

# Österreichische Verkehrssicherheits- strategie 2021–2030





# **Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030**

Wien, 2021

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie (BMK)  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
+43 (0) 800 21 53 59  
bmk.gv.at

Inhalt: BMK – Abteilung IV/IVVS2 „Verkehrssicherheit und Sicherheitsmanagement Infrastruktur“  
in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirat, dessen Ausschüssen,  
zahlreichen österreichischen Verkehrssicherheitsstakeholdern und mit besonderer Unterstüt-  
zung durch das KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit sowie durch die FGM – Forschungsge-  
sellschaft Mobilität

Fotonachweis: Cover: stock.adobe.com - metamorworks, Collage: BMK,  
Portrait FBM: BMK/Cajetan Perwein  
Wien, 2021

## Vorwort

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erachtet Verkehrssicherheit als zentrales gesellschaftliches Ziel, dem vor allem auch durch die Stärkung von sicherer, aktiver und umweltfreundlicher Mobilität Rechnung getragen werden soll.

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte war es möglich, die Verkehrssicherheit in Österreich stetig zu verbessern. Die Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen konnte von knapp 3.000 Verkehrstoten im traurigen Rekordjahr 1972 auf zuletzt rund 400 Verkehrsteilnehmende im Jahr 2019 gesenkt werden. Trotzdem liegt Österreich nur auf einem knapp unter dem EU-Durchschnitt liegenden Platz im Mittelfeld. Gerade im Bereich der Schwerverletzten blicken wir sorgenvoll auf stagnierende Entwicklungen.

Der Philosophie des „Safe System“ folgend, gilt es in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie für den Zeitraum 2021–2030 einen Paradigmenwechsel von der Unfallprävention hin zu einer Verletzungsprävention zu vollziehen. Unfälle sollen nicht mit schweren oder gar tödlichen Verletzungen verbunden sein. Dem raschen Technologiewandel sowie der Verkehrs- und Mobilitätswende ist noch flexibler zu begegnen. Die Strategie begleiten deshalb zeit- und themenspezifische Aktionspläne zur noch gezielteren Auseinandersetzung mit aktuellen Gefahrentrends.

Die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten soll bis zum Jahr 2030 um jeweils 50 Prozent gesenkt werden. Bis zum Jahr 2030 soll zudem kein Kind mehr im österreichischen Straßenverkehr sein Leben verlieren. Zahlreiche Sicherheitsindikatoren, also messbare Werte, die unfall- oder verletzungskausale Parameter des Verkehrsgeschehens beschreiben, werden laufend Aufschluss über aktuelle Entwicklungen geben.

Die Erarbeitung der Verkehrssicherheitsstrategie erfolgte unter enger Einbindung österreichischer Verkehrssicherheitsexpertinnen und -experten für deren engagierte Unterstützung ich mich sehr herzlich bedanke. Dieses Miteinander wird auch die kommenden Jahre prägen. Denn Verkehrssicherheit gelingt nur dann, wenn wir in Österreich auch weiterhin alle gemeinsam an einem Strang ziehen.



Bundesministerin  
Leonore Gewessler



## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Verkehrssicherheitsarbeit stellt eine zentrale gesellschaftliche Aufgabe dar</b> .....	<b>7</b>
1.1 Tote und Schwerverletzte sind nicht akzeptabel!.....	8
1.2 Straßenverkehrsunfälle verursachen unsagbares Leid und hohe Kosten!.....	8
1.3 Eine neue Strategie für die Dekade bis 2030.....	9
<b>2 Viel erreicht – und trotzdem noch viel zu tun!</b> .....	<b>11</b>
<b>3 Der „Safe System“-Ansatz</b> .....	<b>15</b>
3.1 Geschichte und Leitprinzipien.....	16
3.2 Vision versus Ziel.....	17
3.3 Was bedeutet „Safe System“ in der Praxis?.....	17
<b>4 Die Kernprinzipien der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 bis 2030</b> .....	<b>19</b>
4.1 Vom starren Programm zum aktiven Instrument.....	20
4.2 Detaillierte Aktionspläne mit kurzfristigem Umsetzungshorizont.....	20
4.3 Auf dem Weg zu einem „Safe System“.....	20
4.4 Aktive Mobilität und Intermodalität.....	21
4.5 Einbeziehung aller relevanten Akteurinnen und Akteure.....	21
4.6 Gelebte Verkehrssicherheit.....	22
4.7 Nachhaltige Verkehrssicherheitskultur.....	22
4.8 Maßnahmen, die wirklich wirken.....	23
4.9 Forschung mit dem richtigen Fokus.....	23
4.10 Abstimmung mit weiteren Staatszielen.....	23
<b>5 Die Handlungsfelder der Strategie</b> .....	<b>24</b>
5.1 Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität.....	26
5.2 Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen.....	33
5.3 Handlungsfeld 3: Motorradsicherheit.....	37
5.4 Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit.....	41

5.5 Handlungsfeld 5: Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße.....	44
5.6 Handlungsfeld 6: Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung.....	48
5.7 Handlungsfeld 7: Effektive Logistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse.....	53
<b>6 Monitoring und numerische Zielsetzungen.....</b>	<b>59</b>
6.1 Reduktionsziele.....	60
6.2 Sicherheitsindikatoren.....	60
<b>7 Aktionspläne.....</b>	<b>64</b>
<b>8 Laufender Betrieb.....</b>	<b>66</b>





1

Verkehrssicherheitsarbeit stellt eine zentrale gesellschaftliche Aufgabe dar

## 1.1 Tote und Schwerverletzte sind nicht akzeptabel!

In den vergangenen Jahrzehnten waren im Straßenverkehr Opferzahlen zu beklagen, die in dieser Größenordnung bei einem anderen Verkehrsträger niemals akzeptiert worden wären. Sind Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr wirklich unvermeidbar? Nein. Spätestens, wenn Mitglieder der eigenen Familie oder des Bekanntenkreises betroffen sind, wird ein Verkehrssystem ohne Schwerstunfälle durchaus als machbar und höchst erstrebenswert erachtet.

## 1.2 Straßenverkehrsunfälle verursachen unsagbares Leid und hohe Kosten!

Die Fakten: In der EU sterben im Straßenverkehr jährlich über 25.000 Menschen, 135.000 werden schwer verletzt<sup>1</sup>. Weltweit geht man von 1,35 Millionen jährlichen Unfalltoten aus, wobei die Zahl der Verletzten auf bis zu 50 Millionen geschätzt wird<sup>2</sup>. Für die Altersklassen der 5- bis 29-Jährigen sind Straßenverkehrsunfälle sogar die häufigste Todesursache.

Bereits das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020<sup>3</sup> folgte dem Ziel, Österreich unter die fünf sichersten Länder Europas zu bringen. Diesem ambitionierten strategischen Leitsatz der Verkehrssicherheitsarbeit soll auch die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie für die Dekade bis 2030 durch die Auswahl und Umsetzung von beherrzten und der nachhaltigen Sicherheit aller dienenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen folgen.

In Österreich hat sich die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen in den letzten Jahren von 552 im Jahr 2010 auf 416 im Jahr 2019 reduziert<sup>4</sup>. Dieser Wert stellt eine der geringsten Zahlen jährlicher Verkehrstoter seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahre 1950 dar und bestätigt die erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden hat sich seit dem Jahr 2012 ebenso von 40.831 auf 35.736 Unfälle im Jahr 2019 reduziert.<sup>5</sup>

---

1 Europe on the Move: Agenda for safe, clean and connected mobility: [ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_en), Zugriff 3.2.2020

2 WHO Global Status Report on Road Safety 2018: [who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/), Zugriff 4.2.2020

3 Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020, 2. Auflage 2016, S. 22: [bmk.gv.at/dam/jcr:d86226ba-d715-426d-9d09-ae478665cc51/vsp2020\\_2016.pdf](https://bmk.gv.at/dam/jcr:d86226ba-d715-426d-9d09-ae478665cc51/vsp2020_2016.pdf), Zugriff 3.7.2020

4 Quelle aller statistischen Zahlen (sofern nicht anders angegeben): Statistik Austria, Bearbeitung durch das KFV.

5 Statistik Austria: Straßenverkehrsunfälle 2019: [statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET\\_NATIVE\\_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=123739](https://statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=123739), Zugriff 3.7.2020

In Österreich verursachen Straßenverkehrsunfälle einen volkswirtschaftlichen Schaden von zuletzt 9,7 Milliarden Euro<sup>6</sup>, was etwa 2,7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts entspricht. Diese Summe beinhaltet auch menschliches Leid, wie körperliche und seelische Schmerzen, Schock, Leid, Angst, Verlust an Lebensfreude und Verminderung der Lebensqualität, also Schäden, die auch unabhängig von den dadurch verursachten Kosten nicht unberücksichtigt bleiben dürfen.

### 1.3 Eine neue Strategie für die Dekade bis 2030

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erachtet Verkehrssicherheit und somit die Verringerung des Leids auf den Straßen als zentrales Gesellschaftsziel Österreichs. Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und alle haben das Recht auf sichere Mobilität. Die Stärkung von aktiver und umweltfreundlicher Mobilität leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Sicherheit auf Österreichs Straßen.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) ist mit den Agenden der Verkehrssicherheit betraut und möchte mit der vorliegenden Verkehrssicherheitsstrategie für die Jahre 2021 bis 2030 wesentliche Schritte zur Verringerung von schweren Unfällen auf Österreichs Straßen setzen. Die Strategie umfasst alle Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit, vom menschlichen Verhalten über die Fahrzeugtechnik bis hin zur Infrastruktur. Die Umsetzung erfolgt in enger Kooperation mit den nationalen, regionalen und lokalen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern und wird mit der Europäischen Kommission (Generaldirektion DG-MOVE) und der von der UNO mit weltweiten Verkehrssicherheitsagenden betrauten WHO abgestimmt.

Die Europäische Kommission hat in ihrer Strategie<sup>7</sup> und ihrem Arbeitsdokument<sup>8</sup> für die Dekade bis 2030 einige neuartige Initiativen ins Leben gerufen, die auch für Österreich umgesetzt werden sollen:

- Wie bereits auch im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 verankert, soll die künftige Politik von der Sicherheitsphilosophie „Safe System“ (siehe Kapitel 4) geleitet sein. Die Philosophie des „Safe System-Approach“ baut auf den Inhalten der schwedischen „Vision Zero“ und der niederländischen „Sus-

---

6 Unfallkostenrechnung Straße 2017, Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Band 065, 2017

7 EUROPE ON THE MOVE Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean; Annex 1: Strategic Action Plan on Road Safety: [ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_en), Zugriff 4.2.2020

8 COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Next steps towards „Vision Zero“: [ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf), Zugriff 4.2.2020

tainable Safety“ auf (siehe auch Kapitel 4). Als Fernziel bis zum Jahr 2050 wird für Österreich eine „Vision Zero“ für Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr angestrebt.

- Das bisherige Verkehrssicherheitsziel zur Eindämmung der Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr von 50 Prozent wird für die Dekade 2021–2030 fortgeschrieben<sup>9</sup> und soll nun auch für die Anzahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr gelten.<sup>10</sup>
- Für unfallrelevante Merkmale zu den Bereichen „Verkehrsverhalten“, „Infrastruktur“, „Fahrzeug“ und „Unfallnachsorge“ werden Indikatoren herangezogen, mit numerischen Zielen versehen und jährlich analysiert. Dadurch lässt sich ein datenbasiertes und an numerischen Zielwerten orientiertes Verkehrssicherheitsmanagement (sogenanntes Management by Objectives) umsetzen.
- Die aktuellen Entwicklungen der nationalen und europäischen Verkehrssicherheit sollen in regelmäßigen Resultatkonferenzen präsentiert und potentielle Maßnahmen vor Ort diskutiert werden.

Mit ihren in der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung verankerten Sustainable Development Goals<sup>11</sup> bis zum Jahr 2030 (SDGs) hat die UNO 17 Ziele zur Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene entwickelt. Darunter sind auch mehrere Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit enthalten, die mit der vorliegenden Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie im Einklang stehen, zum Beispiel:

- Halbierung der Zahl der Verkehrstoten (Agenda 2030, Punkt 3.6.),
- sichere Arbeitsumgebungen (Agenda 2030, Punkt 8.8.) und
- sichere und nachhaltige Städte und Gemeinden (Agenda 2030, Punkt 11.).<sup>12</sup>

---

9 Basis: Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019

10 Das numerische Hauptziel des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2010 wurde mit 40 Prozent weniger Schwerverletzte bis 2020 – auf Basis des Durchschnitts der Jahre 2008-2010 – festgelegt.

11 Sustainable Development Goals der UNO: [sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300](https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300), Zugriff 5.12.2019

12 Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung. Ziele: [bmk.gv.at/ministerium/ziele\\_agenda2030.html](https://bmk.gv.at/ministerium/ziele_agenda2030.html), Zugriff 3.7.2020

The background image shows a silver car that has been involved in a collision. The front right corner of the car is severely damaged, with the hood and bumper crumpled. Debris is scattered on the asphalt ground in the foreground. The scene is dimly lit, suggesting an overcast day or dusk. The overall tone is somber and emphasizes the severity of the accident.

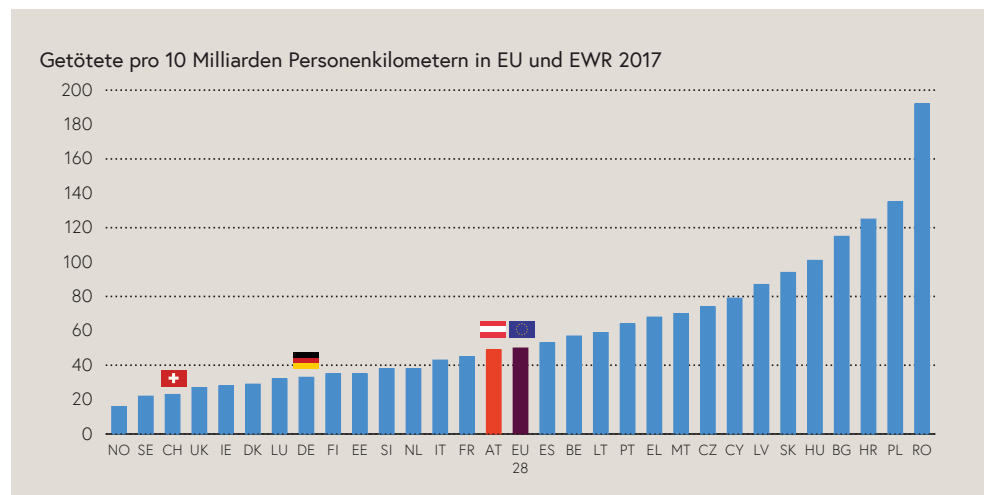
2

# Viel erreicht – und trotzdem noch viel zu tun!

Im Jahr 1972 wurde in Österreich ein trauriger Rekord von knapp 3.000 Verkehrstoten erreicht.

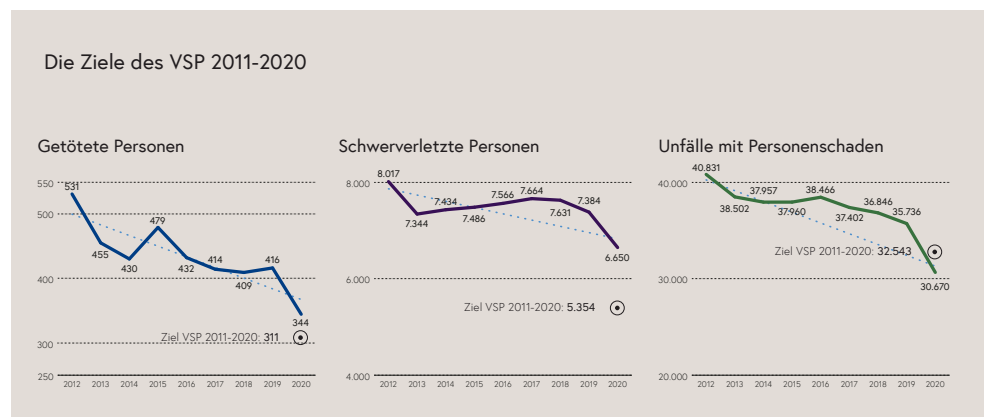
Die erstmalige Festlegung von Tempolimits war daraufhin nur die erste in einer langen Reihe von umgesetzten Maßnahmen, mit denen diese hohe Anzahl Getöteter im Straßenverkehr über die Jahrzehnte erfolgreich auf zuletzt rund 400 gesenkt werden konnte. Die Zahl der Schwerverletzten<sup>13</sup> hat im gleichen Zeitraum sehr viel weniger abgenommen und ist in den letzten Jahren stagniert. Vergleichszahlen zum Unfallgeschehen mit tödlichem Ausgang verweisen Österreich auf einen, knapp unter dem EU-Durchschnitt liegenden, Platz im europäischen Mittelfeld, während die Nachbarländer Deutschland und Schweiz wesentlich weniger Getötete (in Bezug auf die Verkehrsleistung) im Straßenverkehr aufweisen (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1  
Getötete pro 10 Milliarden  
Personenkilometern in EU  
und EWR 2017; Quelle: EU  
Statistical Pocketbook 2019,  
IRTAD Annual Report 2019



Auch die ambitionierten Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 konnten leider nicht erreicht werden. Speziell die Anzahl der Schwerverletzten – darunter zu zwei Dritteln ungeschützte Verkehrsteilnehmende – konnte nicht gesenkt werden (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2  
Die Ziele des VSP 2011-2020.  
Anmerkung: Darstellung ab  
2012 wegen geänderter Un-  
falldatenaufnahme im Zuge  
der Einführung des Unfall-  
datenmanagements (UDM);  
Quelle: Unfallstatistik der  
Statistik Austria



13 Nationale Definition: Gemäß § 84 Abs. 1 StGB versteht man unter einer schweren Körperverletzung eine länger als vierundzwanzig Tage dauernde Gesundheitsschädigung oder Berufsunfähigkeit oder eine an sich schwere Verletzung oder Gesundheitsschädigung.

Die Mehrzahl der Verkehrstoten ist mit 46 Prozent weiterhin innerhalb der Gruppe der Pkw-Insassinnen und -Insassen zu verzeichnen, wobei sich deren absolute Zahl im abgelaufenen Jahrzehnt stark reduziert hat. 20 Prozent der Getöteten stellen Motorradfahrende, 16 Prozent Zufußgehende und 9 Prozent sind unter den Radfahrenden zu beklagen. Eine gänzlich andere Aufteilung zeigt die Schwerverletztenstatistik, wo allein ein Viertel – mit steigendem Trend – den Radfahrenden zuzurechnen ist, 12 Prozent den Zufußgehenden und weitere 9 Prozent den Mopedfahrenden (2015-2019). Ein Großteil der Verunfallten in den genannten Gruppen verunglückte bei Kollisionen mit Pkw (siehe Abbildung 3).

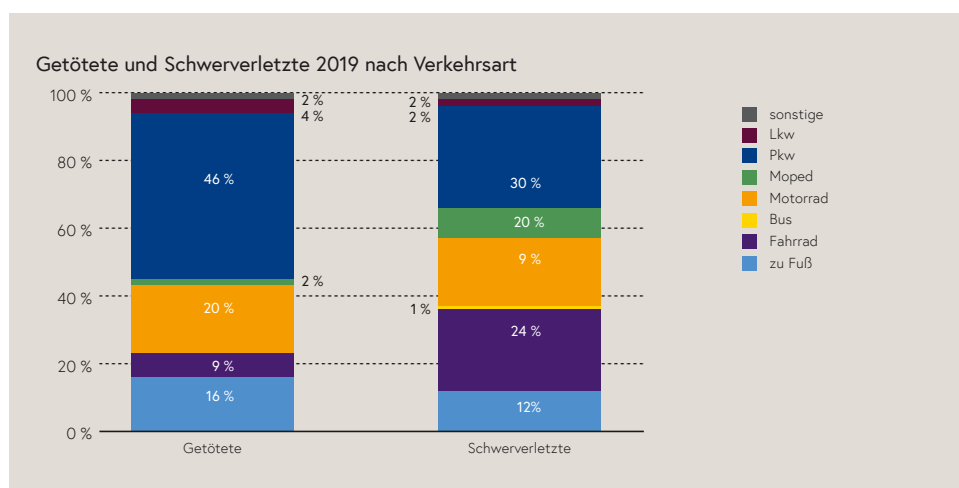


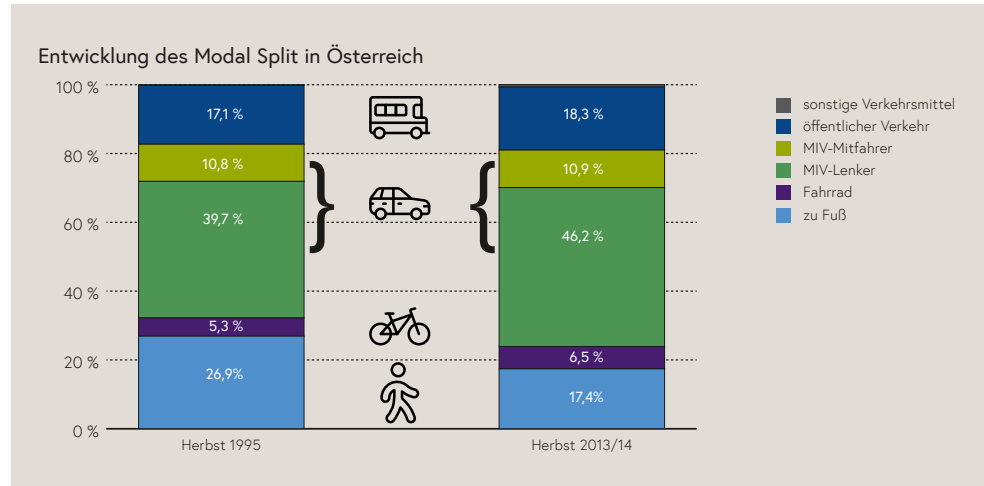
Abbildung 3  
Getötete und Schwerverletzte 2019 nach Verkehrsart;  
Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria

Die Entwicklung der Modal-Split-Zahlen zeigt einen eindeutigen Trend zum motorisierten Individualverkehr. Im Vergleich zu 1995 wird heute einerseits weniger zu Fuß gegangen, speziell von Kindern und Seniorinnen beziehungsweise Senioren, aber andererseits mehr mit dem Pkw (mit-)gefahren. So steigen die jährlichen Gesamtfahrleistungen der Pkw in Österreich auch kontinuierlich an. Aktive Mobilität, wie das Zufußgehen und Radfahren, ist ein wichtiger Faktor für die Erhöhung der Verkehrssicherheit („Safety in Numbers“<sup>14</sup>) und unterstützt zusätzlich das Erreichen der Umwelt- und Klimaschutzziele.

Die nachfolgende Grafik veranschaulicht das Verhältnis der Verkehrsbeteiligung und verweist dabei innerhalb des Modal Split klar auf die Dominanz des Pkw.

14 Das Prinzip „Safety in Numbers“ besagt, dass mit zunehmender Anzahl der Verkehrsteilnehmenden einer bestimmten Verkehrsart (zum Beispiel Radfahrende) das individuelle Risiko zurückgeht.

Abbildung 4  
 Entwicklung des Modal Split in Österreich; Quelle: Österreich Unterwegs 2013/2014  
 Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria



Um im europäischen Vergleich noch besser agieren zu können, braucht es zielgerichtete Maßnahmen, die den Hauptproblembereichen der Unfallstatistik wirkungsvoll begegnen. Besonderes Augenmerk wird in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 auf folgende Faktoren gelegt:

- Auf Freilandstraßen, auf denen überdurchschnittlich viele tödliche Unfälle auftreten.
- Auf Verkehrsteilnehmende, die von schweren Unfällen besonders häufig betroffen sind, wie ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer sowie Pkw-Insassinnen und Pkw-Insassen.
- Auf die Bekämpfung von Ablenkung im Straßenverkehr und auf ein wirkungsvolles Vorgehen gegen Alkohol und Drogen am Steuer.
- Auf das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit als gelebte Praxis.
- Auf eine bessere Vermittlung von Wissen und Strategien zu Risiken im Straßenverkehr, damit möglichst alle Österreicherinnen und Österreicher, egal welcher Altersstufe, umfassend informiert sind und sich noch sicherer im Straßenverkehr bewegen. Gegenseitiger Perspektivenwechsel soll dabei helfen, komplexe Situationen oder auch spezifische Bedürfnisse, etwa jene von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern mit Einschränkungen<sup>15</sup>, besser erfassen und im individuellen, alltäglichen Tun und Handeln entsprechend berücksichtigen zu können.
- Auf eine noch effizientere Gestaltung der Verkehrssicherheitsarbeit und der Kontrolle auf allen Ebenen.
- Auf die Motivation, ein sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel zu nutzen und damit auch andere Zielsetzungen wie Nachhaltigkeit, Gesundheit und Lebensqualität zu fördern.

15 Gemeint sind körperliche und geistige Einschränkungen



# 3 Der „Safe System“- Ansatz



Seit den 1990er Jahren stellt eine wachsende Zahl von Ländern ihre Sicherheitsarbeit mit der Schaffung von integrierten Verkehrssicherheitsprogrammen auf eine neue Basis, indem eine Sicherheitsphilosophie etabliert wird, die sich mit der Frage beschäftigt, wie schwere Unfälle systematisch vermieden werden können: Der „Safe System“-Ansatz vertritt die ethische Position, dass Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr nicht akzeptabel sind.

### 3.1 Geschichte und Leitprinzipien

Die Philosophie beziehungsweise das Konzept „Safe System“ geht auf Initiativen in Schweden („Vision Zero“) und den Niederlanden („Sustainable Safety“<sup>16</sup>) in den 1990er-Jahren zurück.

Traditionelle Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit nahmen einen Kompromiss zwischen Mobilität und Sicherheit in Kauf. Die Hauptursache für Unfälle wurde in „falschem“ menschlichen Verhalten verortet, und die Verkehrspolitik trachtete danach, das Verkehrsverhalten hinsichtlich der Einhaltung von Regeln zu optimieren. „Safe System“ geht hingegen von den folgenden vier Grundsätzen aus:

- Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer werden immer Fehler machen, auch bei perfekter Ausbildung und Überwachung.
- Der menschliche Körper kann nur begrenzt die bei Kollisionen auftretenden Kräfte ohne (schwere) Verletzungen überstehen.
- Sicherheit soll deshalb eine gemeinsam getragene Verantwortung aller im Verkehrssystem Agierenden sein und nicht nur auf die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer übertragen werden.
- So sollten alle Elemente des Verkehrssystems eine integrierte Sicherheitskette bilden, die Unfälle verhindert und, falls eines oder mehrere Elemente versagen, zumindest schwere und tödliche Verletzungen ausschließt.

#### 3.1.1 Industrielles Vorbild

Die „Vision Zero“ stammt ursprünglich aus der chemischen Industrie: In Folge mehrerer Arbeitsunfälle mit desaströsem Ausgang stellte der Eigentümer des Du-Pont-Chemiekonzerns in den frühen Jahren des 19. Jahrhunderts umfassende Sicherheitsregeln auf, die schon damals auf der Erkenntnis fußten, dass Menschen (in diesem Fall: Fabrikarbeiterinnen und Fabrikarbeiter) immer Fehler machen werden, egal wie gut ausgebildet und reglementiert sie sind. Deshalb wurde dem Management die Verantwortung für die

---

16 Der Begriff „Sustainable Safety“, also nachhaltige Sicherheit, beschreibt ein Straßenverkehrssystem, in dem das Infrastruktur-Design entscheidend zur Eindämmung des Unfallrisikos beiträgt und schwere Verletzungsfolgen nahezu ausschließen lässt.

Sicherheit im Unternehmen übertragen, um ein fehlerverzeihendes System zu schaffen, in dem keine (schweren) Unfälle mehr auftreten sollten.

### 3.2 Vision versus Ziel

Ein klassisches Kommunikationsproblem der „Vision Zero“ in den Anfangsjahren war, dass „Zero“ nicht als Vision, sondern als illusorisches numerisches Reduktionsziel missverstanden und deshalb von manchen abgelehnt wurde. Nicht zuletzt aus diesem Grund hat sich nach und nach der Begriff „Safe System“ durchgesetzt. Dieser steht nun synonym für Verkehrssicherheitsstrategien, die es sich zum Ziel setzen, ein Verkehrssystem zu schaffen, in dem niemand getötet oder schwer verletzt wird und in dem sich alle Agierenden die Verantwortung für Sicherheit teilen.

### 3.3 Was bedeutet „Safe System“ in der Praxis?

„Safe System“ bringt einen Paradigmenwechsel von der Unfallprävention zur Verletzungsprävention mit sich: Tote und Schwerverletzte sind inakzeptabel, wobei Unfälle auch in Zukunft nicht völlig vermeidbar sein werden. Diese Unfälle sollen aber zu keinen Todesopfern und Schwerverletzten führen. Manche typischen „Safe System“-Maßnahmen (zum Beispiel Kreisverkehre, bauliche Mitteltrennungen und Straßen-Rückhaltesysteme) können sogar die Zahl der Unfälle – vor allem der Sachschäden – durchaus erhöhen, allerdings senken sie nachhaltig die Unfallschwere.

Tabelle 1 Traditionelle Verkehrssicherheitsarbeit und „Safe System“ – von der Unfall- zur Verletzungsprävention

Fragestellung	Traditionell	Safe System
Was ist das Problem?	Unfälle	Getötete und Schwerverletzte
Was verursacht das Problem?	Fehlverhalten	Menschen machen Fehler, Menschen sind verletzlich
Verantwortung?	Verkehrsteilnehmende	Systemdesignende und Nutzende
Bedürfnis nach Sicherheit?	Menschen wollen keine Sicherheit	Menschen wollen Sicherheit
Was ist ein adäquates Ziel?	„Optimale“ Zahl von Toten und (Schwer) Verletzten	Eliminieren von Toten und Schwerverletzten

Dem Motto „Think safe roads, not safer roads“ folgend soll auf sichere Straßen und nicht auf sicherere Straßen fokussiert werden: Konventionelle Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit fußen auf einer inkrementellen Verbesserung des aktuellen Zustands (safer roads), in einem „Safe System“ geht man hingegen von einem optimalen Zustand aus (safe roads), in dem keine schweren Unfallfolgen mehr auftreten. In der verkehrstechnischen Praxis bedeutet das beispielsweise eine Erweiterung der retrospektiven Sicherheitsarbeit (Unfallhäufungsstellensuche und -sanierung) um eine proaktive und datenbasierte Risikoanalyse des gesamten Straßenraums inklusive des Straßenrands und der Sturzräume. Auf dieser Basis können Prioritätsreihungen für risikobehaftete Abschnitte erstellt und Sanierungen genau dort durchgeführt werden, wo die schwersten Unfallfolgen drohen.

Datenbasiertes, dem internationalen Verkehrssicherheitsansatz „Management by Objectives“ folgendes, Steuern nach Zielen: Eine Sicherheitsvision alleine eignet sich nur bedingt, um konkrete Maßnahmen auszuwählen und zu entwickeln. Zusätzlich zur Vision werden operative Ziele benötigt. Schweden war das erste europäische Land, das seine Verkehrssicherheitsarbeit anhand einer Vorgabenliste von – teilweise komplexen – Verkehrssicherheitsindikatoren organisierte. Das sind Messgrößen, die das gesamte Feld der Verkehrssicherheitsarbeit abdecken und die mit dem Unfallgeschehen in ursächlichem Zusammenhang stehen. Diese sind jeweils mit numerischen und zeitlichen Zielvorgaben versehen, zum Beispiel „Sichere Staatsstraßen: Im Jahr 2020 sollen mindestens 75 Prozent der Fahrleistung auf Straßen mit Tempolimit >80 km/h mit Mitteltrennung erfolgen“. So erhalten die jeweiligen in der Verkehrssicherheitsarbeit Agierenden direktere Rückmeldung zu den Auswirkungen von Maßnahmen, als dies mit den klassischen Mitteln der Unfallstatistik möglich wäre.

Evidenzbasierte Maßnahmenauswahl: Die Forschung hält für einen Großteil der bekannten Verkehrssicherheitsmaßnahmen Kosten- und Nutzenabschätzungen bereit. Jedes der indikatorbasierten Ziele sollte mit effizienten Maßnahmen im Rahmen von Aktionsplänen (siehe Kapitel 8) unterlegt werden.

Ein dauerhaftes Mandat für Verkehrssicherheit: Die nachhaltige Verringerung der Opferzahlen im Straßenverkehr bedingt einen Kulturwechsel von einem oftmals leider auch mit hohem Risiko behafteten Nebeneinander hin zu einer vom umfassenden „Miteinander“ getragenen Verkehrssicherheitskultur, in der gegenseitige Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein für die eigene, aber auch für die Gesundheit und Sicherheit aller anderen einen hohen und selbstverständlichen Stellenwert haben.

4

# Die Kernprinzipien der Österreichischen Verkehrssicherheits- strategie 2021 bis 2030

Mit der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 sollen Wege gefunden werden, allen Menschen im Straßenverkehr größtmögliche Sicherheit zu geben. Todesopfer sowie Schwerverletzte werden nicht mehr akzeptiert. Verkehrssicherheit soll damit zum zentralen gesellschaftlichen Ziel werden.

## 4.1 Vom starren Programm zum aktiven Instrument

Mit der vorliegenden Verkehrssicherheitsstrategie wird für den Zeitraum 2021 bis 2030 ein innovativer Ansatz verfolgt, der sich am „Safe System“-Ansatz und den aktuellen Mobilitätsentwicklungen unserer Zeit orientiert. Die Strategie baut zwar auf den Prinzipien und Zielen des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 auf, wegen des raschen Technologiewandels – mit dem auch eine Verkehrs- und Mobilitätswende einhergeht – ist allerdings eine regelmäßige Anpassung an neue Entwicklungen durch spezifische Maßnahmensetzung erforderlich. Ein spezieller Fokus wird auf schwerverletzte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gelegt, deren hohe Anzahl sich in den vergangenen Jahren kaum verringert hat.

## 4.2 Detaillierte Aktionspläne mit kurzfristigem Umsetzungshorizont

Die Verkehrssicherheitsstrategie liefert die Grundlage für zielgerichtete Aktionspläne. Diese befassen sich jeweils nach vorherrschenden Gefahrentrends im Straßenverkehr zeit- und themenspezifisch mit den neuen Herausforderungen. In den Aktionsplänen werden konkrete Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten von nationalen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern der österreichischen Verkehrssicherheitsarbeit verankert. Damit löst sich die neue Strategie von einem relativ starren Programm und wird zu einem aktiven Instrument (siehe auch Kapitel 8).

## 4.3 Auf dem Weg zu einem „Safe System“

Der österreichische Straßenverkehr soll sich klar durch den „Safe System“-Ansatz charakterisieren und dadurch einen tiefgreifenden Kulturwandel ermöglichen. Einerseits bedeutet dies, dass Eigenverantwortung und regelkonformes Verhalten von jedem Verkehrsteilnehmenden einzufordern sind, andererseits muss das System selbst auch fehlertoleranter werden:

- Wer einen Irrtum begeht, soll dafür nicht mit dem Tod oder einer schweren Verletzung bezahlen.

- Aus dem Nebeneinander im Verkehr soll ein, bestmöglich die unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigendes und generell umfassend durch das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme geprägtes Miteinander werden.

Der Perspektivenwechsel zwischen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern soll gefördert werden, sodass stets auch die oder der „Andere“ als schützenswert angesehen wird. Künftige Raum- und Verkehrsplanung soll dazu beitragen, „unnötigen“ Verkehr erst gar nicht entstehen zu lassen, und damit Gefährdungspotentiale zwischen Verkehrsteilnehmenden zu verringern sowie Flächen für aktive Mobilität bereitzustellen. Infrastrukturelle Maßnahmen dienen dabei auch besonders dem Schutz der im Straßenverkehr am stärksten Gefährdeten, wie etwa Radfahrenden, Kindern oder Menschen mit Einschränkungen. Schließlich sollen die Potentiale von Fahrerassistenzsystemen und der zunehmenden Automation im Sinne der Verkehrssicherheit genutzt werden.

## 4.4 Aktive Mobilität und Intermodalität

Mit der vorliegenden Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 soll die Sicherheit und der Verkehrsanteil an aktiver Mobilität – auch im Sinne der „Safety in Numbers“ Philosophie – gestärkt werden<sup>17</sup>. Wer zu Fuß geht oder Fahrrad fährt, verbessert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern leistet auch einen aktiven Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs, zu einer Verringerung des Risikos für andere Verkehrsteilnehmende und zu einer erhöhten Lebensqualität. Deshalb sollen österreichische Städte und Gemeinden wesentlich rad- und fußverkehrsfriendlicher werden. Das Ziel liegt auch darin, der Nutzung des öffentlichen Verkehrs einen Attraktivitätsschub zu verleihen. So kann ein stetig steigender Anteil der täglichen Wege aller Menschen im Straßenverkehr im intermodalen Umweltverbund stattfinden.

## 4.5 Einbeziehung aller relevanten Akteurinnen und Akteure

Bei der Umsetzung der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 wird eine umfassende Zusammenarbeit und Koordination aller relevanten österreichischen Institutionen angestrebt: Ministerien, Bundesländer, Gemeinden, Betriebe und Interessensverbände sollen für die beste Verkehrssicherheit in Österreich gemeinsam an einem Strang ziehen. Die Einbeziehung aller Stakeholder auf regionaler und lokaler Ebene ist ein besonderes Anliegen, da die überwiegende Zahl der schweren Unfälle auf Landes- und

---

<sup>17</sup> Das Prinzip „Safety in Numbers“ besagt, dass mit zunehmender Anzahl der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einer bestimmten Verkehrsart (zum Beispiel Radfahrende) das individuelle Risiko zurückgeht.

Gemeindestraßen auftritt. Interessensverbände und Dachorganisationen, Mobilitätsclubs, Versicherungen und Forschungsorganisationen stehen laufend in Kontakt mit den Ministerien, Bundesländern und Gemeinden und können in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich nennenswert zum Gesamtziel beitragen. Zum Beispiel könnten Resultatkonferenzen einer verbesserten Dissemination in ganz Österreich dienen, also einer verbesserten Kommunikation von Problemen und Maßnahmen in der Verkehrssicherheitsarbeit.

## 4.6 Gelebte Verkehrssicherheit

Eine zeitgemäße Verkehrssicherheitsstrategie muss „gelebt“ werden können. Neben dem kontinuierlichen Anpassen und Setzen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist es für die Verwirklichung der größtmöglichen und nachhaltigen Sicherheit für alle im Straßenverkehr unerlässlich, dass Verkehrssicherheit von der gesamten Gesellschaft in ihrem alltäglichen individuellen Tun und Handeln aktiv mitgetragen wird.

Das Sicherheitsthema existiert für viele Menschen nur in der Verknüpfung mit Unfallbildern und schockierenden Medienberichten, die im täglichen Sein aber kaum mit der eigenen Lebenswelt in Beziehung gebracht werden.

Deshalb soll verstärkt bewusst gemacht werden, dass jede und jeder für ihre/seine Sicherheit mitverantwortlich ist und jede(r) etwas dafür tun kann.

## 4.7 Nachhaltige Verkehrssicherheitskultur

Für die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 wird „Verkehrssicherheitskultur“ definiert als:

Alle Werte und Überzeugungen, die von Gruppen von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern sowie Stakeholdern geteilt werden und die sicherheitsrelevanten Entscheidungen über das Verhalten im Verkehr beeinflussen.

Zu den sozialen Systemen, die eine Person in ihren Werten, Einstellungen, Überzeugungen und Verhaltensentscheidungen mitbeeinflussen, können neben Region oder Nation auch die Familie, die Schulklasse, der Sportverein oder die Wohngemeinde gehören. Auf allen diesen Ebenen sollen die Aktionspläne der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 künftig wirken.



## 4.8 Maßnahmen, die wirklich wirken

Maßnahmen und Interventionen, die gesetzt werden, sollen auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basieren. Bei der Umsetzung von Maßnahmen soll stets auf den Stand der Forschung zurückgegriffen werden<sup>18</sup>. Zusätzlich sollte nach Möglichkeit jede gesetzte Maßnahme einer Evaluation unterzogen werden.

## 4.9 Forschung mit dem richtigen Fokus

Österreich ist mit der Existenz des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF)<sup>19</sup> in der ausgezeichneten Lage, namhafte Mittel für Forschung und weitere Aktivitäten der Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen zu können. Ergibt sich fachlicher Bedarf nach Forschung, Aktionen oder bewusstseinsbildenden Maßnahmen, werden Ausschreibungen des VSF die laufenden Anforderungen der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 entsprechend berücksichtigen.

## 4.10 Abstimmung mit weiteren Staatszielen

Eine sektorale Strategie wie die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 kann niemals erfolgreich umgesetzt werden, wenn sie nicht mit thematisch verwandten anderen Bestrebungen des Staates in Einklang steht. Aus diesem Grunde erfolgte eine institutionelle Abstimmung mit relevanten Ministerien und Behörden, um die Strategie auch mit den staatlichen Zielen<sup>20</sup>, wie zum Beispiel zur Gesundheit, zur Bildung und zum Umweltschutz, in Einklang zu bringen.

---

18 Wie zum Beispiel auf das im EU-Projekt SafetyCube erstellte Entscheidungshilfesystem für Verkehrssicherheit: SafetyCube DSS – the European Road Safety Decision Support System; [roadsafety-dss.eu](https://roadsafety-dss.eu), Zugriff 3.2.2020

19 KFG § 131a, [bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf.html](https://bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf.html), Zugriff 13.1.2021

20 FTI-Strategie Mobilität: [mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/broschueren/BMK\\_FTI\\_Strategie\\_Mobilitaet\\_barrierefrei.pdf](https://mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/broschueren/BMK_FTI_Strategie_Mobilitaet_barrierefrei.pdf)

# 5 Die Handlungsfelder der Strategie



Das Unfallgeschehen ist weder auf die Verkehrsarten noch auf Straßenarten oder Regionen gleich verteilt. Mit dieser Verkehrssicherheitsstrategie wird punktgenau in jenen Bereichen angesetzt, in denen die höchsten Reduktionspotentiale an Verkehrstoten und Schwerverletzten zu erwarten sind.

Eine umfangreiche datenbasierte Grundlagenanalyse zu dieser Strategie lieferte die Basis für die sieben Handlungsfelder:

- Handlungsfeld 1 „Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität“: Zufußgehende, Radfahrende sowie Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die neue elektrische Kleinstfahrzeuge nutzen, stellen eine Hauptzielgruppe der Strategie dar, zumal die Stärkung aktiver, sicherer und klimafreundlicher Mobilität zu den zentralen Zielen Österreichs gehört.
- Handlungsfeld 2 „Sichere Freilandstraßen“: Auf Freilandstraßen sind fast zwei Drittel aller Verkehrstoten zu beklagen und die europäischen Vergleichszahlen attestieren Österreich auf diesen Straßen ein besonderes Sicherheitsdefizit, das in dieser Größenordnung im Ortsgebiet und auf der Autobahn nicht besteht.
- Handlungsfeld 3 „Motorradsicherheit“: Das Motorrad ist das gefährlichste Verkehrsmittel. Das Todesrisiko pro zurückgelegte Strecke liegt etwa beim 30-fachen von Pkw-Insassinnen und -Insassen. Ein Fünftel aller Getöteten im Straßenverkehr sind Motorradfahrende.
- Handlungsfeld 4 „Pkw-Sicherheit“: Der Pkw ist weiterhin die Verkehrsart mit den meisten – nämlich 46 Prozent – aller Getöteten. Zusätzlich ist der Pkw der häufigste Kollisionsgegner von Zufußgehenden, Radfahrenden und Motorradlenkenden. Besorgniserregend ist, dass bis zu einem Drittel der getöteten Pkw-Insassen keinen Gurt genutzt hatte und dass immer noch ein substantieller Anteil der im Pkw beförderten Kinder nicht richtig gesichert ist.
- Handlungsfeld 5 „Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße“: Eine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden ist nicht verkehrstüchtig oder nicht mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße unterwegs. Dies wird einerseits durch die Nutzung von mobilen Kommunikationsgeräten oder Unachtsamkeit während des Lenkens oder Gehens verursacht, andererseits durch den Konsum von Alkohol und Drogen.
- Handlungsfeld 6 „Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung“: Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung sind eine wesentliche Basis für eine verbesserte Verkehrssicherheitskultur, und zwar nicht nur in der Schule, sondern künftig im Rahmen eines kontinuierlichen, lebenslangen Lernprozesses.
- Handlungsfeld 7 „Effektive Logistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse“: Verkehrssicherheitsmanagement fußt auf modernen und kosteneffizienten Strukturen, Prozessen und Daten.

## 5.1 Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bekennt sich zur aktiven und klimafreundlichen Mobilität und wird deren Sicherheit mit der vorliegenden Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 nach Kräften unterstützen. Die Förderung von Zufußgehen und Radfahren trägt nicht nur zur Erreichung der Klimaziele bei, sondern ist auch unabdingbar mit einem attraktiven und als sicher empfundenen Lebensumfeld verbunden.

Bild:  
stock.adobe.com - press-  
master



### 5.1.1 Herausforderung

#### 5.1.1.1 Allgemein

- Unfälle mit Zufußgehenden sowie Radfahrenden
  - Rund 59 Prozent aller Getöteten im Ortsgebiet sind unter den Zufußgehenden sowie Radfahrenden zu beklagen (2015-2019).
  - Hauptunfallgegner von Zufußgehenden sowie Radfahrenden ist der Pkw. Die steigenden Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr stellen ein Problem dar. So halten sich nur 27 % der Pkw an die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Besonders für Zufußgehende und Radfahrende bedeutet die mangelnde Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet eine Erhöhung der Verletzungsschwere und des Unfallrisikos.
  - Zusätzlich gibt es hohe Dunkelziffern bei Alleinunfällen und Stürzen von Zufußgehenden sowie Radfahrenden. Spitalsdaten zeigen einen vielfach höheren Wert gegenüber der polizeilichen Statistik auf.

- Wenige, aber folgenschwere Unfälle mit Zufußgehenden sowie Radfahrenden werden durch rechtsabbiegende Lkw verursacht. Dieses Problem könnte sich mit erhöhten Zahlen von Pedelecs und E-Micro-Scootern, welche im Vergleich zu den Zufußgehenden sowie Radfahrenden höhere Geschwindigkeiten erreichen, verschärfen.
- Rund 30 Prozent (Mittel 2015-2019) aller Unfälle mit Zufußgehenden ereignen sich im Bereich von Schutzwegen, wobei im Zeitraum von 2015 bis 2019 die Anzahl der Unfälle mit Zufußgehenden auf Schutzwegen um rund 15 % gestiegen ist. Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrenden auf Radfahrerüberfahrten ist im Vergleichszeitraum um 60 % gestiegen. Sowohl bei den Unfällen an Schutzwegen als auch bei jenen an Radfahrerüberfahrten dominieren die vermutlichen Hauptunfallursachen Vorrangverletzung, Rotlichtmissachtung sowie Unachtsamkeit / Ablenkung.
- Verminderte aktive Mobilität hat mittelbare Auswirkungen auf Sicherheit und Verletzungsschwere<sup>21</sup>. Zusätzlich steigen die Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr stetig.
  - Kinder haben immer weniger Übung beim Radfahren. Generell sind (bei Kindern) zunehmende Motorik-Schwächen zu beobachten.
  - Eltern übertragen ihre Angst im Verkehr auf ihre Kinder. Vor allem vor Schulen kommt es durch die Problematik der Eltern-Taxis zu einer Abwärtsspirale der subjektiven Sicherheit, wodurch noch weniger Kinder zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren.
  - Verminderte aktive Mobilität und steigende Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr führen zu Gesundheitsschäden durch Inaktivität und Luftschadstoffe.
- Die Umsetzung der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) beim Rad- und Fußverkehr ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten oft nicht möglich beziehungsweise geschieht nur mangelhaft. Es gibt Qualitätsmängel bei den Planungen, Auftragsvergaben erfolgen oftmals an den Billigstbieter.

---

21 Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung. Wien: BMLFUW 2014. [klimabuendnis.at/images/doku/kinderfreundliche\\_mobilitaet.pdf](https://www.klimabuendnis.at/images/doku/kinderfreundliche_mobilitaet.pdf), Zugriff 3.2.2020  
 Bewegung und Kinderunfälle. Chancen motorischer Förderung zur Prävention von Kinderunfällen. Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e. V. Bonn, 2005. [schulsport-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/sicherheits\\_und\\_gesundheitsfoerderung/pdf/SI\\_8074.pdf](https://schulsport-nrw.de/fileadmin/user_upload/sicherheits_und_gesundheitsfoerderung/pdf/SI_8074.pdf), Zugriff 3.2.2020

### 5.1.1.2 Fußverkehr

- 16 Prozent der Getöteten und 12 Prozent der Schwerverletzten sind Zufußgehende (2015-2019).
- 67 Prozent der getöteten Zufußgehenden sind im Ortsgebiet, 26 Prozent im Freiland, 7 Prozent auf Autobahnen und Schnellstraßen zu beklagen.
- 91 Prozent der schwer verletzten Zufußgehenden werden im Ortsgebiet, 8 Prozent im Freiland, 1 Prozent auf Autobahnen und Schnellstraßen verletzt.
- 58 Prozent der getöteten Zufußgehenden sind 60 Jahre oder älter, was im EU-Kontext einen der höchsten Werte darstellt.
- Für die Sicherheit von Zufußgehenden im Straßenverkehr, die aufgrund ihrer Vulnerabilität einer besonderen Gefährdung ausgesetzt sind, ist die Wahrnehmung der Verantwortung zu einer umsichtigen und defensiven Fahrweise durch motorisierte Verkehrsteilnehmende zentral. Zufußgehende sollten im Gegenzug dazu stets aufmerksam und nach Möglichkeit auf die eigene Sichtbarkeit achtend im Straßenverkehr unterwegs sein. Denn zunehmend sind auch Zufußgehende abgelenkt und Unfälle häufen sich in der dunklen Jahreszeit durch mangelnde Sichtbarkeit.
- Es gibt einen Rückgang des Anteils an Zufußgehenden am Modal Split (und vermehrte Nutzung motorisierter Verkehrsarten), besonders bei Kindern und Älteren.

### 5.1.1.3 Radverkehr

- Mit der zunehmenden Nutzung des Fahrrads in Alltag und Freizeit steigen auch die Unfall- und Schwerverletztzahlen von Radfahrenden. 9 Prozent der Getöteten und 24 Prozent aller Schwerverletzten in Österreich sind Radfahrende (2015–2019).
- 48 Prozent der getöteten Radfahrenden sind im Ortsgebiet und 52 Prozent im Freiland zu beklagen.
- 69 Prozent der schwerverletzten Radfahrenden wurden im Ortsgebiet und 31 Prozent im Freiland verletzt (2013-2017).
- 65 Prozent der getöteten Radfahrenden sind 60 Jahre oder älter, was im EU-Kontext einen sehr hohen Wert darstellt.
- Der Anteil an Pedelec/E-Bike-Fahrenden an den Verunfallten ist in den letzten Jahren stark angestiegen. 2018 waren laut BMI 17 der 40 getöteten Radfahrenden auf Pedelecs/E-Bikes unterwegs, 2019 waren es 9 von 32. Diese Todesopfer waren vorwiegend ältere Lenkerinnen und Lenker.
- Die Basis für mehr Radverkehr ist eine gute Angebotsplanung. In der Praxis wird aber oftmals dort eine optimale Fahrradinfrastruktur bereitgestellt, wo dies aufgrund der Platzverhältnisse auch ohne Probleme möglich ist, also zum Beispiel auf vorwiegend von Touristen genutzten Fernradwegen. Damit wird eher den Bedürfnissen des Freizeit- aber nicht des Alltagsverkehrs entsprochen.

#### 5.1.1.4 Neue elektrische Kleinfahrzeuge

- Neue elektrische Kleinfahrzeuge, wie zum Beispiel E-Micro-Scooter, bringen neue, derzeit statistisch noch nicht vollständig erfasste Risiken. Erhebungen des KfV im Rahmen der Injury Database (IDB Austria) weisen auf erhebliche Verletztanzahlen hin.<sup>22</sup>



Bild:  
stock.adobe.com - helivideo

#### 5.1.2 Ziele bis 2030

Vision und Zielsetzung ist, dass sich die Lebensqualität und Sicherheit in Städten durch mehr Rad- und Fußverkehr erhöht, dass sich Kinder auf der Straße zu Fuß und mit dem Fahrrad bewegen und so von klein auf ein gutes Gespür für Verkehrssicherheit entwickeln können. Aktive Mobilität soll von der Gesellschaft begrüßt und gemeinsam mit größtmöglicher Sicherheit im Straßenverkehr als übergeordnetes gemeinsames Ziel auch eingefordert werden. Der „Safety in Numbers“-Philosophie zufolge stärkt eine höhere Zahl an Radfahrenden sowie Zufußgehenden zugleich die Sicherheit im Straßenverkehr („Safety in Numbers“<sup>23</sup>).

- Ein friedliches und respektvolles Miteinander auf den Straßen und die gesellschaftliche Akzeptanz der umweltfreundlichen Verkehrsarten, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs, wird angestrebt. Hierbei soll ein Schwerpunkt vor allem auch auf Kinder gelegt werden.
- Verkehrssicherheitsforschung soll mit Mobilitätsforschung stärker verknüpft werden. Dabei soll besonders die „Mobilitätswende“ Berücksichtigung finden, die eine Vermeidung motorisiert zurückgelegter Strecken und eine Verlagerung auf klimafreundliche und „sicherere“ Verkehrsmittel (wie zum Beispiel vom Auto auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel), oder eine verstärkte Nutzung von

22 [kfv.at/wp-content/uploads/2019/08/Infographik-E-Scooter-1.pdf](https://www.kfv.at/wp-content/uploads/2019/08/Infographik-E-Scooter-1.pdf), Zugriff 3.7.2019

23 Cycling, Health and Safety. Analysis of international trends in bicycle use and cyclist safety. OECD 2013. DOI: [dx.doi.org/10.1787/9789282105955-4-en](https://doi.org/10.1787/9789282105955-4-en), Zugriff 4.2.2020

„Sharing“-Angeboten (zum Beispiel Auto, Fahrrad, E-Micro-Scooter) oder „Mobility as a Service“ (MaaS)-Angeboten mit sich bringt.

- Sicheres Gehen und Radfahren soll als Hauptpriorität behandelt werden. Hierbei soll der Fokus einerseits auf Kinder und Jugendliche, insbesondere im Schulumfeld, gelegt und andererseits die Anforderungen der alternden Gesellschaft berücksichtigt werden.
- Aktive Mobilität nimmt eine wichtige gesellschaftliche Rolle ein. Radfahren etwa fördert einerseits die Gesundheit und leistet andererseits einen Beitrag für den Umweltschutz. Deshalb gilt es darauf zu achten, Radfahrende noch sicherer in den Gesamtverkehr zu integrieren, dabei die Anzahl der verunglückten Radfahrenden und den mit Unfällen verbundenen Verletzungsgrad möglichst niedrig zu halten. Die Kenntnis der Gefahren und potentieller Selbsthilfemaßnahmen wie Sichtbarkeit und Helmtragen sollen der Zielgruppe der Radfahrenden bewusst gemacht werden. Eine gerechtere Aufteilung des Straßenraums und eine Entflechtung von Fuß- und Radverkehr sollen die Verkehrssicherheit unterstützen, speziell etwa auch für Menschen mit Einschränkungen sowie insgesamt die Lebensqualität in Städten und Gemeinden steigern.
- Das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs soll zur Steigerung der Verkehrssicherheit vor allem dort gesenkt werden, wo Kfz und ungeschützte Verkehrsteilnehmende gemeinsame Verkehrsanlagen benutzen.
- Umfang, Qualität, Lückenlosigkeit, Instandhaltung und Attraktivität der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr (einschließlich der neuen Mobilitätsformen) sollen erheblich verbessert werden. Die Angebotsplanung speziell für Alltagsradverkehr und Zufußgehende, das „Design für Alle“ (inklusive Barrierefreiheit), das „Netzdenken“ sowie die Differenzierung zwischen ländlichem und urbanem Bereich sollen bei allen Planungen berücksichtigt werden.
- Die Umsetzung einschlägiger Richtlinien, wie zum Beispiel RVS 03.02.13 Radverkehr oder RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr, soll in Ländern und Gemeinden flächendeckend angestrebt werden.
- Die Abstimmung bei Sachverständigen und die Qualität von Planungen soll bundesweit verbessert werden, etwa durch Aus- und Weiterbildung der Planenden.
- Ein Sicherheitspaket zur Verbesserung der Lkw-Sicherheit soll umgesetzt werden.

### **5.1.3 Lösungswege**

#### **5.1.3.1 Allgemein**

- Novelle der Straßenverkehrsordnung: Das Österreichische Regierungsprogramm 2020–2024 sieht im Bereich der Straßenverkehrsordnung vor aktive Mobilität zu fördern und vor allem sicher zu gestalten:
  - Evaluierung der StVO auf Benachteiligungen des Radfahrens und Zufußgehens.
  - Abbau von rechtlichen Barrieren zum Wohle des sicheren Radfahrens sowie Zufußgehens.



- Ermöglichung von Temporeduktionen in Ortskernen und vor Schulen sowie an Unfallhäufungsstellen (auch auf Landesstraßen).
- Stärkung des Rücksichtnahmeprinzips in der StVO.
- Höchstgeschwindigkeit in Begegnungszonen.
- Start einer Kommunikationsoffensive bezüglich der relevanten Richtlinien (RVS) bei Planenden, Sachverständigen und Gebietskörperschaften inklusive Anwendungsverpflichtung bei Bundesfördermitteln.
- Schwerpunktschulungen und verstärkte Quervernetzung von verkehrstechnischen Sachverständigen in neuen beziehungsweise für die Sicherheit relevanten Bereichen (zum Beispiel Fahrrad, E-Mobilität, Motorrad).
- Stärkung des Bestbieterprinzips im Beschaffungswesen der Gebietskörperschaften. Aufstellung von universellen Kriterien und Kommunikation an Gebietskörperschaften.
  - Einforderung von verkehrsspezifischen Referenzen (zum Beispiel fachspezifische Schulungen, Zertifikate) von Planenden.
  - Schulungen von Verkehrssicherheitsaspekten und Zertifizierungen für Planende.
- Steigerung der Verkehrssicherheit durch Förderung der aktiven Mobilität und Umstieg möglichst vieler Personen auf aktive Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel.
  - Einbeziehung dieses Aspektes in Maßnahmen, die aktive Mobilität unterstützen, wie zum Beispiel ein Best-Practice-Austausch, bei gesetzlichen Rahmenbedingungen, in der Öffentlichkeitsarbeit.
  - Nach Möglichkeit Förderung der aktiven Mobilität und des Umstiegs auf den Umweltverbund durch Verkehrssicherheitsarbeit.
- Maßnahmenpaket „Lkw-Rechtsabbiegen“
  - Weiterführung und Evaluierung der bereits im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogrammes 2011–2020 umgesetzten Maßnahmen sowie Durchführung weiterer Maßnahmen zugunsten der Eindämmung von Verkehrsunfällen mit rechtsabbiegenden Lkw.
  - EU-Sicherheits-Verordnung, hochwertige Assistenztechnologie, Aus- und Fortbildung sowie Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung (Perspektivenwechsel für potenzielle Opfer), Spiegeleinstellung vor Fahrtantritt und zum Beispiel auf Raststellen und Tankstellen, optional Beschränkungen für Fahrzeuge ohne Assistenzsysteme oder verbesserte direkte Sicht in Stadtgebieten, Verbot von Zubehör und Nachrüstbauteilen, die große Flächen der Windschutzscheibe einnehmen; Prüfung einer Förderung des BMK für Nachrüstung von Assistenzsystemen, vertiefende Ausbildung der Lkw-Fahrerinnen und -fahrer im Rahmen der Berufskraftfahrer-Aus- und -Weiterbildung hinsichtlich „Verkehrssicherheit und toter Winkel“, Bewusstseinsbildungsmaßnahmen für besonders gefährdete Gruppen von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern betreffend „Toter Winkel“.

- Ermöglichen eines Perspektivenwechsels zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden sowie Vermittlung der Schlüsselbereiche des Selbstschutzes zum bestmöglichen Schutze aller Menschen im Straßenverkehr als wesentlicher Aspekt der Aus- und Weiterbildung sowie der gesamtheitlichen Bewusstseinsarbeit.
- Bewegungstrainings (Koordinations-, Reaktions-, und Gleichgewichtstraining) zur Sturzprävention bei älteren Zufußgehenden.
- Unterstützung des sicheren Miteinanders zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden durch effiziente Kontrolle, Strafverfolgung und Verkehrsbeschränkungen.
  - Begegnungszonen und flächendeckende 30 km/h-Zonen (Ausnahme: Hauptstraßennetz) haben sich in zahlreichen Gemeinden bewährt.
  - Konzepte der „Schulstraße“ kommen zunehmend zur Anwendung.
- Ausschreibungen des Verkehrssicherheitsfonds (VSF) an der Schnittstelle zwischen Verkehrssicherheitsforschung und Mobilitätsforschung.

#### **5.1.3.2 Lösungen speziell für Elektrofahrrad und elektrische Kleinfahrzeuge**

- Beobachtung der infrastrukturellen Anforderungen von E-Bikes/Pedelecs und neuer Mobilitätsformen (zum Beispiel E-Micro-Scooter) und gegebenenfalls Anpassung der relevanten RVS beziehungsweise der rechtlichen und technischen Definitionen sowie Nutzungseinschränkungen.
- Überprüfung der Einhaltung der zulässigen Bauartgeschwindigkeit für E-Bikes/Pedelecs und E-Micro-Scooter (Tuning!).
- Trainings für E-Bike/Pedelec-Nutzer und Nutzerinnen.
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Schaffung von Anreizen und Akzeptanz für das freiwillige Tragen eines Helms bei der Nutzung von E-Bikes/Pedelecs und elektrischen Kleinfahrzeugen.
- Einbindung des Micro-Scooters in die freiwillige Radfahrprüfung (siehe Kapitel Aus- und Weiterbildung).
- Erarbeitung neuer Planungsgrundsätze für E-Bikes/Pedelecs im entsprechenden RVS-Arbeitsausschuss.
- Laufende Beobachtung der Unfallzahlen unterschiedlicher E-Verkehrsarten, wo möglich und sinnvoll in Bezug auf Bestands- oder Verkaufszahlen und Setzung von Maßnahmen im Anlassfall.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Die Basis dafür ist eine getrennte Eingabe- und Analysemöglichkeit für diese Fahrzeuge im Unfalldatenmanagement der Polizei (UDM).

## 5.2 Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen

Freilandstraßen abseits der Autobahnen und Schnellstraßen sind der Hotspot der österreichischen Verkehrstoten-Statistik. Um die ehrgeizigen Ziele der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 zu erreichen, müssen künftig durch geeignete Maßnahmen gerade auf Freilandstraßen besonders viele Menschenleben gerettet werden.



Bild:  
stock.adobe.com - visual-  
power

### 5.2.1 Herausforderung

- In Österreich sind auf Freilandstraßen fast zwei Drittel aller Getöteten bei nur 35 Prozent der Fahrleistung<sup>25</sup> (2015–2019) zu beklagen. Über 80 Prozent davon werden im Pkw oder als Motorradfahrende getötet. Die Ursachen sind häufig zu hohe Geschwindigkeiten, die oft zu Alleinunfällen führen.
- Österreich und Deutschland sind die einzigen EU-Länder, in denen ein generelles Tempolimit von 100 km/h auf Freilandstraßen gilt.
- Die im EU-Vergleich sehr hohen Anteile an Getöteten auf Freilandstraßen und Alleinunfällen deuten auf ein Temponiveau auf Österreichs Freilandstraßen hin, das nicht optimal mit deren Anlageverhältnissen im Einklang steht.
- Zudem erscheinen die im europäischen Vergleich hohen Toleranzgrenzen bei Tempokontrollen und niedrigen Bestrafungen für Geschwindigkeitsüberschreitungen der Verkehrssicherheit nicht zuträglich.
- Besonders groß ist der Unterschied zum Nachbarland Schweiz: Wenn in Österreich dieselben Rahmenbedingungen wie in der Schweiz herrschen würden (zum

---

25 Umweltbundesamt: Ergebnisse der Österreichischen Luftschadstoff-Inventur 2019 (OLI 1990–2018)

Beispiel niedrigeres Temponiveau oder hohe Strafen), ließe sich ein wesentlicher positiver Effekt auf die Verkehrssicherheit erzielen.

- Mangelhafte Hierarchisierung und Einheitlichkeit von Straßen hinsichtlich Design, Geschwindigkeits- und Nutzungscharakteristiken stellen in Österreich ein generelles Manko dar.
- Eine ÖAMTC-Detailstudie<sup>26</sup> zeigt, dass jedes zweite Anprallobjekt bei tödlichen Kollisionen weniger als 2 Meter vom Fahrbahnrand entfernt war. Je näher Objekte am Fahrbahnrand ohne Leitschienen oder Ähnlichem situiert sind, desto höher ist der Anteil an schwersten und tödlichen Verletzungen.
- Road Safety Inspections (RSI) und Road Safety Audits (RSA) sind abseits der Autobahnen und Schnellstraßen kein Standard.
- Lebensrettende Maßnahmen scheitern in der Umsetzung mitunter durch rechtliche Unwägbarkeiten und Bedarf an Grundeinlösungen. Eine Richtlinie zum Thema „Abkommensunfälle“ ist seit Jahren in kontroversieller Diskussion.
- Speziell in Ländern und Gemeinden ist Finanzierungsbedarf für umfangreiche „Safe System“-relevante Sanierungen gegeben.

### 5.2.2 Ziele bis 2030

Das Sicherheitsniveau der Schweiz soll auf österreichischen Freilandstraßen erreicht werden. Folgende Punkte sind wesentlich, um dieses Ziel zu erreichen:

- Die Prinzipien des „Safe System“ sollen in den österreichischen Richtlinien abgebildet sein. Dazu gehören die Grundsätze der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße (zum Beispiel Entschärfung von Seitenräumen, Verhinderung von Baumunfällen), risikobasierte und proaktive Sicherheitsarbeit beziehungsweise -analyse und die einheitliche Straßenhierarchisierung, das heißt Gestaltung nach der Straßenfunktion: Erschließung, Verteilung, Verbindung.
- Die Basis für infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen sollen Prioritätsreihungen sein, die auf einheitlichen Risikobewertungen beruhen. Auch Unfallhäufungsstellen sollen österreichweit mit einheitlicher Methodologie analysiert und deren Sanierungen evaluiert werden.
- Road Safety Inspections (RSI) und Road Safety Audits (RSA) sollen auch im Landesstraßennetz mittelfristig zum Standard werden, wobei RSI schrittweise auf Basis einer risikobasierten Prioritätsreihung durchgeführt werden sollen. Das beinhaltet standardisierte Vorgaben zur Sicherheitsbeurteilung des Straßenrands und der Gestaltung des Mittelstreifens und geht einher mit der Schaffung eines qualitativen Rahmens für Straßenmeistereien.

---

<sup>26</sup> Analyse von Abkommensunfällen auf Freilandstraßen, ÖAMTC Unfallforschung, Wien, 2016: [oamtc.at/Analyse+von+Abkommensunfaellen+auf+Freilandstraegen.pdf](https://oamtc.at/Analyse+von+Abkommensunfaellen+auf+Freilandstraegen.pdf), Zugriff: 4.2.2020

- Tempolimits sollen stets im Einklang mit den Anlageverhältnissen der jeweiligen Straßen stehen. Tempo 100 soll nur auf entsprechend ausgebauten Freilandstrecken (abseits der Autobahnen und Schnellstraßen) gelten.
- Tempovergehen sollen strikt und ohne unnötige Toleranzgrenzen geahndet und mit adäquaten Strafmaßen bedacht werden.

### 5.2.3 Lösungswege

- Gemeinsame Erarbeitung von Vorschlägen zur einheitlichen Risikobewertung und Prioritätsreihung von Unfalldaten (in Kombination mit weiteren Daten/Indikatoren) durch Bund, Länder und Gemeinden
  - als Basis für die schrittweise Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen und
  - zur effizienten Klärung von Haftungsfragen.
- Vernetzung von Unfall-, Straßen- und Verkehrsdatenbanken als Basis für indikator- und risikobasierte Priorisierung von zu sanierenden Strecken:
  - Bereitstellung eines Analysetools für alle Straßenerhaltenden und Forschenden.
  - Verbesserung der Datenqualität und der Vollständigkeit der Daten für die lokale Unfallforschung.
  - Informationsaustausch zwischen Gebietskörperschaften über bereits bestehende oder in Arbeit befindliche Beispiele.
- Tempolimits in Einklang mit den Anlageverhältnissen der jeweiligen Straßen:
  - Gestaltung des generellen Tempolimits, so dass bezogen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden ein Maximum an Verkehrssicherheit erreicht wird. Dies vor dem Hintergrund der eindeutigen wissenschaftlichen Datenlage, wonach ein generelles Limit von 100 km/h auf Freilandstraßen nicht mit den gestiegenen Anforderungen an die Verkehrssicherheit im Einklang steht.<sup>27</sup>
- Reformierung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Sicherheitsarbeit auf Freilandstraßen, zum Beispiel:
  - Anhebung der Strafhöhen für Tempovergehen auf ein im EU-Vergleich adäquates Maß.
  - Reduzierung der im internationalen Vergleich besonders hohen und die technisch erforderlichen Messtoleranzen weit übersteigenden Straftoleranzen.
  - Verschärfung der Konsequenzen bei wiederholtem Rasen.
- Institutionalisierung eines Erfahrungsaustausches zwischen Bund, Ländern und Gemeinden zur Sanierung von klassischen Verkehrssicherheitsproblemen auf Freilandstraßen wie zum Beispiel Baumunfälle, kurze Brückenobjekte mit Geländern oder Grabendurchlässe.

---

27 Evaluation der Senkung des Freilandstraßenlimits in Frankreich von 90 auf 80 km/h ab Juli 2018: [onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/contenus/en/knowledge-centre/evaluation/evaluation-of-the-measures/80-kmh-speed-limit-on-rural-single-carriageways](https://onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/contenus/en/knowledge-centre/evaluation/evaluation-of-the-measures/80-kmh-speed-limit-on-rural-single-carriageways), Zugriff 2.4.2020

- Gemeinsame Erarbeitung und schrittweise Umsetzung eines Vorschlages für eine einheitliche Straßenhierarchisierung durch die Bundesländer und Gemeinden.
- Wertlegung auf die Gestaltung und Qualität des Straßenseitenraumes in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS).
  - Berücksichtigung der internationalen Praxis speziell in der RVS 02.02.41 „Abkommensunfälle“.
  - Priorisierung der Erstellung ebendieser RVS.
- Förderung der Aus- und Weiterbildung von Inspektoren hinsichtlich „Safe System“ im Rahmen der Road Safety Inspection (RSI).
- Verkehrssicherheits-Schulungen und Quervernetzung für Straßenmeistereien.
- Auslotung von Optionen für pragmatische oder temporäre infrastrukturelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen oder Lösungen, wenn damit Leben gerettet werden kann (zum Beispiel per „Diensterrlass“).
- Verstärkter Einsatz von Rumpelstreifen am Fahrbahnrand und am Mittelstreifen zur Bekämpfung von Alleinunfällen und Frontalkollisionen.
- Prüfung der Optionen zur Unterstützung von Ländern und Gemeinden für „Safe System“-relevante Umsetzungs- und Sanierungsmaßnahmen durch den Bund.
- Sondierung potenzieller Weiterentwicklungen der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – siehe auch die Handlungsfelder 3 (Motorradsicherheit) und 4 (Pkw-Sicherheit):
  - Definition sowohl von Mindeststandards als auch von höheren Anforderungen in Form von Kann-Kriterien – ein Abweichen von den Kann-Kriterien sollte begründet werden.
  - Nähere Definition der Anwendungsbereiche (auf welchen Netzteilen, unter welchen Rahmenbedingungen).
  - Einbeziehung der Straßenerhaltenden und Baudirektionen bei der Entstehung der RVS.
  - Klarere Trennung in technische Vorgaben und Umsetzungsinstruktionen.

## 5.3 Handlungsfeld 3: Motorradsicherheit

Motorradfahren ist die mit Abstand gefährlichste Verkehrsart – nirgendwo ist das Risiko tödlich zu verunglücken höher. Der Trend zu dieser Form der Mobilität, die sehr stark auch mit dem Aspekt der Freizeitgestaltung verbunden ist, erscheint zwar ungebrochen, es kann aber nicht akzeptiert werden, dass dabei ein Fünftel aller Verkehrstoten zu beklagen sind, wo doch die dabei zurückgelegten Wege nur einen vernachlässigbaren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ausmachen.



Bild:  
stock.adobe.com - AA+W

### 5.3.1 Herausforderung

- 20 Prozent aller Toten und Schwerverletzten (2015–2019), bei weniger als 2 Prozent der Fahrleistung waren Motorradfahrende. Die Rate der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten (pro gefahrene Kilometer) ist bei Motorradfahrenden 30-mal so hoch wie im Pkw. Die größte Gruppe unter den Todesopfern sind die 50- bis 54-Jährigen.
- Laut Ansicht von Expertinnen und Experten konzentrieren sich die schweren Motorrad-Unfälle in Österreich auf eine überschaubare Anzahl von Strecken. Es gibt in Bezug auf Motorradunfälle nicht nur Unfallhäufungsstellen, sondern Unfallhäufungsstrecken.
- Es gab seit 2010 eine deutliche Zunahme bei Motorrad-Unfällen, Getöteten und Schwerverletzten.
- Österreich ist einer von nur drei EU-Mitgliedstaaten mit Anstieg der Motorradtoten (2010–2016) und hat eine der höchsten Mortalitäten in Europa – vergleichbar mit 2-Rad-Nationen wie Portugal, Frankreich, Italien und Griechenland<sup>28</sup>.

---

28 European Commission, Traffic Safety Basic Facts on Motorcycles & Mopeds, European Commission, Directorate General for Transport, June 2018: [ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs2018\\_motomoped.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs2018_motomoped.pdf), Zugriff 4.2.2020

- Der Anteil der Motorradtoden an allen Verkehrstoden auf Freilandstraßen in Österreich ist mit 26 Prozent einer der höchsten in der EU (2015–2019).
- Etwa ein Viertel der Motorradfahrenden in Österreich trägt im Freiland keine vollständige Schutzkleidung, im Ortsgebiet bis zu 80 Prozent. Die Helmtragequote bei Motorradfahrenden liegt in Österreich bei 100 Prozent, es werden aber nicht immer Vollvisier-Helme verwendet.
- Der Motorradtourismus in Österreich forderte zum Beispiel 2018 allein in Tirol 15 Motorradtote, 13 davon kamen nicht aus Österreich. In mehreren Nachbarländern drohen Motorradfahrenden bei Tempovergehen hohe Strafen.<sup>29</sup>
- Schwerpunktkontrollen führen oft nur zu Verlagerungen des Motorradverkehrs und der Motorrad-Unfälle auf andere Strecken.
- 42 Prozent der tödlichen Motorradunfälle ereigneten sich durch Kollisionen mit einem Pkw (2015–2019). Bei fast der Hälfte dieser Kollisionen (45 Prozent) ist der Pkw-Lenkende Hauptverursacher. Der Auslöser ist oft „looked but failed to see“. Das bedeutet, dass der Pkw-Lenkende zum Beispiel in einer Abbiegesituation in Richtung Motorrad blickt, es aber wegen dessen kleiner Silhouette nicht erkennt.
- Etwa die Hälfte aller im Freiland schwerverletzten und getöteten Motorradfahrenden sind bei Alleinunfällen zu beklagen:
  - Viele fahren zu weit links in Linkskurven. Das „Auslenken“ bei Gegenverkehr führt dann oft zum Abkommen von der Fahrbahn.
  - Falsches Bremsen und blockierende Räder sind oft Auslöser für Motorradstürze. Das Erlernen des richtigen Bremsens stellt in der Motorradausbildung kein zentrales Element mehr dar. In dieser sind Motorräder mit Antiblockiersystem (ABS) bereits Standard, in der Praxis haben aber nicht alle Modelle ABS, was zu Bremsfehlern führt.

### 5.3.2 Ziele bis 2030

Österreich wird die Kräfte bündeln, um folgende Ziele in den nächsten Jahren zu verfolgen:

- Ein integriertes Maßnahmenpaket, das Infrastrukturmaßnahmen und Überwachung vor allem an neuralgischen Strecken beinhaltet, soll umgesetzt werden. Dieses Maßnahmenpaket beinhaltet auch eine Strategie, um unfallträchtige Abschnitte in ihrer Attraktivität für Risikofahrende zu vermindern.
- Eine Prioritätsreihung von Motorradstrecken hinsichtlich ihrer Sicherheitsrelevanz und Implementierung spezieller Streckeninspektionen (Motorrad-RSI) mit österreichweit harmonisierten Qualitätsstandards soll durchgeführt werden.
- Für Motorradfahrende überraschende und sicherheitsrelevante Mängel in der Fahrbahnreinheit, zum Beispiel durch Erde oder Schotter infolge von Baustellen oder Erntefahrzeugen, sollen strukturell und organisatorisch vermieden werden.

---

<sup>29</sup> [oamtc.at/1375\\_19+Grafik\\_Bußgelder\\_Europa\\_low.pdf](https://oamtc.at/1375_19+Grafik_Bußgelder_Europa_low.pdf)/18.201.714, Zugriff 3.7.2020



- Volle, hochwertige Schutzkleidung und ein Vollvisierhelm sollen generell und insbesondere im Freiland zum Standard werden.
- Die Linkskurvenproblematik und die Vollbremsung ohne ABS sollen in die Fahrausbildung und in Praxisübungen integriert werden.
- Der Perspektivenwechsel soll verstärkt in die Motorrad- und Pkw-Ausbildung aufgenommen werden.
- Abbiegeassistenten für Pkw, welche Motorräder, aber auch andere Verkehrsteilnehmende erkennen und daraufhin gegebenenfalls bremsen, sollen für Pkw zum Standard werden.

### 5.3.3 Lösungswege

- Erstellung eines Katasters relevanter Motorradstrecken und bundesweite Priorisierung nach Opferzahlen sowie konzertierte Behandlung dieser Strecken quer über die Gebietskörperschaften.
- Spezielle Befahrungen unfallträchtiger Motorradstrecken im Landes- und Gemeindestraßennetz und Inspektionen mit einer geeigneten Methodologie (Motorrad-RSI):
  - Befahrung durch Sicherheitsinspektor oder Sicherheitsinspektorin möglichst mit Motorrad, um das eingeschränkte Sichtfeld durch Helm, Visier und Sonnenbrille sowie das empfindlichere Reagieren auf wechselnde Lichtverhältnisse hell/dunkel zu berücksichtigen. Somit kann die Notwendigkeit kontrastreicher Gestaltung des Straßenrands und -verlaufs besser erkannt werden.
  - Schwerpunktschulungen für Sachverständige.
- Erfahrungsaustausch zwischen Bund, Ländern und Gemeinden zu österreichischen und internationalen Erfolgsmethoden (Best Practice) und eine aufeinander abgestimmte Erprobung und Umsetzung von Maßnahmen.
- Bekämpfung der Linkskurvenproblematik durch Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel geeignete Markierungen wie Ellipsen, sowie in der Ausbildung.
- Erfahrungsaustausch zwischen Straßenerhaltenden in Bezug auf Maßnahmen zur Reinhaltung der Fahrbahn auf Motorradstrecken (zum Beispiel mittels Kehrplänen).
- Zeitnahe Sanierung von sicherheitsrelevanten Mängeln der Fahrbahndecke. Dabei soll stets die Tatsache bedacht werden, dass Generalsanierungen ganzer Strecken oft höhere Geschwindigkeiten ermöglichen sowie zusätzlichen Verkehr anziehen und – ohne entsprechende, begleitend gesetzte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – sogar noch zusätzliches Unfallgeschehen induzieren können.
- Diskussion und Pilotierung von Maßnahmen, die Motorradstrecken in ihrer Attraktivität für Risikolenkerinnen und Risikolenker senken. Darunter können infrastrukturelle Maßnahmen, wie zum Beispiel Quermarkierungen wie in Deutschland oder auch Kontrollmaßnahmen fallen.
- Das österreichische Verkehrsunfallgeschehen verweist auf die besondere Gefährdung, der Motorradlenkende im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Österreich ist

- aufgrund seiner geografischen Beschaffenheit ein beliebtes Reiseland für Motorradtouristen und -touristinnen. Neben infrastrukturellen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gilt es vor allem auch Bewusstsein zu schaffen und rechtliche Möglichkeiten auszunützen, um derzeit übliche rechtliche Konsequenzen an das oft wesentlich strengere europäische Niveau anzupassen:
- Prüfung von Fahrzeugkonfiszierung und Führerscheinentzug als Konsequenz.
  - Temporäre Streckensperren als zuletzt anzudenkende Maßnahmenalternative.
  - Unfallursachenforschung und Tiefenforschung, um unfallauslösende Szenarios (Lenkerinnen und Lenker, Fahrzeug, Infrastruktur) besser zu verstehen und Abhilfemaßnahmen entwickeln zu können.
  - Bewusstseinsbildende und (Re-)Trainingsmaßnahmen (eventuell gekoppelt an den Kauf eines Motorrads ab einer gewissen Hubraumklasse):
    - Abgestimmt auf die Hauptzielgruppe der männlichen Motorradfahrenden von 20 bis 35 Jahren und über 50 Jahren.
    - Bezogen auf die Verwendung von Schutzkleidung und Signalfarben zur Erhöhung der Sichtbarkeit.
    - Klare Kommunikation des Risikos in der Führerscheinausbildung und in Kampagnen.
  - Unterstützung europaweiter Initiativen und Forschung zur Vergrößerung der Silhouette von Motorrädern durch zusätzliche Leuchten sowie Unterstützung zu verpflichtender elektronischer Stabilitätskontrolle (ESC – Electronic Stability Control) für Motorräder.
  - Ausloten der rechtlichen Möglichkeiten und der praktischen Umsetzbarkeit einer (Mehrphasen-)Ausbildung für Wieder-<sup>30</sup> und Späteinsteiger<sup>31</sup>, die zum Beispiel verpflichtende Trainings und verkehrspsychologische Untersuchungen beziehungsweise Gespräche umfasst.
  - Verstärkte Integration des Perspektivenwechsels („aus Sicht des Pkw- beziehungsweise Motorrad-Lenkenden“) in die Führerscheinausbildung der Klassen A und B, angesichts zahlreicher tödlicher Motorrad-Pkw-Kollisionen.
  - Durchführung eines Sicherheitsgipfels unter Einbeziehung von Vertreterinnen und Vertretern der Zielgruppe aus der Motorradszene.

---

30 Jene, die in jungen Jahren eine Lenkberechtigung für ein Motorrad erworben haben, dieses jedoch über einen längeren Zeitraum hinweg nicht genutzt haben und deswegen über eine geringere Fahrpraxis verfügen.

31 Jene, die zum Zeitpunkt der Ausbildung für die Motorrad-Lenkberechtigung bereits das 39. Lebensjahr vollendet haben.

## 5.4 Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit

Der Pkw ist nach wie vor jenes Verkehrsmittel mit den höchsten Opferzahlen im Straßenverkehr. Für einen sicheren Verkehrsablauf braucht Österreich gut ausgebildete Pkw-Lenkerinnen und -Lenker, die im Vollbesitz ihrer körperlichen und geistigen Fähigkeiten sind (siehe dazu auch Handlungsfeld 5 „Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße“). Der Sicherheitsgurt ist die beste und billigste aller verfügbaren Maßnahmen zur Verhinderung von schweren Verletzungen. Dieser wird allerdings zu oft nicht oder nicht richtig genutzt. Somit wird mehr als 45 Jahre nach Einführung der Gurtpflicht in Österreich ein enormes Potential zur Verhinderung von Leid vergeudet.



Bild:  
stock.adobe.com - thodonal

### 5.4.1 Herausforderung

- In Österreich waren 46 Prozent der Getöteten und 30 Prozent der Schwerverletzten unter den Pkw-Insassinnen und Pkw-Insassen zu beklagen (2015–2019). Insgesamt sind in Österreich 72 Prozent aller Getöteten Unfällen mit Pkw-Beteiligung zuzurechnen, viele davon sind Kollisionen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.
- Die Zahl der Getöteten im Pkw ist stark gesunken (minus 32 Prozent zwischen 2010 und 2019), während sich die Zahl der Schwerverletzten im selben Zeitraum kaum verbessert hat, was auf eine verbesserte medizinische Notfallversorgung schließen lässt.
- Allerdings gibt es einen hohen Anteil an nicht angegurten Unfalltoten. Im Jahr 2019 waren in Österreich 28 Prozent (56 Personen) aller im Pkw Getöteten (200 Personen) nicht angegurtet. Im Gegensatz dazu waren nur 3 Prozent der im Pkw Verletzten nicht angegurtet. Die Unfallschwere ist also deutlich höher, wenn kein Sicherheitsgurt verwendet wird.
- Während in Österreich nur 91 Prozent der Nutzenden von Kleintransportern angegurtet sind, verwenden im Pkw 98 Prozent den Sicherheitsgurt. Allerdings beträgt

die Gurtanlegequote bei Erwachsenen (25- bis 65-Jährigen) im Pkw Mitfahrenden am Rücksitz nur 90 Prozent (2019).

- Gurtdelikte von erwachsenen Pkw-Nutzerinnen und -Nutzern sind in Österreich nicht im Deliktkatalog des Führerschein-Vormerksystems enthalten.
- Die Kindersicherungsquote im Pkw beträgt in Österreich 99 Prozent (2019), allerdings wird die Kindersicherung häufig nicht ordnungsgemäß angewendet. 60 Prozent der Kinder, die selbst den Sicherheitsgurt anlegen, gurten sich fehlerhaft an.
- Ältere Pkw Lenkende verursachen überproportional oft Pkw-Unfälle. Die meisten der tödlichen Unfälle (92 Prozent, 2015–2019), an denen über 84-jährige Pkw-Lenkende beteiligt waren, wurden auch von ihnen verursacht.
- Der Missbrauch von Assistenzsystemen an der Schwelle zur Automation kann zum Problem werden. Für die Unfallursachenforschung spielt die Frage, ob ein oder mehrere Assistenzsysteme beim Unfall aktiv waren oder nicht, eine große Rolle.

#### 5.4.2 Ziele bis 2030

- Die Gurtanlegequoten sollen auf allen Sitzen erhöht und die Anzahl der nicht angegurteten Unfalldtoden soll nennenswert reduziert werden.
- Die Fehlerquote bei der Kindersicherung im Pkw soll nennenswert reduziert werden.
- Die Maßnahmen zur Feststellung von Demenz und sonstigen verkehrssicherheitsrelevanten kognitiven Einschränkungen sollen verbessert und alternative Mobilitätsangebote forciert werden.
- Bei Assistenzsystemen und Automation soll Sicherheit („Safety & Security“) höchste Priorität haben. Das Potential hinsichtlich Verkehrssicherheit soll voll ausgeschöpft und sicherheitsrelevante Technologien gefördert werden.
- Stärkung einer Verkehrssicherheitskultur, die defensives Fahren und angepasste Geschwindigkeit unterstützt und somit z. B. die Anhaltebereitschaft an Schutzwegen deutlich erhöht.

#### 5.4.3 Lösungswege

- Ursachenforschung und Bewusstseinsbildung für die richtige Verwendung von Kindersitzen und das Anlegen des Gurtes, speziell bei der Zielgruppe der erwachsenen Gurtverweigernden.
  - Kombination bewusstseinsbildender Maßnahmen mit zielgerichteten Kontrollen zur Steigerung des Effekts auf Gurtverweigernde.
- Gurtdelikte nicht mehr als Kavaliersdelikt akzeptieren und Prüfung härterer Konsequenzen für Gurtdelikte bei Pkw-Lenkenden:
  - Erhöhung der Strafbeträge.
  - Verschärfte Konsequenzen bei Wiederholung, zum Beispiel durch die Aufnahme in den Deliktkatalog des Vormerksystems, sobald dieses in ein künftiges schlüssiges System von Strafen und vorbeugenden Maßnahmen eingebettet wird (siehe auch Handlungsfeld 7).

- Verstärkte Nutzung der bestehenden Möglichkeiten, auf „Radarfotos“ von Geschwindigkeitsübertretungen auch Gurtmuffel oder die Nutzung des Handys am Steuer zu identifizieren.
- Sondierung der gesetzlichen Optionen für eine automatische Verkehrsüberwachung im Hinblick auf eine eventuelle Änderung der Rechtslage für eine alleinige automatische Detektion der Nichtverwendung des Gurts oder der Mobiltelefonnutzung am Steuer (auch ohne Geschwindigkeitsübertretungen).
- Entwicklung und Testung noch treffsicherer Maßnahmen für die Erkennung von Demenz und anderen kognitiven Einschränkungen am Steuer, unter zusätzlicher Berücksichtigung von:
  - Verbesserung und Erweiterung der Diagnostik (Ärzte, Online-Angebote zum Selbstcheck), da sich die in vielen EU-Ländern praktizierten Reihentestungen, zum Beispiel ab dem Alter von 65 Jahren, als ineffizient und fehleranfällig erwiesen haben.
  - Sondierung von Unterstützungsmöglichkeiten für Angehörige, die an der Fahrtüchtigkeit eines Familienmitglieds zweifeln.
  - Initiierung bewusstseinsbildender Maßnahmen über die Auswirkung von Medikamenten auf das Fahren.
  - Maßnahmen beim Führerschein (zum Beispiel zeitliche und örtliche Einschränkungen).
  - Bereitstellung von Angeboten bei Führerscheinentzug, die die Mobilitätsanforderungen von älteren Personen beantworten.
- Optimierung einer sicheren Mobilität durch Mobilitätsberatungen und Verkehrsberatungen, zum Beispiel nach einem auf freiwilliger Basis durchgeführten Test zur Überprüfung der eigenen „Fitness to drive“.
- Aktive Teilnahme Österreichs in den relevanten UN-ECE-Gremien in Genf zum Thema Automation:
  - Die aus österreichischer Sicht für die Verkehrssicherheit prioritären Themen durch aktive Teilnahme an den relevanten Arbeitsgruppen forcieren.
  - Assistenten sollen einfach funktionieren und nicht ausschaltbar sein.
- Entwicklung eines Einkaufsratgebers („Shopper’s Guide“), mit Beschreibung von serienmäßig verbauten Assistenzsystemen.
  - Schaffung von Bewusstsein um die Funktionalität und den richtigen Umgang mit Assistenzsystemen im Sinne der Verkehrssicherheit.
  - Bewerbung jener Assistenzsysteme, die aktiv die Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufnahme sicherheitsrelevanter Inhalte hinsichtlich Digitalisierung und Automation in die Aus- und Weiterbildung (siehe auch Kapitel Aus- und Weiterbildung).
- Einführung eines strikten Kontrollregimes in Bezug auf Übertretungen bei Geschwindigkeit, Gurt, Alkohol, Drogen und Ablenkung am Steuer sowie Anhebung der Strafhöhen auf europäisches Niveau.

## 5.5 Handlungsfeld 5: Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße

Laut internationalen Zahlen von mit Österreich vergleichbaren Ländern stehen bis zu einem Drittel aller Verkehrstoten mit Unfällen in Zusammenhang, bei denen Alkohol und/oder Drogen im Spiel waren. Auch Ablenkung hat im Unfallgeschehen zunehmende Bedeutung – und das quer über alle Verkehrsarten.

Bild:  
stock.adobe.com - Rawf8



### 5.5.1 Herausforderung

#### 5.5.1.1 Alkohol

- Laut offiziellen Zahlen sind in Österreich 7 Prozent der Getöteten und 8 Prozent der Schwerverletzten bei Alkoholunfällen zu beklagen (2015–2019).
- Diese offiziellen Zahlen sind mit einer hohen Dunkelziffer behaftet, da in Österreich Tote und Bewusstlose nicht auf Alkohol getestet werden. Der tatsächliche Wert liegt höchstwahrscheinlich wesentlich höher, wie Vergleiche mit dem europäischen Ausland zeigen:
  - In Schweden, wo alle Unfallbeteiligten getestet und Todesopfer obduziert werden, wurden zuletzt 16 Prozent der Toten bei Alkoholunfällen verzeichnet<sup>32</sup> – und das trotz einem äußerst strikten Strafreime (im Strafrecht sind gehaltsabhängige Strafen verankert).
  - In Frankreich verzeichnet die amtliche Statistik 30 Prozent der Todesfälle bei Unfällen mit alkoholisierten Beteiligten.<sup>33</sup>

32 [trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019\\_035\\_analysis\\_of\\_road\\_safety\\_trends\\_2017\\_management\\_by\\_objectives\\_for\\_road\\_safety\\_work\\_towards\\_the\\_2020\\_interim\\_targets.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf), Zugriff 3.7.2020

33 [securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere-en-chiffres-lobservatoire-national-interministeriel](https://securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere-en-chiffres-lobservatoire-national-interministeriel), Zugriff 3.7.2020

### 5.5.1.2 Drogen

- In der österreichischen amtlichen Statistik wird jährlich nur unter 100 (0,1 Prozent) Unfall-Lenkerinnen und Lenkern und weniger als 10 (0,1 Prozent) beteiligten Zufußgehenden „mangelnde Verkehrstüchtigkeit“ aufgrund von Drogen attestiert (2015–2019). Auch hier liegt der tatsächliche Wert wesentlich höher, wie Vergleiche und Studien zeigen:
  - Eine Dunkelfeldstudie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) kommt zum Schluss, dass auf vier Fahrzeuglenkerinnen und -lenker unter Alkoholeinfluss eine Person unter Drogeneinfluss kommt, dabei handelt es sich vor allem um jüngere Männer.
  - In Frankreich werden Daten bei Obduktionen und Speicheltests ermittelt. Die Ergebnisse zeigen, dass 23 Prozent aller Verkehrstoten bei Unfällen zu beklagen sind, bei denen mindestens ein Lenker positiv auf illegale Drogen getestet wurde. Insgesamt ereignen sich 44 Prozent der Todesfälle bei Unfällen mit mindestens einem Fahrer unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss.
  - Schweden verzeichnet 11 Prozent aller Verkehrstoten bei reinen Drogen-Unfällen und weitere 5 Prozent bei kombinierten Alkohol-Drogen-Unfällen. Insgesamt ereignen sich 32 Prozent der Todesfälle bei Unfällen mit mindestens einem Beteiligten unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss.
- In Österreich wäre die Rechtslage für eine effektive Überwachung entsprechend zu evaluieren.

### 5.5.1.3 Unachtsamkeit und Ablenkung

- Die amtliche Statistik kennt zwar die Ausprägung „Unachtsamkeit/Ablenkung“ als Unfallursache, unter dieser Rubrik werden allerdings zahlreiche Sachverhalte laut Einschätzung der protokollierenden Polizistin oder des protokollierenden Polizisten subsumiert, inklusive Geistesabwesenheit und Unaufmerksamkeit. So ist auch die Tatsache zu deuten, dass die Ausprägung „Unachtsamkeit/Ablenkung“ mit 29 Prozent der tödlichen Unfälle als die mit Abstand häufigste Unfallursache dargestellt wird (2015–2019).
- Je nach Studie ist bis zu jede beziehungsweise jeder zweite Pkw-Lenkende durch eine Nebentätigkeit abgelenkt. Diese Nebentätigkeiten reichen von der Verwendung des Mobiltelefons und Bedienung des Autoradios hin bis zu Essen und Trinken oder Rauchen, sowie auch Gespräche und lärmende Kinder.
- Unterschiedliche Studien<sup>34</sup> zeigen, dass die substanziellste Ablenkung beim Fahren oder Gehen durch das Schreiben oder Lesen von Nachrichten am Mobiltelefon hervorgerufen wird. Für Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung und das Schreiben und Lesen von Nachrichten am Mobiltelefon hat Österreich eine der

---

34 KFV – Sicher Leben. Band #7. Der Einfluss von Ablenkung auf das Fahrverhalten. Ergebnisse einer Studie am Fahrsimulator. Wien, 2017: [kfv.at/download/7-der-einfluss-von-ablenkung-auf-das-fahrverhalten/?wpdmdl=2276&refresh=5eff916cc8d9b1593807212](https://www.kfv.at/download/7-der-einfluss-von-ablenkung-auf-das-fahrverhalten/?wpdmdl=2276&refresh=5eff916cc8d9b1593807212), Zugriff 3.7.2020

niedrigsten Strafhöhen in Europa.<sup>35</sup> Im Vergleich dazu ist die Strafhöhe in den Niederlanden 5-mal so hoch wie in Österreich.

- Laut Erhebungen des KFV ist auch jede beziehungsweise jeder dritte Zufußgehende und jede beziehungsweise jeder zwölfte Radfahrende abgelenkt.<sup>36</sup>
- Im EU-Projekt PROLOGUE<sup>37</sup> wurde anhand von Beobachtungsfahrten beim Schreiben und Lesen von Nachrichten am Mobiltelefon am Steuer („Texting on cell phone“) eine Erhöhung der Eintrittswahrscheinlichkeit eines „kritischen Ereignisses“ um das 23-fache ermittelt.
- Die Nutzung von Assistenzsystemen führt zu ungewollten Nebeneffekten: Fahrzeuglenkerinnen und -lenker verlassen sich auf (Teil-) Automatismen und verrichten dabei ablenkende Nebentätigkeiten. Dieses Verhalten bewirkt eine Risikokompensation, was bedeutet, dass die Wirkung einer Maßnahme, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen sollte, sich ins Gegenteil verkehrt, weil sich die Verkehrsteilnehmenden riskanter verhalten. Zudem können Assistenzsysteme selbst durch Informationsüberlastung der Fahrenden zum ablenkenden Faktor werden.

### 5.5.2 Ziele bis 2030

Möglichst alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sollen mit möglichst klarem Kopf und möglichst hoher kognitiver Präsenz am Verkehrsgeschehen teilnehmen, da sich sonst die Wirksamkeit anderer Verkehrssicherheitsmaßnahmen deutlich verringert.

- Ablenkung/Unachtsamkeit soll als prioritäres Sicherheitsthema in der gesamten Verkehrssicherheitsarbeit etabliert werden.
- Alkohol und Drogen sollen im Straßenverkehr gesellschaftlich nicht mehr akzeptiert sein. Die Möglichkeiten für eine effektive Verkehrsüberwachung von Fahrten unter Suchtgifteinfluss sollen geschaffen werden. Die Exekutive soll zum effektiven Einschreiten gegen jene Lenkerinnen und Lenker ermächtigt werden, die sich aufgrund von verbotenem Suchtgiftkonsum, Alkoholkonsum sowie des Konsums von (nicht fachärztlich verschriebenen) psychotropen Stoffen in einem fahruntauglichen Zustand befinden.
- Sowohl im allgemeinen Straßenverkehr als auch im Unfallgeschehen soll eine belastbare Datenbasis für die Prävalenz von Alkohol und Drogen geschaffen werden.
- Österreich unterstützt die industrielle Entwicklung hinsichtlich Alkoholdetektionstechnologie in Autos.

---

35 [oamtc.at/1375\\_19+Grafik\\_Bu%20gelder\\_Europa\\_low.pdf](https://oamtc.at/1375_19+Grafik_Bu%20gelder_Europa_low.pdf)/18.201.714, Zugriff 3.7.2020

36 [kfv.at/download/6-ablenkung-im-strassenverkehr](https://kfv.at/download/6-ablenkung-im-strassenverkehr), Zugriff 2.7.2020

37 PROLOGUE: Promoting real Life Observations for Gaining Understanding of road user behaviour in Europe: [ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects/prologue.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects/prologue.pdf), Zugriff 4.2.2020



### 5.5.3 Lösungswege

- Durchführung einer wissenschaftlich validen Abschätzung der Dunkelziffer (In-Depth-Studie) der Lenkenden im Normalverkehr und der aktiv Unfallbeteiligten nach Konsumation illegaler Mengen an Alkohol und/oder Drogen.
- Evaluierung des „Alternativen Bewährungssystems“ (ABS) mit Alkohol-Wegfahrsperre nach Ablauf der Fünfjahresfrist seit Einführung (Versuchsbeginn am 1. September 2017).
- Evaluation und gegebenenfalls Anpassung der straßenpolizeilichen Rechtsvorschriften für eine effektive Kontrolle und führerscheinrechtliche Sicherungs- und Rehabilitationsmaßnahmen in Hinsicht auf Drogenlenkerinnen und -lenker unter Berücksichtigung von medizinischen Therapiemaßnahmen.
- Objektivierung der Unfallursache „Unachtsamkeit/Ablenkung“ in der Unfallstatistik, unter anderem durch Harmonisierung der Vorgangsweise der Exekutive bei der Unfallaufnahme.
- Einsatz modernster Überwachungstechnologien und -prozesse inklusive Bereitstellung personeller Ressourcen, speziell zu den Themen:
  - Drogen am Steuer.
  - Ablenkung am Steuer; Fokus auf Schreiben und Lesen von Nachrichten am Mobiltelefon.
  - Anhebung der Strafhöhen an das europäische Durchschnittsniveau.
  - Gleichzeitige Koppelung an zielgerichtete Bewusstseinsbildung.
- Integration von Präventionskonzepten gegen Ablenkung in die (Fahr-) Aus- und Weiterbildung und in Schulen (zum Beispiel über Workshops für unterschiedliche Zielgruppen wie Kinder, Jugendliche oder Mitarbeitende in Betrieben).
- Anreize für die Nutzung von Technologien zur Erkennung von Müdigkeit und Unaufmerksamkeit, zum Beispiel das autonome Notbremssystem (AEB: Advanced Emergency Braking System) oder die Spurverlassenswarnung (LDW: Lane Departure Warning).
- Verstärkte Implementierung infrastrukturbasierter Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen infolge mangelnder Aufmerksamkeit beziehungsweise Müdigkeit, zum Beispiel durch Rumpelstreifen am Rand und am Mittelstreifen der Fahrbahn.

## 5.6 Handlungsfeld 6: Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung

Der Schlüssel zur Verbesserung der österreichischen Verkehrssicherheitskultur liegt in nachhaltigen und kontinuierlichen Bemühungen, die Gefahren des Straßenverkehrs und adäquates sicheres Verhalten im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verankern.

Bild:  
stock.adobe.com - Photographee.eu



### 5.6.1 Herausforderung

#### 5.6.1.1 Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind nur in der Volksschule im Lehrplan verankert. In der Sekundarstufe I und II (5. bis 13. Schulstufe) gilt es als Unterrichtsprinzip, die relevanten Themen in allen Fächern mitzubehandeln. De facto beginnen Lehrlinge sowie Schülerinnen und Schüler Ausbildungen zum Lenken von Fahrzeugen, wie zum Beispiel Ausbildungen zum Mopedausweis, Ausbildung mit dem L17-Modell oder die Ausbildung zum klassischen Führerschein der Klasse B – weitgehend ohne Sensibilisierung in Bezug auf Verkehrssicherheit.
- Es besteht kein österreichweiter allgemeiner Überblick zu aktuellen Angeboten von Unterrichtsmaterialien, Aktionen, Seminaren oder Kursen. Das bestehende „Netzwerk Verkehrserziehung“<sup>38</sup> beinhaltet Angebote, müsste aber bedeutend erweitert werden.
- Es sind kaum österreichweite Aktionen, Workshops, Wettbewerbe für die Sekundarstufe I vorhanden. Bestehende Angebote werden, wenn überhaupt, nur regional angeboten.
- In den Bundesländern gibt es voneinander abweichende Regelungen für die Verkehrserziehung. Die Anbindung an die Erkenntnisse aus der Verkehrssicher-

---

38 Netzwerk Verkehrserziehung: [netzwerk-verkehrserziehung.at](http://netzwerk-verkehrserziehung.at), Zugriff 4.2.2020

heitsforschung ist mangelhaft. Auf die aktuellen Entwicklungen einer verstärkten motorisierten und generell den täglichen Weg der Kinder begleitenden Mobilität am Schulweg und die damit einhergehenden, abnehmenden Fähigkeiten der Kinder sich sicher im Verkehr zu bewegen, wird noch wenig reagiert.

- Der Anteil der Wege, die Kinder per Rad und zu Fuß zurücklegen, geht stark zurück.

#### **5.6.1.2 Aus- und Weiterbildung von Lenkerinnen und Lenkern, speziell am Beginn und in späteren Stadien ihrer Karriere als Berufslenkerinnen und -lenker.**

- Die Qualitätsstandards für Lehrpersonal in Fahrschulen sind optimierbar.
- Die gesetzlichen Regelungen zur Fahrausbildung sind historisch gewachsen, auf mehrere Gesetzesmaterien verteilt und entsprechen nicht immer den modernen Anforderungen, wie zum Beispiel in den Bereichen Automation und Elektrofahrzeuge.
- Die Altersklasse der 18- bis 20-Jährigen weist eine relativ hohe Anzahl an Getöteten speziell nach dem Ende der Führerschein-Probezeit und auch einen deutlich überhöhten Anteil an Unfallverursachenden auf. In dieser Altersgruppe ist das Gehirn noch nicht voll entwickelt beziehungsweise im Umbauprozess. Es fehlt der Verkehrsüberblick beim Lenken von motorisierten Fahrzeugen. Dies womöglich auch deshalb, weil dieser nie beim Zufußgehen oder Radfahren gelernt wurde.
- Fahrerassistenz und Automatisierung entwickeln sich rasant weiter. Laufende Beobachtung hinsichtlich negativer Auswirkungen und Vermittlung von Wissen um die Funktionalität von Assistenzsystemen sind notwendig (siehe auch Handlungsfeld Pkw-Sicherheit).
- Weiterbildungsprogramme für ältere Lenkerinnen und Lenker werden kaum genutzt.
- Bei der Mopedausbildung entsprechen die eingesetzten Schulungsfahrzeuge oft nicht dem Kaufinteresse der Lenkenden (Automatik versus Fußschaltung). Eine praktische Mopedprüfung existiert nicht. Der Anteil an Mopedfahrenden unter den Schwerverletzten ist im Hinblick auf ihre Verkehrsleistung hoch (8 Prozent).

#### **5.6.1.3 Gezielte Bewusstseinsbildung**

- Sujets von bewusstseinsbildenden Verkehrssicherheitskampagnen wurden bislang nicht immer im Einklang mit den Hot Spots der Unfallstatistik ausgewählt.
- Definition der Zielgruppe und Durchführung von Vortests vor Kampagnenstart sowie wissenschaftliche Evaluationen der Wirkung von Kampagnen sind bislang noch die Ausnahme.<sup>39</sup>

---

39 EU Project CAST: Campaigning and Awareness-Raising Strategies in Traffic Safety. Evaluation Tool for Road Safety Campaigns. 2006–2009: [trimis.ec.europa.eu/project/campaigns-and-awareness-raising-strategies-traffic-safety](http://trimis.ec.europa.eu/project/campaigns-and-awareness-raising-strategies-traffic-safety), Zugriff 4.2.2020

## 5.6.2 Ziele bis 2030

- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung soll als lebenslanger Lernprozess mit Start im Kindergarten initiiert werden. Menschen aller Altersstufen sollen laufend über technische und rechtliche Entwicklungen im Straßenverkehr informiert werden, um die mit den Entwicklungen verbundenen Herausforderungen leichter zu bewältigen.
- Verkehrserziehung soll zur umfassenden Mobilitätsbildung werden und Unterrichtsbestandteil in der Sekundarstufe I und II sein. Österreichweite Angebote sollen gefördert werden.
- Eine laufend aktualisierte webbasierte Plattform für Unterrichtsmaterialien und sonstige Angebote, die von allen Pädagoginnen und Pädagogen der Zielgruppe genutzt werden kann, soll österreichweit verfügbar sein.
- Mobilitätsbildung soll in die Lehrerinnen- und Lehrerausbildung und -fortbildung aufgenommen werden.
- Qualitätsstandards für Unterrichtsmaterialien und Angebote sollen geschaffen werden.
- Die Teilnahme an Radfahrtrainings und an der freiwilligen Radfahrprüfung sollen zum Standard in den Schulen werden. Radfahrtrainings sollen zumindest in der 4. Schulstufe, besser noch in der 3. bis 8. Schulstufe durchgeführt werden, da die Trainings das sichere Verhalten im Straßenverkehr und die motorischen Fähigkeiten der Kinder verbessern.
- Österreichweit sollen hohe Qualitätsstandards für Fahrschul-Lehrpersonal geschaffen werden – und das beginnend in der Ausbildung. Lehrinhalte und Prüfungsmodalitäten sollen laufend an aktuelle Entwicklungen angepasst und aktualisiert werden.
- Die freiwillige Weiterbildung von Führerscheininhaberinnen und -inhabern soll forciert werden.
- Die Optionen für eine Erweiterung der Mehrphasenausbildung um das Peer-Education-Prinzip sollen geprüft werden.
- Kampagnen sollen österreichweit (auf Bundes- und Länderebene) und basierend auf Unfalldaten entwickelt und durchgeführt, mit Schwerpunktaktionen der Exekutive gekoppelt und standardisiert einer Evaluation unterzogen werden. Erfolgreiche Vorbilder von Kampagnen aus dem Ausland sollen für den österreichischen Kontext angepasst werden.

### 5.6.3 Lösungswege

- Weiterentwicklung der Internet-Plattform für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung durch Bündelung von Ressourcen und Erfahrungen von Bund, Ländern und Gemeinden:
  - Laufende Aktualisierung der Inhalte der Plattform, unter anderem in Bezug auf ihre Verwendbarkeit in Schulen (inklusive Lehrlingsausbildung).
  - Einrichtung einer Feedbackmöglichkeit für Lehrpersonal als Teil eines permanenten Verbesserungsprozesses.
- Ausweitung der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auf Kindergarten und Sekundarstufe I und II (5. bis 13. Schulstufe).
- Erweiterung des Curriculums der Lehrerinnen- und Lehrerausbildung um die Agenden der Mobilitätsbildung.
- Etablierung eines laufenden Erfahrungsaustausches zwischen den Landesreferentinnen und Landesreferenten für Verkehrserziehung und Schulwegsicherung.
- Optimierung der Fahrausbildung unter anderem durch:
  - Aktualisierte Lehrinhalte und eine verpflichtende Weiterbildung für Fahrlehrende (speziell zu den Themen Ablenkung, Assistenzsysteme, Automation und E-Fahrzeuge) zur fortlaufend flexiblen Auseinandersetzung mit den aufgrund technologischer Entwicklungen gegebenen, stetig neuen Anforderungen für die Verkehrssicherheit.
  - Einführung von Adaptionen in Bezug auf die Nutzung von E-Fahrzeugen.
  - Evaluierung der spezifischen Ausbildungsinhalte für junge Lenkende – beginnend beim Mopedführerschein.
  - Evaluierung der Einführung einer praktischen Mopedprüfung und Verbesserung der praktischen Mopedausbildung (zum Beispiel durch das Training auf den Umgang mit Fußschaltung).
  - Fokussierung der Inhalte der Fahrausbildung auf die Bedarfsträger (junge Menschen) und eventuell geschlechtsspezifisch.
  - Forcierung der Bewusstseinsbildung für technische Mängel an den Fahrzeugen bereits in der Fahrausbildung.
  - Vermittlung einer Verkehrskultur basierend auf Sicherheit und Rücksichtnahme.
- Aufnahme sicherheitskritischer Inhalte hinsichtlich Digitalisierung und Automation in die Fahrschulausbildung sowie Sicherheits- und Weiterbildungsmaßnahmen (samt Anreizmodellen) für Fahrschulen, Schulen und Polizei.
- Propagierung und Standardisierung der Radfahrausbildung in der Schule mit dem Ziel, dass jedes Kind an der Ausbildung teilnimmt.
  - Notwendige Begleitmaßnahme: Bereitstellung der notwendigen sicheren Infrastruktur und Ausstattung, speziell in urbanen Bereichen.
- Gezielte Kommunikation von bestehenden und Erstellung von neuen Inhalten und Programmen für unterschiedliche Zielgruppen (inklusive ältere Lenkerinnen und Lenker) mit dem Ziel der lebenslangen Mobilitätsbildung.

- Integration von Peer Education<sup>40</sup> in die Mehrphasenausbildung mit den Zielen:
  - Attraktivierung des psychologischen Gruppengesprächs.
  - Bewusstseinsbildung über Unfallfolgen, Versicherungsregress, Bestrafungen und Rechtskonsequenzen bei Unfällen.
- Evaluierung der Verlängerung der Führerschein-Probezeit auf 3 Jahre (weitere Verlängerung bei Bedarf).
- Sondierung von Optionen weiterer Maßnahmen für junge Lenkerinnen und Lenker, zum Beispiel durch Erhöhung der Anzahl der Praxisstunden in der Fahrausbildung (gegebenenfalls auch freiwillig).
- Gestaltung von Kampagnen unter Einbeziehung der wissenschaftlichen Erkenntnisse über psychologische Wirkmodelle (wertschätzend, positive Normen, Verbesserung der Verkehrssicherheitskultur) und einzusetzender Kommunikationskanäle:
  - Unabhängige Begleitung und Evaluation schon ab der Designphase.
  - Erweiterung des Methoden- und Maßnahmenpektrums für Kampagnen.
  - Standardmäßige Kommunikation über die Ergebnisse von Evaluationen.

---

40 Beispiel Aktion "Close To": Junge – vorwiegend männliche – Verkehrsstraftäter und Unfallfahrer berichten etwa gleichaltrigen Fahranfängerinnen und Fahranfängern über ihren Unfall und dessen Folgen": [close-to.at](http://close-to.at) , Zugriff, 13.1.2021

## 5.7 Handlungsfeld 7: Effektive Legistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse

Im rechtlichen Bereich und in der Überwachungs- und Kontrolltätigkeit besteht hohes ungenütztes Potential, das viel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann. Für ein datenbasiertes Steuern nach Zielen beziehungsweise „Management by Objectives“ sind valide, detaillierte, sowie zeitnah und möglichst breit verfügbare Daten unerlässlich.



Bild:  
stock.adobe.com - Ewald  
Fröch

### 5.7.1 Herausforderung

#### 5.7.1.1 Sanktionierung von Verkehrsvergehen

- In Österreich sind die Strafhöhen im internationalen Vergleich sehr gering, insbesondere bei Geschwindigkeitsdelikten.
- Derzeit ist es nur mit hohem Aufwand möglich, Wiederholungstäterinnen und -täter zu identifizieren und Wiederholungsdelikte beim Strafausmaß entsprechend zu berücksichtigen.
- Durch einen bestehenden Ressourcenmangel der Strafbehörden beim Vollzug werden nur erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen als strafwürdig eingestuft und hohe – nach Bundesländern unterschiedliche – Straftoleranzen zusätzlich zu den technisch erforderlichen Messtoleranzen akzeptiert. Dadurch wird eine adäquate Sanktionierung erschwert.
- Die Strafverfolgung von Verkehrsübertreterinnen und Verkehrsübertretern, die ihren Wohnsitz im Ausland haben, ist wegen nicht ausgeprägter gemeinschaftlicher Rechtslage schwierig und verursacht einen hohen Verwaltungsaufwand.
  - Es existieren bei Verwaltungsübertretungen komplexe örtliche und sachliche Zuständigkeiten unterschiedlicher Behörden.

### 5.7.1.2 Vormerksystem

- Das österreichische Vormerksystem ist kein Punktesystem und umfasst im europäischen Kontext vergleichsweise wenige Tatbestände, die zu Vormerkungen führen. Wichtige unfall- und verletzungskausale Delikte sind vom Deliktkatalog nicht umfasst.
- Studien zeigen, dass das wiederholte Begehen von Tempodelikten überproportional mit der Verwicklung in Verkehrsunfälle korreliert.<sup>41</sup>

### 5.7.1.3 Technische Unterwegskontrollen

- Detailuntersuchungen verweisen auf einen Anteil von 3 Prozent an technischen Mängeln im Unfallgeschehen bei Lkw. Bei Tiefenstudien an speziell selektierten Unfallfahrzeugen wurden bei bis zu 25 Prozent der untersuchten Unfall-Lkw Mängel festgestellt.
- Im Jahr 2018 wurden etwa 160.000 Fahrzeuge kontrolliert, wobei bei 10.000 bis 12.000 Fahrzeugen ein erheblicher oder schwerer Mangel festgestellt wurde. Etwa 7 Prozent aller Lkw werden pro Jahr kontrolliert. Davon weisen ca. 23 Prozent gefährliche Mängel auf. 40 Prozent weisen schwere Mängel auf, die keine Untersagung der Weiterfahrt nach sich ziehen. Ausländische Fahrzeuge schneiden bei den Kontrollen signifikant schlechter ab.

### 5.7.1.4 Technische Überprüfung (§ 57a Kraftfahrgesetz (KFG))

- Die § 57a-Untersuchung deckt neue Entwicklungen der Assistenzsysteme und Automation weitgehend nicht vollständig ab (Ausnahme: Antiblockiersystem (ABS), elektronische Stabilitätskontrolle (ESC), Elektronisches Bremssystem (EBS), Elektromechanische Servolenkung (EPS), Leuchten, Rückhaltesysteme).

### 5.7.1.5 Qualität und Aktualität unfallrelevanter Daten

- Für die lokale Unfallforschung – zum Beispiel für die Analyse von Unfallhäufungsstellen (UHS) – stehen Daten aus dem Unfalldatenmanagement der Polizei (UDM) zur Verfügung. Für eine zielgerichtete Ursachenermittlung und Sanierung sind möglichst aktuell verfügbare Daten, die korrekte Kodierung von Unfalltypen und Fahrrichtungen sowie zum Beispiel die durchgängige Kennzeichnung von Baumunfällen wichtig.
- Datenschnittstellen zwischen polizeilichen Unfalldaten und jenen der Spitäler fehlen.

---

41 Crash involvement of motor vehicles in relationship to the number and severity of traffic offences: An exploratory analysis of Dutch traffic offences and crash data. [swov.nl/publicatie/crash-involvement-motor-vehicles-relationship-number-and-severity-traffic-offences](https://swov.nl/publicatie/crash-involvement-motor-vehicles-relationship-number-and-severity-traffic-offences). Zugriff 13.2.2020



- Informationen aus Gerichtsverfahren sind für Straßenerhaltende und Unfallforschung von großem Nutzen für deren Sicherheitsarbeit, aber nur im Ausnahmefall zugänglich.
- Unfall-, Verkehrs- und Straßendaten werden in der Praxis oft getrennt voneinander analysiert. Eine gemeinsame Betrachtung könnte das Sicherheitsmanagement der Straßenerhaltenden bedeutend erleichtern und präventive Analysen über lokale Unfalhäufungen hinaus („predictive analytics“) ermöglichen. Erhebungen von Verkehrsdaten und Modal-Split-Analysen finden nicht flächendeckend beziehungsweise nicht in regelmäßigen Abständen statt.

### 5.7.2 Ziele bis 2030

Wirkungsvolle und kosteneffiziente Prozesse bei der Durchsetzung von Verkehrsregeln und bei der Abwicklung von Informationsprozessen sind die unabdingbare Basis für sichere Straßen. Steuergelder sollen nachhaltig für die Überwachung eingesetzt und Einnahmen aus Strafgeldern wieder in die Verkehrssicherheitsarbeit reinvestiert werden.

- Adäquate und österreichweit einheitliche Strafhöhen für unfall- und verletzungs-kausale Delikte (EU-Niveau) sollen definiert und Führerschein-Entzugszeiten auf ihre Angemessenheit hin überprüft werden. Dadurch sollen auch Gefälle der Sanktionen zu den Nachbarländern vermieden werden.<sup>42</sup>
  - Die Anzahl der Vordelikte soll stärker als bisher bei der Bemessung der Strafhöhe miteinbezogen werden, um damit die präventive Wirkung zu erhöhen.
  - Das Vormerkssystem soll im Sinne der Unfallprävention effektiver werden.
  - Vereinfachungen und Modernisierungen der behördlichen Prozesse und Rollen sollen dort umgesetzt werden, wo sie Ressourcen effizienter nutzbar machen, schnellere Abläufe ermöglichen und somit der Verkehrssicherheit sowie der Entlastung von Polizei und Behörden dienen.
  - Die Strafbehörden sollen finanziell, personell und hinsichtlich ihrer technischen Hilfsmittel so ausgestattet sein, dass sie ihren Verpflichtungen im Sinne der Verkehrssicherheit ohne Einschränkungen nachkommen können.
  - Tempolimits sollen im Einklang mit den Anlageverhältnissen stehen.
  - Festgestellte Tempoüberschreitungen sollen konsequent geahndet werden – eventuelle Toleranzen sollten nicht wesentlich über die technisch erforderlichen Messtoleranzen hinausgehen. Die Ahndung von Verkehrsübertretungen muss bei ausländischen Lenkerinnen und Lenkern in gleichem Ausmaß sichergestellt sein wie bei inländischen.
- Dem rücksichtslosen, gefährlichen Rasen Unbelehrbarer im Straßenverkehr, soll

---

42 Seit 2020 werden in Deutschland Tempoüberschreitungen ab 21 km/h innerorts und 26 km/h im Freiland mit € 80,- Strafe, einem Punkt im Verkehrszentralregister und vier Wochen Führerscheinentzug geahndet: [adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/stvo-novelle](https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/stvo-novelle), Zugriff: 18.3.2020

mithilfe optimierter Überwachungs- und Sanktionsmöglichkeiten besser entgegen- gewirkt werden.

- Das Netz der stationären und mobilen Unterwegskontrollen im Lkw-Verkehr soll laufend den Erfordernissen angepasst und verbessert werden.
- Die Anforderungen der §-57a-Untersuchung sollen laufend an den Stand der Technik angepasst werden und nicht nur den EU-Mindeststandard abbilden. Das Revisionsystem für Prüfstellen wird unter Berücksichtigung internationaler Best-Practice-Beispiele an aktuelle Erfordernisse angepasst.
- Die Straßenverkehrsordnung soll stetig hinsichtlich eines guten Miteinanders aller Verkehrsarten weiterentwickelt werden und auf die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei gleichzeitiger Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Gehen und Radfahren besonderer Wert gelegt werden. Die Inhalte und Potentiale der StVO sollen bestmöglich an die Zielgruppen kommuniziert werden.
- Ein Verbund von bestehenden Unfall-, Verkehrs- und Straßendaten soll eingerichtet werden. Alle im Sinne des „Safe Systems“ Mitverantwortlichen (zum Beispiel Planende, Erbauende und Erhaltende des Verkehrssystems) sowie Sachverständige und Forschende sollten präventionsorientierten Zugang zu relevanten Daten erhalten – auch zu Informationen aus Gerichtsakten.
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit evaluiert werden. Dafür sollen geeignete, gut messbare Indikatoren festgelegt werden. Die Messungen sollen regelmäßig stattfinden und ausgewertet für jährliche Resultatkonferenzen zur Verfügung stehen.

### 5.7.3 Lösungswege

- Schaffung eines zentralen, bundesweit abrufbaren Verwaltungsstrafregisters samt der entsprechenden Rechtsgrundlage, mit der Ermöglichung
  - der sofortigen Einforderung offener rechtskräftiger Verwaltungsstrafen durch die Exekutive und
  - der Identifikation von Wiederholungstäterinnen und -tätern.
- Weiterentwicklung des Vormerksystems und Einbettung in ein in sich schlüssiges Paket von Strafen und vorbeugenden Maßnahmen unter Berücksichtigung eines effektiven Vollzugs durch die Behörden.
- Fokussierung auf wirkungsorientierte und bundesweit einheitliche Strafhöhen, (Staffelung nach Gefährlichkeit von Delikten) und rigorose Bestrafung von Mehrfachtätern, um das Präventionspotential von Strafen besser zu nutzen.
- Reduzierung von Straftoleranzen, die über der technischen Toleranzgrenze liegen und bundesweit einheitliche Vorgangsweise. Sicherstellung der dafür notwendigen Ressourcen bei den Strafbehörden (Bezirkshauptmannschaften, Strafämter der Landespolizeidirektionen, Magistrate von Statutarstädten).
- Weiterentwicklung des Gemeinschaftsrechts für die effektive Ahndung von Übertretungen bei ausländischen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

- Beibehaltung des Kumulationsprinzips beim Begehen von mehrfachen Verkehrsdelikten aufgrund der damit verbundenen, erhöhten Gefährlichkeit.
- Schaffung einer Ansprechstelle für Gebietskörperschaften (One-Stop-Shop), die umsetzungsorientierte Informationen bzgl. Auslegung und Potentiale der StVO und anderer Regelwerke bei der verkehrssicheren Gestaltung des öffentlichen Raums bereitstellt.
- Zusätzliche Erstellung von Toolboxen, Leitfäden, Infomaterialien für Kommunen.
- Adäquate personelle Ausstattung der Exekutive für ein dichtes Lkw-Kontrollnetz bzgl. arbeitsrechtlicher, technischer und rechtlicher Belange unter zumutbarer zeitlicher Beeinträchtigung der Kontrollierten.
- Technische Weiterentwicklung der Unterwegskontrollen im Schwerverkehr mit Fokus auf:
  - Ferndatenauslese (Lenkzeiten) und Gewichtskontrollen bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen,
  - Auslesen der technischen Daten des Fahrzeuges (Daten an Schnittstellen zu Assistenzsystemen) auch in der Unterwegsfahrt sowie
  - Entwicklung von Methoden zur Erkennung von Manipulationen an vernetzten Fahrzeugen (Cyberkriminalität).
- Möglichkeit der Nutzung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle für die „Pickerlkontrolle“ (§ 57a KFG) und die technische Unterwegskontrolle (§ 58a KFG):
  - Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Systeme im Fahrzeug auf Funktionalität im Rahmen der Begutachtung.
  - Laufende Qualitätssicherung bei den ermächtigten Stellen.
- Datenqualität im UDM:
  - Gewährleistung einer kontinuierlichen, den Anforderungen der lokalen und bundesweiten Verkehrssicherheitsarbeit entsprechenden Datenqualität in der österreichischen Straßenverkehrsunfallstatistik.
- Vernetzung der Unfall-, Straßen-, und Verkehrsdaten (auch stichprobenartig) und Bereitstellung eines Analysetools für alle Straßenerhaltende und Forschende.
  - Verbesserung der Datenqualität und -vollständigkeit für die lokale Unfallforschung.
  - Informationsaustausch zwischen Gebietskörperschaften über Erfahrungen in den Bundesländern.
  - Weiterentwicklung von Methoden zur Analyse und Sanierung von Unfallhäufungsstellen zu präventiven Maßnahmen auf Basis von Risikoanalysen. Förderung von entsprechenden Forschungs- und Umsetzungsprojekten.
- Regelmäßige Durchführung von Mobilitätsenerhebungen unter anderem mit Informationen zu Verkehrsart, Wegen, Wegedauer, Wegezwecken etc.
  - Getrennte Erfassung der Kategorien Moped und Motorrad.
- Vernetzung von Polizeidaten mit Spitalsdaten (auch stichprobenartig).
- Tiefenanalysen: Erleichterung des Zugangs zu (anonymisierten) Informationen aus Gerichtsakten.

- Unfallrekonstruktionen durch Sachverständige, Informationen zu technischen Mängeln von Fahrzeugen, Zeugenaussagen.
  - Forensische und unfallstatistische Erfassung unfallkausaler Zusammenhänge wie das Abschalten von unfallvermeidenden Assistenzsystemen (zum Beispiel automatischen Notbremsystemen – AEB).
- Regelmäßige Sammlung und Analyse von Befragungsdaten zum subjektiven Niveau der Verkehrssicherheit, insbesondere zur Verkehrssicherheitskultur sowie zu Einstellung und Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.
- Weiterentwicklung der österreichischen Straßenverkehrsordnung in Hinblick auf ein gedeihliches, von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägtes Miteinander im Straßenverkehr.

6

# Monitoring und numerische Zielsetzungen



## 6.1 Reduktionsziele

Straßenverkehrsunfälle bewirken enormes menschliches Leid und wirtschaftlichen Schaden. Da Österreich zu den fünf sichersten Ländern Europas aufschließen will, braucht es dementsprechend ehrgeizige Ziele.

Die Reduktionsziele, die mit der vorliegenden Verkehrssicherheitsstrategie bis 2030 erreicht werden sollen, stehen im Einklang mit den Zielsetzungen der Europäischen Kommission<sup>43</sup>, wobei für die schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, unsere Kinder, in den nächsten zehn Jahren das Ziel der „Vision Zero“ erreicht werden soll.

- 50 Prozent weniger Verkehrstote bis 2030 (Basis: Durchschnitt 2017–2019)
- 50 Prozent weniger Schwerverletzte bis 2030 (Basis: Durchschnitt 2017–2019)
- Vision Zero: Keine getöteten Kinder im Straßenverkehr bis 2030

## 6.2 Sicherheitsindikatoren

Sicherheitsindikatoren sind messbare Werte, die unfall- oder verletzungskausale Parameter des Verkehrsgeschehens beschreiben.

Folgende, in Auswahl, Definition und Methode für die österreichische Verkehrssicherheitsarbeit angepasste, mit den strategischen Zielsetzungen und Maßnahmen der Europäischen Kommission<sup>44</sup> abgeglichenen Sicherheitsindikatoren und exemplarische Zielwerte werden in die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 aufgenommen. Sie dienen der nationalen, wirkungsorientierten Verkehrssicherheitsarbeit als wichtige Orientierungshilfe und unterstützen zudem die Möglichkeit, länderübergreifend voneinander lernen zu können.<sup>45</sup>

### 6.2.1 Geschwindigkeit

Prozentsatz der Fahrzeuge, welche sich an die Geschwindigkeitsbeschränkung halten („Percentage of vehicles travelling within the speed limit.“). Dieser Indikator wird nach Straßenarten und unterschiedlichen Tempolimits differenziert:

---

43 Valetta Declaration on Road Safety 2017: [eu2017.mt/en/Documents/Valetta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](https://europa.eu/press-room/media/33624/declaration), Zugriff 5.12.2019

44 Ibid.

45 COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Next steps towards „Vision Zero“; 6/2019: [data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10508-2019-INIT/en/pdf](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10508-2019-INIT/en/pdf), Zugriff 4.2.2020

### 6.2.1.1 Zielwerte 2030

- Innerorts 30 km/h  $\geq$  60 Prozent (2019: 27 Prozent <sup>46</sup>)
- Innerorts 50 km/h  $\geq$  75 Prozent (2019: 61 Prozent)
- Freilandstraße 100 km/h  $\geq$  90 Prozent (2019: 85 Prozent)
- Autobahn 130 km/h  $\geq$  85 Prozent (2019: 80 Prozent)

## 6.2.2 Sicherheitsgurt und Kindersitz

Prozentsatz der Fahrzeuginsassinnen und Fahrzeuginsassen, die den Sicherheitsgurt oder den Kindersitz korrekt nutzen (“Percentage of vehicle occupants using the safety belt or child restraint system correctly.”).

### 6.2.2.1 Zielwerte 2030

- Kinder  $\geq$  99 Prozent (2019: 99 Prozent, aber Fehler bei Kindersicherung)
- Vordersitze (ohne Kinder)  $\geq$  99 Prozent (2019: 97 Prozent)
- Rücksitze (ohne Kinder)  $\geq$  95 Prozent (2019: 93 Prozent)

## 6.2.3 Helmtragequote

Prozentsatz der Moped-/Motorradfahrenden und Radfahrenden, welche einen Helm tragen (“Percentage of riders of powered two-wheelers and of cyclists wearing a protective helmet.”).

### 6.2.3.1 Zielwerte 2030

- Moped 100 Prozent (2019: 99,2 Prozent)
- Motorrad 100 Prozent (2019: 100 Prozent)
- Motorrad Schutzkleidung 95 Prozent im Freiland (2019: 78 Prozent)
- Fahrrad  $>$  50 Prozent (2019: 31 Prozent; große Streuung über Nutzungsarten: 20–90 Prozent!)

## 6.2.4 Alkohol

Die Europäische Kommission hat als Indikator den Prozentsatz der Fahrer, welche beim Fahren das Blutalkohollimit einhalten (“Percentage of drivers driving within the legal limit for blood alcohol content (BAC).”) festgelegt. Die Erhebung dieser Daten erfolgt also im Rahmen von Befragungen. Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie zieht zudem zur laufenden Beobachtung der Entwicklungen rund um Alkohol im Straßenverkehr die Zahlen aus der vom Bundesministerium für Inneres veröffentlichten Verkehrsüberwachungsstatistik heran. Mithilfe der in Österreich verwendeten Alkoholvortestgeräte ist eine sehr hohe Kontrolldichte möglich. Der Abgleich zwischen Einsatz- und Deliktszahlen im Zeitverlauf soll deshalb die Basis für die österreichische Indikatoren-Ermittlung für den Bereich Alkohol im Straßenverkehr darstellen.

---

46 Quelle aller aktuellen österreichischen Werte, sofern nicht anders angegeben: laufende Erhebungen des KFV.

#### 6.2.4.1 Zielwerte 2030

- Nie gefahren nach Konsum von Alkohol  $\geq$  99 Prozent (2018: 98 Prozent)
- Verhältnis Anzeigen zu Kontrollen

#### 6.2.5 Ablenkung/Mobiltelefon Nutzung

Prozentsatz der Fahrerinnen und Fahrer, welche beim Fahren KEIN Mobiltelefon benutzen (“Percentage of drivers not using a handheld mobile device.”).

##### 6.2.5.1 Zielwert 2030

- Keine Nutzung des Mobiltelefons beim Fahren  $\geq$  98 Prozent (2019: 96 Prozent; 2 Prozent Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung, 2 Prozent Handytippen).

#### 6.2.6 Fahrzeugflotte

Prozentsatz neuer Personenkraftwagen mit einer bestimmten Euro-NCAP-Einstufung (zum Beispiel mindestens 4 Sterne) (“Percentage of new passenger cars with a Euro NCAP safety rating equal or above a predefined threshold (e.g. 4-star) – to be specified further.”).

##### 6.2.6.1 Zielwert 2030

- Zielwerte werden im Rahmen eines Aktionsplans definiert.

#### 6.2.7 Infrastruktur

Prozentsatz der gefahrenen Kilometer mit einer Sicherheitseinstufung über einem festzulegenden Wert („Percentage of distance driven over roads with a safety rating above an agreed threshold.”)

1. Schritt: Risk Rating – Getötete pro Fahrleistung<sup>47</sup> (Milliarden Fahrzeug-km) auf A+S, Landstraßen (rural roads), Ortsgebiet (urban areas). L-B, L-L, G (evtl. nach Bundesländern). Dieser Indikator ist allerdings erst darstellbar, wenn für diese Straßen bundesweit Fahrleistungen verfügbar sind.

##### 6.2.7.1 Zielwert 2030

- A+S: 1 Todesopfer pro Milliarden Fahrzeug-km (derzeit: 1,6)
- Freilandstraßen: 5,6 (9,3)
- Ortsgebiet: 5,0 (5,1)

2. Schritt: Safety Rating – sobald hinsichtlich Datenlage darstellbar: Indikator, der die sicherheitsbezogene Qualität von Straßenabschnitten – inklusive Seitenräume –

---

47 Sofern auf einzelne Verkehrsträger heruntergebrochen wird, sollte auch Bezug zum Beispiel zur Zahl der Wege oder zur im Verkehr verbrachten Zeit genommen werden. Damit würde vor allem für den Vergleich von aktiven Mobilitätsformen mit dem motorisierten (Individual-) Verkehr ein realistischeres Bild entstehen, als dies mit dem Bezug auf Weglängen möglich ist.



beschreibt. COM: „Percentage of distance driven over roads with a safety rating above an agreed threshold.“

## **6.2.8 Unfallnachsorge**

Zeit zwischen dem Notruf und dem Eintreffen der Einsatzkräfte am Unfallort (95 Prozent Perzentil) (“Time elapsed in minutes and seconds between the emergency call following a collision resulting in personal injury, and the arrival at the scene of the emergency services.”)

### **6.2.8.1 Zielwerte 2030**

- Zielwerte werden im Rahmen eines Aktionsplans definiert.

## **6.2.9 Einstellung zu risikoreichem Verhalten**

Um die grundsätzliche Bereitschaft zu risikobehaftetem Verhalten im Straßenverkehr greifbar zu machen, sind geeignete Parameter bzw. Kenngrößen zu ermitteln. Diese dienen der Einschätzung der österreichischen Verkehrssicherheitskultur und dem Setzen von geeigneten Maßnahmen zu deren Verbesserung.

### **6.2.9.1 Zielwerte 2030**

- Zielwerte werden im Rahmen eines Aktionsplans definiert.

# 7

# Aktionspläne



Die vorliegende Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 liefert die systematische Grundlage für zielgerichtete Aktionspläne, die konkrete Umsetzungsschritte beinhalten und es ermöglichen, rasch auf Veränderungen im Straßenverkehr zu reagieren.

Die Inhalte dieser Aktionspläne ergeben sich aus laufenden Datenanalysen und vorherrschenden Gefahrentrends im Straßenverkehr und bilden den aktuellen Stand der Forschung und Wissenschaft ab. Sie können konkret themenbezogen sein, sind aber nicht zwangsläufig thematisch auf einzelne Verkehrsarten beschränkt.

Aktionen und Maßnahmen, Zuständigkeiten, Zeitraum der Aktionen, zur Verfügung stehendes Budget, Beschreibung des Problems (target accidents) und Indikatoren zur Erfolgsmessung (Zielformulierung) werden in den Aktionsplänen vorgegeben.

Das BMK und das Steuerungsgremium (Verkehrssicherheitsbeirat) setzen in Kooperation mit den Bundesländern, Städten und Gemeinden sowie weiteren Expertinnen, Experten und Schlüsselakteuren die Aktionspläne auf und betreiben deren Umsetzung.

8

# Laufender Betrieb



Im laufenden Betrieb sind folgende Aktionen geplant:

- Startkonferenz 2021
- Jährliche detaillierte Analyse der verfügbaren Unfall- und Mobilitätsdaten
- Erhebung und Analyse der aktuellen Sicherheitsindikatoren
- Resultatkonferenzen („Verkehrssicherheitstag“) unter aktiver Teilnahme österreichischer Verkehrssicherheits-Stakeholder aller Regionen und Disziplinen; externe Gäste bei Bedarf
- Vorschläge für neue/adaptierte Maßnahmen und Aktionspläne auf Basis von Analysen und Expertendiskussion
- Dissemination und Kooperation mit allen Akteuren und Gebietskörperschaften
- Monitoring anhand von Sicherheitsindikatoren
- Laufende Evaluation von Maßnahmen















