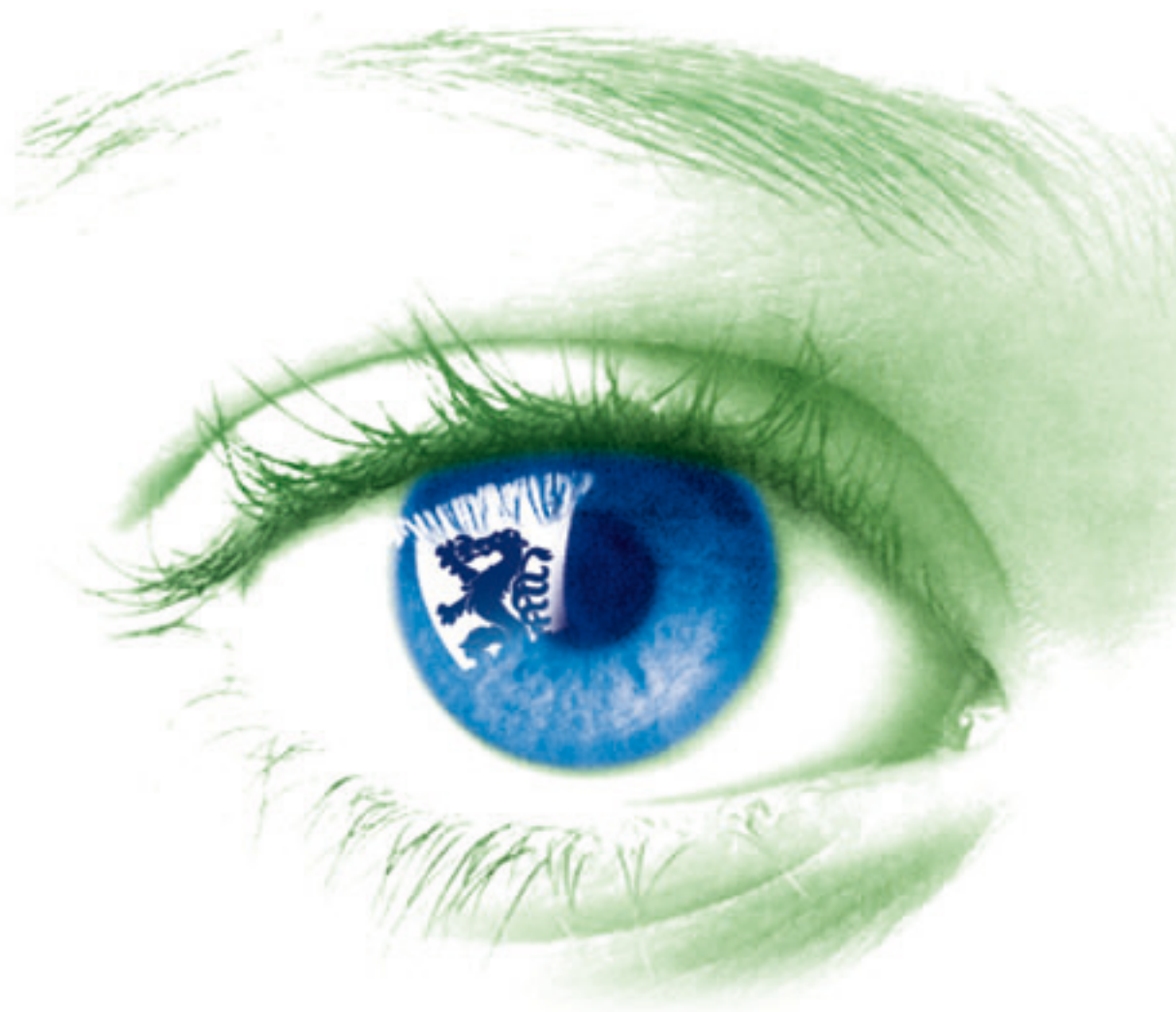


STEIRISCHES VERKEHRS-
SICHERHEITSPROGRAMM
2011-2020



Strategien und Maßnahmen zur
Erhöhung der Verkehrssicherheit
auf steirischen Straßen



Das Land
Steiermark

STEIRISCHES VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM 2011-2020



IMPRESSUM

Herausgeber:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung Verkehr
Landhausgasse 7, 8010 Graz
Leiter: DI Andreas Tropper
Kontakt für Anfragen und Anregungen:
Dr. Maria Knauer-Lukas
Tel.: +43 (0) 316 877-3017
Mobil: +43 (0) 676 8666 3017
Fax: +43 (0) 316 877-2579
maria.knauer-lukas@stmk.gv.at
www.verkehr.steiermark.at

1. Auflage:

Graz, März 2012

Inhaltliche Erarbeitung und Konzeption:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung Verkehr
Projektleitung: Dr. Maria Knauer-Lukas
In Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des
Steirischen Verkehrssicherheitsbeirats
Prozessbegleitung: Mag. Maria-Luise Schöne

Fotos:

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM: Cover,
S. 34 (4), S. 36, S. 38, S. 46, S. 50, S. 54 (4), S. 61;
iStockphoto: S. 42; Kuratorium für Verkehrssicherheit – KfV: S. 40, S. 44, S. 48; Land Steiermark: S. 3,
S. 12, S. 52, S. 64; Landespolizeikommando Steiermark: S. 57 (2), S. 58 (4), S. 59 (2)

Grafik:

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM

Druck:

Medienfabrik Graz

Wir möchten ausdrücklich betonen, dass sich alle Personenbezeichnungen auf beide Geschlechter beziehen, wenn auch aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf weibliche Formen verzichtet wurde.

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

Das Verkehrssicherheitsprogramm wurde aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) im Rahmen des EU-Projektes SOL (www.sol-project.eu) gefördert.



Vorwort



Das Land Steiermark hat im Bereich Verkehrssicherheit in den letzten sieben Jahren bemerkenswerte Erfolge zu verzeichnen. Seit dem Jahr 2000 konnte eine Reduktion von 55 Prozent bei den getöteten Verkehrsteilnehmern erreicht werden. Allein die letzten drei Jahre verringerte sich die Anzahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten um 28 Prozent. Dieser Rückgang kann auf die erfolgreiche Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms zurückgeführt werden.

Durch eine gezielte Bewusstseinsbildung und nachhaltige Maßnahmen in der Verkehrssicherheitsarbeit ist es möglich, bei den Bürgern im Land Steiermark ein sicherheitsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu erzeugen. In diesem Sinne ist es uns ein großes Anliegen auch in den nächsten 10 Jahren ein Verkehrssicherheitsprogramm als Basis für eine zielorientierte Verkehrssicherheitspolitik zu haben. Besonderer Fokus wird in den nächsten Jahren auf die Verhinderung von Unfällen mit Schwerverletzten gelegt werden.

Sämtliche Bestrebungen Unfälle zu vermeiden bzw. die Unfallfolge zu verringern können nur gelingen, wenn wir eine

Verkehrskultur auch leben. Dies bedeutet für alle Menschen jeden Alters, sich mit Verantwortung und Weitblick im Straßenverkehr zu bewegen.

Das vorliegende Programm wurde durch die Abteilung 18A (Gesamtverkehr und Projektierung) in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrssicherheitsbeirat des Landes Steiermark entwickelt. Es gibt allen Lesern einen Überblick über die strategische Vorgehensweise in der Verkehrssicherheitsarbeit und über die Maßnahmen, die in den verschiedenen Themenfeldern in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Außerdem liefert Ihnen das Programm Informationen über die zukünftigen Schwerpunkte und bietet eine Anleitung zur Umsetzung von Projekten.

Mit großer Zuversicht gehen wir in eine Zukunft, in der wir sicher und freundlich mobil sein wollen und sich unsere Motivation, verantwortungsbewusst zu agieren, auf andere ausbreiten wird. Abschließend danke ich allen Beteiligten, vor allem aber dem Verkehrssicherheitsbeirat, für die Erstellung des vorliegenden Verkehrssicherheitsprogrammes.

Ihr Landesrat Dr. Gerhard Kurzmann

Inhalt

1. Ein Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) stellt sich vor	5
1.1. Verkehrssicherheit geht uns alle an	6
1.2. Entwicklung des VSP Steiermark seit 2004	9
1.3. Verkehrssicherheitsbeirat – Die Arbeitsgruppe für das VSP	11
1.4. Unfallstatistik	13
2. Schwerpunkte der Verkehrssicherheit	17
2.1. Risikoverhalten	18
2.2. Eigenverantwortung	19
2.3. Vernetzung und Kooperationen	20
2.4. Verkehrskultur	21
3. Europäische und nationale Entwicklung – Alle ziehen an einem Strang	22
3.1. Verkehrssicherheit aus der Sicht der Europäischen Union	23
3.2. Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020	24
4. Strategie des VSP	25
4.1. Strategisches Vorgehen als Basis für nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit	26
4.2. Empfehlungen an den Bund	31
5. Themenfelder	32
6. Unterstützung der Verkehrssicherheit	54
6.1. Mobilitätsmanagement	55
6.2. Öffentlicher Verkehr	56
7. Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei	57
8. Verkehrssicherheitsarbeit der Gemeinden	60
9. Von der Idee zur Umsetzung	62
10. Verkehrssicherheitsfonds des Landes Steiermark	65
10.1. Wunschkennzeichen – Ein persönlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit	66
10.2. Beispielhafte Projekte im Rahmen des Verkehrssicherheitsfonds	67
11. Anhang	70



1

STEIRISCHES VERKEHRS-
SICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Ein Verkehrssicherheits- programm (VSP) stellt sich vor

- 1.1 Verkehrssicherheit geht uns alle an
- 1.2 Entwicklung des VSP Steiermark seit 2004
- 1.3 Verkehrssicherheitsbeirat – Die Arbeitsgruppe für das VSP
- 1.4 Unfallstatistik

1.1

Verkehrssicherheit geht uns alle an



Der Bereich Verkehr ist einer der wenigen Bereiche im Leben, mit dem jeder – unabhängig ob jung oder alt – konfrontiert ist. Wir begegnen Risiken, müssen uns mit unserem eigenen Verhalten, mit Vorschriften und Regeln auseinandersetzen. Damit wird die Verkehrssicherheit eine lebenslange Begleiterin, die uns betrifft und bewegt!

Wir sind Fußgänger, Autofahrer, Zugpassagier, Mitfahrer im Bus, Radfahrer, Zweiradfahrer. Jeder von uns hat Erfahrungen mit Verkehrsgeschehen. Wir erleben Unfälle, beobachten riskante Situationen. Wir handeln immer wieder aufgrund von Wissen, Intuition, Fehleinschätzung, Ablenkung, Verharmlosung, Verantwortungsgefühl, Rücksicht und liegen damit richtig oder auch falsch. Wir bilden uns eine Meinung über die Sinnhaftigkeit von Vorschriften, über das Verhalten von anderen, über die Wichtigkeit von Geboten und über die Toleranzschwellen bei Nichteinhalten von Vorschriften. Wir schätzen das Risiko ein und sind der Meinung zu wissen, wie man damit umgeht.

Verkehrssicherheit im Wandel der Zeit

Ziel der Verkehrssicherheit ist es Unfälle zu vermeiden und die Folgen von Unfällen zu verringern. Die meisten der bis ins Jahr 2000 umgesetzten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit konzentrierten sich auf Gebote, Verbote und Verbesserungen von Technik und Infrastruktur. Im Laufe der Umsetzungen wurde aber immer offensichtlicher, dass der Mensch selbst mit seinem Verhalten die große Gefahr im Unfallgeschehen war und ist. Auslöser sind oft Selbstüberschätzung, Unaufmerksamkeit und Rücksichtslosigkeit.

Im Bestreben eine Verkehrskultur zu schaffen sollen alle Verkehrsteilnehmer ermuntert werden, Rücksicht aufeinander zu nehmen und Verantwortung füreinander zu tragen. Ziel ist eine Veränderung des Verhaltens und der Einstellung. Als Menschenrecht anerkannt erhält die Sicherheit im Straßenverkehr eine neue Dimension.

Verkehrssicherheitsarbeit mit speziellen Zielgruppen

Damit Maßnahmen möglichst effektiv sind, muss man sich die Frage stellen, an wen sich die Botschaft richtet. Dies ist bei Aktivitäten in der Sensibilisierung besonders wichtig. Unfallstatistisch betrachtet sind Jugendliche eine Hochrisikogruppe. Knapp ein Drittel der insgesamt auf Österreichs Straßen Verunglückten (Verletzte und Getötete) sind der Gruppe der 15- bis 24-Jährigen zuzuordnen.

→ *Siehe Abb. 1 und 2*

→ *Siehe dazu auch Kapitel 2.4*

In der Gruppe der jungen Erwachsenen zwischen 20 und 24 Jahren werden 2010 mit Abstand die meisten Getöteten verzeichnet. Hypothetisch betrachtet könnte man den Schluss ziehen, dass nach Beendigung der Mehrphasenausbildung das riskante Fahrverhalten offensichtlich ansteigt.

Bei Maßnahmen für Jugendliche müssen vor allem die entwicklungsbedingten Faktoren und die Art der Durchführung beachtet werden. Hohe Kompetenz und Erfahrung der umsetzenden Personen spielen eine große Rolle.

Die Bandbreite wichtiger Inhalte für die Verkehrssicherheitsarbeit mit Jugendlichen ist groß: Risikoverhalten, Selbsteinschätzung der Beherrschbarkeit von Situationen, Gruppendruck, Überprüfung des eigenen Könnens, mangelnde Erfahrung im Straßenverkehr, Erfahrungen der Jugendlichen im Straßenverkehr (als Fahrer oder Beifahrer), absichtlich gesetzte riskante Handlungen, Umgang mit Regeln/Normen als pubertärer Konflikt, Konsum von für die Verkehrssicherheit gefährlichen Substanzen. Dies zeigt auch die Statistik: 2010 verletzten sich 1.501 Jugendliche zwischen 15 und 19 Jahren im Straßenverkehr.



Abbildung 1: Getötete nach Alter in der Steiermark (2010), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

1.1

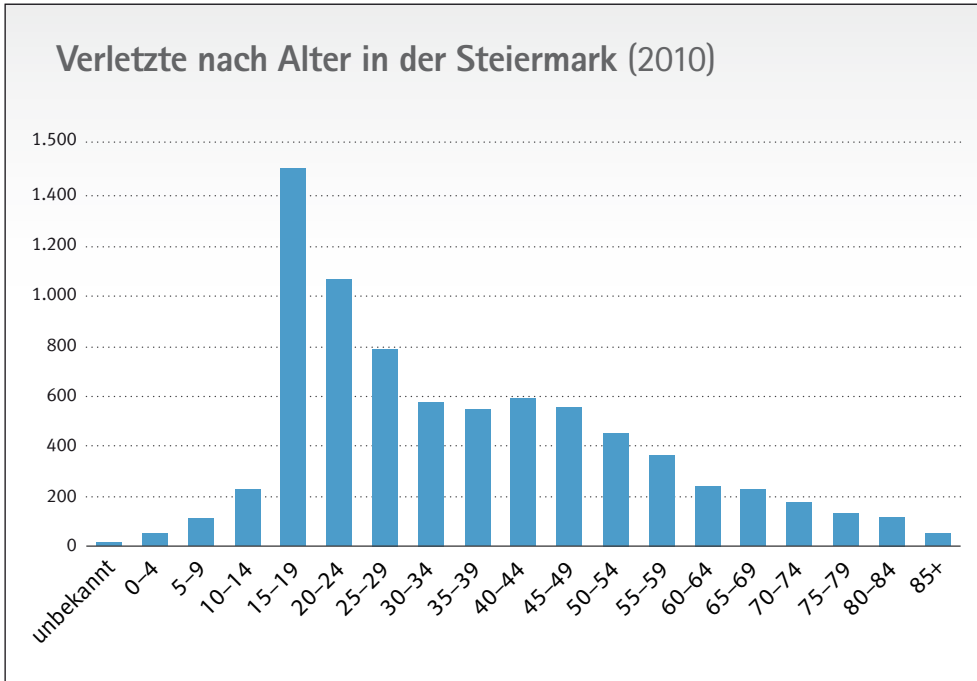


Abbildung 2: Verletzte nach Alter in der Steiermark (2010), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Durch die demographische Entwicklung wissen wir, dass die Anzahl an älteren Verkehrsteilnehmern beachtlich steigt. Zukünftig werden sich immer mehr ältere Menschen auf der Straße bewegen und ein Fahrzeug lenken. Die psycho-physiologischen Veränderungen durch den Alterungsprozess werden jedoch dieselben wie heute bleiben. Das bedeutet, es muss eine Veränderung im Umgang

miteinander sich auch auf die Tatsache konzentrieren, dass zum Beispiel mehr Menschen im Verkehrsgeschehen verzögerte Reaktionen aufweisen und Informationen nicht rasch erkennen und verarbeiten können. Die Unsicherheit beim Überqueren von Straßen ist für viele ältere Fußgänger Grund, ihre Mobilität zu vernachlässigen.

Verkehrssicherheitsarbeit setzt dort an, wo Probleme geortet werden und wo präventiv bereits Vorbeugungen getroffen werden müssen.

1.2

Entwicklung des VSP Steiermark seit 2004



Das Land Steiermark hat seit 2004 ein Verkehrssicherheitsprogramm, das die Richtung in der Verkehrssicherheitsarbeit vorgibt. Der Nutzen eines VSP liegt in der Tatsache, dass gesetzte Maßnahmen einer Strategie folgen, die über Jahre hinweg verfolgt werden will. Die Ziele für ein VSP werden sorgfältig überlegt und entschieden. Der Verkehrssicherheitsbeirat (siehe 2.3) gibt die Richtung vor. Das VSP folgt einer politischen Überzeugung und liefert Verbindlichkeit für alle im Land verantwortlichen Entscheidungsträger im Bereich Verkehr.

Eckpfeiler für ein erfolgreiches Verkehrssicherheitsprogramm

- Langfristige Strategie in der Verkehrssicherheitspolitik
- Festlegung numerischer und kontrollierbarer Ziele
- Politischer Beschluss für das Programm
- Enge Kooperation zwischen den Gebietskörperschaften
- Vorgesehenes Budget
- Kommunikationsstrukturen zwischen den Akteuren und der Bevölkerung
- Problemorientierte Maßnahmensetzung
- Laufende Überprüfung und Verbesserung des Programms im Hinblick auf Zielerreichung

Das Steirische VSP zeigt positive Wirkung seit 2004:

- Rückgang der Verkehrstoten um 55 % seit dem Jahr 2000
- Nachhaltigkeit durch strategisch gesetzte Maßnahmen
- Positive Ergebnisse der Präventionsarbeit in der Verkehrssicherheit
- Förderung des Bewusstseins in Organisationen einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten (z.B. Schulen, Fahrschulen, Bundesheer, etc.)

1.2

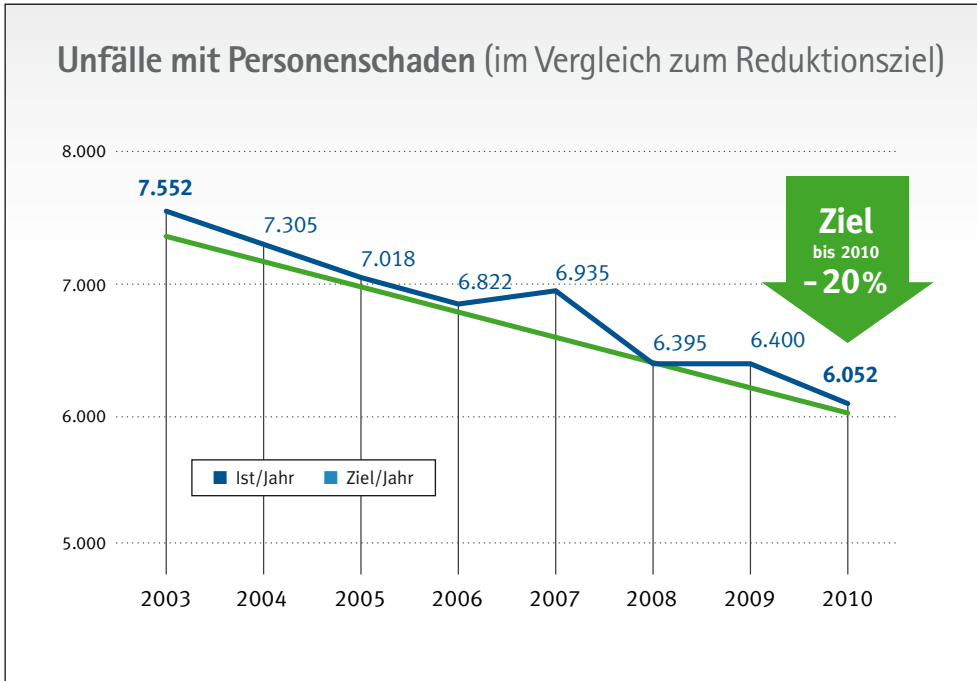


Abbildung 3: Unfälle mit Personenschaden (im Vergleich zum Reduktionsziel), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

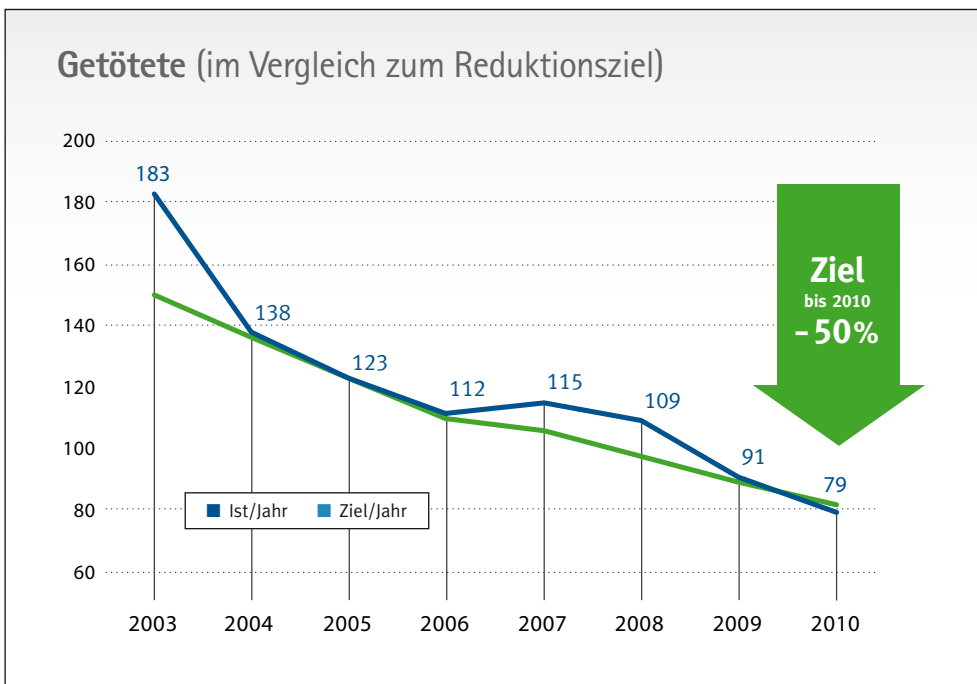


Abbildung 4: Getötete (im Vergleich zum Reduktionsziel), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Seit 2003 ist die Zahl der Verkehrsunfälle in der Steiermark um knapp 20 % gesunken. 2010 ereigneten sich somit 6.052 Verkehrsunfälle. Erfreulicherweise konnte die Zahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen um 50 % reduziert werden.

1.3

Verkehrssicherheitsbeirat – Die Arbeitsgruppe für das VSP

Die Planung und Umsetzung eines Verkehrssicherheitsprogrammes braucht die Aktivität und das Engagement von verantwortlichen Menschen, die bereit sind, sich den Herausforderungen zu stellen.

Seit 2003 gibt es in der Steiermark einen Verkehrssicherheitsbeirat. Unter der Leitung der Abteilung FA 18A – Gesamtverkehr und Projektierung (Projektleitung Dr. Maria Knauer-Lukas) tagt der Beirat in einem periodischen Zyklus mehrmals jährlich. Damit wird der Entwicklung und Umsetzung des VSP ein konstantes Gremium zur Seite gestellt. In Sitzungen und Workshops werden die neuesten Forschungsergebnisse diskutiert und regelmäßig die Unfallentwicklung analysiert. Damit leistet das Land Steiermark eine moderne und praxisorientierte Verkehrssicherheitspolitik.

Aktuelle Ereignisse aus der Verkehrspraxis liefern die Basis für die Entscheidung der jährlichen Maßnahmensetzung. Die Analyse der steirischen Unfallentwicklung liefert einen aktuellen Stand über die Bereiche und Zielgruppen, wo ein dringender Handlungsbedarf in der Verkehrssicherheitsarbeit besteht. Die im vorliegenden VSP festgelegten Themenfelder und Maßnahmen zeigen die langfristige Strategie.

Das vorliegende VSP 2011–2020 wurde durch den Verkehrssicherheitsbeirat entwickelt und entschieden.

1.3



Von links: **Oberst Wolfgang Staudacher** (Leiter der Landesverkehrsabteilung, Landespolizeikommando Steiermark), **HR Dr. Wolfgang Thierrichter** (Bezirkshauptmann Murau), **DI Peter Felber** (Leiter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Landesstelle Steiermark), **DI Andreas Tropper** (Landesbaudirektor der Steiermärkischen Landesregierung), **Dr. Maria Knauer-Lukas** (FA 18A – Gesamtverkehr und Projektierung, Steiermärkische Landesregierung; Projektleitung des VSP), **HR Dr. Peter Weiß** (Leiter der FA 18E – Verkehrsrecht, Steiermärkische Landesregierung), **Mag. Doris Hary** (Politisches Büro LR Dr. Gerhard Kurzmann), **HR Mag. Karl Lautner** (Leiter der FA 18C – Straßenerhaltungsdienst, Steiermärkische Landesregierung), **DI Mag Bertram Werle** (Stadtbaudirektor der Stadt Graz), **DI Robert Rast** (Leiter der FA 18B – Straßeninfrastruktur – Bau, Steiermärkische Landesregierung)

Nicht auf dem Bild: **HR Mag. Helmut Hirt** (Landesamtsdirektor der Steiermärkischen Landesregierung), **HR DDr. Burkhard Thierrichter** (Bezirkshauptmann Graz-Umgebung)

1.4

Unfallstatistik



Unfalldaten und statistische Ergebnisse stellen für die Bewertung von Verkehrssicherheit eine wichtige Grundlage dar. Sie sind Kennziffern für Veränderungen positiver und negativer Ausprägungen.

Seit 2004 gibt es in der Steiermark ein Verkehrssicherheitsprogramm, das die Grundlage für viele strategische und operative Maßnahmen ist. Die Ausgangszahlen von 2003 sind für die Betrachtung der Veränderungen daher besonders interessant.

Sowohl international als auch österreichweit konnte in den letzten Jahren ein laufender Rückgang an getöteten Unfallopfern erreicht werden. Der besondere Fortschritt der Technik in der Autoindustrie, die enormen Verbesserungen in der Infrastruktur und eine ergebnisorientierte Sensibilisierungsarbeit in den letzten Jahren bewirken die erfreuliche Reduktion. In Österreich fanden 2010 dennoch 552 Menschen durch Verkehrsunfälle den Tod, in der Steiermark wurden 79 Verkehrsteilnehmer getötet. Dies entspricht einer Reduktion von knapp 28 % in den letzten 3 Jahren.

→ *Siehe Abbildung 5 (S. 14)*

Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer seit 2003 hat sich zu 2010 mehr als halbiert. Es zeigt sich allerdings, dass sich die Anzahl der Schwerverletzten in den letzten 3 Jahren nur um knapp 9 % verringert hat (in absoluten Zahlen: Reduktion von 1.161 schwerverletzten Verkehrsteilnehmern im Jahr 2008 auf 1.060 beklagenswerte Schwerverletzte im Jahr 2010). Die nächste Dekade steht daher unter dem besonderen Fokus eine Reduzierung von schwerverletzten Verkehrsteilnehmern bei Unfällen zu erreichen. Die Folgen einer schweren Verletzung hervorgerufen durch einen Unfall führen zu großem menschlichen Leid und existentiellen Problemen. Arbeitsverlust, massive Beziehungsprobleme und große Vereinsamung sind oft die tragischen Begleiterscheinungen für die betroffenen Menschen. Neben dem persönlichen Schicksal rufen schwere Langzeitschäden (die bis zu lebenslangen Behinderungen führen) auch einen großen volkswirtschaftlichen Schaden herbei.

1.4

Betrachtet man die Gesamtheit aller verletzten Verkehrsteilnehmer in der Steiermark kann man erfreulicherweise einen Rückgang seit 2003 von 20 % feststellen (in absoluten Zahlen: 2003: 9.714 Personen, 2010: 7.788 Personen).

→ *Siehe Abbildung 6 (S. 15)*

Bei Unfällen mit dem Pkw werden die meisten Menschen verletzt (61 % der Gesamtverletzten 2010) und getötet (51 % der Gesamtgetöteten 2010).

→ *Siehe Abbildung 7 (S. 15)*

→ *Siehe Abbildung 8 (S. 16)*

Beachtlich ist dennoch die Anzahl der Verletzten bei Unfällen mit Moped und Kleinmotorrad. Immerhin 11 % der verletzten Verkehrsteilnehmer saßen auf

einem Moped oder Kleinmotorrad. Und bereits an 3. Stelle in der Rangreihung verletzten sich Radfahrer bei Unfällen mit zumindest einem Fahrrad als Verkehrsmittel.

→ *Siehe Abbildung 7 (S. 15)*

2010 ereigneten sich 62 % der Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet (3.769 Unfälle), davon knapp 53 % auf Gemeindestraßen (in der Statistik als Sonstige Straßen ausgewiesen). Ereignen sich zwar Unfälle auf Freilandstraßen zu einem geringeren Ausmaß (2.283 Unfälle), ist jedoch die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer sehr hoch – 2010 waren es 77 % aller getöteten Verkehrsteilnehmer in der Steiermark.

→ *Siehe Abbildung 9 (S. 16)*

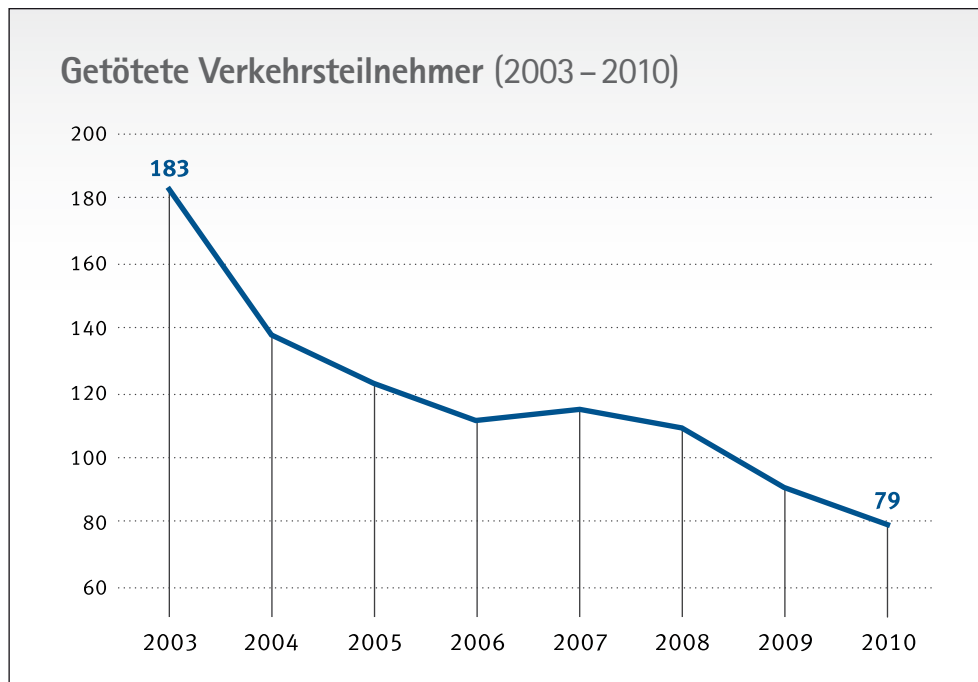


Abbildung 5: Getötete Verkehrsteilnehmer (2003–2010), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

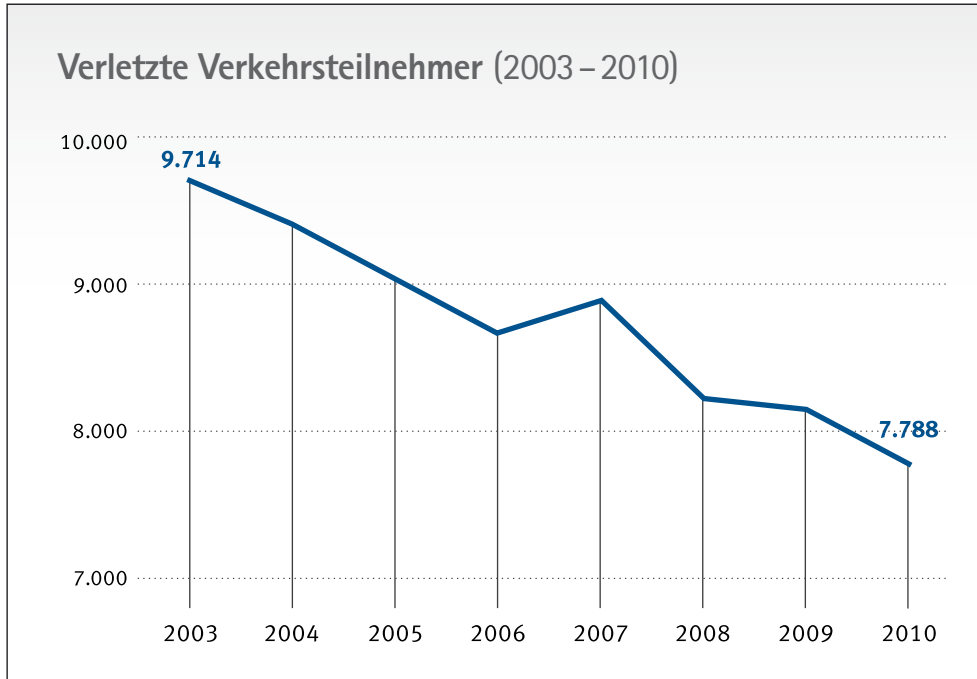


Abbildung 6: Verletzte Verkehrsteilnehmer (2003–2010), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

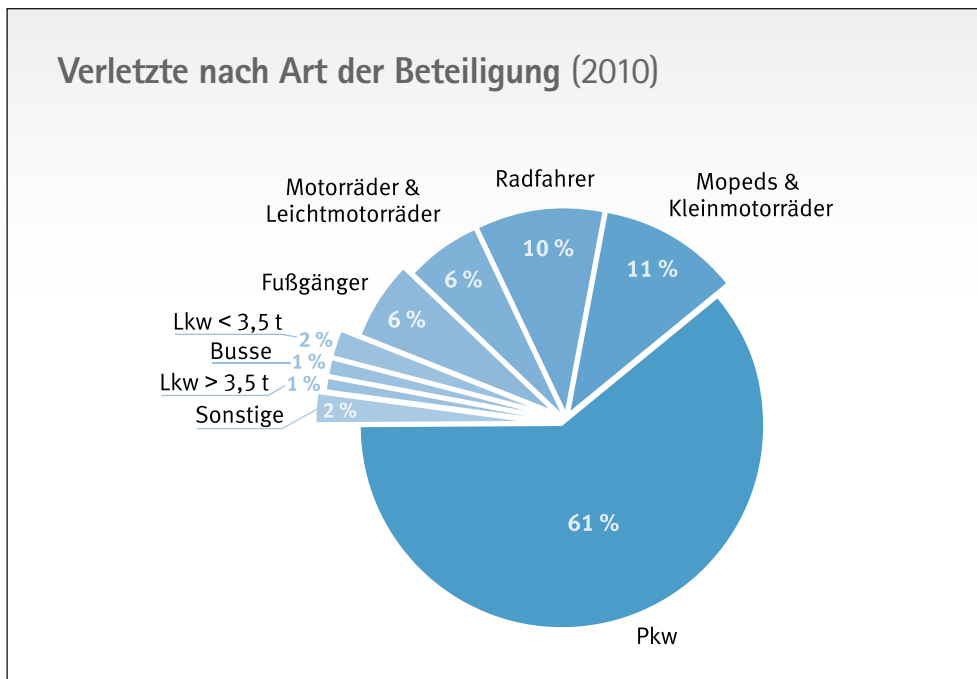


Abbildung 7: Verletzte nach Art der Beteiligung (2010), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit
 Begriffsklärung: Unter „Sonstige“ sind Verletzte in Eisenbahnen und Straßenbahnen zusammengefasst.

1.4

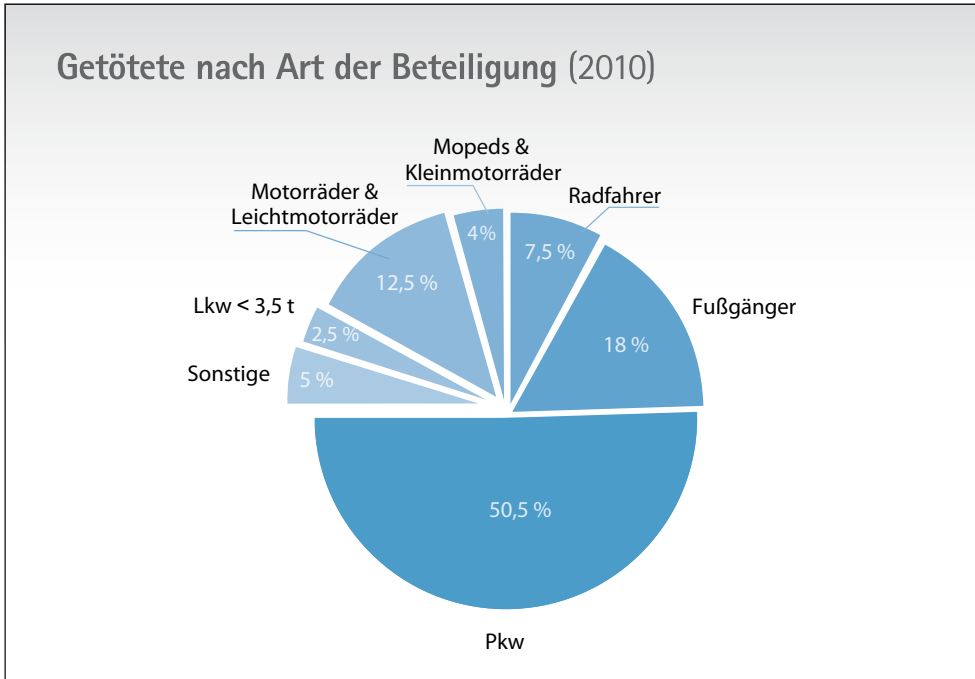


Abbildung 8: Getötete nach Art der Beteiligung (2010), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit
 Begriffsklärung: Unter „Sonstige“ sind Verletzte in Eisenbahnen und Straßenbahnen zusammengefasst.

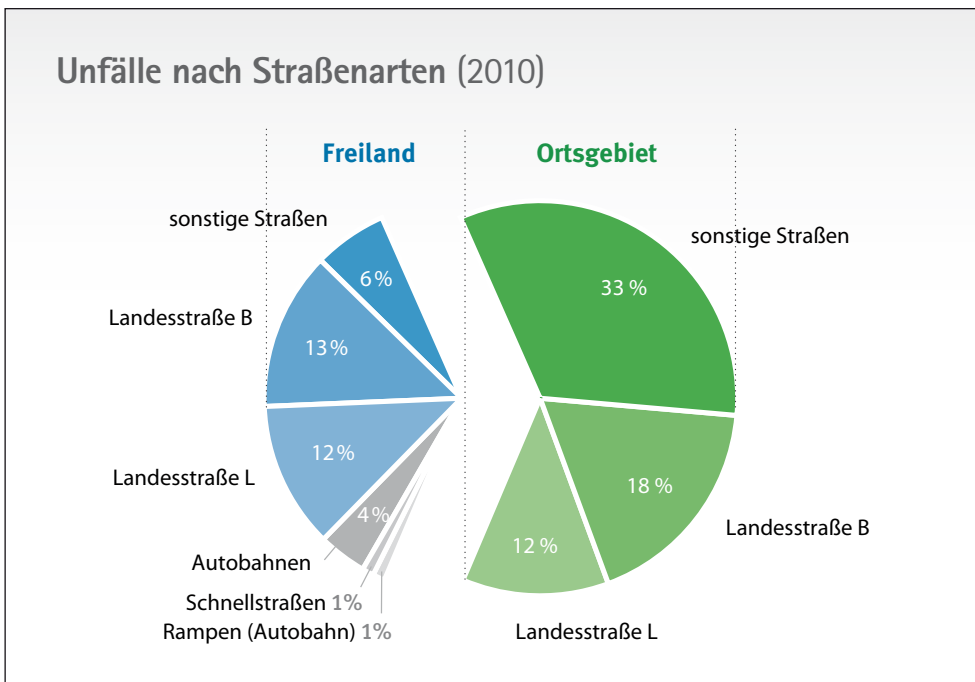


Abbildung 9: Unfälle nach Straßenarten (2010), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

2

STEIRISCHES VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Schwerpunkte in der Verkehrssicherheit

- 2.1 Risikoverhalten
- 2.2 Eigenverantwortung
- 2.3 Vernetzung und Kooperationen
- 2.4 Verkehrskultur

Die Sicherheit im Verkehr ist ein Zusammenwirken von vielen Bereichen und deren Maßnahmen. Das Besondere an der Verkehrssicherheit ist, dass jeder Bürger als Verkehrsteilnehmer aktiv betroffen ist, sei es als Fußgänger oder Radfahrer, als Kfz-Lenker oder Fahrgast in einem öffentlichen Verkehrsmittel. Durch eigenes Verhalten und aktives Mitgestalten wird ein produktiver Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. In den letzten Jahrzehnten hat sich jedoch gezeigt, dass trotz vieler Maßnahmen, sowohl auf politischer als auch gesellschaftlicher Ebene, Unfälle im Straßenverkehr nicht gänzlich zu vermeiden sind. Die Bemühungen, die Folgeschwere von Unfällen zu minimieren, sind Resultat der Einsicht, dass der Mensch selbst die Hauptrolle im Verkehrsgeschehen spielt. Sein Verhalten und seine Einstellung bestimmen zu einem hohen Maß das Ausmaß der Verkehrssicherheit.

2.1

Risikoverhalten



„Ich kann die Bewegung der Himmelskörper berechnen,
aber nicht das Verhalten der Menschen.“

(Isaac Newton)

Die Teilnahme am Straßenverkehr trägt immer auch ein gewisses Risiko mit sich, sich sicher von A nach B zu bewegen. Wir vertrauen darauf, dass die anderen Verkehrsteilnehmer sich so verhalten, dass gefährliche Situationen vermieden werden. Ein gewisses Ausmaß an Risikoverhalten ist manchmal nötig, um besonders schwierige Situationen im Verkehrsgeschehen zu bewältigen. Täglich begegnen wir Situationen, in denen wir entscheiden müssen, welches Risiko wir eingehen.

Hauptursachen von Verkehrsunfällen wie „überhöhte Geschwindigkeit“, „Alkohol am Steuer“ und „riskante Überholmanöver“ sind von einem zu hohem Grad an Risikobereitschaft des Lenkers begleitet. Besonders im jugendlichen Alter ist oft eine hohe Risikobereitschaft eine gefährliche Begleiterin beim Lenken eines Kfz.

Bei Autounfällen zeigt sich dies mit einem hohen Schweregrad des Unfalls, verursacht durch Kontrollverlust und/oder Einfluss von Alkohol und der Selbstüberschätzung. Bei zweispurigen Kfz ist das Missachten der Helmpflicht und Schutzkleidung ein wesentlicher Faktor. Die präventive Arbeit für Einstellungs- und Verhaltensänderungen ist gerade bei Jugendlichen eine sehr komplexe. Es ist Teil der Entwicklung im jugendlichen Alter, ein ausgewogenes Maß an Risikobereitschaft zu erreichen und Erfahrungen zu sammeln.

Ziel in der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, eine Optimierung des Verhaltens zu erreichen. Daher setzt die Prävention bei Jugendlichen am Erleben eines zumutbaren Risikos und am Lernen von Verarbeitung der Erfahrung an.

→ *siehe auch Kapitel 10, Praxisbeispiele*

2.2

Eigenverantwortung



**Verantwortlich ist man nicht nur für das, was man tut,
sondern auch für das, was man nicht tut.**

(Lao Tse)

Unter dem Begriff „Geteilte Verantwortung“ (im Internationalen unter „Shared Responsibility“ bekannt) hat man sich in der Europäischen Union geeinigt, das Verantwortungsbewusstsein der Verkehrsteilnehmer in den Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit zu stellen. Ein verantwortungsvolles Miteinander liefert den Grundstein für ein respektvolles und rücksichtsvolles Verhalten.

Ein mitverantwortliches, regelkonformes Verhalten und die Akzeptanz der Leistungsgrenzen des Verkehrssystems erhöhen die Verkehrssicherheit. Im Steirischen VSP 2011–2020 ist festgelegt, im Rahmen der Bewusstseinsbildung den Fokus auf Sensibilisierung für eine gelebte Verantwortung durch alle Verkehrsteilnehmer zu legen.

Verantwortlich handeln, heißt ...

- Verhaltensregeln kennen und sie einhalten
- sein Recht wahrnehmen, aber nicht darauf pochen
- rücksichtsvoll mit den Schwächen anderer Verkehrsteilnehmer umgehen
- vorausschauend handeln und das Verhalten anderer (mit-)steuern
- bei jedem Risiko die Gefahr für die anderen und für sich abwägen.

2.3

Vernetzung und Kooperationen



„Keiner kann alles, einige können etwas,
gemeinsam erreichen wir das Ziel.“

(unbek. Autor)

Verkehrssicherheit auf höchstem Niveau zu erreichen, braucht alle Kräfte und den Willen aller Beteiligten. Im Rahmen der Umsetzung des VSP 2011–2020 erhält eine gelebte Vernetzung einen besonderen Stellenwert. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit fördert die Wirkung der bewusstseinsbildenden Maßnahmen. Das Zusammenwirken verschiedener Akteure,

lokaler Entscheidungsträger und Interessensvertretungen verschiedener Zielgruppen muss gesteuert sein und im Sinne der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms strategisch umgesetzt werden. Die Zusammenarbeit mit den Medien unterstreicht die Wichtigkeit für spezielle Themen und erreicht eine breite Öffentlichkeit. Dies gilt es zu nutzen.

Erfolgreiche Vernetzung in der Verkehrssicherheit lebt von ...

- einem aktiven und offenen Kommunikationsprozess
- einer effizienten Informationskultur
- einem gesteuerten Umsetzungsprozess.

2.4

Verkehrskultur



Im Leben gibt es etwas Schlimmeres als keinen Erfolg zu haben: Das ist, nichts unternommen zu haben!

(Franklin D. Roosevelt)

Das heroische Ziel eine Verkehrskultur zu schaffen braucht Visionen und Taten. Die „Vision Zero“ verfolgt den hohen Anspruch, ein Verkehrsgeschehen ohne Unfälle mit Verletzten und Getöteten zu gestalten. Auch wenn diese Vision fern ab der zurzeit vorzufindenden Realität ist, werden jetzt Schritte gesetzt, die unsere zukünftigen Begegnungen im Straßenverkehr unter einem verantwortungsbewussten Licht erstrahlen lassen.

Die bewusstseinsbildenden Maßnahmen sind ein wesentlicher Beitrag zur Förderung einer Verkehrskultur. Eine gelebte Verkehrskultur ist eine Gesellschaft, die Rücksicht und Toleranz im Verkehrsgeschehen als ihr erstes Prinzip versteht. Das Bestreben eine Verkehrskultur lebendig werden zu lassen verfolgt den Ansatz: alle zusammen ergibt ein Ganzes, aber jeder ist mehr als nur ein Teil im Ganzen!

Eine Verkehrskultur bewirkt ...

- Reduzierung der Verkehrsunfälle
- die Lust an der Mobilität
- Steigerung des persönlichen Sicherheitsgefühls im Verkehrsraum
- Verkehrsteilnehmer, ein gemeinsames Ziel zu verfolgen: gesund und sicher ans Ziel zu kommen.

3

STEIRISCHES VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Europäische und nationale Entwicklung – Alle ziehen an einem Strang

- 3.1 Verkehrssicherheit aus der Sicht der Europäischen Union
- 3.2 Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020

3.1

Verkehrssicherheit aus der Sicht der Europäischen Union

Insgesamt sterben jährlich 43.000 Menschen auf Europas Straßen. Würde sich jeder in der Europäischen Union (EU) angurten, die Geschwindigkeitsbeschränkungen einhalten und nicht unter Alkoholeinfluss ein Kfz lenken, dann würden pro Jahr 12.000 Menschen weniger auf Europas Straßen sterben.

Die Europäische Union setzt verstärkt in der nächsten Dekade (2011–2020) auf die Erreichung des höchsten Standards in der Verkehrssicherheit. Zu erreichen dieses Ergebnis ist die weitere Halbierung der Unfalltoten, ausgehend von der Anzahl von 2010. Besonderes Augenmerk gilt auch der Verhinderung von Unfällen mit Verletzten. Die EU verfolgt dabei einen Ansatz, worin Synergien mit den Zielen von anderen Politikfeldern wie zum Beispiel Gesundheit, Umwelt und Bildung gesucht und gefördert werden.

Um einen Beitrag zur Bewusstseinsbildung für Verkehrssicherheit zu leisten hat das Land Steiermark die Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit unterschrieben. Diese Plattform bietet Behörden, Forschungseinrichtungen, Verbänden aber auch Wirtschaftsunternehmen die Möglichkeit, sich für konkrete Maßnahmen für die Verkehrssicherheit zu verpflichten. Demzufolge kann auch das VSP Steiermark als Beitrag gesehen werden.

7 strategische Ziele der EU

- Verbesserte Sicherheitsmaßnahmen für Lkw und Pkw
- Weiterer Ausbau von sicheren Straßen
- Entwicklung von intelligenten Fahrzeugen
- Verstärkte Maßnahmen beim Führerscheinwerb, in der Erlangung der Fahrpraxis und in der Qualitätssicherung der Fahrausbildung
- Verstärkte Überwachung
- Schwerpunkt der Maßnahmen auf die Reduzierung der Anzahl der Verletzten
- Neuer Schwerpunkt unter den Zielgruppen: Motorradfahrer

3.2

Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020

Ziel von Österreich ist es, eines der 5 sichersten Länder Europas zu sein!

In Österreich konnte die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer von 2009 auf 2010 um 13 % reduziert werden. Im Vergleich zu 2001 kann sogar eine Reduktion von 42 % verzeichnet werden. Im europäischen Vergleich liegt Österreich allerdings nach wie vor nur im Mittelfeld der EU-27-Staaten.

Ziel des neuen Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020 ist es, Österreich einen Platz unter den 5 sichersten Ländern der EU einzuräumen. Dieses durchaus ehrgeizige Ziel will Österreich durch den in der EU neuen Trend der gemeinsamen Gestaltung eines sicheren Systems – (im Internationalen als „Safe System Approach“ bekannt) erreichen. Damit werden sämtliche Faktoren, die in einem Verkehrssystem wirken, gemeinsam betrachtet und in der Umsetzung aufeinander abgestimmt.

→ Nähere Information unter:
www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/vsp2020.html

Im Sinne dieser strategischen Ausrichtung sind die Bundesländer aktiv aufgefordert, in der regionalen Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen dem Rechnung zu tragen. Im Steirischen Verkehrssicherheitsprogramm werden die auf nationaler Ebene festgelegten Themenfelder mit der „regionalen“ Brille betrachtet und in regionalen Maßnahmen behandelt.

→ *Siehe dazu Kapitel 5*



4

STEIRISCHES VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Strategie des VSP Steiermark

- 4.1 Strategisches Vorgehen als Basis für nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit
- 4.2 Empfehlungen an den Bund

4.1

Strategisches Vorgehen als Basis für nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit



Die Hauptziele zeichnen uns den Horizont auf.
Diese zu erreichen ist oberstes Prinzip.

Hauptziele bis 2020 in der Steiermark

→ 50 % Reduktion der im Straßenverkehr Getöteten

→ 40 % Reduktion der Schwerverletzten

→ 20 % Reduktion der Unfälle mit Personenschaden

Basis: Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2010

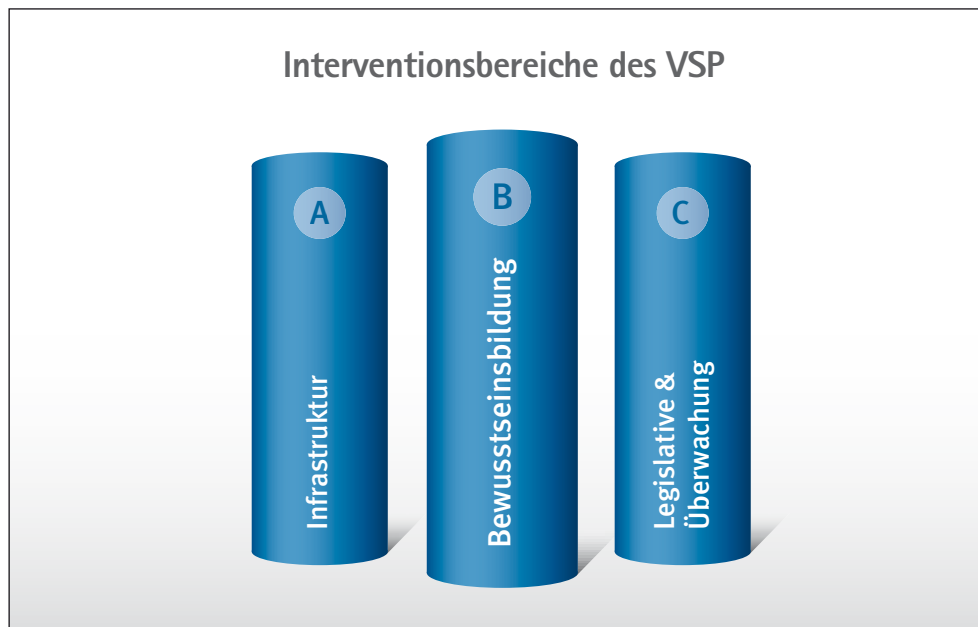
Seit 8 Jahren gibt es in der Steiermark ein Verkehrssicherheitsprogramm. Von Beginn an war man sich einig, dass ein Programm den Rahmen für Maßnahmen, die zusammenwirken und dadurch einen Mehrwert für die Verkehrssicherheit erreichen, liefert. Aufbauend auf diesen Erfahrungen wurde in dem vorliegenden Programm das strategische Vorgehen mit Leitsätzen und spezifischen Zielen für jedes Themenfeld präzisiert. Die Hauptziele zeichnen uns den Horizont auf. Diese zu erreichen ist oberstes Prinzip. Basis dafür bilden die drei Interventionsbereiche „Infrastruktur“, „Bewusstseinsbildung“ und „Legislative & Überwachung“.

Das Zusammenwirken der 3 Interventionsbereiche liefert den Mehrwert für eine praxisorientierte Verkehrssicherheitsarbeit!

Der Bereich **Infrastruktur** beinhaltet alle Maßnahmen, die im Rahmen der Verkehrsplanung, des Straßenbaus und der Straßenerhaltung zum Zwecke der Erhöhung und Beibehaltung der Verkehrssicherheit liegen.

Der Bereich **Bewusstseinsbildung** steht für Erkennen, Spüren, Erfahren, Erleben und Verändern. Verhaltensänderung entsteht nicht von heute auf morgen. Durch gezielte Sensibilisierung wird es möglich sein, sicherheitsbewusste Einstellungen und Verhalten zu erwirken.

Der Bereich **Legislative & Überwachung** konzentriert sich auf Maßnahmen, die im gesetzlichen Bereich Verbesserungen erzielen bzw. auch durch die Polizei ihre Umsetzung erlangen.



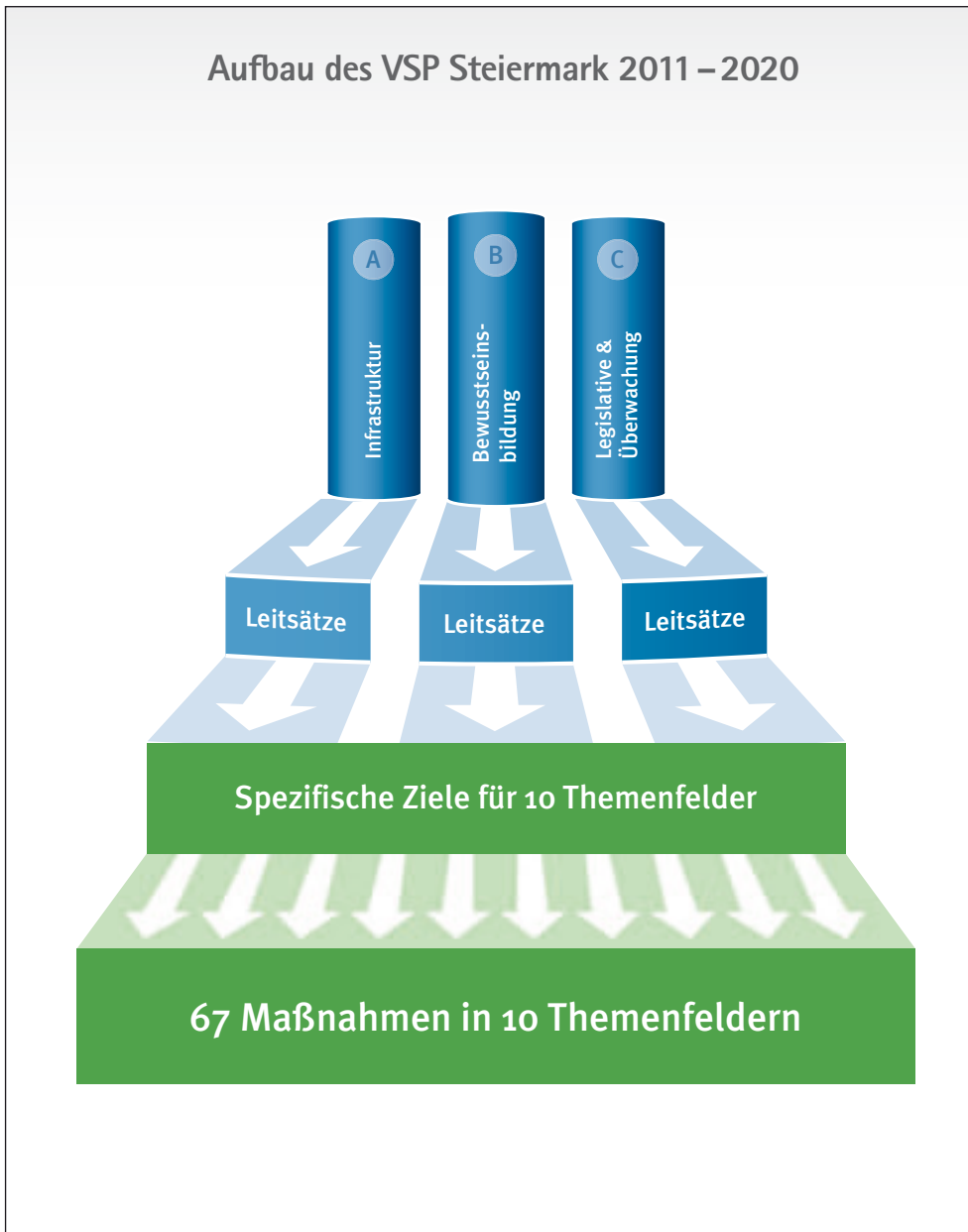
Für jeden Bereich wurden Leitsätze entwickelt, die die Richtung für die Präzisierung der spezifischen Ziele (Unterziele) in den jeweiligen Themenfeldern vorgeben.

→ *siehe S. 29*

Von diesen spezifischen Zielen wurden im nächsten Schritt die Maßnahmen der verschiedenen Themenfeldern abgeleitet. Durch die Präzisierung der Maßnahmen können in den nächsten 10 Jahren sowohl Aktivitäten, Projekte und Verbes-

serungen in der Infrastruktur entwickelt als auch eine Intensivierung von Schwerpunkten in der Überwachung und Öffentlichkeitsarbeit zielorientiert angestrebt werden.

Das Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen erfordert ein zeitgemäßes und inhaltliches Abstimmen der Aktivitäten. Daher ist es unerlässlich, koordiniert und fokusorientiert vorzugehen.



Leitsätze der Interventionsbereiche

A

Infrastruktur

Die Gestaltung des Verkehrsraumes fördert ein verkehrssicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmer.

Die Übersichtlichkeit von Verkehrsräumen fördert die Verkehrssicherheit.

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

Identifizierte Unfallhäufungsstellen liefern wichtige Informationen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

B

Bewusstseinsbildung

Die Schaffung einer Verkehrskultur fördert und stärkt die Verkehrssicherheit.

Die Bewusstmachung des Gefährdungspotenzials von Verkehrsübertretungen erhält einen wichtigen Stellenwert.

Die Akzeptanz der anderen Verkehrsteilnehmer ist eine Voraussetzung für die gelebte Verkehrssicherheit.

Richtig eingesetztes Risikoverhalten verringert die Unfallhäufigkeit.

Die Mobilitätsbildung fördert eine überlegte Wahl der Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der Einbindung von Umweltbewusstsein.

Bewusstseinsbildung für die Verantwortung den anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber basiert auf lebenslangem Lernen.

Die bewusstseinsbildende Arbeit zur Verkehrssicherheit soll – insbesondere in den Gemeinden (Verkehrsreferenten, Verkehrssachverständige, Schulen, Eltern, Kindergärten, Polizei, Jugend, Fahrschulen, ÖBB, GVB, Postbus AG, etc.) – auf eine breite Basis gestellt werden und einen höheren Stellenwert erhalten.

Die interdisziplinäre Zusammenarbeit fördert die Wirkung der bewusstseinsbildenden Maßnahmen.

Bewusstseinsbildende Maßnahmen erfordern zielgruppengerechte Kommunikation und den Einsatz von zielgerichteten Kommunikationsmitteln.

C

Legislative & Überwachung

Die Bewusstmachung des Gefährdungspotenzials 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 fördert die Effizienz der Überwachung.

Anhaltungen nach festgestellten Verkehrsübertretungen erhöhen die Wirkung von Kontrollen.

Die Gleichbehandlung im Strafausmaß fördert das Verständnis der Verkehrsteilnehmer für das Unrechtsverhalten.

Tue Gutes und rede darüber!

Viele Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheit werden von den Verkehrsteilnehmern gar nicht als solche erkannt. Sie erleben lediglich den Nutzen – die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Beispiele für „versteckte“ Verkehrssicherheitsmaßnahmen:

- die Smiley-Gesichter bei langen, durch Baustellen bedingte Fahrspurverengungen oder Gegenverkehrsabschnitte auf Autobahnen
- Entfernung von Objekten am Straßenrand
- Warnschilder für gefährliche Strecken
- besondere Beschaffenheit von Straßen zur Förderung eines sicheren Fahrverhaltens
- Warnweste in Reichweite haben zu müssen
- Festlegung des höchstzulässigen Hubraumes bei zweispurigen Kraftfahrzeugen nach Alter und Fahrkönnen u.v.m.

Die Verkehrssicherheitsarbeit stellt sich der Herausforderung, ihre Maßnahmen und deren Wirkungen auf eine äußerst heterogene Gruppe von Menschen abzustimmen. Was den einen betroffen und nachdenklich macht, führt bei einem anderen zu Ärger und Ablehnung. Die themen- und zielgruppenspezifische Sensibilisierung erfordert ein Zusammenwirken auf verschiedenen Ebenen der Bewusstseinsbildung. Die Vernetzung und Kooperation mit relevanten Akteuren wie Gemeinden, Schulen und verkehrsrelevanten Organisationen erhöht die Breitenwirkung.

Über Maßnahmen der Verkehrssicherheit öffentlich zu berichten ist ein wesentliches Element der Strategie des Verkehrssicherheitsprogramms.

4.2

Empfehlungen an den Bund



Im Folgenden sind Maßnahmen aufgelistet, die im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegen. Das Land Steiermark erachtet die Umsetzung dieser Empfehlungen als einen weiteren großen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

- Evaluierung und Überarbeitung des Kataloges der Vormerkdelikte
- Österreichweit einheitlicher Strafkatalog für Organmandate und Anonymverfügungen für die wichtigsten unfallkausalen Delikte in der StVO
- Zweckwidmung aller Straf gelder an den Verkehrssicherheitsfond des Bundes bzw. die Verkehrssicherheitsfonds der Länder
- Im hochrangigen Straßennetz verstärkter Einsatz von Section Control Anlagen auf Abschnitten mit erhöhter Unfallgefahr
- Verstärkung der praktischen Fahrausbildung für Kandidaten der Führerscheinklassen des Bereiches A
- Verbot der Gigaliner
- Aufhebung der 60 km/h-Beschränkung für Lkw über 7,5 t auf Autobahnen in der Nachtzeit von 22–5 Uhr, ausgenommen an jenen Stellen, wo aus lärm-schutztechnischen Gründen eine 60 km/h-Beschränkung notwendig ist (§ 42 Abs. 8 StVO)

5

STEIRISCHES VERKEHRS-
SICHERHEITSPROGRAMM
2011-2020



Themenfelder & Maßnahmen

In den folgenden 10 Themenfeldern werden in den nächsten
10 Jahren Interventionen gesetzt:

5.1	Ablenkung	34
5.2	Fahrausbildung & Führerschein	36
5.3	Fahrtüchtigkeit – Alkohol, Drogen u.a.	38
5.4	Fußgänger	40
5.5	Geschwindigkeit & Sicherheitsabstand	42
5.6	Motorisierter Zweiradverkehr	44
5.7	Radverkehr	46
5.8	Schwerverkehr	48
5.9	Verkehrserziehung & Verkehrssicherheitsberatung	50
5.10	Verkehrsplanung, Straßenbau & Straßenbetrieb	52

In jedem Themenfeld sind Maßnahmen definiert, die richtungsweisend für die Interventionen sind oder bereits sehr spezifisch eine besondere Problemstellung behandeln.

Verkehrssicherheitsarbeit behandelt die unterschiedlichsten Themen. Diese Themen lassen sich von den Unfallursachen ableiten. In Österreich war bei tödlichen Unfällen, wie auch schon in den letzten

Jahren, Hauptunfallursache Nr. 1 die nicht angepasste Geschwindigkeit (36 %). Vorrangverletzungen und Ablenkung lassen sich ebenfalls zu einem beachtlichen Ausmaß als Ursache feststellen.

In jedem Themenfeld findet man viele Ansatzpunkte für Interventionen, die einen Beitrag für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer leisten.

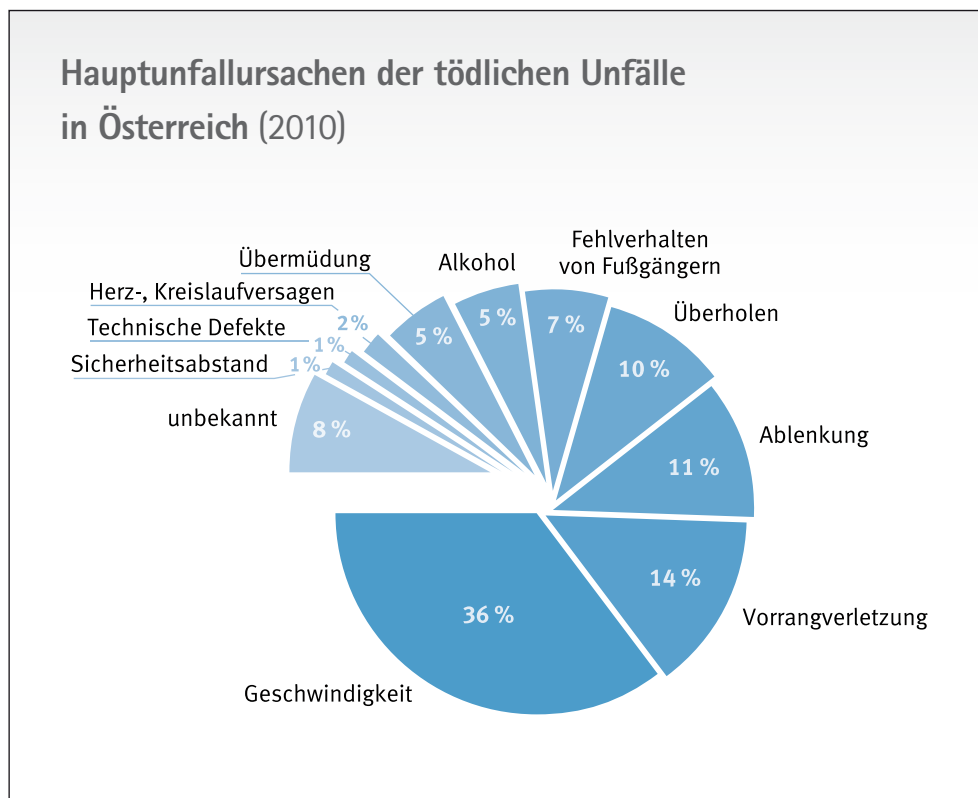


Abbildung 10: Hauptunfallursachen der tödlichen Unfälle in Österreich (2010), Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

5.1

Ablenkung



Was lenkt uns ab?

Kennen Sie diese Situationen?

- Er/sie raucht, telefoniert mit dem Handy und fährt mit dem Auto.
- Sie/er hört Musik mit Ohrenstöpsel, hebt beim Handy ab und fährt mit dem Rad auf der Straße.
- Die Stimme des Navigationsgerätes sagt an, der Verkehr verdichtet sich, man verpasst die Abfahrt – die Konzentration liegt beim Abwarten auf die nächste Anweisung.

Eine Ablenkung beim Lenken eines Fahrzeuges führt zu unkoordiniertem Abstandverhalten, verspätetem Reagieren, unnötigen Lenkmanövern und vielem mehr.

Seit über 10 Jahren ist das Telefonieren am Steuer mit einem Mobiltelefon ohne Freisprechanlage während des Autofahrens verboten. Dennoch ist die Einsicht über die Gefahr des Handytelefonierens im Straßenverkehr nicht bedeutend gestiegen. Die Kontrolle durch die Exekutive kann derzeit nur bei Anhaltungen von Fahrzeugen erfolgen.

Informationen im Verkehrsraum ziehen die Aufmerksamkeit auf sich und müssen nach dem Prioritätsprinzip verarbeitet werden.

Die Teilnahme am Verkehrsgeschehen erfordert Konzentration und die Verantwortung sich selbst und anderen gegenüber. Eine kurze Ablenkung kann zu fatalen und tödlichen Folgen führen. Der Verkehrsteilnehmer muss sich dessen unaufhörlich bewusst sein.

Ablenkungsfaktoren

Außerhalb des Fahrzeuges: Auffällige Personen, attraktive Panoramen, Werbung, inadäquate Signalisation. **Innerhalb des Fahrzeuges:** Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung, Fahrerassistenz-Systeme, Navigationssysteme, E-Mail, Internet, CD wechseln, Essen und Trinken, Unterhaltung mit den Mitfahrern, Rauchen, Ablenkung durch Kleinkinder, mitfahrende Haustiere, Selbstpflege (wie z.B. Schminken). **Innerhalb des Lenkers:** Gefühle wie Nervosität, Aggressivität, Trauer, u.v.m.

Wussten Sie, dass ...

- alles, was die Aufmerksamkeit für länger als 2 Sekunden in Anspruch nimmt, bereits beim Fahren ablenkt?
- Essen und Greifen nach einem unbeweglichen Objekt (z.B. CD wechseln) das Unfallrisiko um das 1,5-fache erhöht?
- Ablenkung während dem Fahren bereits die 3. Hauptunfallursache bei tödlichen Unfällen ist?

Ziele

- Ziel ist es, bewusst zu machen, dass man durch eigenes Verhalten in die Verursacherrolle kommen kann.
- Ziel ist es, Risikoverhalten in der Bewusstseinsbildung fokussiert zum Thema zu machen.
- Ziel ist es, Verkehrsteilnehmer im Rahmen von Sensibilisierungsmaßnahmen zum Thema Verantwortung (Eigenverantwortung und für andere) zu sensibilisieren.

**Maßnahmen**

Einsatz von Kampagnen zur Erkennung und Bewusstmachung von Ablenkungsursachen und deren Auswirkungen



Schwerpunktaktionen zum Thema Verbot des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung mit Fokus auf die Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer



Bewusstseinsbildung für Berücksichtigung der Quantität/Qualität von Informationen im Straßenverkehr im Hinblick auf Wahrnehmen und Verstehen

5.2

Fahrausbildung & Führerschein



Führerschein – der Weg in die Freiheit?

Den Führerschein zu besitzen bedeutet für viele junge Menschen die Freiheit erobert zu haben. Unabhängig von den regionalen Bedingungen des öffentlichen Verkehrs, tagsüber und in der Nacht mobil zu sein, führt der Führerschein zu einem Gefühl der Eigenständigkeit. Das Moped und das Auto sind die Eintrittskarte in die scheinbare Erwachsenenwelt.

Viele junge Fahrer unterschätzen die Gefahren, überschätzen ihr Fahrkönnen und übertreten beim Erfahren und Erleben ihre persönlichen und faktischen Grenzen. Der typische Autounfall des jungen Fahrers ist meist einer mit einem hohen Schweregrad, verursacht durch Kontrollverlust, der sich auf einer Freizeitfahrt mit Freunden unter Alkoholeinfluss, bei hoher Geschwindigkeit, am Wochenende und in der Nacht ereignet.

Diese Erkenntnis ist nicht neu. In den nächsten Jahren wird der Vertiefung von Themen wie Risikoverhalten und Selbstüberschätzung als auch der Verbesserung in der Wissensvermittlung in der Fahrausbildung große Bedeutung beigemessen. Regelmäßige Weiterbildung von Fahrlehrern, Fahrsicherheitsinstruktoren und Fahrprüfern ist unerlässlich.

Innovative Ansätze sind gefragt – konsequent umgesetzte Sensibilisierungsmaßnahmen, die es ermöglichen, dass der Jugendliche „dort abgeholt wird, wo er steht“. Das Prinzip der Peer-Education (von Gleichaltrigen zu lernen), dass im Projekt CLOSE TO bereits seit Jahren erfolgreich umgesetzt wird, liefert einen praktischen Ansatz.

Faktoren, die eine kompetente Bearbeitung im Fahrunterricht erfordern:

- Selbsteinschätzung
- Übermäßiges Vertrauen
- Risikoeinschätzung
- Wahrnehmung von Gefahren
- Vorausschauendes Handeln

Voraussetzung ist die Bereitschaft, „sicher unterwegs sein zu wollen“!

Jeder Unterricht und jede Bewusstseinsbildung setzt voraus, dass derjenige gewillt ist, die Inhalte anzunehmen, darü-

ber nachzudenken und in sein Verhalten zu integrieren. Das ist die große Herausforderung, die nur im Zusammenwirken von Fahrschulen, Jugendlichen, Eltern und anderen wichtige Organisationen und Unternehmen erfolgen kann.

Ziele

- Ziel ist es, das Verkehrssicherheitsprogramm in speziellen Institutionen (z.B. in Fahrschulen) zum Thema zu machen.
- Ziel ist es, Risikoverhalten in der Bewusstseinsbildung fokussiert zum Thema zu machen.
- Ziel ist es, bewusst zu machen, dass man durch eigenes Verhalten in die Verursacherrolle kommen kann.

**Maßnahmen**

- Einbindung von jungen betroffenen Menschen, Unfallfahrern und jungen Verkehrsstraftätern in die Verkehrssicherheitsarbeit (z.B. Projekt CLOSE TO)
- Verstärkte Aufmerksamkeit auf die Weiterbildung von Prüfern und Fahrlehrern im Hinblick auf die Qualität des Unterrichtens und Prüfens
- Verstärkung der unfallkausalen Themen wie z.B. Geschwindigkeit, Abstand, Rechtsfahrgebot, Ablenkung und Risikoverhalten in der Fahrausbildung

5.3

Fahrtüchtigkeit –
Alkohol, Drogen u.a.

Was berauscht, das vernebelt?

Was darfs denn sein? Ein Glaserl Sekt, ein Aperolspritzer, ein kühles Bier oder vielleicht 2? Alkohol genießen gehört zu einem gesellschaftlichen Event dazu, mehrere Gläser Bier als Belohnung für einen harten Arbeitstag trinken wird als harmlos betrachtet. Laut einer Studie sind 1,2 Millionen Österreicher alkoholgefährdet. Bei den Jugendlichen, die über den Durst trinken, liegt Österreich im europäischen Spitzenfeld – vorrangig sind die Wochenendräusche.

Diese Tatsache muss bei Verkehrssicherheitsfragen beachtet werden. Die Maßnahmen der letzten Jahre im Hinblick auf Alkohol am Steuer zeigen, dass ein Unrechtsbewusstsein bei vielen Verkehrsteilnehmern gewachsen ist. Dennoch lässt sich immer noch hören, dass die Angst, alkoholisiert als Lenker „erwischt“ zu werden, größer ist als das Bewusstsein, dass man als alkoholisierter Lenker eine tödliche Gefahr für die anderen und sich selbst sein kann.

Bei Drogen denkt man im täglichen Sprachgebrauch an Rausch- und Genussmittel wie Halluzinogene (wie z.B. Haschisch oder LSD) oder Opiate (wie z.B. Heroin). Wenn auch bislang die Verkehrssicherheit durch unter Drogen ste-

hende Lenker nicht im gravierenden Ausmaß beeinträchtigt ist, wird der Einfluss von Medikamenten auf die Fahrtüchtigkeit bislang unterschätzt. Aufgrund der steigenden Zahl an verschriebenen Medikamenten muss davon ausgegangen werden, dass Risiken im Straßenverkehr vermehrt entstehen könnten.

Sekundenschlaf kommt nicht ohne Vorwarnung!

Frühwarnsignale sind

- Gähnen
- Augenbrennen, Zwinkern
- Blendempfindlichkeit
- Verspannung der Schulter- und Rückenmuskeln

5.3

Meist sind die Ursachen für Müdigkeit ein Mangel an Schlaf und Überarbeitung. Das subjektive Gefühl „müde zu sein“ ist bei jüngeren Menschen ein ganz anderes als bei älteren Menschen. Müdigkeit hängt nicht nur mit der Zeit, die hinter dem Steuer verbracht wird, zusammen, sondern auch mit der Schlafdauer und -qualität zuvor, mit der Arbeit, die vor dem Fahren gemacht wurde und mit vorherrschenden Stresssituationen.

Wussten Sie, dass ...

- pro Stunde nur 0,1 Promille abgebaut wird?
- Jugendliche Schlaf von 9 bis 9,5 Stunden (wie Kinder) benötigen, daher aufgrund ihres Nachtlebens der Müdigkeitsattacken viel stärker ausgesetzt sind?
- ständiges Fahren am Mittelstreifen ein Warnzeichen für bevorstehenden Sekundenschlaf ist?

Ziele

- Ziel ist es, Verkehrsteilnehmer im Rahmen von Bewusstseinsbildungsmaßnahmen zum Thema Verantwortung (Eigenverantwortung und für andere) zu sensibilisieren.
- Ziel ist es, bewusst zu machen, dass man durch eigenes Verhalten in die Verursacherrolle kommen kann.
- Ziel ist es, bei bewusstseinsbildenden Maßnahmen die interdisziplinäre Zusammenarbeit der Akteure anzustreben.

**Maßnahmen**

Bewusstseinsbildung für das eigene Risikoverhalten im Straßenverkehr und dessen Auslöser (wie z.B. Alkohol, Medikamente, Übermüdung, Gruppendruck, mangelnde Alternativen für den Heimweg, etc.)



Kooperation mit steirischen Ärzten und Apothekern zur Aufklärung über medizinische Zusammenhänge von Medikamenteneinfluss und Fahrtüchtigkeit



Bewusstseinsbildung zu Alkohol- und Drogeneinfluss im Straßenverkehr (z.B. in Schulen, Fahrschulen, Bundesheer, Öffentlichkeit)



Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Kooperationen mit Medien) zum gesamten Themenbereich



Bewusstseinsbildung über die Gefahren der Übermüdung und des Sekundenschlafs

5.4

Fußgänger



Sicher zu Fuß unterwegs?

Zu Fuß gehen liefert einen wichtigen Beitrag zur körperlichen und seelischen Gesundheit. Die Verbesserung und Forcierung von Gehwegen fördert das Gehen. Vor allem im örtlichen Gebiet und in Ballungsräumen ist eine fußgängerfreundliche Umgebung eine positive Alternative zum Kfz-Verkehr.

Das „Zu-Fuß-Gehen“ wird mit steigendem Alter wieder das wichtigste Verkehrsmittel und ermöglicht Anbindung an das soziale Leben. Ältere Menschen haben ein wesentlich größeres Sicherheitsbedürfnis als jüngere. Statistisch betrachtet gehen ältere Menschen und Kinder am meisten zu Fuß. Schlechte Sichtverhältnisse sind bei Unfällen die vorrangigste Unfallursache.

Im Jahr 2010 wurden 465 Fußgänger verletzt. Eine beachtlich hohe Anzahl (125 Menschen) wurde auf dem Schutzweg durch andere Verkehrsteilnehmer verletzt, davon 28 % auf einem geregelten Schutzweg.

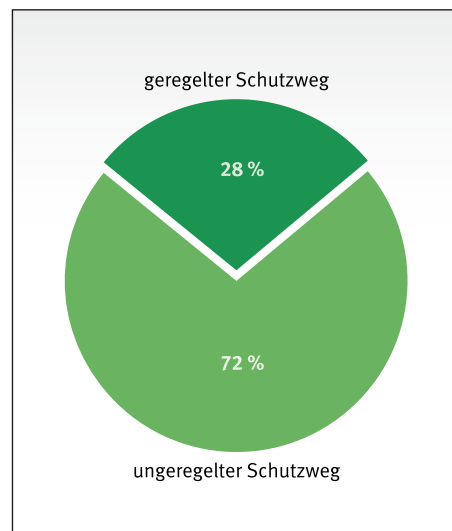


Abbildung 11: Verletzte Fußgänger am Fußweg (2010),
Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Im Sinne einer Verkehrskultur leisten alle ihren Beitrag, in dem sie Verantwortung wahrnehmen: der Fußgänger beharrt nicht auf sein Recht – die motorisierten Verkehrsteilnehmer erkennen das Recht der Schwächeren an!

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes spielt für die Sicherheit von Fußgängern eine bedeutende Rolle. Entscheidend ist, dass Rücksicht und Verantwortung von allen Verkehrsteilnehmern gelebt wird.

Ziele

- Ziel ist es, rücksichtsvolles Verhalten als Verkehrsteilnehmer in den unterschiedlichen Rollen (Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, etc.) zu praktizieren.
- Ziel ist es, durch die Gestaltung des Verkehrsraumes eine Verhaltensänderung zu erreichen und dadurch die Eigenverantwortung zu erhöhen.
- Ziel ist es, durch den Ausbau von Verkehrswegen für Fußgänger und Radfahrer mehr Sicherheit zu erreichen.



Maßnahmen

- Verstärkte Aktivität zur Aufrechterhaltung der Schülerlotsen
- Bewusstseinsbildung zur Hebung der Sicherheit von Fußgängern auf Schutzwegen
- Bewusstseinsbildung zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Fußgängern und den anderen Verkehrsteilnehmern
- Bewusstseinsbildung für die Wichtigkeit von sichtbarer Kleidung für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Bewusstseinsbildung zum Thema "ungeschützte Verkehrsteilnehmer" und deren hochgradiges Gefährdungspotential (Fußgängersicherheit)
- Überprüfung der bestehenden Schutzwege auf Richtlinienkonformität
- Entwicklung und Gestaltung von Fußgängerbereichen im Ortsgebiet
- Weiterer Ausbau der Gehsteige/Gehwege in Ortsgebieten
- Flächendeckende Markierung von Aufstandsflächen für Fußgänger bei Schutzwegen

5.5

Geschwindigkeit & Sicherheitsabstand



Bei jungen Lenkern ist die nicht angepasste Geschwindigkeit Unfallursache Nummer 1!

Risikobereitschaft, geringe Erfahrung, das Fahrzeug zu beherrschen und Fehleinschätzung von Gefahren führen zu schweren Unfällen – oft mit Todesfolge.

Sich für sich selbst und für die anderen verantwortlich fühlen, führt zu einer angepassten Fahrweise!

Die Vorbildwirkung wird beim Ignorieren von Geschwindigkeitsbeschränkungen und beim Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit sehr unterschätzt. Mitfahrende Kinder und Jugendliche orientieren sich in ihrem späteren Fahrverhalten an diesen Erfahrungen.

Im Ortsgebiet 70 km/h anstelle der erlaubten 50 km/h zu fahren führt zu dramatischen Folgen im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger oder einem Radfahrer. Wie entscheidend der Faktor Geschwindigkeit ist, zeigt der Zusammenhang mit dem Bremsweg.

Studien beweisen, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit im Ortsgebiet enorme Auswirkungen auf die Sicherheit bringt. 20 km/h weniger beispielsweise bedeuten 30 % weniger Unfälle und 70 % weniger Verkehrstote.

Die Motive für „zu schnell fahren“ liegen in der Persönlichkeit des Lenkers!

Ein Beispiel: Eine Prüfungsfahrt zu bestehen wird von einem Motiv begleitet, das heißt, „angepasst, den Regeln entsprechend zu fahren“. Vor den Freunden als rasanter Lenker gesehen werden zu wollen, verstärkt das Motiv, möglichst riskant und schnell zu fahren.

Ziele

- Ziel ist es, bewusst zu machen, dass man durch eigenes Verhalten in die Verursacherrolle kommen kann.
- Ziel ist es, Risikoverhalten in der Bewusstseinsbildung fokussiert zum Thema zu machen.
- Ziel ist es, durch die Gestaltung der Straßen eine angepasste Geschwindigkeit zu fördern.

→	Maßnahmen
→	Bewusstseinsbildung zum Thema Geschwindigkeit
→	Bewusstseinsbildung zur Selbst- und Fremdgefährdung durch geringes Abstandverhalten in den verschiedenen Verkehrssituationen (z.B. mit dem Radverkehr auf Freilandstraßen, Autobahnen)
→	Gezielter Einsatz mobiler Tempoanzeigen zur Förderung der Geschwindigkeitseinschätzung
→	Umsetzung der Richtlinie „Geschwindigkeitsharmonisierung“ in der Steiermark (50/80/100)
→	Forcierung der Geschwindigkeitsüberwachung in sensiblen Bereichen (z.B. vor Schulen)
→	Festlegung der Standorte sämtlicher Radarmessungen durch die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde
→	Einsatz elektronischer Möglichkeiten bei der Abstandsmessung

5.6

Motorisierter
Zweiradverkehr**Freiheit auf 2 Rädern – aber sicher!**

Motorradfahren hat an seiner Faszination nichts eingebüßt – beliebt bei Jung und Alt ist es der Inbegriff für Unabhängigkeit, Naturverbundenheit und Freiheit.

Statistisch betrachtet sind die 40–50jährigen Motorradlenker genauso gefährdet wie unerfahrene junge Kfz-Lenker. Mangelnde Fahrpraxis und der Irrtum, dass die ausreichende Fahrpraxis mit dem Pkw die fehlende Fahrpraxis mit dem Motorrad aufwiegt führen zu dramatischen Unfällen, wo die überhöhte Geschwindigkeit als erste Unfallursache zu nennen ist.

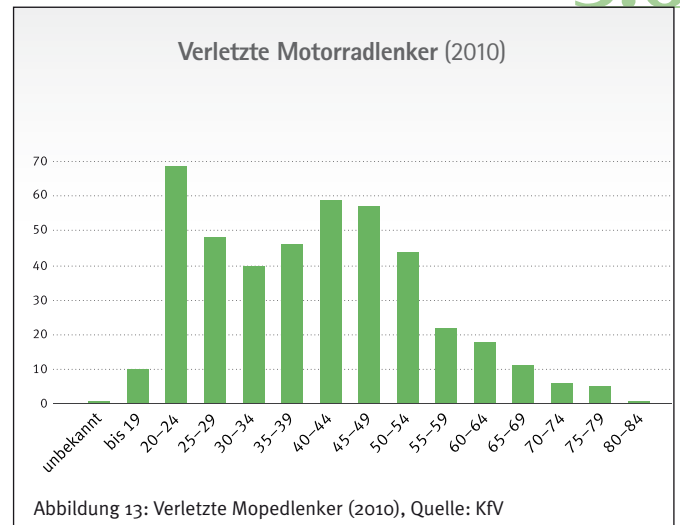
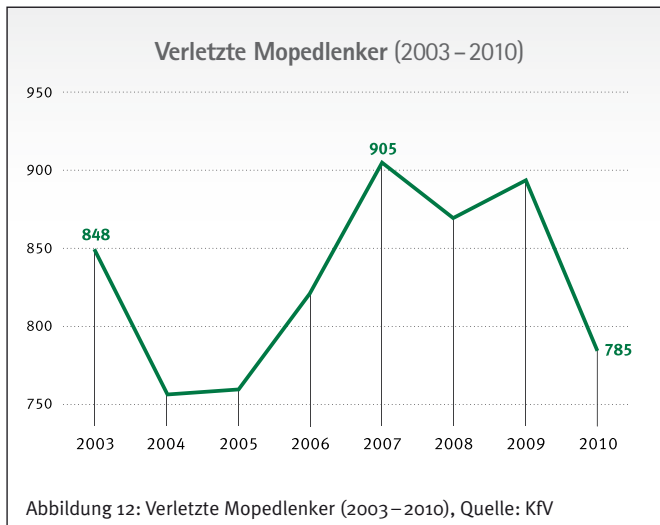
Ein verhältnismäßig geringer Anteil von knapp 7 % aller im Straßenverkehr Verletzten in der Steiermark sind mit dem Motorrad unterwegs. Drastisch ist jedoch die Anzahl der Getöteten – diese liegt bei 13 % bei einer im Verhältnis zum Pkw sehr geringen Gesamtfahrleistung.

Für junge Mopedbesitzer bedeutet das Moped den Einstieg in die motorisierte Welt. Das Unfallrisiko ist jedoch 10mal so hoch wie bei einem Pkw-Lenker. Aufgrund des jungen Alters und der sehr kurzen Ausbildung für den Erwerb eines

Mopedführerscheins ist es besonders wichtig, Aufklärung und Sensibilisierung für die Risiken und Gefahren zu tätigen, ohne den Jugendlichen den Spaß am Fahren zu verderben.

Es kann ein Rückgang von 12 % von 2009 auf 2010 bei den verletzten Mopedlenkern verzeichnet werden. Von den 785 Verletzten (2010) sind rund 34 % 15jährige Mopedfahrer. Dementsprechend werden Maßnahmen gesetzt.

Bei den verletzten Motorradlenkern ist die Altersgruppe der 20–24jährigen am meisten betroffen (69 Lenker). Gefolgt von der Gruppe der reifen Erwachsenen (40–49jährigen), deren Unfälle oft auf mangelnde Fahrpraxis zurückzuführen sind. Insgesamt verletzten sich 2010 437 Motorradlenker und 10 Menschen starben.



Bei der Interpretation von statistischen Ergebnissen sind bei Unfallzahlen der Motorradfahrer besonders auch die Witterungsverhältnisse des Jahres, die saisonalen Bedingungen sowie die verringerte Fahrleistung zu beachten.

Ziele

- Ziel ist es, Risikoverhalten in der Bewusstseinsbildung fokussiert zum Thema zu machen.
- Ziel ist es, auf Strecken mit nachgewiesenen Unfallschwerpunkten von Motorradfahrern bei der Erneuerung von Leitschienen, Leitschienenvorhänge zu berücksichtigen.
- Ziel ist es, besonders gefährliche Motorradstrecken durch geeignete Maßnahmen zu entschärfen.

→ Maßnahmen

- Bewusstseinsbildung zur Reduktion der Unfallrisiken (z.B. keine Knautschzone, Gruppenbildung, illegale Wettrennen)
- Bewusstseinsbildung bei jungen Motorradlern bezüglich des technischen Zustandes des Motorrades und der adäquaten Ausrüstung beim Motorradfahren
- Förderung einer zusätzlichen Sensibilisierung für 15jährige Mopedlenker mit Fokus auf ländliche und städtische Bedingungen (z.B. Mopedworkshops)
- Berücksichtigung der Unfalldaten bei Leitschienensanierungen und Errichtung von Leitschienenvorhängen bei Bedarf
- Überprüfung der Effizienz der Leitschienenvorhänge

5.7

Radverkehr



Renaissance des Fahrrades

Radfahren gewinnt an Popularität. Durch die Entwicklung und Ausweitung von Radwegnetzen wurden viele Menschen ermutigt, wieder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Damit ist das Fahrrad auch ein wichtiges Transportmittel geworden und erfüllt einen gesundheitserhaltenden Beitrag.

Durch die steigende Zahl der radelnden Bevölkerung ergeben sich naturgemäß auch Probleme im Umgang miteinander – sowohl auf Radwegen als auch auf der Straße, Konflikte mit Fußgängern auf den Mischflächen und Radwegen einerseits und auf der Straße mit den motorisierten Verkehrsteilnehmern andererseits.

Attraktiv ist Radfahren dann, wenn wenig bis keine Umwege gemacht werden müssen, ein zusammenhängendes Radwegnetz vorhanden ist und man verkehrssicher unterwegs sein kann.

Die steirische Strategie „Radverkehr 2008-2012“ liefert eine umfassende Darstellung der Faktoren des Radverkehrs. Somit wird dem vielseitigen Themenschwerpunkt „Radverkehr“ in einem eigenen Programm Rechnung getragen.



→ Nähere Informationen unter:
www.verkehr.steiermark.at sowie
www.radland.steiermark.at

Ziele

- Ziel ist es, rücksichtsvolles Verhalten als Verkehrsteilnehmer in den unterschiedlichen Rollen (Radfahrer, Autofahrer, Fußgänger, etc.) zu praktizieren.
- Ziel ist es, eine Übersichtlichkeit und Klarheit von Verkehrsräumen zu schaffen.
- Ziel ist es, durchgängige Radwege zu gewährleisten (Lückenschluss).

→	Maßnahmen
→	Aufklärung/Information über Rechte und Pflichten der Radfahrer/Autofahrer Zusammenarbeit mit den Medien
→	Bewusstseinsbildung zur Rücksichtnahme zwischen Radfahrer und Fußgänger, Autofahrer und Lkw-Fahrer
→	Vernetzung mit Gemeinden zur sicheren und nutzerfreundlichen Gestaltung von Geh- und Radwegen
→	Bewusstseinsbildung und Aufklärung für richtiges Helmtragen und dessen Vorbildwirkung in allen Altersgruppen
→	Aufklärung und Bewerbung von sicherheitsfördernder Kleidung (wie z.B. Reflexmaterialien) auch in Kooperation mit der Textilindustrie
→	Prioritätensetzung beim Radwegenetz für den Lückenschluss unter Schwerpunktsetzung in Ballungsräumen
→	Verbesserung der Radverkehrs-Informationssysteme und Wegweisung
→	Analyse der Radunfälle im Besonderen auf potentielle Gefahrenstellen
→	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr zu den Schulen
→	Verbesserung der Sicherheitsstandards von bestehenden Radverkehrsanlagen insbesondere durch Überprüfungen von Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen
→	Verstärktes Augenmerk auf Aspekte des Radverkehrs bei VS-Audits

5.8

Schwerverkehr



Die Verantwortung des Stärkeren

In der Steiermark ist der Schwerverkehr mit 4,3 % am Gesamtunfallgeschehen beteiligt (Durchschnittswert der letzten 5 Jahre).

Aufgrund der hohen bewegten Masse sind Brems- und Ausweichmanöver nur bedingt möglich. Die Möglichkeiten eines Lkw-Lenkers im Ernstfall einen Unfall noch zu verhindern, wird sehr häufig von den restlichen Verkehrsteilnehmern überschätzt. Die Anzahl der Getöteten bei einem Unfall mit Lkw-Beteiligung liegt bei 14,2 % der Gesamtzahl der Getöteten.

Ausreichend vorhandene Abstell- und Verkehrskontrollplätze und deren telematische Anzeige auf den Hauptverkehrsrouten tragen zur Sensibilisierung der Lenker bei, rechtzeitig auf Lenk- und Ruhezeiten zu achten. Die Bewusstseinsbildung auf ein respektvolles Miteinander im Verkehrsgeschehen wird auch für Lkw-Lenker förderlich sein.

Eine Studie* zeigt:

- bei Lkw-Unfällen sind rund 70 % Pkw als Unfallgegner involviert, aber auch beachtliche 11 % von Fußgängern und Radfahrern
- als Ursachen für Stress werden von 73 % der befragten Lkw-Lenker die anderen Verkehrsteilnehmer genannt, gefolgt von Staus (72,5 %) und hohem Zeitdruck (68,2 %)
- 89 % der befragten Lkw-Lenker nennen Rücksichtslosigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer als ärgerlich

* Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2011

5.8

Die stark gestiegene Lkw-Fahrleistung führt oft zu einer Vernachlässigung und Missachtung von vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten. Gefährliche Überholmanöver und das Ignorieren von Lkw-Überholverböten auf Autobahnen sind Resultate von unter hohem Druck stehenden und übermüdeten Lkw-Lenkern.

Sowohl die Lkw-Lenker als auch die anderen Verkehrsteilnehmer sind aufgefordert Rücksicht aufeinander zu nehmen. Im Falle eines Unfalles ist der Schaden meist bei den anderen am Unfall beteiligten Kraftfahrzeugen und Personen um ein vielfaches höher.

Erfreulicherweise ist die Entwicklung in der Steiermark in den letzten zehn Jahren positiv verlaufen: Die Zahl der Lkw-Unfälle mit Personenschaden ist unter den „Schwergewichten“, den Lkw über 3,5 Tonnen, von 320 auf 248 gesunken. Die meisten Unfälle (63 %) ereignen sich auf Landstraßen, nur 18 % auf einer Autobahn. Diese Tatsache zeigt die Dringlichkeit Verantwortungs- und Sicherheitsbewusstsein sowohl bei Lkw-Lenkern als auch bei den anderen Straßenbenützern zu fördern und festigen.

Ziele

- Ziel ist es, rücksichtsvolles Verhalten als Verkehrsteilnehmer in den unterschiedlichen Rollen (Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, etc.) zu praktizieren.
- Ziel ist es, bewusst zu machen, dass man durch eigenes Verhalten in die Verursacherrolle kommen kann.
- Ziel ist es, durch verstärkte Kontrollen die Verkehrssicherheit zu erhöhen.



Maßnahmen



Entwicklung eines einheitlichen Strafkatalogs bei Überladungen



Verstärkte Kontrollen durch die Polizei auf den Transit- sowie sonstigen Schwerverkehrsrouten mit dem Fokus auf Lenk- und Ruhezeiten, Beladung, technischen Zustand, Bereifung und Kettenpflicht, Fahrverbote und Mautumgehung



Bewusstseinsbildung zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Lkw-Lenkern und den anderen Verkehrsteilnehmern

5.9

Verkehrserziehung & Verkehrssicherheitsberatung



Was Häschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr. Oder: Es ist nie zu spät!

Verkehrserziehung ist ein lebenslanger Prozess und konzentriert sich auf die Verfestigung von Einstellungen für sozialverantwortliches Verhalten im Verkehr. Jede Altersgruppe ist aufgefordert, sich immer wieder des eigenen Verkehrsverhaltens bewusst zu werden und rücksichtsloses Verhalten zu allererst bei sich selbst zu ändern. Ein rücksichtsvoller Verkehrsteilnehmer kennt die Regeln und verhält sich tolerant dem anderen gegenüber.

Der Anspruch eine Verkehrskultur zu schaffen konzentriert sich auf alle Altersgruppen. Kinder, Jugendliche und Erwachsene tragen ihren Beitrag zu einer gelebten Verkehrsgemeinschaft bei. Ein Miteinander im Verkehr schließt mit ein, dass Verantwortung gelebt und erfahren wird. Ein rücksichtsvoller Verkehrsteilnehmer kennt die Regeln und verhält sich tolerant dem anderen gegenüber.

Die positive Vorbildwirkung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers ist ein essenzieller Beitrag zur Garantie von gelebter Verkehrssicherheit.

Vorbilder gibt es überall: größere Kinder für kleinere, Eltern für ihre Kinder, Kinder für ihre Eltern, Erwachsene für die Jugendlichen und Erwachsene für Erwachsene.

Lebenslange Verkehrserziehung in Form von Mobilitätsbildung findet ihre praktische Umsetzung in einer zielgruppenorientierten Verkehrssicherheitsberatung. Dabei ist die Sensibilisierung und das Erlernen der Grundpfeiler einer gelebten Verkehrskultur – soziale Kompetenz und ausreichendes Wissen – unerlässlich.

Ziele

- Ziel ist es, die Verkehrsteilnehmer jeden Alters zu informieren und zu motivieren, Verantwortung dem anderen gegenüber im täglichen Verkehrsgeschehen zu leben.
- Ziel ist es, rücksichtsvolles Verhalten als Verkehrsteilnehmer in den unterschiedlichen Rollen (Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, etc.) zu praktizieren.
- Ziel ist es, der steirischen Gemeindebevölkerung Verkehrssicherheit aktiv näher zu bringen.



Maßnahmen

- Förderung einer koordinierten Verkehrssicherheitsarbeit für eine bestimmte Zielgruppe (z.B. Kinder)
- Verstärkte Kooperation und Motivation für Verkehrserziehungsaufgaben in den Schulen
- Fortsetzung der Bewusstseinsbildung zur richtigen Anwendung von Rückhaltesystemen in Kooperation mit Kindergärten, Schulen und der Exekutive
- Aktivitäten zur Verbreitung vorhandener Verkehrssicherheitsmaterialien und Unterstützung bei deren Anwendung
- Bewusstseinsbildende Aktivitäten für Erwachsene zum Thema Risikoverhalten und Vorbildwirkung
- Vertiefte Information und Aufklärung für Eltern von L17-Fahrschülern zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen
- Zusammenarbeit der Exekutive mit Pflichtschulen, Berufsschulen und Höheren Schulen in Fragen der Verkehrssicherheit
- Auffrischung und Vermittlung der Kenntnisse über Verkehrsvorschriften durch Medien und zielgruppenspezifische Kommunikationsmittel
- Auffrischkurse für richtiges Absichern von Unfallstellen und Wiederholung des 1.Hilfe-Kurses in Kooperation mit Betrieben und Organisationen (z.B. Seniorenvereinen)
- Bewusstseinsbildung zur Förderung eines verantwortungsbewussten Verständnisses mit Lkw und anderen Verkehrsteilnehmern (z.B. toter Winkel)
- Verstärkte Einbindung der Verkehrsreferenten in die Verkehrssicherheitsarbeit

5.10

Verkehrsplanung,
Straßenbau &
Straßenbetrieb

Planung ohne Ausführung ist meistens nutzlos – Ausführung ohne Planung ist meistens fatal!

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

Seit vielen Jahren wird bereits bei der Planung sämtlicher Straßenbauprojekte die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer überprüft. Die Straßenverkehrssicherheitsaudits (Road Safety Audits – RSA) liefern wichtige Hinweise für rechtzeitige Verbesserungen in der Planung.

Das Verhalten des lenkenden Menschen kann dadurch aber nur bedingt positiv unterstützt werden. Es bleibt letztendlich in der Verantwortung jedes einzelnen, adäquat darauf zu reagieren. Dennoch zeigen die Erfahrungen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums auf den Mensch eine positive Wirkung haben kann und sein Verhalten dadurch in eine verantwortungsbewusste Richtung gelenkt werden kann.

Eine große Herausforderung ist es, die unterschiedlichen Verantwortungsbereiche, ihre Zuständigkeiten und Interessen zu koordinieren und gemeinsam mit an-

deren wichtigen Organisationen zügig Ergebnisse zu schaffen. Dies erfordert präzises Management.

Als ein standardisiertes Prüfverfahren zur Erkennung und Behebung von Sicherheitsdefiziten und Gefahrenpotentialen bei Auftreten gleichartiger Unfallereignisse wird die Straßenverkehrsinspektion (Road Safety Inspection) angewendet. Diese Inspektion stellt auch eine Ergänzung der örtlichen Verkehrssicherheitsarbeit und der Analyse für die Sanierung von Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen dar. Regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen sind geeignet, mögliche Gefahren für alle, auch ungeschützte, Verkehrsteilnehmer und auch Gefahren an Straßenbaustellen vorzubeugen.

Ein aktiver Austauschprozess von Erfahrungen und Erkenntnissen fördert die Erreichung eines gemeinsamen Zieles – die Verkehrssicherheit im Blick zu haben!

Ziele

- Ziel ist es, zu erreichen, dass der Verkehrsteilnehmer aufgrund der Infrastruktur sein Verhalten verkehrssicher steuern kann.
- Ziel ist es, eine Übersichtlichkeit und Klarheit von Verkehrsräumen zu schaffen.
- Ziel ist es, bewährte Maßnahmen wie z.B. Audits vor und während der Bauvorhaben weiterhin durchzuführen.
- Ziel ist es, Unfallhäufungsstellen vorrangig zu berücksichtigen.
- Ziel ist es, vorhandene Ressourcen (u.a. Kompetenzen und Erfahrungen) im jeweiligen Zuständigkeitsbereich zu nutzen und Synergien zu identifizieren.



Maßnahmen

- Schwerpunktmäßige Überprüfung der Plausibilität (Anzahl) von Verkehrszeichen im Hinblick auf die Reduzierung des Schilderwaldes
- Flächendeckende Überprüfung der bestehenden Schutzwege (Erfordernis und Sinnhaftigkeit der Regelung) unter Einbindung von Behörden und Gemeinden
- Einhaltung der Richtlinien bei Baustellenabsicherungen
- Prioritätensetzung im Bauprogramm für die Sanierung von Unfallhäufungsstellen
- Evaluierung von sanierten Unfallhäufungsstellen
- Anwendung der Richtlinien beim Ausbau und der Ausstattung von Schutzwegen (z.B. Beleuchtung)
- Weiterführung der landesinternen Straßenverkehrssicherheitsaudits bei relevanten Bau- und Umbauprojekten
- Einarbeiten der Sachschadenumfälle in die Unfalldatenbank
- Entwicklung und Berücksichtigung der „selbsterklärenden Straße“ im Zuge der Verkehrsplanung
- Weiterführung der Straßenverkehrssicherheitsinspektionen mit besonderem Fokus auf unfallkausale Faktoren (Beleuchtung, Bäume, etc.)

6

STEIRISCHES VERKEHRS-
SICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Unterstützung der Verkehrssicherheit

6.1 Mobilitätsmanagement

6.2 Öffentlicher Verkehr



6.1

Mobilitätsmanagement



Wer entspannt unterwegs ist,
geht mit anderen rücksichtsvoller um!

Mobilität ist Voraussetzung für die aktive Teilnahme am sozialen und kulturellen Leben der Gesellschaft. Ein den regionalen Bedingungen angepasstes Angebot an Verkehrsmitteln ermöglicht dem Verkehrsteilnehmer seine Mobilität individuell zu gestalten.

Mobilitätsmanagement versteht sich als Angebot für die Verkehrsteilnehmer, ihre Wahl der Verkehrsmittel durch Information über die Möglichkeiten und deren Auswirkungen auf ihre Verkehrssicherheit zu treffen.

Im Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+ wird der Wichtigkeit von Mobilität in unserem gesellschaftlichen Leben ein bedeutender Stellenwert beigemessen.

→ Näheres unter

www.verkehr.steiermark.at

Was liefert den Beitrag zur Verkehrssicherheit?

- „Das Rad im Alltag“, zur Steigerung der Mobilitätsvielfalt als Beitrag zur Verkehrssicherheit
- Verstärkte Bewusstseinsbildung für die Verkehrsmittelwahl (Kampagnen) z.B. durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit bzgl. Verkehrskostenwahrheit
- Bewusstseinsbildung für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegstrecke
- Sicherheit im Nahbereich von Seniorenheimen zur Förderung der Mobilität von älteren Menschen und deren Lebensqualität
- Kooperation mit relevanten Organisationen und Unternehmen bei der Planung von Mobilitätskonzepten für neue Siedlungen

6.2

Öffentlicher Verkehr



Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln liefert einen Beitrag zur Verkehrssicherheit auf den Straßen.

Die Gründe für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel müssen nah an den Bedürfnissen der Benutzer sein. Attraktiv kann nur bedeuten, dass Vorteile durch die Nutzung unmittelbar erkennbar und die Sicherheit bei der Nutzung spürbar sind.

Das Verletzungsrisiko bei einem Unfall mit dem Auto ist 13mal höher als im Bus und 38mal höher als in der Bahn.

Im regionalen Bereich sind Kinder (Schulkinder) und ältere Menschen die Hauptnutzer des Öffentlichen Verkehrs. Unfälle lassen sich hauptsächlich bei Bushaltestellen feststellen. Das Aus- und Einsteigen ist sowohl unter Schulkindern als auch für ältere Menschen der Risikofaktor Nummer 1.

Was liefert den Beitrag zur Verkehrssicherheit?

- Erhöhte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch attraktive Angebote
- Bewusstseinsbildung für eine differenzierte Verkehrsmittelwahl
- Verstärkte Kooperation der Verkehrsunternehmen mit besonderem Fokus auf die Bedürfnisse der Pendler
- Sensibilisierung zur Erhöhung der Sicherheit in Bussen und außerhalb der Busse z.B. bei Bushaltestellen beim Ein- und Aussteigen

7

STEIRISCHES VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei

Die Polizei als ein Teil der Exekutive nimmt im Rahmen der Verkehrssicherheit einen wichtigen Part ein: sie 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 fördert.

Eine Überwachung in zeitlicher Abstimmung mit Sensibilisierungsmaßnahmen (wie z.B. beim Thema Alkohol am Steuer) 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.



Prävention und bewusstseinsbildende Maßnahmen

Aufklärung direkt bei Verkehrskontrollen

- Förderung des Verständnisses für das Gefährdungspotenzial der soeben festgestellten Verkehrsübertretung
- Einsatz von didaktischen Mitteln wie Videospots, Animationen, Broschüren oder den Gurteschlitten

In Schulen

- Schulverkehrserziehung und Kinderpolizei in Volksschulen
- Verkehrssicherheitsberatung für Jugendliche (Höhere Schulen, Berufsschulen)
- Beratung und praktische Hinweise für Mopedfahrer bei speziellen Aktionen (z.B. „Mopeds in Town“)

Fahrtechniktraining für Motorradfahrer und Aktionstage wie „Born to Ride“

Förderung der Sichtbarkeit von Fußgängern und Radfahrern



Verkehrsüberwachung

Monatlich 25.000 Stunden Präsenz auf der Straße – Konzentration auf Delikte, die Unfallfolgen nach sich ziehen:

Geschwindigkeit – mit grundsätzlicher Anhaltung nach Lasermessungen sowie dem Einsatz von Computeranimationen bei Schwerpunkttaktionen: Verdeutlichung der möglichen Auswirkung der soeben gesetzten Geschwindigkeitsüberschreitungen

Spezielle Auswahl der **Standorte für Radarkontrollen** (im Einvernehmen mit der jeweiligen Bezirksverwaltungsbehörde)

Alkohol – jährlich mindestens 220.000 Alkotests (entspricht einem Drittel der in der Steiermark zugelassenen Pkw)

Verwendung der Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme für Kinder sowie deren richtige Anwendung (im Rahmen der täglichen Streifendienste aller Polizeiinspektionen)

Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung (im Rahmen der täglichen Streifendienste aller Polizeiinspektionen)

Sicherheitsabstand – tägliche Kontrollen auf den Autobahnen und Schnellstraßen

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer im Ortsgebiet – Kontrolle des Verhaltens und der Sichtbarkeit der Fußgänger und Radfahrer sowie Verhalten am Schutzweg im Rahmen von Schwerpunkttaktionen



8

STEIRISCHES VERKEHRS-
SICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Verkehrssicherheits- arbeit der Gemeinden

Die Verkehrssicherheitsarbeit in den Gemeinden hat einen hohen Stellenwert für die Umsetzung eines regionalen Verkehrssicherheitsprogramms. Nationale und regionale Ziele lassen sich ohne die Bestrebungen auf Gemeindeebene nicht erreichen.

Konsequente Bewusstseinsbildung auf Gemeindeebene erreicht den Verkehrsteilnehmer direkt und eindeutig. Regelmäßige verfolgte Schwerpunktthemen zur Verkehrssicherheit machen es möglich, dass der Grundstein für eine Verkehrskultur geschaffen wird.

→ *Siehe auch Kapitel 2*

Gründe für das aktive Mitgestalten auf Gemeindeebene

- Steigerung des Wohlfühls und persönlichen Sicherheit der Bürger
- Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Gemeindebevölkerung aufgrund von verkehrsberuhigenden Maßnahmen
- Bewertung der lokalen Entscheidungsträger aufgrund der Leistungen zur Sicherheit und Schutz der Bevölkerung
- regelmäßiger Austausch mit Verantwortlichen anderer Gemeinden zur gemeinsamen Erreichung von Ziele der Verkehrssicherheit („das Rad muss nicht immer neu erfunden werden“)

Lokale Verkehrssicherheitsarbeit nutzt vorhandene Ressourcen (z.B. Kompetenzen, Erfahrungen) im jeweiligen Zuständigkeitsbereich und identifiziert Synergien für die effiziente Umsetzung von Aktivitäten. Die Wichtigkeit von Verkehrssicherheit im Gemeindeumfeld wird gemeinsam mit den Bürgern verfestigt.



www.radland.steiermark.at

www.verkehr.steiermark.at

Beiträge zur Verkehrssicherheit

- Unterstützung der Gemeinden bei Verkehrssicherheitsfragen durch eine koordinierte Zusammenarbeit mit den Sachverständigen (z.B. bei Schulwegeplänen)
- Bewerbung von Informationswebsites und Newsletter in der Gemeinde: wie z.B. www.verkehr.steiermark.at, www.radland.steiermark.at, www.verkehr.steiermark.at
- Aktive Vernetzung der Gemeinden mit der Verkehrsabteilung des Landes und den Bezirkshauptmannschaften bzgl. Erfahrungsaustausch und Abstimmung von VS-Maßnahmen
- Einbindung von VS-Aktivitäten in Veranstaltungen der Gemeinde (z.B. bei Gemeindefesten)
- Überprüfung von bestehenden Schutzwegen im Hinblick auf die Richtlinienkonformität und Umsetzung der Ergebnisse der Evaluierung

9

STEIRISCHES VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Von der Idee zur Umsetzung

Ideen gibt es viele, die Umsetzung ist oft ein schwieriger Prozess. Mit diesem Kapitel soll allen Gemeinden und Interessenten in kurzer Form der Weg zur Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen erleichtert werden. Um Verkehrssicherheitsarbeit effektiv

durchzuführen, ist es unabdingbar, eine Status Quo Analyse durchzuführen. Dadurch kann festgestellt werden, welche anderen bzw. ähnlichen Situationen mit dem georteten Problem verknüpft sind und sich möglicherweise einander bedingen.

Fragen, die gestellt werden müssen:

- Welches Problem im Verkehrsgeschehen wird festgestellt?
- Wie und wann zeigt sich dieses Problem?
- Wer ist für die Lösung dieses Problems verantwortlich?
- Gibt es ähnliche Problemsituationen?
- Wenn ja, wie wurden sie gelöst?

Der ergebnisorientierte Austausch mit relevanten Akteuren fördert eine konsequente Problemlösung. So können zum Beispiel in Gemeinden die Bürger gefragt werden, welche schwierigen Situationen/Probleme sie bemerkt haben. Eine adäquate Auswertung der Befragung unterstützt die Entscheidung und erweckt auch das Interesse der Bewohner für verkehrsbedingte Veränderungen.

Wichtig bei der Durchführung von Projekten in der Verkehrssicherheit ist es, relevante Kommunikationskanäle für die Umsetzung von neuen Ideen zu nutzen. Dies kann sowohl eine Gemeindezeitung als auch ein Informationsblatt sein.

In der Sensibilisierungsarbeit zeigt sich sehr deutlich, dass die Wichtigkeit und Einbindung von Multiplikatoren Erfolgsindikatoren sind. Es fördert die Akzeptanz und legt den Grundstein für die Weiterführung.

Es empfiehlt sich Experten für die Umsetzung von Projekten einzubeziehen. Deren Erfahrung und Kompetenz gewährleisten den Erfolg.

Kontaktstellen

- Die Bürgermeister der Gemeinden
- Die Verkehrsreferenten in den Bezirkshauptmannschaften
- Die Verkehrssachverständigen der Baubezirksleitungen
- Die Abteilung Verkehr des Landes Steiermark
- Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (Landesstelle Steiermark)

Beispielprojekt einer Gemeinde

Errichtung eines Schutzweges



Ausgangslage:

Gemeindegänger treten an die Gemeinde mit dem Wunsch heran, einen Schutzweg zu errichten.

Status Quo Analyse:

Überprüfung der Einsatzkriterien gemäß der Schutzwegrichtlinie* des Landes Steiermark durch die Gemeinde:

- Fußgängerfrequenzen
- Fahrzeugfrequenzen und Geschwindigkeit
- Sichtweiten

Ergebnis:

Die Status Quo-Analyse hat ergeben, dass ausreichende Fußgänger- und Fahrzeugfrequenzen vorhanden sind und augenscheinlich ausreichende Sichtbeziehungen für ein sicheres Queren vorhanden sind. In diesem Fall ist eine Untersuchung durch eine unabhängige Einrichtung durchführen zu lassen.

Die Schritte der Durchführung:

1. Veranlassung einer Überprüfung der erforderlichen Einsatzkriterien durch eine verkehrstechnische Erhebung. Bei diesen Untersuchungen wird neben den Fußgänger- und Fahrzeugfrequenzen auch das Querungsverhalten der Fußgänger auf einem Abschnitt von etwa 80 Meter erhoben. Darüber hinaus werden die gefahrenen Geschwindigkeiten der Kfz erhoben.

Davon ausgehend wird der Anhalteweg errechnet, der die Grundlage für die erforderlichen Sichtbeziehungen bildet.

2. Die Bezirkshauptmannschaft wird ersucht mit den entsprechenden Untersuchungsergebnissen einen Schutzweg zu verordnen.

3. Im Rahmen einer Verkehrsverhandlung wird die Anordnung des künftigen Schutzweges durch die Bezirkshauptmannschaft unter Beiziehung eines Sachverständigen geprüft. Dabei werden Auflagen entsprechend der Schutzwegrichtlinie erteilt: z.B. Gehsteigabsenkung, Beleuchtung der Aufstandsflächen und des Schutzweges.

4. Nach erfolgter Umsetzung der erforderlichen baulichen Maßnahmen wird der Schutzweg durch die Bezirkshauptmannschaft verordnet.

5. Begleitend informiert die Gemeinde die Gemeindegänger über ihr Vorhaben, die Ergebnisse der Überprüfung der Einsatzkriterien und die Fertigstellung des Projektes. Diese Information dient der aktuellen Transparenz über Maßnahmen zur Verkehrssicherheit.

* http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10554022_15914779/87943579/Schutzwegrichtlinie.pdf

10

STEIRISCHES VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
2011 – 2020



Verkehrssicherheits- fonds des Landes Steiermark

- 10.1 Wunschkenzeichen –
Ein persönlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit

- 10.2 Beispielhafte Projekte im Rahmen
des Verkehrssicherheitsfonds

10.1

Wunschkennzeichen – Ein persönlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit

Seit der Einführung der Wunschkennzeichen in Österreich ist es möglich, für jeden Kfz-Besitzer einen zusätzlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten – nämlich einen äußerst rentablen.

Der Besitzer eines Wunschkennzeichens erhält um nur 200 Euro Werbepräsenz auf der Straße in seiner gewünschten persönlichen Art. Für Unternehmen ist das Wunschkennzeichen ein mobiler Werbeträger. Zusätzlich wird mit dem Erwerb ein wertvoller Beitrag zur Förderung von Maßnahmen für die Verkehrssicherheit geleistet. Die Einnahmen, die durch die Wunschkennzeichen erreicht werden, fließen in den Verkehrssicherheitsfonds des Landes.

Dieser wird durch das Land Steiermark verwaltet und zu 100 % für die Finanzierung bzw. Förderungen von Aktivitäten, Projekten und Initiativen für die Verkehrssicherheit verwendet.

→ Nähere Informationen erhalten Sie unter: +43(0)316/877-3017 oder bei den Bezirksverwaltungsbehörden.



10.2

Beispielhafte Projekte im Rahmen des Verkehrssicherheitsfonds

INSIDER

Prävention für Jugendliche in Berufsschulen



Unter Einbindung der CLOSE TO-Methode werden in Steirischen Berufsschulen mit Jugendlichen verkehrsrelevante Themen besprochen und Verkehrssicherheitsaspekte erarbeitet. Gefördert vom Land Steiermark wurde 2010 von der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) in mehreren Berufsschulen das Projekt durchgeführt.

Inhalte des 4-Stunden-Workshops:

- „Selbst mobil zu sein“ – welche Verkehrsmittel stehen den Jugendlichen zur Verfügung, wie können sie sicher zu ihrer Freizeitgestaltung kommen und welche Erfahrungen haben sie mit dem eigenen und auch dem Risikoverhalten anderer Jugendlicher gemacht.
- Diskussion mit einem jugendlichen Unfalllenker basierend auf dem Projekt CLOSE TO über seine Beweggründe, seine Erfahrungen und sein Leben nach dem Unfall.
- Kommunikations- und Argumentationstraining für bestimmte jugendgerechte Situationen im Hinblick auf die Förderung der Selbstsicherheit, für keine riskanten Aktionen im Verkehr einzutreten.

10.2

TV-Spot & Aktion „Weiße Kreuze“

„Du sollst nicht töten!
Lebe Deine Verantwortung“



Das ist der Titel eines Verkehrsspots, der gleichzeitig die Aktion „Weiße Kreuze“ ergänzen soll, um die Bewusstseinswirkung für größere Sicherheit im Straßenverkehr deutlich zu erhöhen. Im Zeitrahmen von Oktober bis Dezember 2009 wurde der Spot im ORF ausgestrahlt.

Die Aktion „Weiße Kreuze“ machte die Unfallstellen für Verkehrsteilnehmer auf Freilandstraßen transparent, wo in den letzten 15 Jahren ein Mensch tödlich verunglückt ist. An jeder Todesstelle wurde ein weißes Kreuz aufgestellt. Diese Visualisierung durch die Kreuze soll die Verkehrsteilnehmer zu erhöhter Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme sensibilisieren. Das Land Steiermark führte diese Kampagne in Zusammenarbeit mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) durch.

→ [Spot ansehen auf www.youtube.com/watch?v=8MXkoPspocU+feature=player_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=8MXkoPspocU+feature=player_embedded)



EU-Projekt SOL „Save our Lives“



Eine umfassende Verkehrs-
sicherheitsstrategie für
Mitteleuropa

Das Land Steiermark ist seit April 2010 Partner im Europäischen Projekt SOL

Im europäischen Projekt SOL werden Strategien entwickelt, um die Anzahl der Toten und der Verletzten im Straßenverkehr im östlichen Mitteleuropa zu reduzieren. In 12 Projektgebieten der sieben Staaten Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Österreich und Italien werden sowohl zielgerichtete Verkehrssicherheitspläne und -programme entwickelt als auch effektive Maßnahmen durchgeführt.

SOL wird im „Central Europe“-Programm (www.central2013.de) durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert und vom Land Steiermark gefördert.

Das Land Steiermark ist aktiver Partner im europäischen Konsortium und hat aufgrund seiner langjährigen Erfahrung mit Verkehrssicherheitsprogrammen ei-

nen hohen Stellenwert in der Durchführung des Projektes. Es ist Vorreiter in der Entwicklung, in der Gründung eines regionalen Verkehrssicherheitsbeirates und in der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

→ *Mehr Informationen finden Sie unter:*
www.sol-project.eu



Anhang

Begriffserklärung

Verkehrsunfälle: sind Unfälle mit Personenschaden; Unfälle mit Sachschaden und keinem Personenschaden scheinen in den statistischen Zahlen nicht auf.

Audit: ist die Ermittlung von frühzeitigen, unabhängigen und systematischen Sicherheitsdefiziten.

Born To Ride – Aktivität: Aktion zur Sicherheit von Motorradfahrern, Projektkooperation zwischen Polizei, Kuratorium für Verkehrssicherheit und ÖAMTC

Projekt CLOSE TO: Präventionsmodell für junge Fahrer im Rahmen eines EU-Projektes 2004–2010, www.close-to.net

Gigaliner: „überlanger Lastkraftwagen“, eine lange Lkw-Kombination mit bis zu 25,25 Meter Fahrzeuglänge und bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht.

L17-Fahrschüler: sind Jugendliche, die im Rahmen der L-17 Ausbildung die Möglichkeit haben, den Führerschein für Pkw (Klasse B) schon mit dem Alter von 17 Jahren zu erlangen.

Mehrphasenausbildung: Ausbildungsmodell, in dem Führerscheineulinge nach der Lenkerprüfung weitere Ausbildungseinheiten zu absolvieren haben.

Mopeds in Town – Aktivität: Aktion zur Sicherheit von jungen motorisierten Verkehrsteilnehmern, Projektkooperation zwischen Polizei und Arge2Rad

Radverkehrsanlagen: Verkehrsfläche, die dem Radverkehr dient. Einrichtungen im Sinne der STVO: Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Radweg, Geh- und Radweg, Radfahrüberfahrt.

RSI (Road Safety Inspection) – Straßenverkehrssicherheitsinspektionen:

Die RSI ist die verkehrssicherheitstechnische, wahrnehmungsphysiologische und psychologische Bestandsprüfung für einen Abschnitt einer Straße (für ein Straßennetz) nach den Grundsätzen der Qualitätssicherung zur Ausschaltung bestehender nachweislicher Unfallrisiken und Unfallgefahren.

RSA: Straßenverkehrssicherheitsaudits (Road Safety Audit), Sicherheitsüberprüfungen in der Planungsphase bei Bau- und Umbauprojekten.

Schwerverletzte: Auswirkungen des Verletzungsgrades erfolgt nach den Bestimmungen des Strafgesetzbuches (schwere und leichte Körperverletzung)

Section Control: Abschnittskontrollen, System zur Überwachung von Tempolimits im Straßenverkehr. Kontrollen, bei denen nicht die Geschwindigkeit an einem bestimmten Punkt gemessen wird, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke.

Selbsterklärende Straße: Straßen, die so gestaltet sind, dass sie allein durch ihr Design erwartungskonform sind und damit sicheres Verhalten fördern.

Unfalldatenbank: System für das Erfassen und Auswerten von Straßenverkehrsunfällen sowie das Analysieren von Unfallhäufungsstellen

Unfallhäufungsstellen: Laut RVS 02.02.21 beruht die Bewertung einer Unfallhäufungsstelle auf zwei Kriterien, von denen eines erfüllt sein muss. Ein Knoten- oder Streckenabschnitt bis zu einer Länge von 250 Metern ist als UHS zu bezeichnen, wenn sich an einer Stelle innerhalb von drei Jahren mindestens drei gleichartige Unfälle mit Personenschaden ereignen oder mindestens fünf gleichartige Unfälle (auch Sachschadenunfälle) in einem Jahr ereignet haben.

Vision Zero: (deutsch „Vision Null“) bezeichnet das Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt.

STEIRISCHES VERKEHRS-
SICHERHEITSPROGRAMM
2011-2020



Herausgeber:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Fachabteilung 18A
Gesamtverkehr und Projektierung



Das Land
Steiermark