

Verkehrssicherheitsprogramm

Burgenland

2011-2015

Burgenland

Verkehr & Sicherheit

IMPRESSUM

Medieninhaber: Land Burgenland, 7000 Eisenstadt, Europaplatz 1

Herausgeber: Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung 5 - Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr

Layout, Satz, Produktion: MEDIAPROJECTS., Trausdorf a.d. Wulka

Druck: Druckzentrum Eisenstadt



Mag. Michaela Resetar
Verkehrslandesrätin

Vorwort

Die harte Arbeit aller Beteiligten im Rahmen des umfassenden Verkehrssicherheitsprogrammes 2005-2010 im Burgenland hat sich gelohnt: Seit 2005 ist die Anzahl der Verkehrstoten im Burgenland um 45 Prozent auf 20 im Jahr 2010 zurückgegangen – die niedrigste Anzahl seit Bestehen der statistischen Aufzeichnung. Die steigende Zahl der Unfälle zeigt jedoch, dass wir das hohe Niveau der Verkehrssicherheitsarbeit beibehalten müssen, um die Sicherheit auf Burgenlands Straßen zu erhöhen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2015 soll dem mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket gerecht werden. Denn nur mit gezielten und burgenlandweit aufeinander abgestimmten Maßnahmen können wir gemeinsam daran arbeiten, die Verkehrssicherheit für unsere Bürgerinnen und Bürger nachhaltig zu erhöhen.

Als Verkehrslandesrätin darf ich mich bereits jetzt bei allen – den Behörden, der Polizei, der Feuerwehr und Rettung, dem Kuratorium für Verkehrssicherheit, den Autofahrerklubs, dem Straßen- und Güterwegebau, den Gemeinden, den Partnern in der Wirtschaft, den Medien und nicht zuletzt allen VerkehrsteilnehmerInnen - die dazu beitragen, die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen, recht herzlich bedanken.

Ihre

A handwritten signature in black ink, reading 'Michaela Resetar'.

Das Burgenländische Verkehrssicherheitsprogramm in der 2. Auflage

I) EVALUIERUNG DES VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMMS 2005-2010

Im Jahr 2010 endete das im Jahr 2005 erstellte Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) Burgenland 2005-2010. Sechs Jahre lang haben alle wichtigen Institutionen im Verkehrssicherheitsbereich daran gearbeitet, die ehrgeizigen Ziele durch intensive Verkehrssicherheitsarbeit im Burgenland umzusetzen. Um auch für das neue VSP die richtigen Maßnahmen finden zu können, wurden die 84 Maßnahmen der 21 verschiedenen Schwerpunkte des VSP 2005-2010 evaluiert, um daraus wichtige Erkenntnisse abzuleiten.

Die Evaluierung des VSP 2005-2010 hat vor allem eines gezeigt: die harte Arbeit aller Beteiligten hat sich gelohnt: Die Anzahl der Verkehrstoten ist seit 2005 auf 20 im Jahr 2010 zurückgegangen, über 90% der Maßnahmen konnten umgesetzt oder teilweise umgesetzt werden.

Aber die Evaluierung hat auch gezeigt, dass die Arbeit hier nicht aufhört: die Alkoholunfälle und die dabei verletzten Personen sind konstant geblieben, ebenso wie die Unfälle bei denen Personen über 65 Jahre beteiligt waren. Die Unfälle mit Mopeds und Motorrädern haben sogar zugenommen und sind somit einer der Schwerpunkte des aktuellen Verkehrssicherheitsprogrammes.

II) DIE STRATEGIE DES VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMMES 2011-2015

„Stärkung der Eigenverantwortung“

Ohne Mithilfe aller Bürgerinnen und Bürger geht es nicht! Eine wichtige Strategie wird es daher zukünftig sein, vor allem bei bewusstseinsbildenden Verkehrssicherheitsaktionen und bei der Verkehrserziehung in Kindergärten und Schulen anzusetzen, um somit den Bürgerinnen und Bürgern die Eigenverantwortung für ihre eigene Sicherheit bewusst zu machen.

„Shared Responsibility“

Die geteilte Verantwortung ist der Grundbaustein des neuen VSP im Burgenland. Weiterhin sollen alle Beteiligten eng zusammenarbeiten, um die Verkehrssicherheit im Burgenland weiter zu erhöhen. Das Land Burgenland übernimmt hierbei aktiv die Verantwortung für die Bewusstseinsbildung seiner Bürgerinnen und Bürger.

III) ZIELVORGABEN FÜR DAS VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM 2011-2015

Reduktion der Getöteten um 25%

Reduktion der Schwerverletzten um 20%

Reduktion der Unfälle mit Personenschaden um 10%

Inhalt

1. PKW	6
2. LKW	7
3. MOPED	8
4. MOTORRAD	9
5. FAHRRAD	10
6. FUSSGÄNGERINNEN	11
7. KINDER UND JUGENDLICHE	12
8. ÄLTERE VERKEHRSTEILNEHMERINNEN	13
9. MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE PERSONEN	14
10. BEWUSSTSEINSBILDUNG – FAIR & SICHER	15
11. VERKEHRSÜBERWACHUNG	16
12. ALKOHOL UND ANDERE DROGEN	17
13. VERKEHRSMITTELWAHL	18
14. UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN	19
15. EISENBAHNKREUZUNGEN	20
16. RAUMPLANUNG	21
17. SICHERHEITSÜBERPRÜFUNGEN FÜR STRASSEN	22
18. QUALITÄTSSICHERUNG BEI DER AUS- UND WEITERBILDUNG	23



1. PKW

Der Pkw ist noch immer die Hauptbeteiligungsgruppe bei Unfällen mit Personenschaden (UPS): allein im Jahr 2010 ereigneten sich im Burgenland 707 Pkw-Unfälle mit Personenschaden, bei denen 759 Pkw-InsassInnen verletzt und 13 Pkw-InsassInnen getötet wurden.

Auch wenn die Unfall- und Verunglücktenzahlen mit Pkw-Beteiligung im Burgenland in den letzten Jahren tendenziell rückläufig sind, kann eine wesentliche Verringerung der Unfälle mit Pkw-Beteiligung nur durch Umsetzung einer Reihe von unterschiedlichen Maßnahmen erreicht werden.



Ziele zum PKW

1. Reduktion der Unfälle mit Personenschaden mit Pkw-Beteiligung um 10%

2. Reduktion der Anzahl der verunglückten Pkw-Insassen um 25%

Maßnahmen	Zeitraum
a) Verstärkter Einsatz von Radaranlagen	Langfristig
b) Verstärkter Einsatz von mobilen Tempoanzeigen zur Bewusstseinsbildung	Langfristig
c) Aufrechterhaltung der Kontrolldichte zur Vermeidung von Geschwindigkeitsübertretungen (abschreckender Effekt und subjektives Gefühl, jederzeit kontrolliert werden zu können)	Kurzfristig
d) Kontrollen zur Vermeidung des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung	Kurzfristig
e) Weiterhin intensive Abstandskontrollen (Verstärkte Überwachung durch beweissichere Messung von Brücken und Information über diese Kontrolltätigkeit)	Kurzfristig
f) Verstärkte Alkoholkontrollen gepaart mit Medienkampagnen zur zielgruppenorientierten Bewusstseinsbildung	Kurzfristig
g) Unterstützung bei der Durchführung von Pilotprojekten zur Testung von Geräten zur Erkennung der Beeinträchtigung durch andere Drogen am Steuer	Langfristig
h) Koordinierte Überwachungsschwerpunkte in Zusammenarbeit mit Nachbarländern	Mittelfristig
i) Kontrollen der fachgerechten Sicherung im Kfz (Sicherheitsgurt, Kindersitz)	Langfristig

2. LKW

Im Jahr 2010 ereigneten sich im Burgenland 79 Lkw-Unfälle mit Personenschaden bei denen 25 Lkw-InsassInnen verletzt wurden. Im Burgenland lag die Gurtanlegequote bei LKW-LenkerInnen im Rahmen der letzten Erhebung (Jahr 2006) bei 36% und somit deutlich unter dem Österreichischen Durchschnitt von 41%.

Des Weiteren enthalten grundsätzliche technische Mängel am Fahrzeug ein immenses Risikopotential. Hinzu kommen teilweise schlecht gesicherte Ladungen und das Nichteinhalten der Lenk- und Ruhezeiten, dem präventive Maßnahmen entgegengesetzt werden müssen, um die Unfälle mit LKW-Beteiligung dauerhaft zu senken.



© Jerris Klingebiel - Fotolia.com

Ziele zum LKW

1. Reduktion der Anzahl der bei Unfällen mit Personenschaden mit Lkw-Beteiligung verunglückten Personen um 25%

2. Erhöhung der Gurtanlegequote von LKW-Insassen auf 80%

Maßnahmen	Zeitraum
a) Verstärkte Durchführung von allgemeinen technischen Kontrollen mit den Schwerpunkten Ladungssicherung, Gefahrgut und Lenk- und Ruhezeiten	Kurzfristig
b) Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten	Kurzfristig
c) Errichtung und Ausbau von LKW-Anhalteplätzen	Mittelfristig
d) Verbesserung der Infrastruktur von LKW-Anhalteplätzen	Langfristig
e) Qualitätssicherung bei der Aus- und Weiterbildung von LKW-Lenkern	Langfristig





3. Moped

Die Zahl der Moped-Unfälle mit Personenschaden im Burgenland steigt seit 2006 stetig an: Im Jahr 2010 ereigneten sich im Burgenland 81 Moped-Unfälle mit Personenschaden bei denen 92 Personen verletzt wurden.

Mit den Maßgaben der dritten europäischen Führerscheintrichtlinien wird das Eintrittsalter in die Führerscheinklasse A1 (Motorräder mit einem Hubraum bis 125 cm³) in Österreich auf 16 Jahre reduziert. Der Einstieg in die Klasse AM (die Klasse AM umfasst Mopeds bis 45 km/h) ist bereits mit 15 Jahren möglich.

Um trotz der veränderten Situation den Anforderungen an ein Höchstmaß an Sicherheit gerecht werden zu können, werden die Ausbildungsrichtlinien entsprechend angepasst. Dabei wird das Thema Risikokompetenz (in riskanten Situationen kompetent reagieren zu können) eine wichtige Rolle spielen.



Ziele zum Moped

1. Reduktion der Unfälle mit Personenschaden mit Mopedbeteiligung um 10%

2. Reduktion der bei Unfällen mit Personenschaden mit Mopedbeteiligung verunglückten Personen um 25%

Maßnahmen	Zeitraum
a) Forcierung der Fahrsicherheitstrainings und außerschulischen Mopedworkshops	Kurzfristig
b) Stärkere Kontrollen von Tuning	Kurzfristig
c) Bewusstseinsbildung mit den Schwerpunkten Risikokompetenz, Tuning, Alkohol u. v. m.	Kurzfristig
d) Besondere Berücksichtigung von einspurigen Kfz bei der Errichtung neuer Kreisverkehrsanlagen	Kurzfristig

4. Motorrad

Im Jahr 2010 ereigneten sich im Burgenland 62 Motorrad-Unfälle mit Personenschaden bei denen 66 Personen verletzt und 2 getötet wurden.

Auf Seiten der Infrastruktur besteht weiterhin Verbesserungspotential. Das Motorrad ist eines der gefährlichsten Verkehrsmittel, denn es gibt kaum eine Knautschzone, die Gefahr nicht oder „zu spät“ gesehen zu werden ist sehr groß und oft werden hohe Geschwindigkeiten gefahren. Bewusstseinsbildende Maßnahmen sollen besonders bei den „Wiedereinsteigern“ im Alter von 40+ ansetzen.



Ziele zum Motorrad

1. Reduktion der Unfälle mit Personenschaden mit Motorradbeteiligung um 10%

2. Reduktion der bei Unfällen mit Personenschaden mit Motorradbeteiligung verunglückten Personen um 25%

Maßnahmen	Zeitraum
a) Umsetzung des Prinzips „selbsterklärende Straße“	Langfristig
b) Weitere Sanierung von Straßen zur Vermeidung von Alleinunfällen auf Motorradstrecken	Langfristig
c) Forcierung der Fahrsicherheitstrainings	Mittelfristig
d) Bewusstseinsbildung mit zielgerichteten Schwerpunkten (z.B.: Geschwindigkeit) besonders bei „Wiedereinsteigern“	Mittelfristig
e) Kehrpläne zur Befreiung von Streusplitt zu Saisonbeginn (Bevorzugung von Motorradstrecken)	Mittelfristig





5. Fahrrad

Im Jahr 2010 gab es im Burgenland 98 Unfälle mit Personenschaden mit RadfahrerInnen, bei denen 98 Personen verletzt und 2 getötet wurden.

FahrradfahrerInnen zählen zur Gruppe der ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen, weswegen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zwingend notwendig sind.

Angestrebt wird dabei eine Verbesserung der Infrastruktur sowie die Erhöhung des Radfahranteils - das Prinzip Safety in numbers besagt: je höher die Verkehrsanteile von RadfahrerInnen, desto höher ist ihre individuelle Verkehrssicherheit.

Zusammen mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen (z.B. Verwendung von Helm, der richtigen Beleuchtung und von verkehrstauglicher Fahrradausrüstung) für alle VerkehrsteilnehmerInnen lässt sich die Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen erhöhen und das Fahrradfahren zielgerichtet fördern.



Ziele zum Fahrrad

1. Reduktion der Anzahl der bei Unfällen mit Personenschaden mit Fahrradbeteiligung verunglückten Personen um 25%
2. Steigerung des Radfahranteils um 20%
3. Errichtung von neuen Radabstellanlagen (z.B.: im Schulumfeld)

Maßnahmen	Zeitraum
a) Förderung des Alltagsradverkehrs durch gezielte Aktionen und Imagekampagnen	Langfristig
b) Modernisierung und Errichtung von Radabstellanlagen öffentlicher Anlagen (z.B.: Schulen)	Langfristig
c) Technische und raumplanerische Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	Langfristig
d) Kontrolle der Verkehrstauglichkeit der Fahrräder	Mittelfristig

6. FußgängerInnen

Im Jahr 2010 gab es im Burgenland 65 Unfälle mit Personenschaden mit FußgängerInnen, bei denen 66 Personen verletzt und 2 getötet wurden. Zirka 18% der Fußgänger-Innenunfälle ereigneten sich auf unregulierten Schutzwegen.

Da FußgängerInnen im Straßenverkehr ungeschützt sind, kommt es bei Fußgängerunfällen vielfach zu schweren Verletzungen. Besonders betroffen sind dabei Kinder, Jugendliche und ältere Personen.

Dies zeigt, wie gefährlich das Überqueren von Fahrbahnen noch immer ist. Zu einer weiteren Erhöhung der Sicherheit der FußgängerInnen auf Schutzwegen sind diese zu überprüfen (zum Beispiel hinsichtlich der Notwendigkeit der Verbesserung der technischen Ausstattung).



Ziele zu FußgängerInnen	
1. Reduktion der Unfälle mit Personenschaden mit Fußgängerbeteiligung um 10%	
2. Reduktion der Unfälle mit Personenschaden mit Fußgängerbeteiligung auf Schutzwegen um 50%	
Maßnahmen	Zeitraum
a) Optimale Verkehrsgestaltung im baulichen sowie raumplanerischen Bereich (z.B.: Gehsteigbreiten, Barrierefreiheit, Querungshilfen wie Mittelinseln)	Langfristig
b) Überprüfung und bauliche Verbesserung von bestehenden Querungsstellen	Langfristig
c) Weiterhin Überprüfung unregelter Schutzwege auf ihre technische Sicherheit und Konformität mit den Richtlinien	Langfristig



7. Kinder und Jugendliche

Im Jahr 2010 verunglückten im Burgenland 63 Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren bei Unfällen mit Personenschaden. Bei den Jugendlichen stechen zwei Schwerpunkte besonders hervor: das Unfallgeschehen der jungen Moped- und Leichtmotorradlenker im Alter zwischen 15 und 19 Jahren. Auch bei den Pkw-Unfällen zeigt sich ein höheres Verletzungsrisiko bei der Altersgruppe der 20- bis 24-Jährigen. Um selbstständig am Verkehrsgeschehen teilnehmen zu können, müssen Kinder erst das richtige Verhalten im Straßenverkehr erlernen. Vor allem Eltern, LehrerInnen und ExekutivbeamtlInnen nehmen diesbezüglich eine wichtige Rolle als VerkehrserzieherInnen ein.

Sie sollen die Kinder auf die besonderen Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam machen und mit ihnen die Wege üben. Besondere Sicherheitsvorkehrungen erfordern vor allem Schulwege, da diese von den Kindern häufig genutzt werden und oft ein hohes Gefahrenpotential aufweisen.

Im Sinne der Verkehrssicherheit erscheint es auch sinnvoll, dass neben den Kindern auch Jugendliche in den höheren Schulen und Berufsschulen regelmäßig beraten werden.

Ziele zu Kindern und Jugendlichen

1. Reduktion der Anzahl der bei Unfällen mit Personenschaden verunglückten Kinder um 25%
2. Reduktion der bei Unfällen mit Personenschaden mit Mopedbeteiligung verunglückten Personen um 25%
3. Weiterhin NULL getötete Kinder am Schulweg

Maßnahmen	Zeitraum
a) Förderung der Kindermobilität (nachhaltiges Mobilitätsverhalten prägen, z.B.: Pedibus)	Langfristig
b) Permanente Schulung der Risikokompetenz (Vorträge, Diskussionen, Übungen) in allen Schulstufen (z.B.: Verkehrserziehung, Fahrzeugsicherheit, Tuning)	Kurzfristig
c) Durchführung von Sicherheitsinspektionen des Schulumfeldes für Volksschulen sowie höhere Schulen und Berufsschulen (z.B.: im Rahmen der Verkehrszeicheninspektionen)	Kurzfristig
d) Weiterführung diverser Aktionen zum Thema Kindersichersicherheit im Verkehr	Kurzfristig
e) Bewerbung und Forcierung der Ausbildung zum Schüler- und Elternlotsen	Mittelfristig
f) Risikokompetenz für Schul- und Kindergartenbuslenker (z.B.: richtiges Queren der Straße)	Kurzfristig
g) Kindersicherung und -beförderung im Schul- und Kindergartenbus (Einführung der 1:1 Regelung unterstützen)	Langfristig
h) „Zweirad im Verkehr – Vernunft hat Vorrang“ in der 8. Schulstufe der Haupt- und Mittelschulen, sowie in den Gymnasien	Kurzfristig
i) Verkehrsberatung bei den 17-jährigen in den höheren Schulen und in den Berufsschulen	Kurzfristig

8. Ältere VerkehrsteilnehmerInnen

Im Jahr 2010 verunglückten im Burgenland 139 Personen im Alter 65+ bei Unfällen mit Personenschaden – die meisten davon als Pkw-LenkerInnen.

Ältere Menschen nehmen jedoch auf unterschiedliche Arten am Straßenverkehr teil und daraus ergeben sich vielfältige Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit. Im zunehmenden Alter kann das Seh- und Hörvermögen abnehmen, die Konzentrations- und Merkfähigkeit kann zurückgehen und auch die Motorik unterliegt großen Veränderungen. Dies kann zu Verlangsamungen des Wahrnehmungs- und Bewegungsverhaltens führen.

Der Anteil der Personen im Alter 65+ an der Bevölkerung wird in den nächsten Jahren stetig steigen, weshalb gezielte Maßnahmen zu ergreifen sind.



Das Ziel zu älteren VerkehrsteilnehmerInnen

Reduktion der Anzahl der bei Unfällen mit Personenschaden verunglückten älteren VerkehrsteilnehmerInnen (65+ Jahre) um 25%

Maßnahmen	Zeitraum
a) Bewerbung spezieller Vortragsreihen und Gesundheitschecks für ältere VerkehrsteilnehmerInnen	Mittelfristig
b) Bewerbung des Themas „Sichtbarkeit“ (z.B.: Tragen von Reflektierenden Materialien)	Mittelfristig
c) Vorträge zum Thema „Einfluss von Medikamenten auf das Autofahren“ inkl. Beratung vor Ort	Mittelfristig
d) Überprüfung der Verkehrssituation aus Sicht älterer VerkehrsteilnehmerInnen (z.B. Erhaltung der Nachtsichtbarkeit von Bodenmarkierungen)	Kurzfristig





9. Mobilitätseingeschränkte Personen

Mobilitätseingeschränkte Personen sind im Straßenverkehr mit zahlreichen Hindernissen und Gefahren konfrontiert. Für eine bestmögliche Integration mobilitätseingeschränkter Personen in das burgenländische Verkehrsgeschehen ist eine barrierefreie Gestaltung der Verkehrsräume und der Verkehrsanlagen erforderlich.

Taktile Leitsysteme sind für die selbständige Mobilität sehbehinderter und blinder Menschen eine wichtige Orientierungshilfe. Bei der Errichtung solcher Leitsysteme sollen allgemeingültige Standards zur Anwendung kommen.



Das Ziel zu mobilitätseingeschränkten Personen

Barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraums

Maßnahmen	Zeitraum
a) Verstärkte Umsetzung bzw. Nachrüstung von taktilen Leitsystemen, vor allem bei neuen Bauvorhaben	Mittelfristig
b) Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit im Burgenland	Mittelfristig
c) Verstärkte Einbindung von Interessensvertretungen (z.B.: ÖZIV) bei der Planung von Maßnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit im Burgenland	Langfristig

10. Bewusstseinsbildung – fair & sicher

Gefahrensituationen und Unfälle ereignen sich häufig aufgrund von Unachtsamkeit bzw. fehlendem Bewusstsein der VerkehrsteilnehmerInnen. Durch regelmäßige medienwirksame Informationen und Berichterstattungen über wesentliche Gefahrenbereiche und das richtige Verhalten im Straßenverkehr kann die burgenländische Bevölkerung sensibilisiert werden. Auch öffentlichkeitswirksame Aktionen und Veranstaltungen, sowie Medienkampagnen (z.B.: fair & sicher) zu verschiedenen Problemfeldern (z.B.: Geschwindigkeit, Sicherung, Alkohol und andere Drogen), wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

Ziele zu Bewusstseinsbildung	
1. Verkehrssicherheitsaktionen zu unfallrelevanten Themen	
2. Vermehrte Medienberichterstattung zu verkehrssicherheitsbezogenen Themen und Aktionen	
Maßnahmen	Zeitraum
a) Vermehrte mediale Kooperationen bei Aktionen (z.B.: fair & sicher)	Kurzfristig
b) Promotion für Mobilitätsangebote für Jugend und Senioren (z.B: Jugend- bzw. Senioren- bzw. Sammeltaxi, Discobus)	Mittelfristig
c) Bewusstseinsbildende Maßnahmenswerpunkte zu folgenden Themen: Geschwindigkeit Fachgerechte Verwendung von Sicherheitsgurt, Rückhaltevorrüchtungen für Kinder, von Fahrradhelmen etc. Sichtbarkeit bei Dunkelheit Alkohol und andere Drogen am Steuer Sicherheit am Moped und Motorrad Aufklärungsarbeit zur Erhöhung der Aufmerksamkeit Straßenverkehr (Kopfhörer und Handy) Aufklärungsarbeit zu lautlosen Elektrofahrzeugen Verkehrserziehung in Kindergärten und Schulen	Langfristig





11. Verkehrsüberwachung

Die Verkehrsüberwachung leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Eine permanente und systematische Präsenz der Exekutive auf den Straßen kann dazu beitragen, dass das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen positiv beeinflusst wird.

Zu den wichtigsten Überwachungsbereichen gehören die Geschwindigkeits- und Sicherheitsabstandskontrollen. Geschwindigkeitskontrollen können dazu dienen, dass sich die LenkerInnen der Gefahren einer überhöhten bzw. nicht angepassten Geschwindigkeit bewusst werden und sich regelkonform verhalten, wodurch ein Großteil der Alleinunfälle verhindert werden könnte: allein im Jahr 2010 ereigneten sich im Burgenland 305 Alleinunfälle.

Sicherheitsabstandskontrollen können das Unfallrisiko, insbesondere von Auffahrunfällen, beträchtlich senken.



Ziele zur Verkehrsüberwachung

1. Reduktion der Anzahl der Alleinunfälle mit Personenschaden um 10%
2. Intensivierung der regelmäßigen Geschwindigkeitsmessungen mittels einer Erhöhung der Anzahl der Messstellen
3. Reduktion der Auffahrunfälle um 10% durch intensivere Sicherheitsabstandskontrollen.

Maßnahmen	Zeitraum
a) Verstärkter Einsatz von Radaranlagen	Langfristig
b) Verstärkter Einsatz von mobilen Tempoanzeigen zur Bewusstseinsbildung	Langfristig
c) Aufrechterhaltung der Kontrolldichte zur Vermeidung von Geschwindigkeitsübertretungen (abschreckender Effekt und subjektives Gefühl, jederzeit kontrolliert werden zu können)	Kurzfristig
d) Koordinierte Überwachungsschwerpunkte in verstärkter Zusammenarbeit mit Nachbarländern	Mittelfristig
e) Erarbeitung effizienterer Strafverfolgung ausländischer Verkehrssündern mit den Nachbarländern	Langfristig
f) Weiterhin intensive Abstandskontrollen (Verstärkte Überwachung durch beweissichere Messung von Brücken und Information über diese Kontrolltätigkeit)	Kurzfristig
g) Verstärkte Alkoholkontrollen gepaart mit Medienkampagnen zur zielgruppenorientierten Bewusstseinsbildung	Kurzfristig
h) Kontrollen zur Vermeidung des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung	Kurzfristig

12. Alkohol und andere Drogen

Im Jahr 2010 ereigneten sich im Burgenland 76 Alkoholunfälle mit Personenschaden, bei denen 96 Personen verletzt wurden.

Neben dieser noch immer relativ hohen Zahl an Alkoholunfällen mit Personenschaden ist davon auszugehen, dass es auch zahlreiche Unfälle gibt, die auf den Konsum anderer Drogen zurückzuführen sind.

Die Erkennbarkeit der Beeinträchtigung durch andere Drogen stellt eine große Herausforderung für die Exekutive dar.



© eyewave - Fotolia.com

Ziele zu Alkohol und anderen Drogen

1. Senkung der Alkoholunfälle mit Personenschaden um 10%

2. Durchführung von Pilotprojekten zur Testung von Geräten zur Erkennung der Beeinträchtigung durch andere Drogen am Steuer

Maßnahmen	Zeitraum
a) Verstärkte Aufklärungsarbeit für Jugend- und Sammeltaxis und Discobus	Mittelfristig
b) Forcierung des Prinzips „Close To“	Langfristig
c) Forcierung von Maßnahmen zur Einführung von Alkohol-Interlock-Systemen	Langfristig
d) Unterstützung bei der Durchführung von Pilotprojekte zur Testung von Geräten zur Erkennung der Beeinträchtigung durch andere Drogen am Steuer	Langfristig
e) Verstärkte Alkoholkontrollen gepaart mit Medienkampagnen zur zielgruppenorientierten Bewusstseinsbildung	Kurzfristig





13. Verkehrsmittelwahl

Die Wahl des „richtigen“ Verkehrsmittels gestaltet sich oft schwierig. Besonders in weniger besiedelten Gebieten überwiegt noch immer die Nutzung des PKW als primäres Verkehrsmittel aber auch im städtischen Bereich besteht noch Potenzial zur Forcierung von verkehrsmindernden Maßnahmen.

Um die Nutzung von Fahrgemeinschaften zur nächstgelegenen Station des Öffentlichen Personennahverkehrs oder zum Arbeitsplatz zu fördern gilt es, eine Informationsplattform zur richtigen Verkehrsmittelwahl zu formen. Fahrgemeinschaften sind zusammen mit einer regelmäßigen Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs echte Alternativen zur PKW-Nutzung und können einen wertvollen Beitrag zur nachhaltigen Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Schonung der Umwelt leisten.



Ziele zur Verkehrsmittelwahl

1. Bilden einer Informationsplattform zur richtigen Verkehrsmittelwahl
2. Öffentlichkeitsarbeit zur Forcierung von verkehrsmindernden Maßnahmen

Maßnahmen	Zeitraum
a) Weiterhin Forcierung von verkehrsmindernden Maßnahmen (z.B.: Fahrgemeinschaften, Jugend- und Sammeltaxis, Informationen zum Öffentlichen Personennahverkehr)	Langfristig
b) Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs	Langfristig
c) Informationsplattform zur richtigen Verkehrsmittelwahl (z.B.: nextbike)	Mittelfristig
d) Attraktivere Gestaltung von Rad- und Fußwegen	Langfristig
e) Informationen zur Elektromobilität	Kurzfristig

14. Unfallhäufungsstellen

Über ein Drittel der Unfälle mit Personenschaden in Österreich ereignen sich an Unfallhäufungsstellen (UHS). Auch knapp 18% der Verletzten und rund 7% der Getöteten im Verkehr können Bereichen an Unfallhäufungsstellen zugeordnet werden. Bei der Straßensanierung und der Verbesserung der infrastrukturellen Sicherheitsausstattung, spielen Unfallhäufungsstellen somit eine wichtige Rolle. Insgesamt werden jährlich rund 86 Unfallhäufungsstellen im Burgenland registriert.



Ziele zu Unfallhäufungsstellen

1. Reduktion der Anzahl der jährlich registrierten Unfallhäufungsstellen um 30%

2. Reduktion der Anzahl der Verletzten und Getöteten an Unfallhäufungsstellen um 30%

Maßnahmen	Zeitraum
a) Rasche Überprüfung und Sanierung der ausgewiesenen Unfallhäufungsstellen unter Anwendung der RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) 02.02.21	Kurzfristig
b) Entschärfung der Freilandabschnitte mit Häufungen von Alleinunfällen	Mittelfristig
c) Weitere Kreisverkehre als Sicherheitsmaßnahme zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen	Mittelfristig
d) Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen	Mittelfristig
e) Darstellung aller Unfallhäufungsstellen des Burgenlandes auf digitalen Straßenkarten	Langfristig
f) Zentrale Sammlung der Sachschadensunfälle	Kurzfristig





15. Eisenbahnkreuzungen

Im Burgenland kam es im Jahr 2010 zu 13 Unfällen mit Eisenbahnbeteiligung auf Eisenbahnkreuzungen (EK). Davon waren 6 Unfälle mit Personenschaden, wobei insgesamt 5 Personen verletzt und 2 getötet wurden. Ein grundsätzliches Problem bei Eisenbahnkreuzungen ist die Missachtung des Rotlichtes.

Im Burgenland weisen technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen ein deutlich höheres Unfallrisiko auf (10 Unfälle im Jahr 2010) als unregelmäßige Eisenbahnkreuzungen (3 Unfälle). Demnach sind diese Anlagen mit gesonderten Maßnahmen zu berücksichtigen.

Aktuell wird an einem Risikomodell zur Bewertung des individuellen Unfallrisikos an Eisenbahnkreuzungen gearbeitet, welches als Grundlage zur Sanierungsplanung dienen soll. Das Modell basiert auf der Betrachtung komplexer Zusammenhänge und bedient sich bestimmter Variablen zur bestmöglichen Vorhersage des jeweiligen Unfallrisikos.

Ziele zu Eisenbahnkreuzungen

1. Reduktion der Unfälle mit Personenschaden auf Eisenbahnkreuzungen um 10%

2. Implementierung eines Risikomodells zur gezielten Sanierungsplanung

Maßnahmen	Zeitraum
a) Identifikation, Bewertung und Sanierung von Unfall-Hot-Spots	Mittelfristig
b) Forcierung der Umsetzung des Risikomodells bei Eisenbahnkreuzungen	Langfristig
c) Pilotuntersuchung zur automatischen Überwachung (z.B.: Rotlicht-kameras) von Eisenbahnkreuzungen	Kurzfristig
d) Forcierung des Einsatzes von Lane Lights zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	Mittelfristig
e) Medienkampagnen für erhöhte Aufmerksamkeit bei Eisenbahnkreuzungen	Mittelfristig

16. Raumplanung

Zur nachhaltigen Gestaltung des öffentlichen (Verkehrs-) Raumes ist eine gut koordinierte Arbeit erforderlich. Neuplanungen und infrastrukturelle Umbauten stehen immer im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen, weshalb alle Beteiligten (Planer, Gemeinden, Sicherheitsexperten u.a.) am Arbeitsprozess beteiligt werden müssen. Die Raumplanung muss immer auch die Umgebungssituation berücksichtigen und auf die Bedürfnisse der Einwohner eingehen.

Nur so lassen sich Maßnahmen generieren, die auf Basis von breitem Wissen individuelle Lösungen liefern und ein effizientes örtliches Entwicklungskonzept möglich machen.

Die Basis einer jeden Maßnahme ist eine detaillierte Darstellung des Ist-Zustands, der die gegenwärtige Mobilitätssituation beschreibt. Daraus lassen sich schließlich sinnvolle Schritte ableiten, die präventive Wirksamkeit besitzen und maßgeblich zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen.



© Kara - Fotolia.com

Das Ziel zur Raumplanung

Kontinuierliche Berücksichtigung der Verkehrssicherheit in der Raumplanung

Maßnahmen	Zeitraum
a) Regelmäßige Mobilitätserhebungen	Langfristig
b) Berücksichtigung der Verkehrssicherheit in örtlichen Gestaltungs- und Entwicklungskonzepten (z.B.: Bebauungspläne)	Langfristig
c) Prüfung der Anwendbarkeit von innerörtlichen Verkehrskonzepten wie z.B.: Begegnungszone, Gemeinschaftsstraße	Langfristig



17. Sicherheitsüberprüfungen für Straßen

Mit Hilfe von Road Safety Audits (RSA) sollte die Verkehrssicherheit, ähnlich der Umweltaspekte bei einer Umweltverträglichkeitsprüfung, bei jedem Straßenneubau und größeren Straßenumbauten berücksichtigt werden. Dadurch lassen sich Sicherheitsmängel frühzeitig erkennen und Fehlplanungen, die teure Folgekosten nach sich ziehen, können vermieden werden.

Road Safety Inspections (RSI) prüfen hingegen in Betrieb befindliche Infrastrukturen. Mittels standardisierter Verfahren soll das bestehende Straßennetz dadurch laufend auf Mängel geprüft werden. Im Idealfall dämmt die Durchführung solcher Inspektionen, zusammen mit den Verkehrssicherheitsaudits, die Entstehung von Unfallhäufungsstellen ein.

Ziele zu Sicherheitsüberprüfungen für Straßen

1. Regelmäßige Durchführung von Road Safety Audits bei Neuplanungen im Landesstraßennetz

2. Regelmäßige Durchführung von Road Safety Inspections im bestehenden Landesstraßennetz

Maßnahmen	Zeitraum
a) Ausbildung von qualifizierten Auditoren bzw. Inspektoren	Mittelfristig
b) Durchführung von Road Safety Audits bei allen relevanten Bau- und Umbauprojekten im Landesstraßennetz	Kurzfristig
c) Forcierung von Road Safety Audits bei Baustellenplänen	Mittelfristig
d) Durchführung von Road Safety Inspections im bestehenden Landesstraßennetz	Mittelfristig



18. Qualitätssicherung bei der Aus- und Weiterbildung

Gut ausgebildete Personen im Bereich der Verkehrssicherheit steigern die Qualität der Verkehrssicherheitsarbeit. Sie verfügen über ein größeres Fachwissen, erkennen die Probleme und Zusammenhänge und tragen maßgeblich zur Lösung von Verkehrssicherheitsproblemen bei. Gut ausgebildete Personen sind auch in der Lage komplexe Situationen zu erfassen und diese an andere Personen zu kommunizieren.

Das fachgerechte Absichern von Baustellen muss ebenso gelernt sein. Deshalb ist die Schulung von dafür verantwortlichen Personen unbedingt notwendig.

Neben der Aus- und Weiterbildung von Personen, die im Bereich der Verkehrssicherheit arbeiten, ist auch die Schulung von LenkerInnen von Einsatzfahrzeugen von großer Bedeutung, um auf das richtige Verhalten aufmerksam zu machen und Gefahrensituationen zu vermeiden.

Ziel zur Qualitätssicherung bei der Aus- und Weiterbildung

1. Stärkere Nutzung bestehender Aus- und Weiterbildungsangebote

2. Schaffung neuer Bildungsangebote

Maßnahmen	Zeitraum
a) Aus- und Weiterbildung von Meinungsbildnern für die Verkehrssicherheitsarbeit (z.B.: Bedienstete oder Funktionäre in Gemeinden)	Langfristig
b) Schulungskonzepte für Lenker von Einsatzfahrzeugen (Feuerwehr, Rettung)	Langfristig
c) Expertenschulung zur richtigen Baustellenabsicherung	Langfristig
d) Qualitätssicherung für Fahrprüfungen	Langfristig
e) Qualitätssicherung bei der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern	Langfristig



Verkehrssicherheitsprogramm

Burgenland
2011-2015

Burgenland