

Menschen schützen!

Verkehrssicherheitsprogramm
Oberösterreich 2005-2010

Menschen
schützen!
Verkehrssicherheitsprogramm
Oberösterreich 2005-2010



Impressum:
Medieninhaber:
Land Oberösterreich
4021 Linz, Klosterstraße 7
Herausgeber:
Amt der OÖ Landesregierung
Verkehrssressort
Druck: A3 Werbeservice, Linz



Menschen schützen!

Verkehrssicherheitsprogramm
Oberösterreich 2005-2010

Diese Broschüre nennt die Maßnahmen zur Verwirklichung des oberösterreichischen Verkehrssicherheitsprogramms. Sie dienen dazu, die Sicherheit bis zum Jahr 2010 und darüber hinaus maßgeblich zu erhöhen. Das vordringlichste Ziel ist, die Zahl der Verkehrsunfälle und besonders der dabei zu Schaden kommenden Menschen zu reduzieren.



Thema: Mensch

Gurt	8
Geschwindigkeit	9
Sicherheitsabstand	10
Alkohol	11
Ermüdung	12
Kindersitz	13
Verkehrserziehung	14
Schulweg	15
Radfahren	16
Führerschein	17
Jugendtaxis/Discobusse	18
Moped/Motorrad	19
Fußgänger	20
Menschen mit Handicap	21
Senioren	22
Verkehrsmittelwahl	23

Thema: Fahrzeug

Unfalluntersuchung	24
Unfalldatenspeicher	25
Schulbus	26
LKW-Sicherheit	27

Thema: Infrastruktur

Eisenbahnkreuzungen	28
LKW-Verkehr	29
Verkehrsberuhigung	30
Unfallhäufungsstellen	31
Impressum	32

Menschen schützen!

Der Straßenverkehr als gefährlichster Verkehrsträger fordert die größte Zahl an Toten, Verletzten und verursacht einen enormen volkswirtschaftlichen Schaden. Aufbauend auf erfolgreiche Aktionen des Ressorts hat Verkehrsreferent LH-Stv. Dipl.-Ing. Erich Haider den Auftrag gegeben, gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit ein Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit auszuarbeiten.

Das von den Experten vorgeschlagene oberösterreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2005 - 2010 liegt nun vor. Es umfasst Ziele und Maßnahmen, um in den Handlungskreisen Mensch, Fahrzeug und Straßeninfrastruktur

- **die Verkehrsteilnehmer zu einem sicheren Verhalten zu veranlassen,**
- **den technischen Fortschritt bei Fahrzeugen besser zu nutzen**
- **und über Förderungen für eine Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur zu sorgen.**

Korrespondierend mit den Programmen der Europäischen Union und der Österreichischen Bundesregierung soll damit auch in Oberösterreich bis 2010 die Zahl der Verkehrstoten um mindestens 50 % gesenkt werden. Als Risikogruppen finden beim OÖ Verkehrssicherheitsprogramm vor allem die sogenannten ungeschützten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer – hier vor allem Kinder und ältere Menschen – Beachtung. Aber auch für andere Risikogruppen, wie Motorrad- / Mopedfahrer, Berufskraftfahrer für LKW und Busse, werden Maßnahmenpakete vorgesehen.

Weitere Ziele liegen in einer Verbesserung der Straßeninfrastruktur durch die Ermittlung und Entschärfung von Unfallhäufungspunkten und der Förderung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen wie Tempo-30-Zonen, Kreisverkehre usw. Mehr Verkehrssicherheit in Oberösterreich – auch die gute Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden, den Verantwortlichen in Städten und Gemeinden, der Exekutive, dem KfV, den Medien und den Kraftfahrverbänden – ist ein wichtiger Beitrag dazu.

Das vorliegende OÖ Verkehrssicherheitsprogramm 2005 - 2010 zielt bewusst auf jene Themen, die aufgrund der Gesetzeslage und Kompetenz in unserem Bundesland steuer- und beeinflussbar sind. Man kann aber auch nicht darauf verzichten, auf Basis unserer Erkenntnisse entsprechende Forderungen an Bundes- und EU-Gremien, an Fahrzeughersteller und Autobahngesellschaften zu richten.

Mehr Verkehrssicherheit zu schaffen ist und bleibt eine gemeinsame Aufgabe von Institutionen und dem einzelnen Bürger. Wir wollen alle Verkehrsteilnehmer für diese Ziele und Maßnahmen gewinnen.

“Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm für Oberösterreich soll mit ehrgeizigen Zielsetzungen die Sicherheit auf unseren Straßen erheblich verbessern!”

*Dipl.-Ing. Erich Haider
Landeshauptmann-Stellvertreter*



Einleitung

Im Jahre 2003 wurden in Oberösterreich bei 9.239 Verkehrsunfällen 12.450 Personen verletzt.

174 Personen starben an den Folgen!

Sieht man vom großen volkswirtschaftlichen Schaden ab – 486.719.000,- Euro/Jahr – so ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen eine der wichtigsten sozialen Verpflichtungen unserer Gesellschaft geworden.

Obwohl sich die Zahl der in Oberösterreich zugelassenen Fahrzeuge seit Beginn der offiziellen Registrierung von Verkehrsunfällen im Jahre 1961 bis 2003 von 185.381 auf 1.023.759 mehr als verfünffacht hat, konnte doch nach 1973 durch verschiedenste Verkehrssicherheitsmaßnahmen – bessere Notfallmedizin, schnellere Rettungsdienste, verbesserte passive Sicherheit am Fahrzeug, Straßenausbau – auch in Oberösterreich eine Trendumkehr insbesondere bei den Getöteten erreicht werden.

OÖ: 1973: 370 Tote
2003: 174 Tote (das sind 53 % weniger gegenüber dem Basisjahr 1973)

Das Oberösterreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2005 - 2010 bekennt sich grundsätzlich zur europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit und zum Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm, wonach bis 2010 eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten auf Basis eines Durchschnitts der Werte von 1998 - 2000 angestrebt wird.

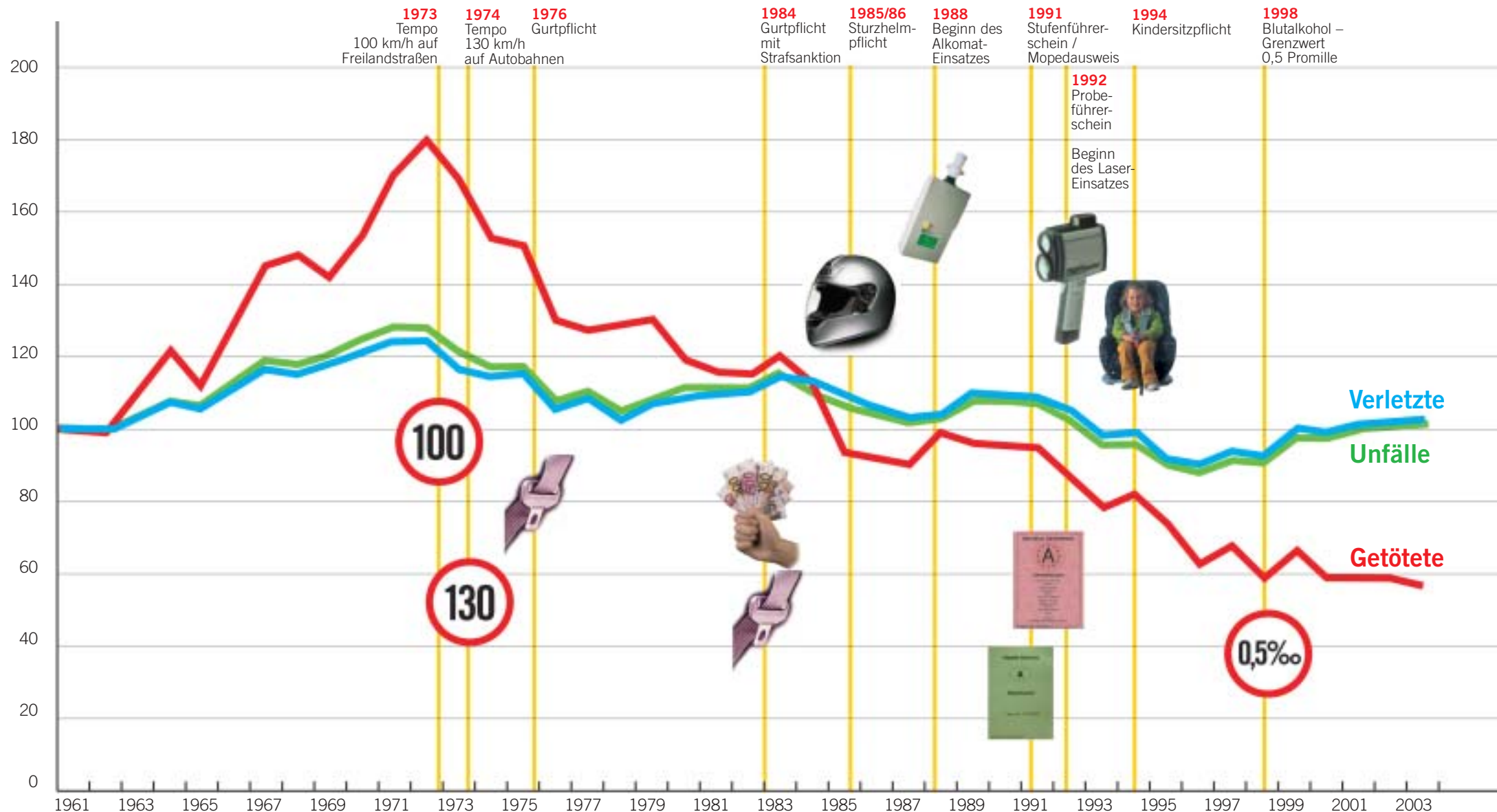
Als Ziel wird daher für Oberösterreich anvisiert:

**minus 50 % Tote
minus 20 % Schwerverletzte**

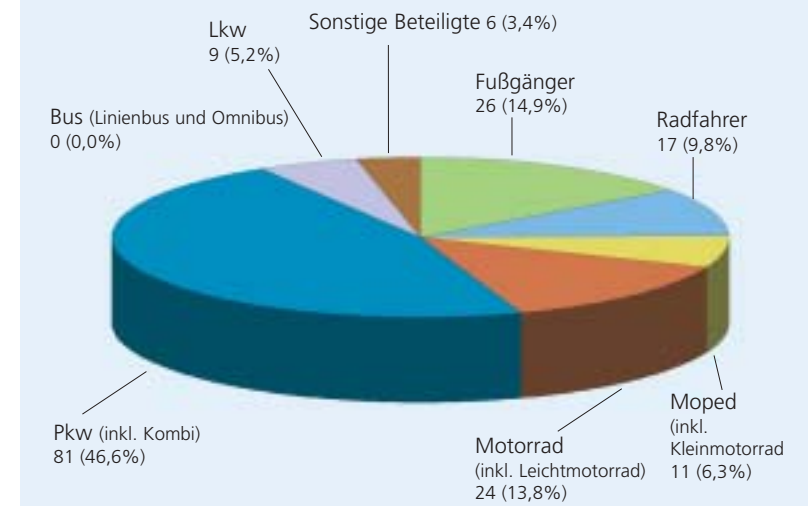
Zentrales Element der OÖ Verkehrspolitik ist aber auch die „Vision Zero“, wonach keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu akzeptieren sind. Als erstes Ziel auf diesem ambitionierten Weg zur „Vision Zero“ sollen daher durch ein oberösterreichisches Verkehrssicherheitsprogramm die genannten Werte erreicht werden. Die darin angegebenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen wurden nach den Handlungsfeldern Mensch, Fahrzeug, Straßeninfrastruktur gegliedert und im Expertenkreis nach folgenden Kriterien ausgewählt:

- **Umsetzbarkeit**
- **Finanzierbarkeit**
- **Kosteneffizienz und**
- **politisch/gesellschaftliche Akzeptanz**

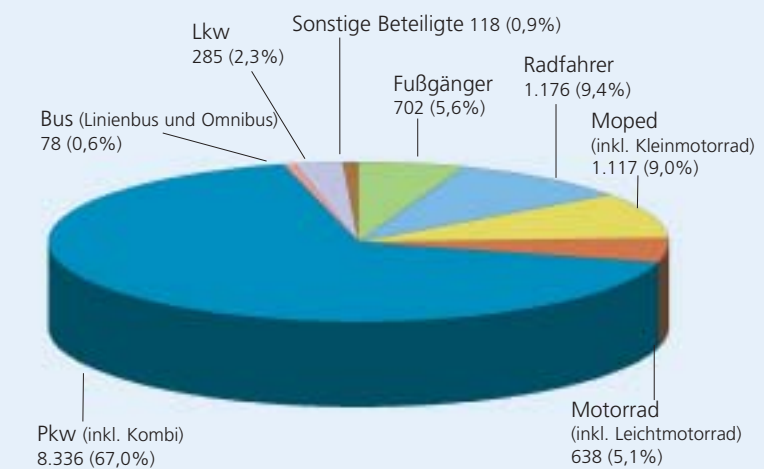
Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Entwicklung der Unfallzahlen 1961 - 2003



Getötete nach Verkehrsteilnahme



Verletzte nach Verkehrsteilnahme





Thema Mensch: Gurt

Das Risiko, bei einem Unfall getötet zu werden, ist für nichtangeschnallte Fahrzeuginsassen sechsmal höher als für Fahrer und Mitfahrer, die Sicherheitsgurte verwenden. In Oberösterreich waren im Jahr 2003 insgesamt 55 % der getöteten PKW-Insassen zum Unfallzeitpunkt nicht angeschnallt.

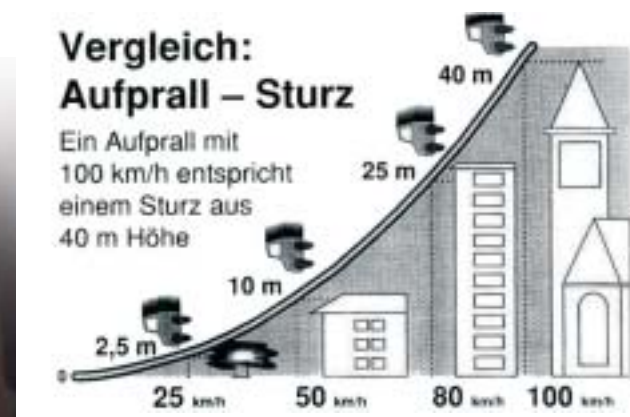
Seit 1984 ist in Österreich die Gurtanlegepflicht mit Sanktionen eingeführt. Auch das Anlegen der Sicherheitsgurte auf den Rücksitzen ist Pflicht. Schwere Brust-, Gesichts- und Kopfverletzungen sind bereits im niedrigen Geschwindigkeitsbereich bei nicht angeschnallten Fahrern und Beifahrern häufige Unfallfolgen. Die meisten Menschen unterschätzen die Energien, die bei einem Anprall oder Zusammenstoß im Straßenverkehr „verarbeitet“ werden müssen. Ein Frontalanprall auf ein festes Hindernis bei 50 km/h entspricht einem Sturz im freien Fall vom Dach eines 10 m hohen Hauses. Doppelte Geschwindigkeit bedeutet im Falle eines Unfalls vierfache Anprallwucht.

Erhebungen des KfV im Jahr 2003 ergaben, dass in Oberösterreich 22 % der Lenker nicht angegurtet waren. Auf Rücksitzen ist die Anschnallquote deutlich niedriger. Insgesamt war jeder 5. Erwachsene nicht durch den Lebensretter Gurt gesichert.

Ziel ist die Steigerung der Verwendungsquote des Sicherheitsgurtes auf allen Sitzplätzen um mindestens 10 %.

Maßnahmen:

- Bewusstseinsbildung
- Aufklärungskampagnen
- Öffentlichkeitsarbeit (Presseaktivität)
- Jährliche Erfassung der Verwendungsquote
- Zielgerichtete Überwachung
- Ausschöpfung der Strafhöhen



Ziel 2010: plus 10%

Steigerung der Verwendungsquote des Sicherheitsgurtes auf allen Sitzplätzen um mindestens 10 Prozent.

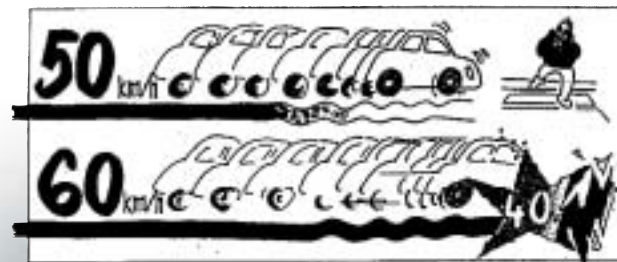


Thema Mensch: Geschwindigkeit

Rund 36 % aller tödlichen Verkehrsunfälle in Oberösterreich sind auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. Somit gilt überhöhte Geschwindigkeit als "Killer Nummer 1" im Straßenverkehr.

Aktuelle Geschwindigkeitsmessungen des KfV haben ergeben, dass vor allem im Ortsgebiet das Gaspedal ordentlich durchgedrückt wird. Bei einer Beschränkung von 30 km/h überschreiten mehr als 80 % das Tempolimit, 60 % fahren im Ortsgebiet schneller als die erlaubten 50 km/h. Dabei sind gerade innerhalb eines Ortes besonders viele ungeschützte Verkehrsteilnehmer unterwegs. Bei 80 % aller Fußgängerunfälle sind PKW die Unfallgegner. Kommt es zum Crash, haben Fußgänger gegen Raser selten eine Chance, ab 70 km/h ist die Überlebenschance gleich Null!

Wie entscheidend der Faktor Geschwindigkeit ist, zeigt der Zusammenhang mit dem Bremsweg. Kann sich der Fahrer bei 50 km/h noch vor dem Fußgänger einbremsen, kollidiert er bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 60 km/h mit 40 km/h mit dem Fußgänger.



Auch im Freiland wird oft zu schnell gefahren. Allerdings werden dort die Limits eher eingehalten als im Ortsgebiet. 24 % der Autofahrer halten sich nicht an Tempo 100 im Freiland und an 130 km/h auf Autobahnen.

Ziel ist die Steigerung der Einhaltung von Tempo 50 im Ortsgebiet auf mindestens 75 %. Im Freilandbereich soll die Einhaltung der Geschwindigkeitslimits auf mindestens 95 % gesteigert werden.

Maßnahmen:

- Bewusstseinsbildung: Aufklärungskampagnen (z.B. mobile Tempoanzeigen)
- Öffentlichkeitsarbeit
- Regelmäßige Überprüfung des Geschwindigkeitsniveaus
- Zielgerichtete Überwachung
- Bauliche und technische Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Ziel 2010: mind. 75%

Steigerung der Einhaltung von Tempo 50 im Ortsgebiet auf mindestens 75 Prozent.



Thema Mensch: Sicherheitsabstand

Im Jahr 2003 ereigneten sich 2.058 Auffahrunfälle auf Oberösterreichs Straßen mit 10 Toten und 102 Schwerverletzten. Ein Viertel aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden sind Unfälle dieses Typs. Vor allem im hochrangigen Straßennetz, auf Autobahnen und auf gut ausgebauten Landesstraßen sind die meisten Auffahrunfälle zu verzeichnen. Diese Unfälle ereignen sich am häufigsten, wenn für den Lenker optimale, trockene Straßenverhältnisse vorliegen. Führerscheinbesitzer im Alter zwischen 20 und 40 Jahren sind überdurchschnittlich oft an Auffahrunfällen beteiligt.

Durch computerunterstützte polizeiliche Messverfahren können Abstandsmessungen mit großer Genauigkeit und hoher Frequenz durchgeführt werden.



Ziel ist die Reduzierung der Auffahrunfälle um 50 %.

Maßnahmen:

- Öffentlichkeitsarbeit
- Ausschöpfung des Strafrahmens
- Abstandsmessungen auf Autobahnen und Landesstraßen



Ziel 2010: minus 50%

Reduzierung der Auffahrunfälle um 50 Prozent.



Thema Mensch: Alkohol

Alkohol am Steuer ist kein Kavaliärsdelikt. 2003 ereigneten sich in Oberösterreich 473 Alkoholunfälle, bei denen 717 Personen verletzt und 9 Personen getötet wurden.

Bei 0,5 Promille Alkohol im Blut besteht bereits das doppelte Unfallrisiko wie im nüchternen Zustand, bei 0,8 Promille gar das 4-fache. Im Bereich von 0,8 Promille steigt die Risikobereitschaft um etwa 80 %, Reaktions- und Konzentrationsfehler treten zwei- bis dreimal häufiger auf als im nüchternen Zustand. Die Blickbewegungen des Fahrers reduzieren sich.

Der berühmte „Tunnelblick“ schränkt die periphere Wahrnehmung drastisch ein. Daraus resultiert, dass die Mehrzahl der Alko-Unfälle Alleinunfälle, Kollisionen mit dem Gegenverkehr und Kreuzungsunfälle sind.

Weitere Symptome eines alkoholisierten Lenkers: verlangsamter Pupillenreflex und dadurch längere Blendung durch die Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge, gestörte Geschwindigkeitswahrnehmung, Gleichgewichtsschwankungen – der Fahrer fährt in „Schlangenlinien“ – und extreme Selbstüberschätzung.

Jung, männlich, risikobereit – so lautet die Beschreibung des typischen Alko-Lenkers. Denn nach wie vor ist die Mehrheit der alkoholisierten Unfallbeteiligten zwischen 15 und 34 Jahre alt – und männlich.



Ziel ist die Senkung der Alkoholunfälle um 50 %.

Maßnahmen:

- Bewusstseinsbildung: Aufklärungskampagnen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Intensivierte Kontrollen
- Strafkatalog ausschöpfen
- Einsatz von Rehabilitationsmodellen



Ziel 2010: minus 50%

Senkung der Alkoholunfälle um 50 Prozent.



Thema Mensch: Ermüdung

Übermüdete Lenker haben ein wesentlich erhöhtes Unfallrisiko. Jeder vierte tödliche Unfall und jeder dritte Verkehrsunfall insgesamt werden durch Übermüdung am Steuer ausgelöst.

Für die Lenker von Schwerfahrzeugen (LKW und Omnibusse) regelt die EU-Verordnung 3820/85 die Lenk- und Ruhezeiten. Durch Kontrollen der Exekutive auf der Straße, bei denen anhand der Schaubblätter der Tachographen die Lenkzeiten überprüft werden, sowie durch Kontrollen der Aufzeichnungen über Arbeits-, Fahrt- und Ruhezeiten der Lenker durch die Arbeitsinspektorate in den Betrieben wird die Einhaltung dieser Vorschriften überwacht.



Ziel ist die Reduktion der durch Übermüdung von LKW- oder Omnibuslenkern verursachten Unfälle um 50 %.

Maßnahmen:

- Verstärkte Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten bei Fahrzeugkontrollen
- Schulung von Prüfpersonal und Exekutivbeamten für den digitalen Tachographen
- Anschaffung von Testgeräten und Kontrollkarten für Exekutive und Kfz-Prüfstellen zur Auswertung der Aufzeichnungen der digitalen Tachographen
- Einsatz des "Pupillomaten" zu Testzwecken, um die Entwicklung bis zur gesetzlichen Verankerung eines objektiven Müdigkeitstestes voranzutreiben



Ab 5. August 2005 ist aufgrund einer Änderung dieser EU-Verordnung der Einbau eines digitalen Kontrollgerätes (Tachograph) in neue Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstes zulässiges Gesamtgewicht vorgeschrieben. Die Lenk- und Ruhezeiten werden digital gespeichert und sind damit leichter kontrollierbar.

Für die objektive Feststellung der Müdigkeit eines Lenkers gibt es derzeit noch keine gesetzlich anerkannte Messmethode. In Entwicklung befinden sich Geräte, mit denen anhand der Pupillometrie innerhalb kürzester Zeit nachgewiesen werden kann, ob der Fahrer noch fahrtüchtig ist.

Ziel 2010: minus 50%

Reduktion der durch Übermüdung von LKW- oder Omnibuslenkern verursachten Unfälle um 50 Prozent.



Thema Mensch: Kindersitz

Für Kinder bis 14 Jahre ist das Mitfahren im Auto der häufigste Unfallumstand in Oberösterreich. Fast die Hälfte der verunfallten Kinder waren zum Unfallzeitpunkt Mitfahrer im Auto.

Kinder unter 14 Jahren, die kleiner als 150 cm sind, müssen in entsprechenden Rückhalteeinrichtungen befördert werden. Wer sein Kind ungesichert befördert, nimmt in Kauf, dass ein Unfall ungleich schwerere Folgen nach sich zieht als mit Kindersitz. Die Häufigkeit und Schwere von Verletzungen an Brustkorb, Kopf, Gesicht, Augen, Beinen und Füßen wird durch den „Lebensretter Kindersitz“ drastisch reduziert.

Die Sicherungsquote der Kinder im Auto stieg in den letzten Jahren leicht an. Gegenwärtig werden in Oberösterreich 89 % der Kinder gesichert (im Kindersitz bzw. angegurtet) auf den Rücksitzen transportiert.

Zusätzlich sind Maßnahmen zur Erhöhung der korrekten Verwendung der Kindersitze nötig, um die hohe Rate der Fehlbedienungen zu reduzieren.

Ziel ist die Erhöhung der Verwendungsquote für Rückhalteeinrichtungen für Kinder auf mindestens 95 %.

Maßnahmen:

- Bewusstseinsbildung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Jährliche Erfassung der Verwendungsquoten
- Zielgerichtete Überwachung



Kindersicherung OÖ 2003 auf Rücksitzen:



Ziel 2010: 100%

Verwendungsquote bei Rückhalteeinrichtungen für Kinder 100 Prozent.



Thema Mensch: Verkehrserziehung

2003 verunglückten 930 Kinder (920 Verletzte, 10 Tote) auf Oberösterreichs Straßen. Um der Gefahr im Verkehr begegnen zu können, sind wirksame Gegenstrategien erforderlich. Eine davon ist die Verkehrserziehung. Da eine mobilitätsbewusste Verkehrserziehung nicht erst mit dem Schuleintritt beginnen soll, muss damit bereits im Kindergarten begonnen werden.

Grundgedanke ist, die Kinder im Rahmen der Verkehrserziehung zu motivieren und ihnen spielerisch die Gefahren des Straßenverkehrs vor Augen zu führen, um ihnen auf diesem Wege die Gefahren bewusst zu machen und damit das wichtige Anliegen der Verkehrssicherheit vermitteln zu können.



Mittels Beschluss der OÖ Landesregierung wurde im Jahr 1992 der Verkehrserziehungsbeirat des Landes OÖ eingerichtet. In diesem Gremium, welches aus Vertretern von Bundes- und Landesdienststellen wie Landesschulrat, KfV, ÖAMTC, ARBÖ, Exekutive und Jugendrotkreuz besteht, werden verschiedene Maßnahmen erarbeitet, welche geeignet sind, die Verkehrserziehung der Kinder effizient und wirksam zu gestalten. In erster Linie arbeiten die Schulen gemeinsam mit der Exekutive jährlich Strategien für eine optimale Einbindung der Verkehrserziehung in den Schulbetrieb aus. Um das Verkehrserziehungsangebot ständig verbessern und interessanter gestalten zu können, werden auch regelmäßig finanzielle Mittel aufgewendet, um die Kinder für das Anliegen der Verkehrssicherheit gewinnen zu können.

Ziel ist die flächendeckende Verkehrserziehung in Oberösterreich.

Maßnahmen:

- Verkehrserziehung an OÖ Schulen mit der Exekutive
- Radfahrprüfungen
- Infoveranstaltungen an Schulen
- Ausbildung und Einsatz von Schüler- und Elternlotsen

Ziel 2010: 100%

Flächendeckende Verkehrserziehung in Oberösterreich.



Thema Mensch: Schulweg

Der Schulweg ist für unsere Kinder eine tägliche, vielfältige Gefahrenquelle. Besonders zu den Stunden mit starkem Berufsverkehr, bei Dunkelheit und schlechter Sicht passieren viele Unfälle mit Schülern.

Ziel ist die Reduktion der Schulwegunfälle um 50 %. Kein Kind soll am Schulweg sein Leben verlieren.

Maßnahmen:

- Ausbau der Gehsteige, Gehwege und Radfahranlagen
- Bauliche Verbesserung von Querungsstellen
- Konsequente Kontrolle der Anhaltepflicht vor Schutzwegen
- Permanente Verkehrserziehung, nicht nur zum Schulbeginn
- Verstärkter Einsatz von Schüler- und Elternlotsen
- Bewusstseinsbildung bei Eltern, Lehrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern



Im Jahr 2003 verunglückten 129 Kinder am Schulweg. Zwei Kinder kamen dabei ums Leben. Überall dort, wo Kinder auf ihrem Weg zur Schule selbständig

Entscheidungen treffen und Gefahren abschätzen müssen, sind unsere Ansatzpunkte in der Verkehrssicherheitsarbeit.



Ziel 2010: minus 50%

Reduktion der Schulwegunfälle um 50 Prozent. Kein Kind soll am Schulweg sein Leben verlieren.



Thema Mensch: Radfahren

Auf kurzen Wegen ist das Fahrrad das schnellere Verkehrsmittel. Radfahren ist gesund, ökologisch verträglich und macht Spaß. Deshalb fahren immer mehr Menschen mit dem Fahrrad zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen und vor allem in der Freizeit. Der Radtourismus ist mittlerweile ein wichtiges Standbein des Fremdenverkehrs geworden.

Die gestiegene Zahl an Radfahrern schlägt sich aber auch in der Unfallbilanz nieder. Jährlich ereignen sich in Oberösterreich rund 1.200 Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Radfahrern. In den letzten zehn Jahren verloren 155 Menschen bei Fahrradunfällen ihr Leben. Die häufigsten Verletzungen der Radfahrer betreffen den Kopf. Schutz und Verbesserung hiezu bietet der Radhelm. Weiters gilt "Sehen und gesehen werden" für den Radfahrer als besonders wichtig.

Ein wichtiger Beitrag zur Förderung eines sicheren Radverkehrs ist die Bereitstellung der richtigen Infrastruktur. Leider wird bei der Verkehrsplanung manchmal auf den Radfahrer vergessen oder aus Spargründen auf Anlagen für einen sicheren Radverkehr verzichtet. Viele Gemeinden sind in diesem Punkt aber vorbildlich und tragen zurecht das Prädikat "Fahrradfreundlich".

Ziel ist es, einerseits den Radverkehrsanteil an den Wegen zu erhöhen und gleichzeitig die Unfallzahlen zu senken - minus 50 % bei den getöteten und minus 20 % bei den schwerverletzten Radfahrern.

Maßnahmen:

- Information und Beratung von Gemeinden im Radverkehr durch die "Plattform Radland OÖ"
- Die Aktion "Fahrradfreundliche Gemeinde"
- Prüfung von Straßenbaumaßnahmen auf Radverkehrssicherheit
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld
- Verbesserung der Fahrzeugsicherheit durch Förderung von entsprechenden Aktionen
- Aufbau eines Meldesystems für Konfliktstellen (z. B. über Gemeinde-Fahrradbeauftragte)
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen bei Autofahrern



Ziel 2010: minus 50%

50 Prozent weniger Tote und 20 Prozent weniger schwerverletzte Radfahrer.



Thema Mensch: Führerschein

Die Altersgruppe der Fahranfänger, also der 18 bis 24-Jährigen, ist am Unfallgeschehen überdurchschnittlich beteiligt. Ein Drittel der unfallbeteiligten Fahrzeuglenker fällt in diese Altersgruppe. Daher muss gerade für diese Gruppe alles getan werden, was die Unfallhäufigkeit verringern kann.

Eine gute Ausbildung in gut ausgestatteten Fahrschulen und eine praxisgerechte Prüfung durch optimal geschulte Prüfer sind wichtige Elemente, um die Fahranfänger bestens auf ihre Verkehrsbeteiligung vorzubereiten. In Oberösterreich sollten in diesem Bereich folgende Maßnahmen gesetzt werden, um die Qualität der Ausbildung und Prüfung von Führerscheinwerbenden sicherzustellen:

Qualitätssicherung im Bereich der Fahrprüfungen:

Die bei der praktischen Fahrprüfung eingesetzten Fahrprüfer kommen aus den verschiedensten Bereichen. Für eine Qualitätssicherung ist daher die Schaffung einer Zentrale zur Einteilung und Kontrolle aller Prüfer erforderlich. Damit können Grundlagen für eine Qualitätskontrolle und eine objektive Verteilung der Prüftermine erreicht werden.

"Ombudsmann":

Eine zentrale Bürgerbeschwerdestelle für Oberösterreich in Führerscheinangelegenheiten sollte geschaffen werden. Unter Leitung eines unabhängigen "Ombudsmannes" sollte in einzelnen Beschwerdefällen auf Experten aus dem Kreis von Verkehrsjuristen, Verkehrstechnikern und Amtsärzten zurückgegriffen werden können.

Ziel sind eine fundierte Ausbildung und praxisgerechte Prüfungen, die dazu beitragen sollen, dass die Unfälle in der Altersgruppe der 18 bis 24-Jährigen um 50 % reduziert werden.

Maßnahmen:

- Schaffung einer zentralen Stelle von Sachverständigen für die Beurteilung und Überprüfung der Ausstattung von Fahrschulen
- Schaffung eines Qualitätssicherungssystems für die Fahrprüfungen
- Einrichtung einer Beschwerdestelle für Führerscheinangelegenheiten



Einheitliche Vollziehung im Fahrschulwesen:

Eine Vereinheitlichung kann durch eine zentrale Stelle erreicht werden, die den Bezirkshauptmannschaften und Magistraten Sachverständige für Bewilligungen und Überprüfungen im Fahrschulbereich zur Verfügung stellt. Durch diese im ganzen Bundesland tätigen Sachverständigen kann auch eine einheitliche Behandlung der Probleme erreicht werden.

Ziel 2010: minus 50%

Verringerung der Unfälle in der Altersklasse der 18 bis 24-Jährigen um 50 Prozent.

Thema Mensch: Jugendtaxi/ Discobusse



Jugendliche verunglücken häufig am Wochenende im Freizeitverkehr. 2003 ereigneten sich 77 Unfälle bei Fahrten zu oder von Discotheken. Bei diesen Unfällen wurden 4 Personen getötet und 140 verletzt. Um diesen traurigen Trend gegenzusteuern, fördert das Land Oberösterreich Initiativen zum Betrieb von Jugendtaxi und Discobussen.

Eine Förderung erfolgt nur für Fahrten an Wochenenden (Freitag - Sonntag) und an einem Werktag vor einem gesetzlichen Feiertag.

Ziel ist die Ausweitung des Jugendtaxi- und Discobusbetriebes.

Maßnahmen:

- Einsatz von Bussen oder bedarfsorientierten Verkehrssystemen (Rufbusse oder Anrufsammeltaxis)
- Nachtbusverkehr soll ausgeweitet werden
- Tarifliche und organisatorische Integrierung der Nachtverkehre in den ÖÖVV



Ziel 2010: plus 50%

Ausweitung des Jugendtaxi- und Discobusbetriebes.



Thema Mensch: Moped/Motorrad

Mit 15 bzw. 16 Jahren hat der Jugendliche erstmals die Möglichkeit zur motorisierten Mobilität. Für diese jungen Menschen dient das Moped als Alltagsverkehrsmittel. Den Fahrern fehlt die praktische Ausbildung und die Erfahrung im Straßenverkehr. Das Moped ist bezogen auf die Kilometerleistung das mit Abstand gefährlichste Verkehrsmittel. Im Vergleich zu einem PKW-Lenker trägt ein Mopedlenker etwa das 10fache Unfallrisiko.

Später wird das Motorrad vorwiegend in der Freizeit eingesetzt. Dem Freizeitbiker fehlt nach der Winterpause bzw. durch die insgesamt geringe Kilometerleistung die entsprechende Fahrpraxis, sodass nennenswerte Defizite bei der Fahrzeugbeherrschung, die fahrphysikalisch deutlich schwieriger ist als bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen, bestehen. Das Motorrad ist das Verkehrsmittel mit den schwersten Unfallfolgen. Das Kraftrad ermöglicht hohe Fahrgeschwindigkeiten, der Lenker hat aber bei einem Unfall keine schützende Knautschzone.

Ziel ist es, die Zahl der Mopedunfälle unter 600 pro Jahr sowie die Zahl der Motorradunfälle auf unter 300 pro Jahr zu reduzieren.

Maßnahmen:

- Für bekannte Motorradstrecken sollen unter Berücksichtigung von Unfallhäufungspunkten zielgruppenspezifische Aktionen gesetzt werden
- Den jugendlichen Mopedlenkern soll eine praktische Ausbildung ermöglicht werden
- Maßnahmen gegen den Vertrieß und den Betrieb von Mopeds, die serienmäßig oder nach Umbauten die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen und Fahrsicherheitstrainings



Ziel 2010: minus 50%

Mopedunfälle und Motorradunfälle um 50 Prozent reduzieren.



Thema Mensch: Fußgänger

Fußgänger gehören zur Gruppe der ungeschützten Verkehrsteilnehmer. So führen bereits Kollisionen bei geringen Geschwindigkeiten zu Verletzungen. Besonders Kinder, Jugendliche und Personen ab 60 Jahre verunfallen als Fußgänger.

Gefährlich wird es für Fußgänger im Straßenverkehr beim Queren der Fahrbahn. Fast ein Viertel aller Fußgängerunfälle passieren auf Schutzwegen. Trotz eindeutiger gesetzlicher Regelung liegt die Anhaltebereitschaft von Autofahrern vor dem Schutzweg im Durchschnitt nur bei 40 %.



Erschwerend kommt hinzu, dass das Verletzungs- und Tötungsrisiko für Fußgänger gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern wesentlich höher ist.

Der maßgeblichste Faktor für den Verletzungsgrad von Fußgängern ist die Kfz-Geschwindigkeit. Das Risiko, als Fußgänger getötet zu werden, ist bei 50 km/h gleich vier mal so hoch wie bei 30 km/h. Ab 70 km/h ist die Überlebenschance bei einem Crash für Fußgänger gleich Null. → Fußgänger werden bei Dunkelheit oder schlechten Lichtverhältnissen häufig übersehen. Helle Kleidung und vor allem Reflexmaterial können lebensrettend sein. Für den Autofahrer ist ein dunkel gekleideter Fußgänger im Scheinwerferlicht erst aus 25 Meter Entfernung, ein hell gekleideter bereits aus 40 Meter Entfernung, ein mit lichtreflektierendem Material ausgerüsteter Fußgänger jedoch schon aus 140 Meter Entfernung erkennbar.

Ziel ist die Reduzierung der Fußgängerunfälle um 25 % und die Hebung der Anhaltebereitschaft der motorisierten Lenker zu Gunsten querender Fußgänger am Zebrastreifen um 50 %.

Maßnahmen:

- Bewusstseinsbildung: Aufklärungskampagnen zur besseren Sichtbarkeit von Fußgängern
- Öffentlichkeitsarbeit
- Jährliche Erfassung der Anhaltebereitschaft vor Zebrastreifen
- Zielgerichtete Überwachung

Ziel 2010: minus 25%

Reduzierung der Fußgängerunfälle um 25 Prozent.



Thema Mensch: Menschen m. Handicap

Menschen mit Behinderung nehmen als seh-, hör- oder gehbehinderte Personen am Verkehrsgeschehen teil, wobei eine gezielte Ausbildung für diese deutlich erschwerte Teilnahme am Verkehrsgeschehen nur in wenigen Fällen erfolgt. Die Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern mit Behinderung wird meist ohne spezifisch geschultem Personal durchgeführt.

Ziel sind die in den letzten Jahren begonnenen Intentionen mit verstärkter Beratung von Führerscheinwerbern durch speziell ausgebildetes Personal mit geeigneten Einrichtungen und Fahrzeugen. Und die Beratung für barrierefreie Gestaltung von Verkehrsmitteln und Verkehrswegen soll intensiviert werden.



Maßnahmen:

- Schaffung einer Plattform zur Kooperation des Landes OÖ mit Behindertenverbänden, Vereinen und Rehabilitationszentren
- Aus- und Fortbildung für Menschen mit Handicap
- Information zu Führerschein- und Fahrzeugfragen



Ziel 2010: plus 50%

Verstärkte Beratung von Führerscheinwerbern sowie Beratung für barrierefreie Gestaltung von Verkehrsmitteln und Verkehrswegen.



Thema Mensch: Senioren



Ein Blick auf die demographische Entwicklung zeigt die stetige prozentuelle Zunahme des Seniorenanteils an der gesamten Wohnbevölkerung unseres Bundeslandes. War der Anteil der Generation 60+ 2001 noch 20 %, wird bis 2030 dieser Wert auf 33 % steigen.

Bei Senioren als PKW-Lenker wird in Zukunft eine starke Anhebung eintreten. Laut Verkehrszählung 2001 waren ca. 42 % der OÖ Senioren in der Altersgruppe von 65+ im Besitz eines Führerscheines. Dieser Anteil wird bis 2031 auf 80 % steigen.

Auch als Fußgänger gehören Senioren zu einer besonders gefährdeten Gruppe im Straßenverkehr.

Ziel ist die Reduktion der Unfallzahlen mit Senioren als Fußgänger sowie die Senkung des Unfallrisikos von Senioren als PKW-Lenker aufgrund altersbedingter Defizite.

Maßnahmen:

- Gezielte Informationsangebote (z.B. das seniorenrechte Auto)
- Bei Informationsveranstaltungen mit Pensionistenvereinen in den Bezirken soll speziell auf Sichtbarkeitsdefizite der Fußgänger bei Nacht hingewiesen werden. Hilfestellung durch hochreflektierende Armbänder etc.
- Über Medienkampagnen und Beratungsdienste sollen ältere Führerscheinbesitzer zum Thema Medikamente und Fahrtüchtigkeit informiert werden
- Schaffung seniorenrechtlicher Querungshilfen und Ampelschaltungen

Ziel 2010: minus 50%

Senkung des Unfallrisikos und der Unfallzahlen mit Senioren als Fußgänger und als PKW-Lenker.



Thema Mensch: Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrssicherheitsstatistiken zeigen, dass die Nutzung von Verkehrsmitteln des "Umweltverbundes" (zu Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr) sicherer ist als Fahrten mit dem PKW. So entfielen im Jahr 2003 lediglich 0,6 % der durch Verkehrsunfälle Verletzten in Oberösterreich auf Reisende in Linienbussen. Die höhere Verkehrssicherheit von öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber dem PKW ist unbestritten.

Ziel ist, die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu erhöhen. Ein Teil der erwarteten Zunahme des Individualverkehrs soll vom öffentlichen Verkehr abgedeckt werden.

Maßnahmen:

Die Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs wird bereits auf mehreren Maßnahmenebenen unterstützt:

- Verbesserung der ÖV-Infrastruktur: Bahnausbau, Bahnhofsmodernisierung, Busspuren, Haltestellenqualität, etc.
- Verbesserung des ÖV-Angebotes: Angebotsplanung und -finanzierung
- Attraktive einheitliche Tarife im ÖV: Oberösterreichische Verkehrsverbund (OÖVV)
- Mobilitätsmanagement: Information über den öffentlichen Verkehr, Kundenbetreuung, Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes

Im Güterbereich zielt die Politik des Landes darauf ab, eine stärkere Nutzung der sicheren Güterverkehrsmittel Bahn und Schiff zu ermöglichen. Das Land hat entsprechende Studien in Auftrag gegeben bzw. Lösungsmöglichkeiten vorbereitet.



Ziel 2010: plus 15%

Steigerung der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.



Thema Fahrzeug: Unfalluntersuchung

Schwerwiegende Verkehrsunfälle (z.B. mit Bussen, Gefahrguttransporten oder Massenkarambolagen) mit gravierenden Folgeschäden (Toten, Schwerverletzten, hohen Sachschäden, Rückrufaktionen, Umweltschäden) können durch eine im Verkehrsressort des Landes OÖ eingerichtete Expertenrunde analysiert werden. Diese breit angelegte Untersuchung, die über die abgegrenzte Aufgabenstellung der Unfallanalyse im Rahmen eines Gerichtsverfahrens hinausgeht, soll eine umfassende Unfallanalyse (Verletzungsfolgen, Beurteilung von Sicherheitssystemen sowie von Fahrzeug- bzw. ladungstechnischen Mängeln) ermöglichen.

Durch eine derart tiefgehende Analyse können wertvolle Erkenntnisse zur effizienten Steigerung der Verkehrssicherheit gewonnen werden. Diese soll dann von Fahrzeugherstellern, Transportfirmen, Werkstätten, bei Kontrollen und im Straßenbau als Sicherheitsinformation in der Praxis umgesetzt werden.

Ziel ist die Untersuchung aller maßgeblichen Verkehrsunfälle.

Maßnahmen:

- Bestellung einer Expertenkommission durch das Verkehrsressort
- Erarbeitung sowie Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen



Ziel 2010:
100%

Untersuchung aller maßgeblichen Verkehrsunfälle verbunden mit der Erarbeitung sowie Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen.



Thema Fahrzeug: Unfalldatenspeicher

Eine derartige "Black Box" für Kraftfahrzeuge (ähnlich einem Flugschreiber) steht seit einigen Jahren für den KFZ-Einbau zur Verfügung. Der Unfalldatenspeicher (UDS) registriert laufend dynamische Fahrvorgänge wie Fahrgeschwindigkeit, Beschleunigungen bzw. Verzögerungen sowie den Status bei Licht, Blinker, Hupe. Diese Daten werden im Kollisionsfall gespeichert und stehen für die Unfallanalyse zur Verfügung.

Die abgespeicherten Unfalldaten erleichtern und beschleunigen die Analyse des Unfallgeschehens. Neben der erhöhten Genauigkeit der Unfallrekonstruktion ergibt sich eine Erhöhung der Rechtssicherheit, kürzere Gerichtsverfahren und eine präventive Wirkung auf das Fahrverhalten.

Ziel ist die Einführung des Unfalldatenspeichers für Reise- und Linienbusse sowie für Kraftfahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter.

Maßnahmen:

- Schaffung von Anreizmodellen zum Einbau des UDS (z. B. durch Reduzierung der Versicherungsprämie, günstige Gestaltung der Anschaffungskosten)
- Öffentlichkeitsarbeit



Ziel 2010:
100%

"Black-Box" für Reise- und Linienbusse sowie für Kraftfahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter.



Land Oberösterreich
VERKEHR



Thema Fahrzeug: Schulbus

Der Schulbus zählt auch in Oberösterreich zum sichersten Transportmittel am Schulweg. Gerade hier sollte die „Vision Zero“ von einem Jahr ohne Unfall mit verletzten Kindern realisierbar sein. Täglich werden in Oberösterreich rund 145.000 Schüler mit beinahe 1.000 Schulbussen zur Schule gebracht.

Ziel ist eine jährliche Unfallstatistik ohne ein schwerverletztes oder getötetes Kind mit Schulbusbeteiligung.



2003 wurden in Oberösterreich 17 Kinder (6 bis 15 Jahre) bei Schulbusunfällen verletzt. Eine Untersuchung im Jahre 2003 in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer, fünf Schulbusunternehmen, dem KfV, der Exekutive und Verkehrstechnikern des Landes zeigte, dass über 95 % der kontrollierten Fahrzeuglenker an Schulbussen mit eingeschalteter Warnblinkanlage vorbeifuhren, ohne auf ein- oder aussteigende Kinder Rücksicht zu nehmen.

Maßnahmen:

- Verstärkte Aufklärungskampagnen, um Autolenker zu mehr Vorsicht bei der Vorbeifahrt an haltenden Schulbussen zu bewegen
- Zielgerichtete Überwachung



Ziel 2010: 0%!

Kein schwerverletztes oder getötetes Kind mit Schulbusbeteiligung.



Thema Fahrzeug: LKW-Sicherheit

Der LKW-Verkehr wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Um die Einhaltung der Vorschriften über den technischen Zustand der Fahrzeuge sicherzustellen, genügt die jährlich einmal vorgeschriebene Fahrzeugbegutachtung nicht. Daher verlangt auch die EU "Technische Unterwegskontrollen" der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge.

Unterwegskontrolle:

Die in der EU-Richtlinie 2000/30/EG vorgeschriebenen "Technischen Unterwegskontrollen" für Nutzfahrzeuge sind ein wichtiger Baustein für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Diese Kontrollen erfolgen in Zusammenarbeit von Exekutive und Landesprüfstelle. Unfälle aufgrund technischer Gebrechen der Fahrzeuge können dadurch verhindert werden.

Bei den Kontrollen auf der Straße werden neben dem Zustand der Fahrzeuge auch die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften, die Sicherung der Ladung sowie die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten überwacht.

Neue Kfz-Prüfstelle:

Als Ersatz für die 40 Jahre alte Kfz-Prüfstelle des Landes im Stadtgebiet von Linz ist die Schaffung einer neuen Prüfstelle erforderlich. Zur optimalen Nutzung der Ressourcen ist ein Standort in unmittelbarer Nähe der Autobahn am zweckmäßigsten. Damit kann diese Prüfstelle zwei wichtige Funktionen gleichzeitig erfüllen, nämlich als Landesprüfstelle für die Genehmigung von Fahrzeugen und als Kontrollstelle für den LKW-Verkehr.



Ziel ist die Reduktion der durch technische Fahrzeugmängel oder unzureichende Ladungssicherung verursachten Unfälle im LKW-Verkehr um 50 %.

Maßnahmen:

- Errichtung einer Landesfahrzeugprüfstelle an der Autobahn A1, die gleichzeitig für Fahrzeugkontrollen dienen kann
- Intensive LKW-Kontrollen im Sinne der EU-Richtlinie 2000/30/EG mit speziellen Kontrollen von Gefahrguttransporten
- Verstärkte Überwachung der Ladungssicherung



Ziel 2010: minus 50%

Reduktion der durch technische Fahrzeugmängel oder unzureichender Ladungssicherung verursachten Unfälle im LKW-Verkehr.

Thema Infrastruktur: Eisenbahnkreuzungen

2003 gab es 21 Unfälle mit Schienenfahrzeugen und Straßenverkehrsteilnehmern auf Eisenbahnkreuzungen in Oberösterreich, die einen Personenschaden zur Folge hatten. Die Bilanz dieser Unfälle: 9 Getötete und 22 zum Teil Schwerverletzte.

Im Vergleich zur Straßenverkehrsunfallstatistik erscheint diese Zahl zwar relativ gering, aber es darf die Gefahr auf Eisenbahnkreuzungen nicht unterschätzt werden, da bei Kollisionen die Straßenfahrzeuge immer das Nachsehen haben.

Zu geringe Aufmerksamkeit, nämlich die nicht ausreichende Wahrnehmung von akustischen Signalen der Schienenfahrzeuge und die nicht ausreichende visuelle Wahrnehmung von Schienenfahrzeugen, sowie die Missachtung der Sicherungsanlagen bei Eisenbahnkreuzungen sind die häufigsten Ursachen für Eisenbahnunfälle. Die genaue Kenntnis des Fahrplans führt ebenso zu gefährlicher Sorglosigkeit der Straßenverkehrsteilnehmer gegenüber dem Bahnverkehr auf Eisenbahnkreuzungen.

Ziel ist die Reduzierung von Unfällen auf Eisenbahnkreuzungen um 50 %.

Maßnahmen:

- Errichtung von technischen Sicherungsanlagen bei Eisenbahnkreuzungen
- Unfallanalyse
- Zielgerichtete Überwachung
- Bauliche Maßnahmen
- Bewusstseinsbildung
- Reduzierung der Anzahl von Eisenbahnkreuzungen

Ziel 2010: minus 50%

Reduzierung von Unfällen auf Eisenbahnkreuzungen um 50 Prozent.



Thema Infrastruktur: LKW-Verkehr

Die Einführung der Autobahnmaut für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen mit Beginn des Jahres 2003 führte zu einem sprunghaften Anstieg des LKW-Verkehrs auf dem Bundes- und Landesstraßennetz Oberösterreichs. Neben der allgemeinen Mehrbelastung für die betroffene Bevölkerung sind diese Verlagerungen auch sicherheitstechnisch bedenklich, da es auf dem untergeordneten Straßennetz wesentlich mehr Konfliktmöglichkeiten – insbesondere mit Fußgängern und Radfahrern – gibt, als auf den kreuzungsfreien Autobahnen.

Deshalb hat die OÖ Landesregierung durch Verordnung vom 21. Juni 2004 auf den am stärksten belasteten Routen das Fahren mit Lastkraftfahrzeugen (ausgenommen Fahrten im Ziel- und Quellverkehr) mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen verboten. Kontrollzählungen haben ergeben, dass dieses Fahrverbot zu einer Rückverlagerung auf die Autobahnen im Ausmaß von rund 15 % (gegenüber dem Basiswert April) beigetragen hat.

Dieser Prozentsatz soll durch eine weitere Verstärkung der Kontrollen noch deutlich gesteigert werden.

Ziel ist die Rückverlagerung des Schwerverkehrs auf die Autobahnen auf den Stand von 2003 (unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 2,5 %).

Maßnahmen:

- Zusätzliche Nachtfahrverbote
- Ausweitung des Fahrverbotsnetzes
- Schwerverkehrskontrollen auf den LKW-Fahrverbotsstrecken
- Schaffung von LKW-Kontrollplätzen
- Fortführung der Verkehrszählungen auf den festgelegten Zählpositionen

LKW-Fahrverbote in OÖ:



Ziel 2010:

Rückverlagerung des Schwerverkehrs auf die Autobahnen, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr.



Thema Infrastruktur: Verkehrsberuhigung

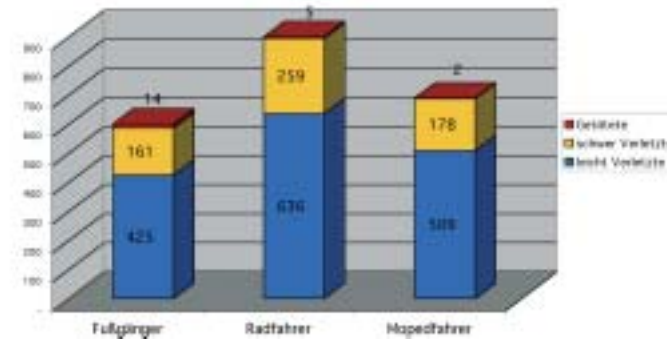
Die Straße muss im Ortsgebiet einer Vielzahl von Anforderungen gerecht werden. Es sollte dabei die Lebensqualität aller Bewohner im Vordergrund stehen und nicht die ausschließliche Verkehrstauglichkeit für die Autofahrer.

Aktuelle Messergebnisse dokumentieren, dass bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Ortsgebiet rund 80 % der Fahrzeuglenker das Tempolimit überschreiten und 60 % fahren im Ortsgebiet schneller als die erlaubten 50 km/h.



Die Straßenraumgestaltung ist eines der Hauptkriterien dafür, ob der Verkehr in einer Gemeinde menschengerecht abläuft. Eine sinnvolle Straßenraumgestaltung führt zu einer Absenkung der Fahrgeschwindigkeit und ermöglicht einen harmonischen Ablauf zwischen Kraftfahrern und ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Planer nehmen nicht immer in ausreichendem Maße auf die Verkehrsbedürfnisse der Gemeinden bedacht. Oft kommt der Verkehr ganz zum Schluss.

Im Ortsgebiet verunglückte Fußgänger, Radfahrer u. Mopedfahrer in OÖ 2003



Es wird grundsätzlich das allgemeine Erscheinungsbild der Ortsplatzgestaltung beachtet, auf die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer wird jedoch planerisch sehr oft vergessen. Deshalb ist die Fortführung der seit dem Jahr 2003 angebotenen Beratungsaktion im Verkehrsressort des Landes OÖ erforderlich.

Ziel sind minus 50 % Tote und minus 20 % Schwerverletzte im Ortsgebiet durch Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit sowie die Erhöhung der Akzeptanz von Geschwindigkeitslimits.

Maßnahmen:

- Beratungsaktionen für OÖ Gemeinden
- Unterstützung bei der Verordnung von Zonenbeschränkungen ("30-er Zonen")
- Die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern durch gezielte bauliche Maßnahmen erhöhen



Ziel 2010: minus 50%

Um 50 Prozent weniger Tote und um 20 Prozent weniger Schwerverletzte.



Thema Infrastruktur: Unfallhäufungsstellen

Straßenstellen oder Straßenstrecken, an denen bestimmte Kriterien nach Anzahl und Gleichartigkeit von Unfällen mit Verletzten erfüllt sind, werden als Unfallhäufungsstellen bezeichnet. Definiert sind diese Kriterien in einer Richtlinie der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr. 15 % aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden fielen im Jahr 2003 auf 379 solcher gefährlichen Stellen, für die es nach der Straßenverkehrsordnung einen gesetzlichen Sanierungsauftrag gibt.

Hinter den Unfallzahlen verbergen sich neben menschlichen Schicksalen auch erhebliche volkswirtschaftliche Folgekosten, nämlich 486,7 Millionen Euro allein für Oberösterreich im Jahr 2003. Durch die konsequente Aufarbeitung der Gefahrenstellen, durch Ursachenforschung, Unfallprävention, unterstützt durch Maßnahmen der passiven Fahrzeugsicherheit, konnte die Zahl der Verkehrstoten und

Verletzten über die Jahre reduziert werden. Bei Betrachtung dieser enormen Summe ist leicht erkennbar, dass sich die Aufwendungen in einer sicheren Straßenverkehrsinfrastruktur volkswirtschaftlich in wenigen Jahren amortisieren.

Ziel ist die Halbierung der Anzahl der Unfallhäufungsstellen.

Maßnahmen:

- Fachübergreifende Einbindung der Sachverständigendienste in der Planungsphase von Straßenneubauten bzw. vor Straßenumbauten
- Umsetzung von kurzfristig wirksamen straßenpolizeilichen Maßnahmen als Vorgriff auf zukünftige bauliche Anpassungen



Ziel 2010: minus 50%

Reduzierung der Unfallhäufungsstellen um 50 Prozent.

Menschen schützen!

Verkehrssicherheitsprogramm
Oberösterreich 2005-2010

Menschen
schützen!
Verkehrssicherheitsprogramm
Oberösterreich 2005-2010



Impressum:
Medieninhaber:
Land Oberösterreich
4021 Linz, Klosterstraße 7
Herausgeber:
Amt der OÖ Landesregierung
Verkehrssressort
Druck: A3 Werbeservice, Linz

