeit am Steuer endet oft dramatisch. Sekundenschlaf wird maßlos unterschätzt. Es ist schnell passiert: Die Augen fallen zu, der Kopf sinkt nach unten und für einige Sekunden erleben wir ein lähmendes Gefühl,

dem man kaum widerstehen kann. Der Sekundenschlaf kommt jedoch nicht ohne Vorankündigung. Die Verantwortung trägt der Lenker, der unmittelbar diese Vorzeichen ernst nehmen muss. Gähnen, Augenbrennen, permanentes Zwinkern oder Blendeempfindlichkeit sind nur einige Frühwarnsignale, welche auf die bevorstehende Gefahr des Einschlafens hinweisen. Da gilt es, sofort zu reagieren!

Das Bewusstsein, sich mit der eigenen Fahrtauglichkeit auseinanderzusetzen, bevor man eine Fahrt antritt, wird vernachlässigt und soll in den nächsten fünf Jahren öffentlich mehr zum Thema gemacht werden.

Verkehrssicherheit wird dann erhöht, wenn alle Verkehrsteilnehmer die eigene Fahrtüchtigkeit aktuell ehrlich überprüfen und mit Blick auf die Folgen für sich und andere entsprechende Handlungen setzen.



⁶ KfV Präventionsmonitor 2017, n=1000 ÖsterreicherInnen ab 18 Jahren

Was wollen wir erreichen?



Ziel ist es, verstärkte Bewusstseinsbildung für die Auswirkungen von Alkohol, spezifischen Medikamenten und Drogen auf die unmittelbare Verkehrsteilnahme zu erreichen.

In der Steiermark wurden Alkohol, Drogen oder Medikamente bei fünf Prozent der Unfälle als Ursache festgestellt. Man vermutet allerdings eine hohe Dunkelziffer, da Tote und Bewusstlose nicht auf Alkohol getestet werden. Der ansteigende Konsum an chemischen Drogen und Beruhigungsmitteln hat einen unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrssituation.

Ziel ist die Stärkung der sozialen Verantwortung von Verkehrsteilnehmern gegenüber anderen unter Alkoholeinfluss stehenden oder durch andere Substanzen beeinträchtigten Verkehrsteilnehmern.

Verantwortungsbewusstes Verhalten konzentriert sich nicht nur auf das eigene Verhalten. Achtsames Umgehen mit potentiellen gefährlichen Situationen, in denen sich andere Menschen bringen könnten, und Zivilcourage, lautstark potentielle gefährliche Situationen aufzuzeigen, ist eine Grundvoraussetzung für eine unfallvermeidende Verkehrskultur.

Ziel ist es, den Verkehrsteilnehmern die Wichtigkeit für das Erkennen der eigenen Grenzen der Fahrtüchtigkeit in verschiedenen Situationen bewusst zu machen.

Bereits ab 0,3 Promille Alkoholgehalt im Blut entstehen eine Verminderung der Sehleistung und ein Nachlassen von Konzentration und Urteilsfähigkeit. Ab 0,8 Promille verlängert sich die Reaktionszeit um 30 bis 50 Prozent. Bei der Medikamenteneinnahme wird die Auswirkung auf die Verkehrstüchtigkeit oftmals zu wenig beachtet.

Ziel ist es, Berufskraftfahrer und deren Unternehmensleitungen für die Gefährdung durch die Müdigkeit am Steuer zu sensibilisieren.

Die Lenkzeiten für Berufskraftfahrer sind gesetzlich geregelt⁷. Dennoch ist davon auszugehen, dass Müdigkeit bzw. Sekundenschlaf während des Fahrens auftreten können. Berufskraftfahrer sind nicht nur ihrem Auftrag und ihrem Unternehmen gegenüber verpflichtet, sondern unterliegen andererseits auch der Verlockung ihrer großen Fahroutine. Diese Kombination beeinflusst die Beachtung der tatsächlich eingeschränkten Fahrtauglichkeit aufgrund von Müdigkeit negativ.



Maßnahmen:

- Kampagne zur Sensibilisierung für mehr Verantwortung in Bezug auf die eigene Fahrtauglichkeit
- Kooperation mit steirischen Ärzten und Apothekern zur Aufklärung über medizinische Zusammenhänge von Medikamenteneinfluss und Fahrtüchtigkeit
- Kampagne für mehr soziale Verantwortung aller Verkehrsteilnehmer
- Aktionen mit Fokus auf Aufklärung, um die ersten Anzeichen von Müdigkeit zu erkennen und um schnell darauf reagieren zu können

⁷ Siehe dazu EU-VO 561/2006



7.4.

Missachtung & Ignoranz

Missachtung und Ignoranz – der ewige Kampf mit dem Verbotenen

Seit Menschengedenken dienen Gebote und Verbote als Orientierung zur Vermeidung von Gefahren und Verletzungen. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) regelt den Verkehr auf Straßen für alle Verkehrsteilnehmer. Von klein auf lernen wir sukzessive, uns im Straßenverkehr zu bewegen und erfahren über die Gebote und Verbote. Spätestens in der Fahrschule zum Erwerb des Führerscheins für Kraftfahrzeuge setzt sich der Verkehrsteilnehmer umfangreich mit der Gesamtheit von Verkehrsregeln auseinander.

Das lässt den Schluss zu: Alle Verkehrsteilnehmer kennen die Gebote und Verbote im Straßenverkehr. Das bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass die Einsicht und die Akzeptanz der Bedeutung von Regeln beim einzelnen auch vorhanden sind. Wir beobachten immer wieder Rotlichtmissachtungen, Vorrangverletzungen, unkalkulierbare Überholmanöver und vieles mehr an gewissenlosen Missachtungen.

Verkehrsteilnehmer, die sich festgeschriebenen Ordnungen widersetzen und ignorant durch hohe Selbstüberschätzung zum Risiko für andere auf der Straße werden, sind gefährlich und unberechenbar. Hier beginnt der Vertrauensgrundsatz⁸ kräftig zu wackeln. Es handelt sich hier nicht um Kavaliersdelikte!

In den nächsten sechs Jahren will sich das Land Steiermark ganz besonders auf das regelmissachtende Verhalten

von Verkehrsteilnehmern bewusstseinsbildend in enger Zusammenarbeit mit der Exekutive konzentrieren.

Verkehrssicherheit wird dann erhöht, wenn alle Verkehrsteilnehmer sich der Bedeutung und Tragweite der Missachtung von Geboten und Verboten bewusst sind, unabhängig von ihrer persönlichen Einstellung.



Was wollen wir erreichen?



Ziel ist es, KFZ-Lenker für die Selbst- und Fremdgefährdung durch Drängeln und dessen schwerwiegende Folgen zu sensibilisieren.

Statistisch betrachtet fährt einer von 25 KFZ-Lenkern dem Vordermann bis zu einer oder maximal zwei Zehntel Sekunden auf. Bei einem Tempo von 130 km/h bedeutet das weniger als zwei Autolängen. Drängeln gilt als Vormerkdelikt. Bei einem Abstand von 0,4 bis zu einer Sekunde droht eine Verwaltungsstrafe.

Ziel ist die Bewusstmachung und Förderung des Verständnisses für die Sinnhaftigkeit von Verkehrsregeln.

Die Verletzung von Verkehrsregeln ist kein Kavaliersdelikt und führt zu Unfällen, deren Ausgang nicht einschätzbar ist. Die Sinnhaftigkeit eines Ge- und Verbotes zu erkennen ist die Grundlage für eine Akzeptanz bzw. Verhaltensänderung.

⁸ StVO 1960, § 3, Abs. 1: Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme; dessen ungeachtet darf jeder Straßenbenützer vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, ...



Ziel ist es, PKW-Lenker über die Unfallschwere und Todesgefahr des Nicht-Angurtens zu informieren und zu sensibilisieren.

Die Gurteanlegepflicht für Lenker und Beifahrer gilt in Österreich seit 1984, auf allen Sitzen im PKW seit 1990. Mittlerweile wird das Angurten im PKW als eine Selbstverständlichkeit anerkannt. Es ist unumstritten, dass der angelegte Sicherheitsgurt lebensrettend ist. Die Unfallschwere ist deutlich höher, wenn die Person nicht angegurtet ist. 2017 waren bei Unfällen in Österreich 65 Getötete im PKW dennoch nicht angegurtet.

Ziel ist die Sensibilisierung aller Lenker für die Wichtigkeit der richtigen Einschätzung von Überholvorgängen.

Die falsche Einschätzung von Distanzen und das mangelnde Wissen über die überproportionale Verlängerung des Anhalteweges mit zunehmender Geschwindigkeit führen oft zu riskanten Überholmanövern. Besonders auf Landstraßen sind die erforderlichen Sichtweiten oft nicht gegeben.

Maßnahmen:

- Vermehrter Einsatz von Rotlichtkameras
- Themenvertiefte Auseinandersetzung während der Fahrausbildung (z.B. Abstandsverhalten, Fahren auf Gefahrensicht, etc.)
- Bewusstseinsbildung zur Selbst- und Fremdgefährdung durch geringes Abstandsverhalten in den verschiedenen Verkehrssituationen





8

Zielgruppen

Das Besondere an der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Beachtung der unterschiedlichen Personengruppen im Verkehrsgeschehen, wie zum Beispiel Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und die unterschiedliche Art der Verkehrsteilnahme wie zum Beispiel Radfahrer, PKW-Lenker oder Motorradfahrer. Jede Gruppe an sich weist verschiedene Motive auf, warum und wie sie sich im Straßenverkehr bewegt. So stellen wir fest, dass in der Gruppe der Radfahrer zunehmend das Motiv des Raschvorwärtkommens im Vordergrund steht, weil das Fahrrad immer mehr zum alltäglichen Transportmittel wird. In jeder Gruppe finden sich viele unterschiedliche Persönlichkeiten. Eine Vielzahl an verschiedenen Fähigkeiten und Neigungen, wie zum Beispiel ausgeprägte Risikobereitschaft, prägen das Verkehrsverhalten.

Jeder Verkehrsteilnehmer bewegt sich im Straßenverkehr in unterschiedlichen Rollen. Einmal ist er Fußgänger, einmal Autolenker und eventuell auch Radfahrer. In jeder Rolle erlebt man die aktuelle Situation unterschiedlich gefährlich und wird ebenso anders darauf reagieren. Die Tatsache, dass man als Verkehrsteilnehmer die Situation des anderen verstehen könnte, hat dennoch bedauerlicherweise wenig Einfluss auf den gegenseitigen Respekt vor den Bedürfnissen des anderen.

So stellen wir die meisten Spannungen zwischen Autofahrern und Radfahrern fest (46 Prozent der Befragten)¹. Den Perspektivenwechsel bewusst zu erkennen und dementsprechend zu handeln ist Fokus in der bewusstseinsbildenden Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre. Betrachtet man die Statistik der Kollisionsgegner auf der Straße, so zeigt sich deutlich, dass bei Unfällen zwischen PKW und Fußgänger zu 67 Prozent der PKW-Lenker Hauptunfallverursacher ist. Bei Unfällen mit dem Fahrrad wird ebenso der PKW-Lenker mit 58 Prozent als Verursacher festgestellt.

Der Anteil ungeschützter Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Moped- und Motorradfahrer) steigt seit Jahren stetig an und somit auch die

Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten in diesem Bereich.

Österreichweit ereigneten sich bei 17 Prozent der verunglückten Kinder (Altersgruppe 0-14 Jahre) der Unfall auf dem Schulweg. Die Verunglücktenzahl bei Kindern nimmt tendenziell mit zunehmenden Alter und zunehmender Mobilität zu. Laut WHO² ist für 15-24jährige der Verkehrsunfall die zweithäufigste Todesursache.

Ein wesentlicher Faktor für die Verkehrssicherheit ist ein umsichtiges, respektvolles anstatt aggressives Verkehrsverhalten. Dazu braucht es aber das Mitwirken der Menschen, unabhängig welches Verkehrsmittel genutzt wird.

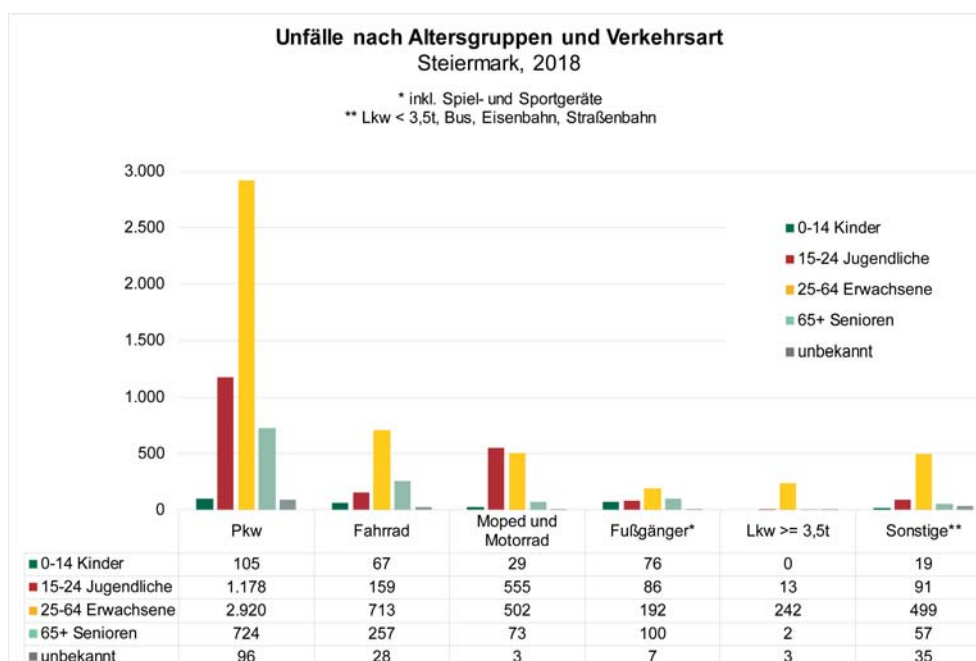


Abbildung 8: Unfälle nach Altersgruppen und Verkehrsart, Steiermark 2018, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

¹ KFV Studie Konflikte im Straßenverkehr 2014, n=2700 Verkehrsteilnehmer

² WHO – World Health Organization



8.1.

Fußgänger



Seit 2013 wird in der Relation zur steigenden Anzahl an Fußgängern sowohl ein Rückgang von getöteten, als auch schwerverletzten Fußgängern festgestellt. Im Jahr 2018 ereigneten sich in der Steiermark 458 Fußgängerunfälle. Dies ist der niedrigste Wert seit acht Jahren. Das ist erfreulich und dennoch zeigt die genaue Betrachtung, dass immer noch knapp ein Fünftel aller getöteten Personen bei Verkehrsunfällen in Österreich Fußgänger sind.

81 Prozent der Unfälle, bei denen der Fußgänger als Hauptunfallverursacher erfasst wurde, weisen laut Unfallstatistik die vermutete Ursache „Fehlverhalten von Fußgänger“ auf, gefolgt von der Ursache „Unachtsamkeit bzw. Ablenkung“.

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist die Bewusstseinsbildung für ein verkehrssicheres Verhalten am und vor dem Schutzweg.

Seit 2010 ist die Zahl der Fußgängerunfälle auf Schutzwegen in der Steiermark um 20 Prozent gestiegen. 2018 stieg der Anteil von Unfällen auf Schutzwegen auf mehr als ein Drittel aller Fußgängerunfälle. Mehr als die Hälfte der Schutzwegunfälle ereigneten sich an nicht ampelgeregelten Schutzwegen.³ Das beabsichtigte Überqueren von Fußgängern ist nicht immer eindeutig erkennbar. Der Blickkontakt zwischen Fußgängern und den anderen Verkehrsteilnehmern ist nicht durchgängig vorhanden.

Ziel ist es, die Sichtbarkeit von Fußgängern im Straßenverkehr erhöhen.

Die Sichtbarkeit von Fußgängern, vor allem in der Dämmerung, Dunkelheit und bei schlechten Wetterverhältnissen, hat nach wie vor hohe Priorität. Dunkle Kleidung ist in der Dunkelheit maximal 25 Meter weit entfernt zu erkennen, während eine Kleidung mit Reflektoren den Fußgänger bereits aus einer Distanz von 140 Metern sichtbar macht.

Ziel ist die Thematisierung der Vorbildwirkung von erwachsenen Fußgängern Kindern gegenüber im Straßenverkehr.

An den gesamten Fußgängerunfällen im Jahr 2018 waren Erwachsene (25-64-jährige, über 65-jährige) zu zwei Dritteln beteiligt. Das sind jene Altersgruppen, die vorrangig zugleich Vorbild für Kinder sein sollen. Kinder eignen sich Wissen und Erfahrung vorrangig durch Modelllernen an. Die Verringerung von Fußgängerunfällen bei Kindern wird durch ein regelkonformes und verantwortungsbewusstes Verhalten von Erwachsenen begünstigt.

Maßnahmen:

- Markierung von Auftrittflächen bei Schutzwegen
- Thematisierung der Gefahr des „Toten Winkels“
- Motivation der Schulen für den verstärkten Einsatz von Schülerlotsen

³ Statistik Austria, KfV CrashBox



8.2.

Radfahrer & elektrische Kleinstfahrzeuge

Im Jahr 2018 wurden in der Steiermark 1163 Unfälle mit Fahrradfahrenden erfasst. Der Anteil an E-Bike-Fahrer war dabei 11 Prozent, und es ist zu erwarten, dass der Anteil in den kommenden Jahren zunimmt. Es ist auch davon auszugehen, dass ein hoher Anteil an Alleinunfällen nicht in der amtlichen Statistik aufscheint.

Die zunehmende Nutzung von elektrischen Kleinstfahrzeugen⁴ wird in den nächsten Jahren in der Verkehrs-

sicherheitsarbeit einen wichtigen Stellenwert einnehmen. Vorausschauendes Fahren und die richtige Einschätzung des Bremsweges sind wichtige Faktoren für die Vermeidung von Unfällen. Verkehrsteilnehmer müssen sich beim Fahren von elektrischen Kleinstfahrzeugen viel mehr der fahrenden Geschwindigkeit bewusst sein, als beim herkömmlichen Fahrrad und diese dementsprechend verkehrssicher handhaben.

⁴ Elektrische Kleinstfahrzeuge sind batteriebetriebene Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 12 km/h bis maximal 25 km/h.

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist die Verbesserung der Radfahrpraxis bei Kindern.

Die Radfahrprüfung erlaubt Kindern ab zehn Jahren ohne Aufsicht durch eine Begleitperson sich selbständig im Verkehr als Radfahrer zu bewegen. Sie garantiert jedoch nicht, dass Kinder ausreichend gut Radfahren können und den schwierigen Situationen im Verkehr spontan und sicher gewachsen sind. Die Kombination von motorischer Beweglichkeit und geistiger Wachsamkeit ist für viele Kinder eine Herausforderung.

Ziel ist die Forcierung der sicheren Nutzung von E-Bikes sowie E-Scooter.

E-Bikes sowie E-Scooter⁵ prägen zunehmend das Verkehrsgeschehen. Aufgrund der zu erreichenden Geschwindigkeit ist die sichere Nutzung durch Wissen über den erforderlichen Bremsweg, über das angepasste Abstandhalten und über die realistischen Reaktionszeiten zu fördern.



Ziel ist es, die Radfahrer für das Helmtragen zu motivieren und zu sensibilisieren.

Kinder unter zwölf Jahren müssen verpflichtend einen Radhelm tragen. Ab zwölf Jahren ist es erlaubt, auch ohne Radhelm im Straßenverkehr teilzunehmen. Bei Unfällen entscheidet oft das Tragen eines Radhelms über die Schwere der Verletzung. Bei fast der Hälfte aller tödlichen Verletzungen ist die Kopfverletzung Grund für den tödlichen Ausgang.

Über 80 Prozent der Kinder und Sportler tragen einen Radhelm. Bei Erwachsenen im Alltags- und Freizeitverkehr sinkt die Quote auf nur mehr 20 – 30 Prozent.

⁵ E-Scooter sind elektrisch betriebene Klein- und Miniroller mit einer höchstzulässigen Leistung von 600 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.

Ziel ist es, einen respektvollen und verkehrssicheren Umgang auf Mischflächen zwischen Radfahrern und Fußgängern zu fördern.

Mischflächen führen oft zu Konflikten, vor allem dann, wenn den Nutzern die Eigenheiten einer Mischfläche nicht bekannt sind. Konflikte beziehen sich meistens auf die Tatsache, dass jeder Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) sich in seiner Nutzung vorrangig im Recht fühlt.



Ziel ist es, eine verstärkte Bewusstseinsbildung bei Radfahrern für die Beachtung der Verkehrsvorschriften durchzuführen.

Konflikte und in Folge oft auch Unfälle entstehen, wenn Radfahrer sich über Verkehrsregeln hinweg setzen. Ignoranz von roten Ampeln, Verletzung von Vorrangregeln oder unerlaubtes Fahren gegen die Einbahnstraße führen zu Unverständnis bei anderen Verkehrsteilnehmern und nicht zuletzt zu dramatischen Unfällen.

Maßnahmen:

- Schaffung von Angeboten wie z.B. Radfahrcamps mit Radfahrtrainern
- Förderung eines konfliktfreien Miteinander von Radfahrern, motorisierten Verkehrsteilnehmern sowie Fußgängern
- Schulungsangebote für E-Bike-Fahrer in Zusammenarbeit mit dem Radhandel
- Thematisierung für die Gefahr des „Toten Winkels“
- Motivation zum Helmtragen in allen Altersgruppen, insbesondere bei Kindern sowie Vorbildwirkung der Erwachsenen



8.3.

PKW-Lenker

In der Rangreihung der Unfälle nach Verkehrsart ist der PKW an erster Stelle. Von den insgesamt 69 Getöteten sind im Jahr 2018 mehr als 50 Prozent durch PKW-Unfälle zu Tode gekommen. Die Ursachen für die meisten getöteten PKW-Lenker sind in Kapitel 7 „Risikofelder“ beschrieben.

Seit 2002 gibt es in Österreich die Mehrphasenausbildung, wodurch Führerscheinneulinge eine mehrstufige Ausbildung inklusive Fahrsicherheitstraining absolvieren müssen. Die Unfallstatistik zeigt österreichweit, dass

die Mehrphasenausbildung sich bei jungen Lenkern positiv auswirkt.

Aufgrund der weltweiten Bestrebungen, Verkehrssicherheit durch technisch hochentwickelte Systeme im PKW zu fördern werden zukünftig auf den Menschen als Lenker neue Herausforderungen zukommen. Im Spannungsfeld zwischen Vertrauen in die Technik und einer spontanen abrufbaren Aufmerksamkeit muss der Lenker imstande sein, sich sicher zu bewegen.

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist es, eine Erhöhung der Anhaltebereitschaft von PKW-Lenkern vor Schutzwegen zu erreichen.

Jeder Fahrzeuglenker hat bei der Annäherung an einen Schutzweg dem Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, wenn der Fußgänger sich auf dem Schutzweg befindet oder diesen erkennbar benützen will.¹ Beobachtungen zeigen, dass je weniger Personen gleichzeitig den Schutzweg überqueren wollen, desto mehr die Anhaltebereitschaft sinkt.



Ziel ist die Aufklärung und Sensibilisierung für das Thema Assistenzsysteme und deren Ablenkungspotenzial im Straßenverkehr.

Die neuen technologischen Entwicklungen in der Automobilherstellung stellen den Lenker vor neue Herausforderungen. Gilt es auf der einen Seite, dem technischen System zu vertrauen, so bedeutet das auf der anderen Seite, dennoch mit voller Aufmerksamkeit das Lenken eines PKW zu verfolgen. Eine Herausforderung ist dabei das in der Gefahrensituation erforderliche Situationsbewusstsein und die dafür aufzubringende Reaktionsfähigkeit zu haben.

¹ StVO 1960 § 9 Absatz 2

Ziel ist es, für die Unfallschwere bei der nichtordnungsgemäßen Kindersicherung in Fahrzeugen wiederholt aufmerksam zu machen und zu sensibilisieren.

Seit 1994 gibt es in Österreich die Kindersitzpflicht. Seitdem wird in periodischen Abständen in der Verkehrssicherheitsarbeit auf die Wichtigkeit der Kindersicherung mit Nachdruck hingewiesen. Bei Kontrollen wird immer wieder festgestellt, dass nicht jedes Kind ordnungsgemäß im PKW gesichert sitzt. Unterschätzt wird nach wie vor die Unfallschwere bei Nichtsicherung oder nicht ordnungsgemäßer Sicherung.



Maßnahmen:

- Sichtbarmachung von Unfallstellen mit Todesopfern
- Fortführung der Anwendung der Peer-Group-Methode in Verkehrssicherheitsprojekten für Jugendliche
- Fortsetzung der Bewusstseinsbildung zur richtigen Anwendung von Rückhaltesystemen in Kooperation mit Kindergärten, Schulen und der Exekutive





8.4.

LKW- und Buslenker

In der Zielgruppe der Berufsfahrer werden Lenker von Kleintransportern (unter 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht), Lenker von LKW (über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) und Busfahrer erfasst.

Österreichweit spielt diese Zielgruppe in der Unfallstatistik erfreulicher Weise eine untergeordnete Rolle. In den letzten zehn Jahren konnte in Österreich ein Rückgang der Schwerverletzten bei Unfällen mit Kleintransportern festgestellt werden, allerdings ein Anstieg bei Unfällen mit LKW über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht.

Aufgrund der Masse dieser KFZ ist das hohe Risiko, einen tödlichen Unfall zu erleiden, hauptsächlich auf der Seite des Kollisionsgegners (PKW, Motorrad, Fahrrad, Fußgänger). Die hohe

Verantwortung der Berufsfahrer für ein absolut aufmerksames Verhalten ist unabdingbar und kann bereits durch eine geringfügige Änderung zu einem dramatischen Unfall führen.

Eine besondere Risikoquelle für Unfälle stellen die neuen Kommunikationsmittel wie zum Beispiel das Smartphone dar.



Was wollen wir erreichen?

Ziel ist es, das Verantwortungsbewusstsein für die Unfallschwere durch nicht regelkonformen Verkehrsverhaltens zu erhöhen.

LKW-Fahrer müssen aufgrund ihrer Transportmasse, die sie bewegen, ein anderes Fahr- und Bremsverhalten haben als PKW-Lenker. Busfahrer tragen eine hohe Verantwortung für andere Menschen, die sich dem Busfahrer anvertrauen, um sicher von A nach B zu kommen.

Ziel ist es, das Bewusstsein von LKW- und Buslenker für das Risiko des „Toten Winkels“ zu schärfen.

Eine besonders gefährliche Situation ist das Rechtsabbiegen von LKW im Kreuzungsbereich. Trotz Spiegel gibt es vorne und seitlich Bereiche, die nicht einsichtig sind. Je größer das Fahrzeug ist, desto größer ist der tote Winkel. Radfahrer und Fußgänger, die sich in diesem toten Winkel befinden, können vom LKW-Lenker nicht gesehen werden.



Maßnahmen:

- Thematisierung für die Wichtigkeit des technischen Zustandes und ordnungsgemäße Beladung des Fahrzeuges
- Aktionen zur Unterstützung der richtigen Einstellungen der Spiegel (Toter Winkel)
- Sensibilisierung für die Unfallschwere bei nicht korrektem Fahrverhalten





8.5.

Motorrad- und Mopedfahrer

Motorrad- und Mopedfahrer werden den ungeschützten Verkehrsteilnehmer zugerechnet, da aufgrund der nicht vorhandenen „Knautschzone“ kein unmittelbarer körperlicher Schutz gegeben ist. Bei Mopedfahrern sind die Unfälle mit Getöteten und mit Schwerverletzten stark zurückgegangen, sodass Österreich im EU-Vergleich die viert-höchste Abnahme bei der Zahl der mit dem Moped getöteten Personen aufweist.

Anders sieht das bei den Motorradfahrern aus. Seit einigen Jahren wird bedauerlicherweise eine deutliche Zunahme bei Unfällen, Getöteten und Schwerverletzten festgestellt. Im Jahr 2018 war der Anteil der getöteten Motorradfahrer von allen in Österreich

getöteten Verkehrsteilnehmer 25 Prozent, obwohl die Motorrad-Fahrleistung nur zwei Prozent der gesamten Fahrleistung beträgt.⁶ Die meisten Motorrad-Unfälle ereignen sich auf Landstraßen.

Seit 2013 wird in der Steiermark im Frühjahr die Motorrad-Aktion ProBike durchgeführt. Mittels Gutschein können in den steirischen Fahrsicherheitszentren ermäßigte Fahrsicherheitstrainings absolviert werden. Die Aktion wird regelmäßig evaluiert und zeigt, dass die Gruppe der Wiedereinsteiger besonders schwer zu erreichen ist. Aber: Wer einmal ein Training absolviert hat, macht immer wieder ein Training, weil er die Übung als sinnvolle Vorbereitung für die neue Saison erkennt.

⁶ Road Safety Basic Facts, Europäische Kommission, STATISTIK AUSTRIA

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist die Sensibilisierung für eine geeignete Schutzkleidung.

Motorradfahrer ohne Helm sind mittlerweile ein seltener Anblick. Die jahrelange Bewusstseinsbildung für das Tragen von Helmen zeigt Früchte. Aufholbedarf gibt es beim Tragen angemessener Bekleidung. In einer Erhebung⁷ wurde festgestellt, dass im Ortsgebiet 81 Prozent der Motorradfahrer keine angemessene Bekleidung trugen. Im Freiland waren dies beachtliche 32 Prozent.



Ziel ist es, besonders die Wiedereinsteiger für ein Fahrsicherheits-training zu motivieren.

Warm-up-Trainings und Intensivtrainings für Motorradfahrer machen den Start in die Motorradsaison sicherer. Durch die Aktion ProBike und deren Evaluierungsergebnisse ist bekannt, dass knapp die Mehrheit der Trainingsteilnehmer erfahrene Motorradfahrer sind. Ein besonderes Problem ist es, Wiedereinsteiger für das Training zu motivieren.

Ziel ist es, Motorradunfälle im Hinblick auf Unfallursachen zu analysieren.

Ein Großteil der Motorradfahrer fährt in Linkskurven zu weit links oder sogar über die Mittellinie. Bei Gegenverkehr kommt es dann zum Unfall. Die Analyse der Unfallursachen und deren Ergebnisse führen zu punktgenauen Maßnahmen, die gesetzt werden müssen.

⁷ KFV Erhebung, 2015 – 2018, im Ortsgebiet: n=5411; im Freiland: n=11691.

Ziel ist die Bewusstseinsbildung für die erhöhte Unfallgefahr des motorisierten Zweiradverkehrs.

Motorradfahren wird oft mit dem Gefühl, die pure Freiheit auf zwei Rädern zu erleben, verglichen. Dabei wird das Risiko, das Motorradfahren mit sich bringt, beiseitegeschoben. Vorausschauendes Fahren, Achtsamkeit für die anderen Verkehrsteilnehmer und Bremsmanöver zu beherrschen sowie Gefahren rechtzeitig zu erkennen reduzieren die Unfallgefahr erheblich. Sich dessen bewusst zu sein ist der erste Schritt für sicheres Fahren.

Ziel ist es, besonders junge Verkehrsteilnehmer die Gefahren beim Mopedfahren bewusst zu machen.

Besonders für junge Menschen ist Mopedfahren der erste Schritt in die Unabhängigkeit und Selbstbestimmung der eigenen Mobilität. Das birgt die Gefahr in sich, dass Selbstüberschätzung und mangelndes Fahrkönnen zu risikoreichem Fahren führen und in Folge Unfälle passieren. Die meisten Moped-Unfälle ereigneten sich 2018 in der Altersgruppe der 15- bis 24jährigen.



Maßnahmen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Kurvenmarkierungen auf stark von Motorradfahrern frequentierten Strecken
- Ausrüstung kurvenreicher, gefährlicher Strecken mit Leitschienenvorhängen
- Sichtbarmachung von Unfallstellen
- Bewusstseinsbildende Aktionen entlang von Motorradstrecken



9

Verkehrsplanung, Straßenbau und Straßenbetrieb

Die Gestaltung des Verkehrsraumes hat einen bedeutenden Einfluss auf die Verkehrssicherheit.

Die Straßeninfrastruktur ist das zentrale Element eines jeden Straßenverkehrssystems. Flächennutzung und Straßennetzplanung, Neu- und Umbau sowie die Gestaltung von Straßenabschnitten, Kreuzungen und Einmündungen, Beschilderung und Fahrbahnmarkierung sind die zentralen Aufgaben.

Bereits bei der Planung sämtlicher Straßenbauprojekte wird die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer bedacht und gleichzeitig überprüft, wie weit diese gewährleistet ist. Die durchgeführten Straßenverkehrssicherheitsaudits (Road Safety Audits - RSA) liefern wichtige Hinweise für rechtzeitige Verbesserungen in der Planung.

Wohlwissend, dass letztendlich der Mensch selbst für sein Verhalten verantwortlich ist, zeigen die bisherigen Erfahrungen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums auf den Menschen eine positive Wirkung haben und sein Verhalten dadurch in eine verantwortungsbewusste Richtung gelenkt werden kann.

Den meisten Verkehrsteilnehmern ist nicht bewusst, dass viele infrastrukturelle Maßnahmen auf der Straße zum Zweck der Erhöhung der Verkehrssicherheit gesetzt werden und somit zu mehr Aufmerksamkeit und zu einem geringeren Geschwindigkeitsniveau führen.

Als ein standardisiertes Prüfverfahren zur Erkennung und Behebung

von Sicherheitsdefiziten und Gefahrenpotentialen bei Auftreten gleichartiger Unfallereignisse wird die Straßenverkehrsinspektion (Road Safety Inspection) angewandt. Diese Inspektion stellt auch eine Ergänzung der örtlichen Verkehrssicherheitsarbeit und der Analyse für die Sanierung von Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen dar.

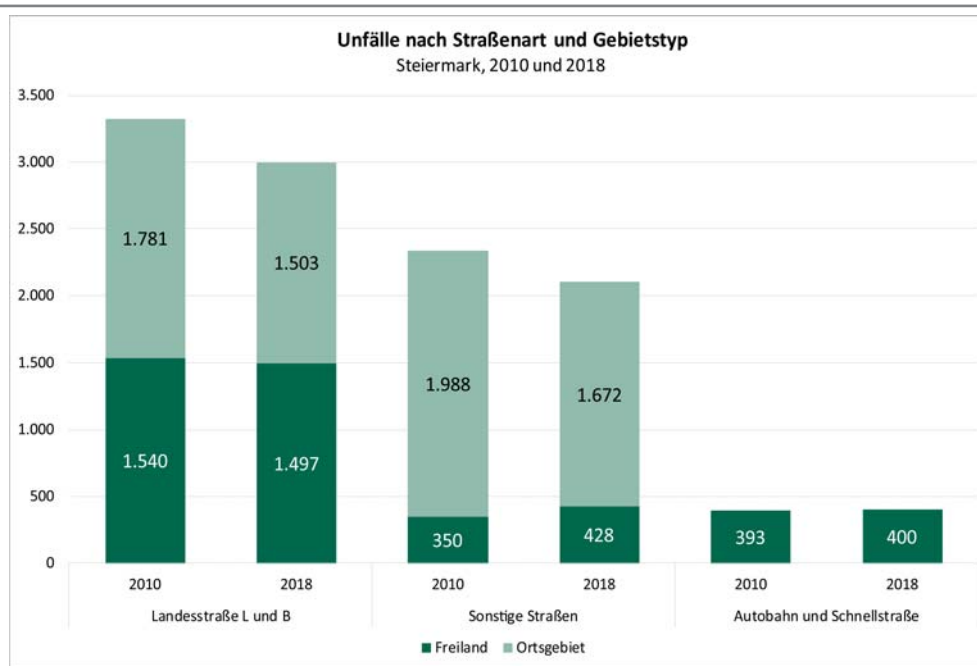


Abbildung 9: Unfälle nach Straßenarten, Steiermark 2010 – 2018, Quelle: Statistik Austria, KfV CrashBox



Was wollen wir erreichen?

Ziel ist die Auffindung und Analyse von unfallauffälligen L- und LB-Streckenabschnitten.

Die äußerst erfolgreiche Sanierung von Unfallhäufungsstellen in Zusammenarbeit mit den Bezirksverwaltungsbehörden und den Amtssachverständigen soll auf unfallauffällige L- und LB-Streckenabschnitte ausgeweitet werden. Diese werden aufgrund der überdurchschnittlichen Anzahl an Unfällen im Verhältnis zur Streckenlänge identifiziert und die Art der Unfälle analysiert. In weiterer Folge sollen Maßnahmen analog des Vorgehens bei der Sanierung der Unfallhäufungsstellen umgesetzt werden.

Sofern es sich um bauliche Maßnahmen handelt, werden diese im Bauprogramm prioritär behandelt.

Ziel ist die verkehrssichere Gestaltung der ÖV-Haltestellen.

Verkehrssichere Haltestellen an L- und LB- Landesstraßen sind ein Garant dafür, die Unfallzahlen in diesen Bereichen zu senken. Dazu sind richtlinienkonforme Ausstattungen der Haltestellen erforderlich. Die Haltestellen sollen in Abhängigkeit ihrer Bedeutung überprüft und falls erforderlich nachgerüstet (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Markierungen, Beleuchtung, usw.) oder umgebaut (Querungshilfen, Fahrbahnteiler, Ampelanlagen, Gehsteige, usw.) werden.



Ziel ist die Orientierung der Verkehrs- und Raumplanung an den Bedürfnissen der Fußgänger und Radfahrer im städtischen Bereich.

Um den Verkehr in den urbanen Bereichen in Zukunft bewältigen zu können, ist eine Umverteilung im „Modal Split“ zugunsten der Fußgänger und Radfahrer unumgänglich. Um dies zu erreichen sind entsprechende Infrastrukturen herzustellen und die vorhandenen Verkehrsräume neu aufzuteilen. Den schwächeren Verkehrsteilnehmern ist mehr Raum zulasten des Individualverkehrs zur Verfügung zu stellen.

Ziel ist es, durch lückenlose Radwege den Alltagsradverkehr attraktiver zu machen.

Leistungsfähige Radwegverbindungen auf direktem Weg mit geringen Widerständen in die Zentren sollen einen Umstieg attraktiv machen. Hierzu sind die Verkehrsräume neu aufzuteilen und vor allem der ruhende Verkehr zu verlagern.



Maßnahmen:

- Bei Neuplanung von Hauptverkehrsstraßen wird die Möglichkeit von Mittelbarrieren berücksichtigt.
- Monitoring auf L- und LB-Streckenabschnitte im Hinblick auf Gefahrenstellen
- Forcierung der selbsterklärenden Straßen im Zuge der Verkehrsplanung
- Umsetzung der Hauptradrouten in den urbanen Bereichen
- Radfahranlagen werden nicht neben Parkstreifen errichtet
- “Road Safety Inspection” auf Radwegen
- Sensibilisierung der Straßenerhalter für die Vermeidung von Sichtbeschränkungen im Kreuzungsbereich



10

Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei

Das steirische VSP begründet seine Strategien und Interventionen auf den Säulen Bewusstseinsbildung, Infrastruktur sowie Überwachung und Legislative. Durch die Säule Überwachung und Legislative wird deutlich, dass zu einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit neben den wichtigen Maßnahmen in der Infrastruktur und Bewusstseinsbildung auch die Zusammenarbeit mit der Polizei unabdingbar ist. Die Polizei als ein Teil der Exekutive fungiert sowohl als überwachendes, aber auch als bewusstseinsbildendes Organ.

Die Erfahrung zeigt, dass das Zusammenwirken von Bewusstseinsbildung und Überwachung (im Sinne der Kontrolle durch die Polizei) eine positive Wirkung für die Verkehrssicherheit hat.

Eine Überwachung in zeitlicher Abstimmung mit Sensibilisierungsmaßnahmen (wie z.B. beim Thema Ablenkung) verstärkt die Ergebnisse einer Kampagne.

In ihrer aufklärenden Rolle macht die Polizei bei Verkehrskontrollen den Lenker über sein Fehlverhalten aufmerksam und weist auf das Gefährdungspotenzial seines Verhaltens hin.

Im VSP 2020–2025 legt die Polizei für die Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre folgende Ziele fest:

- ➔ Präsenz durch die planmäßige Anordnung offener und verdeckter Polizeistreifen im Straßenverkehr
- ➔ Effizienz durch den optimierten Einsatz technischer Einsatzmittel sowie personeller Ressourcen
- ➔ Effektivität durch den Fokus auf Verkehrsdelikte, welche Unfälle auslösen oder deren Folgen negativ beeinflussen



Fokus Präsenz der Polizei

- Tägliche Verkehrskontrollen durch alle Streifen der Polizeiinspektionen und der Autobahn-Polizeiinspektionen
- Koordinierte, überregionale Verkehrsstreifen der Bezirks-Verkehrgruppen und der Verkehrsinspektionen
- Wöchentliche, von den Bezirks- und Stadtpolizeikommanden organisierte Schwerpunktaktionen
- Zusätzliche Verkehrsstreifen der Landesverkehrsabteilung
- Jährlich zumindest zwei Aktionswochen mit wechselnden Schwerpunkten

Fokus Effizienz

- Durch wechselnde Standorte und Kontrollzeiten sowie einer ausgewogenen Verteilung zwischen sichtbarer Präsenz und verdeckten Überwachungsmaßnahmen (z.B. Zivilstreifen, Radarstreifen) wird die Verkehrsüberwachung breit gestreut und weniger vorhersehbar.
- Durch den etappenweisen Umstieg von der Radar- auf die Lasertechnologie können beide Fahrrichtungen erfasst und die Messergebnisse verfeinert werden.
- Die Standorte für stationäre und mobile Geschwindigkeitsmessungen werden, unter Einbeziehung der Anliegen aus der Bevölkerung, nach Kriterien der Verkehrssicherheit festgelegt.
- Durch Kooperationen mit den Gemeinden werden auch planmäßige Geschwindigkeitskontrollen auf den Gemeindestraßen unterstützt.
- Die Abstandsmesssysteme werden laufend weiterentwickelt und auf dem höherrangigen Straßennetz täglich eingesetzt.
- Durch die Aus- und Fortbildung von Schwerverkehrskontrollorganen in den Bezirken wird das Kontrollniveau auf europäischen Standard gehoben.
- Die Bezirks-Verkehrsgruppen werden mit Mopedprüfständen ausgestattet.
- Jede Polizeiinspektion wird mit einem Alkomaten und jede Verkehrsstreife mit einem Atemalkohol-Vortestgerät ausgestattet.



Fokus Effektivität

- Die Atemalkohol-Vortestgeräte werden bei Verkehrskontrollen intensiv und nach Verkehrsunfällen bei allen Unfallbeteiligten obligatorisch eingesetzt.
- Nulltoleranz wird bei Geschwindigkeitsübertretungen im Ortsgebiet – speziell in Abschnitten, wo es dem Schutz der Kinder und Jugendlichen sowie Fußgängern und Radfahrern gilt – gezeigt.
- Die Verkehrstreifen verfolgen insbesondere jene Verkehrsdelikte, welche für Unfälle ursächlich (wie z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Alkohol und Drogen am Steuer, Ablenkung, verbotenes Überholen, Drängeln, Vorrangverletzungen) sind oder die Unfallfolgen negativ beeinflussen (wie z.B. Nichtverwendung der Sicherheitsgurte, fehlende Kindersicherung, Geschwindigkeitsüberschreitungen).
- Gegen Drogen am Steuer werden Vortestgeräte durch speziell geschulte Beamte eingesetzt.
- Verkehrsübertretungen werden – sofern nicht automationsunterstützt festgestellt – an Ort und Stelle beanstandet, um einerseits die Gefahrensituation zu beenden und andererseits im aufklärenden Gespräch die Bedeutung des Fehlverhaltens für die Verkehrssicherheit verständlich zu machen.
- Das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer für mehr Sicherheit wird durch Verkehrserziehung in den Volksschulen, Verkehrssicherheitsberatung in den höheren Schulen, Motorrad-Fahrtechniktrainings für Wiedereinsteiger, Gurteschlittenaktionen und weitere präventive Maßnahmen gestärkt.
- Jährlich werden 25.000 Schwerkraftfahrzeuge – aliquot auf Autobahnen und dem nachgeordneten Straßennetz bzw. auf im Inland und im Ausland zugelassene Fahrzeuge verteilt – kontrolliert.







Das Land
Steiermark