

Verkehrssicherheitsprogramm

2023 - 2030



„Sicher ans Ziel“

Amt der OÖ Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Verkehr
4021 Linz, Bahnhofplatz 1

März 2023



Verkehr



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Verkehr
4021 Linz, Bahnhofplatz 1

Redaktion und fachliche Betreuung:

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung Direktion Straßenbau und Verkehr Abteilung Verkehr

HR Dr. Peter Aumayr
Ing. Dipl. Ing. (FH) Michael Breithaller
Ing. Daniel Erlinger
DI Robert Haid
OAR Haider Regina
Thomas Heiß
TOAR Ing. Klaus Keplinger
TOAR Ing. Gerhard Lindenberger
Mag. Alexandra Pfeil
Ing. Mag. Georg Suitner

Landespolizeidirektion Oberösterreich Landesverkehrsabteilung

Oberst Klaus Scherleitner

Kuratorium für Verkehrssicherheit

DI Klaus Machata
DI Christian Kräutler

Ingenieurbüro Kaufmann

Ing. Peter Kaufmann

Lektorat: Rudolf Schwarz

Druck & Satz: Hubert Ebner Verlags GmbH, Thalheim bei Wels

Fotos:

Land OÖ, Landesverkehrsabteilung, Hubert Ebner Verlags GmbH, ÖAMTC, Ingenieurbüro Kaufmann, stock.adobe.com [polyphotostories (Titelbild), candy1812 (Kapitelbild 1), upixa (Kapitelbild 2), Kat Ka (Kapitelbild 3), rustamank (Kapitelbil 4), Maxim (Kapitelbild 5), Coloures-Pic(Kapitelbild 6)]

Datenquelle:

Die Unfallzahlen stammen von der STATISTIK AUSTRIA und wurden vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, bearbeitet und zur Verfügung gestellt.

Zum Zeitpunkt der Berichtslegung des Verkehrssicherheitsprogramms „Sicher ans Ziel“ stammen die aktuellsten veröffentlichten Unfalldaten aus dem Jahr 2021. Bei den Zahlenangaben aus dem Jahr 2022 handelt es sich um vorläufige Zahlen der Verkehrstoten. Vorläufige Zahlen zu Unfällen und Verletzten aus dem Jahr 2022 lagen zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Vorwort



Trotz steigendem Mobilitätsbedürfnis ist Oberösterreichs Straßenverkehr in den vergangenen Dekaden und Jahren kontinuierlich sicherer geworden. Moderne Verkehrsleitsysteme, technische Weiterentwicklungen, verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen sowie wirksame Bewusstseinskampagnen haben zu dieser erfreulichen Entwicklung beigetragen.

Dennoch: um unserem großen Ziel, der Annäherung an eine „Vision Zero“, näher zu kommen, sind alle Mobilitätspartner gefordert sich auch weiterhin für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu engagieren. Schließlich steht hinter jedem schweren Unfall, nicht nur das persönliche Leid der Unfallopfer, sondern auch jenes von Familien und Freunden.

Durch den technischen Fortschritt verändert sich nicht nur die Sicherheit der Fahrzeuge, sondern auch der Einflussbereich auf unser aller Verkehrsverhalten. Die Verwendung von Mobiltelefonen während der Autofahrt stellt eine der aktuell größten Gefahren unserer Zeit dar. Nicht nur für die Lenker und Lenkerinnen, sondern für alle Teilnehmer am Verkehrsgeschehen.

Mit dem vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramm „Sicher ans Ziel 2023 – 2030“ werden langfristige und zugleich zukunftsorientierte Schwerpunkte gesetzt, um unsere Ziele zu erreichen:

Eine Verkehrskultur zu schaffen, in der Achtsamkeit, Verständnis, das Einhalten von Regeln und Geboten sowie der gegenseitige Respekt das Mobilitätsgeschehen prägen, ist die große Vision, die im Zentrum unseres Tuns steht.

Machen wir uns gemeinsam auf den Weg zu mehr Sicherheit auf unseren Straßen. Für eine lebenswerte und menschengerechte Zukunft der Mobilität. Auch wenn oft nur ein weiteres Etappenziel erreicht scheint, steht eines bereits fest: Die Richtung stimmt, denn „der sichere Weg ist das Ziel“!



Mag. Thomas Stelzer
Landeshauptmann



Mag. Günther Steinkellner
Infrastrukturlandesrat

Inhaltsverzeichnis

1. Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Oberösterreich 2023 - 2030	3
2. Verkehrssicherheit geht uns alle an	5
3. Verkehrssicherheit in der EU	7
▶ Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit in der EU	8
▶ Schwerpunkte der EU für die Straßenverkehrssicherheit	9
4. Verkehrssicherheit in Österreich	11
▶ Die österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030	12
▶ Ziele der österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030	12
▶ Handlungsfelder	13
5. Verkehrssicherheit in Oberösterreich	15
▶ Das oberösterreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2023 - 2030 „Sicher ans Ziel“	16
▶ Ziele des oberösterreichischen Verkehrssicherheitsprogramms	17
▶ Strategie und Maßnahmen	18
6. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	21
6.1 Bewährte Maßnahmen fortführen	21
6.2 Maßnahmen für definierte Risikogruppen	26
6.3 Maßnahmen im Bereich der Hauptunfallursachen	52
6.4 Maßnahmen in weiteren Bereichen	57

1

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Oberösterreich 2023 - 2030

“Sicher ans Ziel”

Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm „Sicher ans Ziel“ definiert die strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit in Oberösterreich bis 2030. Das Programm ist nicht als starrer Rahmen zu sehen, sondern gibt die wesentlichen Prioritäten vor. Ergeben sich während der Laufzeit des Programms neue Themen in der Verkehrssicherheitsarbeit, werden diese im Programm ergänzt und bearbeitet.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt federführend durch die Abteilung Verkehr beim Amt der Oö Landesregierung gemeinsam mit Partnern.



Das Kapitel 2 „Verkehrssicherheit geht uns alle an“ beschreibt die Entwicklung des Unfallgeschehens der letzten fünf Jahre in Oberösterreich, skizziert beispielhaft zukünftige Herausforderungen der Verkehrssicherheitsarbeit und betont die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheitsarbeit.

Ein Überblick über die Verkehrssicherheit in der EU und das Unfallgeschehen, Schwerpunkte der EU für die Straßenverkehrssicherheit sowie die Ziele der EU - Verkehrssicherheitsarbeit 2021 bis 2030 bzw. langfristige Ziele bis 2050 sind im Kapitel 3 „Verkehrssicherheit in der EU“ beschrieben.

Das Kapitel 4 „Verkehrssicherheit in Österreich“ befasst sich mit der Unfallentwicklung in Österreich, den Zielen der österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030 und den sieben Handlungsfeldern, wie diese Ziele erreicht werden sollen.

Das Kapitel 5 „Verkehrssicherheit in Oberösterreich“ beschreibt die Unfallentwicklung in unserem Bundesland, die Ziele für den Zeitraum 2023 - 2030 und die Strategie, wie diese Ziele erreicht werden sollen. Auch ein langfristiges Ziel - bis 2050 eine „Vision Zero“ - ist im Programm festgeschrieben. Beim langfristigen Ziel stehen die Vision und der Weg zur Zielerreichung im Vordergrund und nicht der numerische Wert „Null“ Verkehrstote.

Nachdem konkrete Ziele definiert werden, ist auch ein jährliches Monitoring des Unfallgeschehens auf dem Weg zur Zielerreichung vorgesehen.

Die Interventionsbereiche des oberösterreichischen Verkehrssicherheitsprogramms umfassen Bewusstseinsbildung, Infrastruktur und Technik sowie Überwachung. Des Weiteren werden die Kriterien für die Maßnahmen in den Zielgruppen beschrieben.



Im Kapitel 6 „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ werden die entsprechenden Schritte zur Hebung der Verkehrssicherheit beschrieben.

Nachdem im vorangegangenen Verkehrssicherheitsprogramm 2016 - 2022 viele Maßnahmen gesetzt und diese von den Zielgruppen gut angenommen wurden, werden diese Maßnahmen auch im neuen Verkehrssicherheitsprogramm „Sicher ans Ziel“ weitergeführt. Diese Maßnahmen

werden im Kapitel 6.1 „Bewährte Maßnahmen fortführen“ auszugsweise abgebildet.

Weil sich im Straßenverkehr die unterschiedlichsten Gruppen von Verkehrsteilnehmern bewegen und Verkehrssicherheitsarbeit jeder Zielgruppe gerecht werden soll, werden im Kapitel 6.2 „Maßnahmen für definierte Risikogruppen“ die Zielgruppen erläutert und die spezifischen Maßnahmen für die einzelnen Gruppen von Verkehrsteilnehmern beschrieben.

Da Maßnahmen im Verkehrssicherheitsprogramm nicht nur zielgruppenorientiert gesetzt werden, sondern sich diese auch an den Unfallursachen orientieren, sind die häufigsten Unfallursachen und Maßnahmen zur Reduktion dieser Unfälle im Kapitel 6.3 „Maßnahmen im Bereich der Hauptunfallursachen“ dargestellt.

Neben den Maßnahmen, die sich an Risikogruppen und Hauptunfallursachen orientieren, gibt es auch noch Maßnahmen wie hoheitliche Aufgaben in der Verwaltung, Sachverständigendienst, Tätigkeiten der Polizei in der Verkehrserziehung und Überwachung, Verkehrssicherheitsplattform, öffentlicher Verkehr und Kooperationen in der Verkehrssicherheitsarbeit, die das Unfallgeschehen positiv beeinflussen. Diese Maßnahmen finden sich im Kapitel 6.4 „Maßnahmen in weiteren Bereichen“.

2



Verkehrssicherheit geht uns alle an

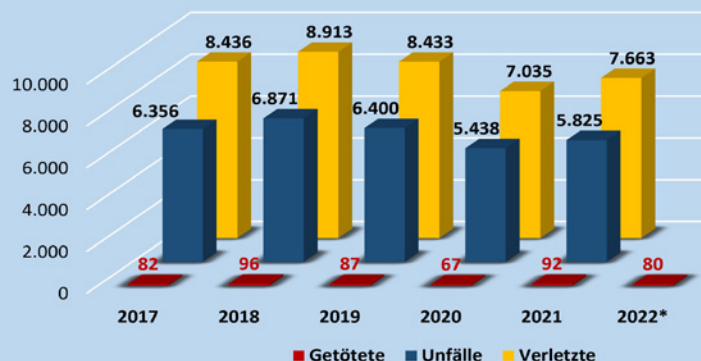
Die Optimierung der Verkehrssicherheit ist eine vorrangige Aufgabe der oberösterreichischen Verkehrspolitik. Ziel ist es, Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten bestmöglich zu vermeiden.

In den letzten 5 Jahren konnte in Oberösterreich viel erreicht werden. Seit 2017 konnte eine deutliche Reduktion der Unfälle und Verletzten auf Oberösterreichs Straßen verzeichnet werden.

Wenngleich 2020 die geringste Anzahl von Unfällen, Verletzten und Verkehrstoten seit der systematischen Erfassung von Verkehrsunfalldaten in Oberösterreich zu verzeichnen war, so sind bei der Interpretation der Zahlen für die Jahre 2020 und 2021 jedoch die Auswirkungen der Pandemie auf das Verkehrs- bzw. Unfallgeschehen zu berücksichtigen.

Unfälle, Verletzte und Getötete 2017 bis 2021 / 22

Nach den vorläufigen Zahlen sind 2022 in Oberösterreich 80 Verkehrstote zu beklagen. Das bedeutet eine Reduktion der Verkehrstoten um 12 Personen gegenüber 2021. Im Vergleich zu den anderen Bundesländern weist Oberösterreich nach den vorläufigen Zahlen für 2022 den zweithöchsten Rückgang an Verkehrstoten auf.



* vorläufige Zahlen für 2022

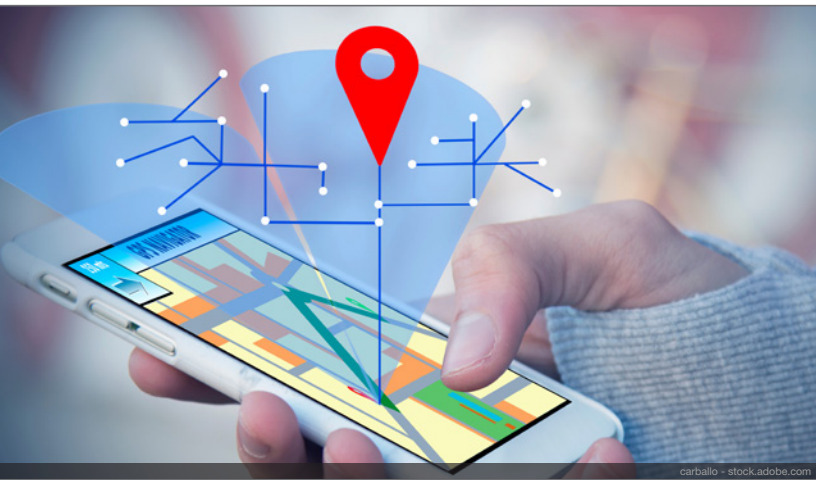
Um auch in den nächsten Jahren eine weitere positive Entwicklung der Unfallzahlen zu erreichen, muss man Verkehrssicherheitsarbeit ganzheitlich betrachten und sich auch den neuen Herausforderungen stellen.

Lag der Bevölkerungsanteil der Generation 65+ im Jahr 2020 in Oberösterreich noch bei 18,8%, so wird dieser Anteil bis 2030 auf 23,5% steigen.¹ Das bedeutet auch eine Zunahme dieser Generation bei der Teilnahme am Straßenverkehr als Fußgänger, Radfahrer und Pkw - Lenker.

¹ OÖ Zukunftsakademie „Zukunft geht Hand in Hand“

2. Verkehrssicherheit geht uns alle an

Auch unser Mobilitätsverhalten verändert sich und passt sich den Entwicklungen an. Moderne Technik unterstützt uns bei der optimalen Streckenwahl und beeinflusst dadurch auch die Entscheidung, ob wir mit dem Fahrrad, dem Pkw oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.



Durch Homeoffice, Onlineeinkäufe und Telekonferenzen werden bestimmte Wege häufiger. Der Trend zum E - Bike ist weiterhin ungebrochen. Mit einem E - Bike werden weitere Strecken als mit einem konventionellen Rad zurückgelegt. Mit dem vergrößerten Mobilitätsradius steigen auch die Unfallzahlen.

Moderne Assistenzsysteme unterstützen den Lenker im Straßenverkehr und können dazu beitragen, Unfälle zu vermeiden.

Das setzt jedoch voraus, dass die Lenker die Funktionsweise und die Grenzen der verwendeten Assistenzsysteme kennen und die Systeme auch nutzen. Untersuchungen zeigen, dass der Großteil der Fahrzeuglenker der Meinung ist, dass Assistenzsysteme die Verkehrssicherheit verbessern, aber nicht alle Lenker nutzen die im Fahrzeug verbauten Systeme tatsächlich.

Auch vermehrtes illegales Fahrzeugtuning und eine wachsende Roadrunner - Szene stellen neue Herausforderungen an die Verkehrssicherheitsarbeit in Oberösterreich dar.

Grundsätzlich werden mit dem oberösterreichischen Verkehrssicherheitsprogramm „Sicher ans Ziel“ bestehende Strategien in der Verkehrssicherheitsarbeit weiterentwickelt und wird mit Maßnahmen aus den Interventionsbereichen Bewusstseinsbildung, Technik und Überwachung auf neue Herausforderungen in der Verkehrssicherheitsarbeit frühestmöglich reagiert.



Da eine möglichst hohe Verkehrssicherheit nicht nur durch gesetzliche Maßnahmen und deren Überwachung erreicht werden kann, wird auch dem Bereich Bewusstseinsbildung größte Aufmerksamkeit gewidmet. Denn nur so kann möglichst jeder Einzelne dazu gebracht werden, durch Eigenverantwortung, gegenseitige Rücksichtnahme sowie mehr Miteinander einen persönlichen und wesentlichen Beitrag zu mehr Sicherheit auf Oberösterreichs Straßen zu leisten.

3

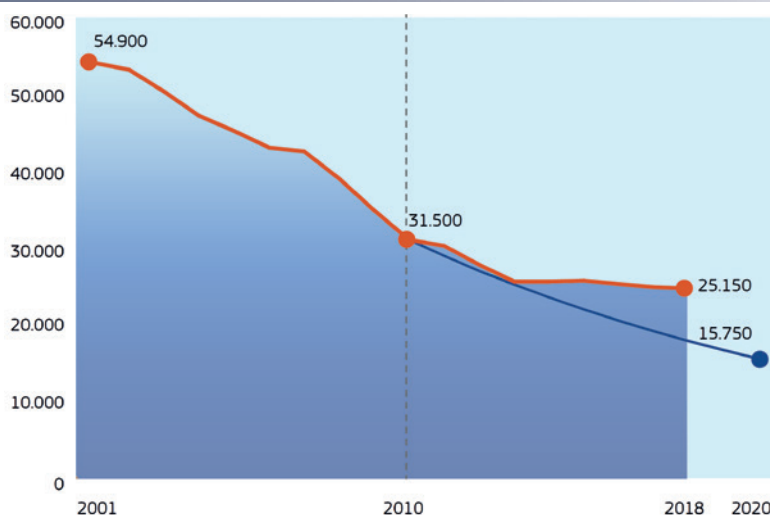


Verkehrssicherheit in der EU

Das Straßennetz in der EU zählt zu den sichersten der Welt. Von den geschätzten 1,35 Millionen Todesfällen weltweit im Straßenverkehr entfallen nur rund 2% auf das europäische Straßennetz. Die Kommission und die EU - Mitgliedsstaaten haben große Anstrengungen unternommen, um die Verkehrssicherheit zu optimieren.

Entwicklung der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr in der EU und Ziele für 2020

Seit dem Jahr 2000 wurde die Anzahl der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr in der EU etwas mehr als halbiert. In den letzten Jahren stagniert jedoch der Fortschritt bei der Steigerung der Verkehrssicherheit. Die Anzahl der tödlich Verunglückten sank im Zeitraum 2001 bis 2010 um 43%. Im Zeitraum 2010 bis 2018 konnte eine weitere Reduktion der Anzahl der Verkehrstoten um 21% erreicht werden.



Quelle: EU - Politikrahmen für die Strassenverkehrssicherheit - 2021-2030

► Unfallgeschehen in der EU

2020 ereigneten sich in der EU über 750.000 Unfälle mit Personenschaden. Bei diesen Unfällen wurden rund 18.800 Personen getötet.

Quelle: European Road Safety Observatory

Bei einer Betrachtung der langfristigen Entwicklungen der Zahl der Verkehrstoten in der EU liegt Österreich einen Platz unter dem EU - Durchschnitt (37%) mit einer Reduktion der Verkehrstoten von 2010 bis 2020 von rund 38%.

Quelle: Annual statistical report on road safety in the EU, 2020

Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit in der EU

Die Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit in der EU orientieren sich an der Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Es wurden seitens der EU Vorgaben für ein langfristiges Ziel bis zum Jahr 2050 gesetzt.

Ziel

Als langfristiges Ziel strebt die EU an, bis 2050 möglichst nahe an die „Vision Zero“, also „Null“ Straßenverkehrstote, heranzurücken.

Für die Schwerverletzten im Straßenverkehr wurden dieselben numerischen Ziele festgelegt.



Um diese Ziele zu erreichen wurde folgende Interventionsbereiche festgelegt:

Verkehrsinfrastruktur

Fahrzeugsicherheit

Verkehrsverhalten

Neue Mobilitätsformen und demografischer Wandel

Schnelle und wirksame Unfallversorgung

Um diese Herausforderungen zu meistern, wurden in der EU Zwischenziele festgelegt.

Zwischenziele

- ▶ Reduktion der Zahl der Straßenverkehrstoten um 50%
 - ▶ Verringerung der Zahl der Schwerverletzten um 50%
- im Zeitraum zwischen 2020 und 2030

Um diese Ziele zu erreichen, wurden von der Kommission Aktionsschwerpunkte definiert.

Darüber hinaus sind alle Mitgliedsstaaten aufgerufen, im nationalen Wirkungsbereich in den Bereichen Bewusstseinsbildung, Legislative, Überwachung und Infrastruktur Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit zu setzen.

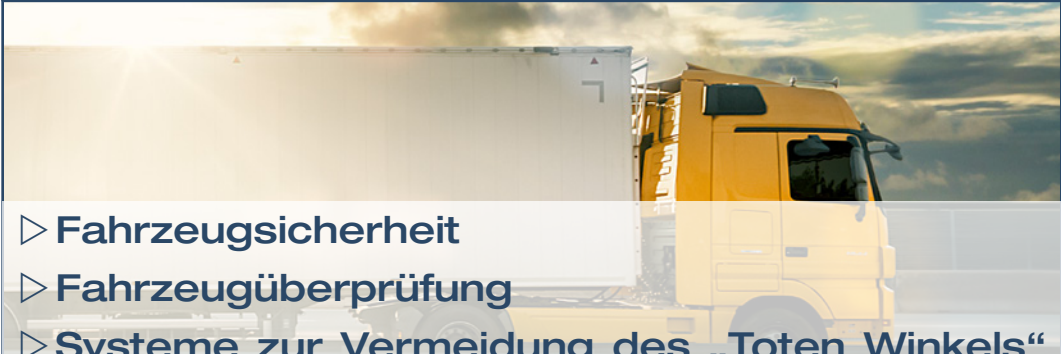
Eine Herausforderung im Hinblick auf nationale Aktivitäten ist dabei, ein Bewusstsein bei allen Verkehrsteilnehmern zu schaffen, dass die Grundlage für einen sozial verträglichen Verkehr ein respekt- und rücksichtsvoller Umgang miteinander ist.



Schwerpunkte der EU für die Straßenverkehrssicherheit

Das oberösterreichische Verkehrssicherheitsprogramm orientiert sich auch an diesen Schwerpunkten. In der nachfolgenden Punktation finden sich nur jene Schwerpunkte der EU, deren inhaltliche Umsetzung in Österreich auch in die Zuständigkeit der Bundesländer fällt.

Sichere Fahrzeuge

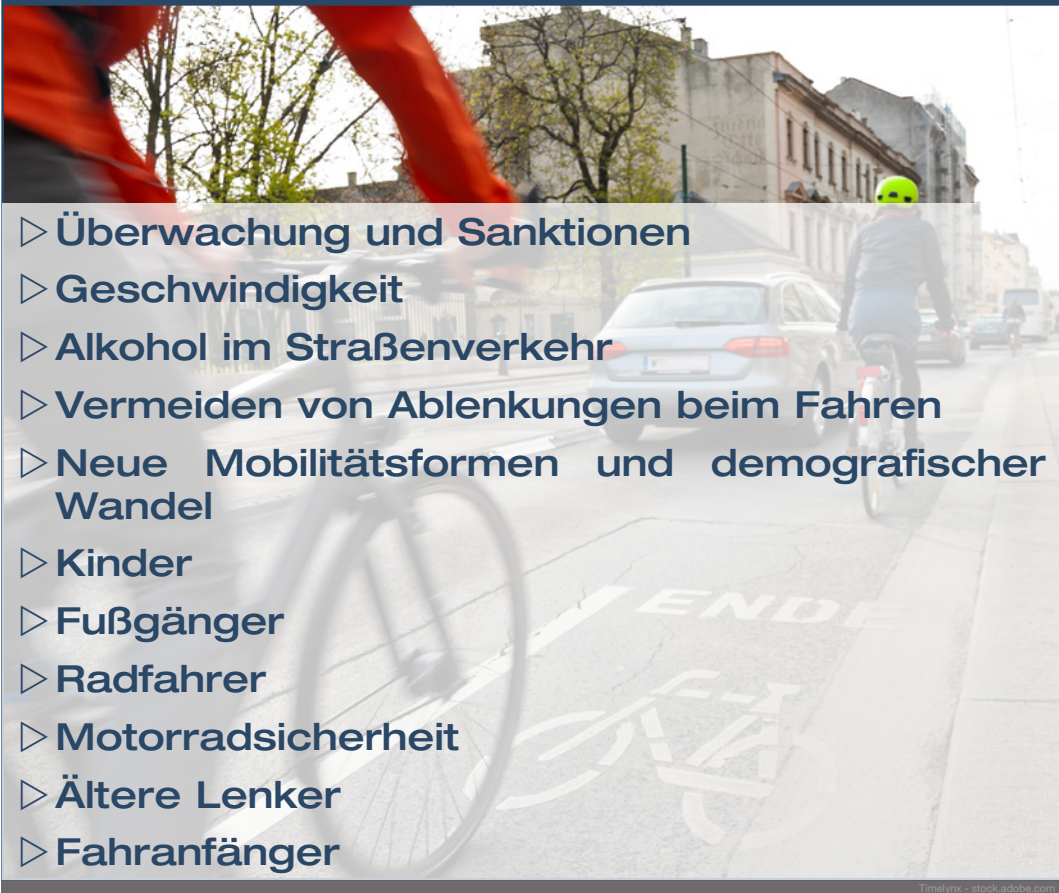


- ▷ **Fahrzeugsicherheit**
- ▷ **Fahrzeugüberprüfung**
- ▷ **Systeme zur Vermeidung des „Toten Winkels“ insbesondere bei Lkw**
- ▷ **Ladungssicherung**
- ▷ **Sicherheitsgurt**
- ▷ **Kindersitz**
- ▷ **Schutzausrüstung**

Infrastruktur



Verkehrsverhalten



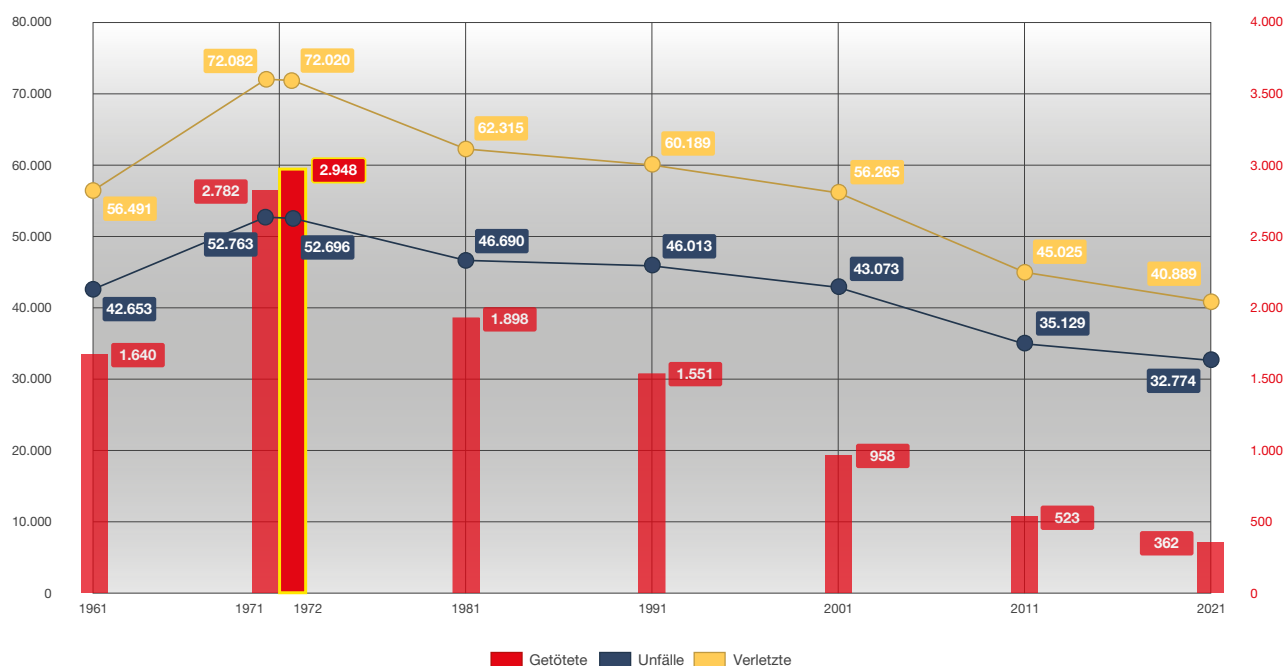
4



Verkehrssicherheit in Österreich

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte wurde die Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen laufend optimiert. Seit 1961 gibt es in Österreich eine bundesweit einheitliche Erhebung zu Verkehrsunfällen. Mit steigender individueller Mobilität stiegen auch die Unfallzahlen in Österreich rapide an. Der negative Höhepunkt dieser Entwicklung war mit fast 3.000 Verkehrstoten das Jahr 1972.

Entwicklung der Unfallkenngrößen in Österreich 1961 - 2021



Um diesen Unfallzahlen entgegenzuwirken, wurde seit 1973 verstärkt auf unterschiedliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Unfallprävention gesetzt. Waren es am Anfang der Entwicklung vor allem Verbote, wie Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesstraßen und Autobahnen, und technische Maßnahmen, wie Gurten- und Sturzhelmpflicht, rückten im Laufe der Zeit auch Fahrausbildung, Bewusstseinsbildung und Aufklärung in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit.

4. Verkehrssicherheit in Österreich

Bei den getöteten Personen im Straßenverkehr sind, so wie in der EU, mit rund 90% Pkw - Insassen, Motorradfahrer, Radfahrer, Mopednutzer und Fußgänger betroffen.

Um einen auf die Hauptunfallursache und Zielgruppen abgestimmten längerfristigen Aktionsplan zu definieren, entstand 2002 das erste „Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm“ mit einer Laufzeit von 2002 bis 2011. Dieses Programm wurde 2011 adaptiert und überarbeitet. 2021 folgte das aktuelle Verkehrssicherheitsprogramm, die „Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030“.

Die österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entwickelte gemeinsam mit Partnern, aufbauend auf den Zielsetzungen der EU, die österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030.

Ziele

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.



Um diese Ziele zu erreichen, wurden sieben Handlungsfelder auf Grundlage von Analysen des Unfallgeschehens festgelegt, um punktgenau mit der Verkehrssicherheitsstrategie dort anzusetzen, wo die meiste Reduktion von Getöteten und Schwerstverletzten zu erwarten ist.

Handlungsfelder

„Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität“



Fußgänger, Radfahrer sowie 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.

„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.

„Motorradsicherheit“



Das Motorrad ist das gefährlichste Verkehrsmittel. Das Todesrisiko pro zurückgelegte Strecke liegt etwa beim 30-fachen von Pkw - Insassen. Ein Fünftel aller Getöteten im Straßenverkehr sind Motorradfahrer.

„Pkw - Sicherheit“



Der Pkw ist weiterhin die Verkehrsart mit den meisten – nämlich 46 Prozent – aller Getöteten. Zusätzlich ist der Pkw der häufigste Kollisionsgegner von Fußgängern, Radfahrern und Motorradlenkern. Besorgniserregend ist, dass bis zu einem Drittel der getöteten Pkw - Insassen keinen Gurt genutzt haben und dass immer noch ein substanzieller Anteil der im Pkw beförderten Kinder nicht richtig gesichert ist.

4. Verkehrssicherheit in Österreich

„Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße“



Eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern 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.

„Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung“



Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildungen sind eine wesentliche Basis für eine verbesserte Verkehrssicherheitskultur, und zwar nicht nur in der Schule, sondern künftig im Rahmen eines kontinuierlichen, lebenslangen Lernprozesses.

„Effektive Logistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse“



Verkehrssicherheitsmanagement fußt auf modernen und kosteneffizienten Strukturen, Prozessen und Daten.

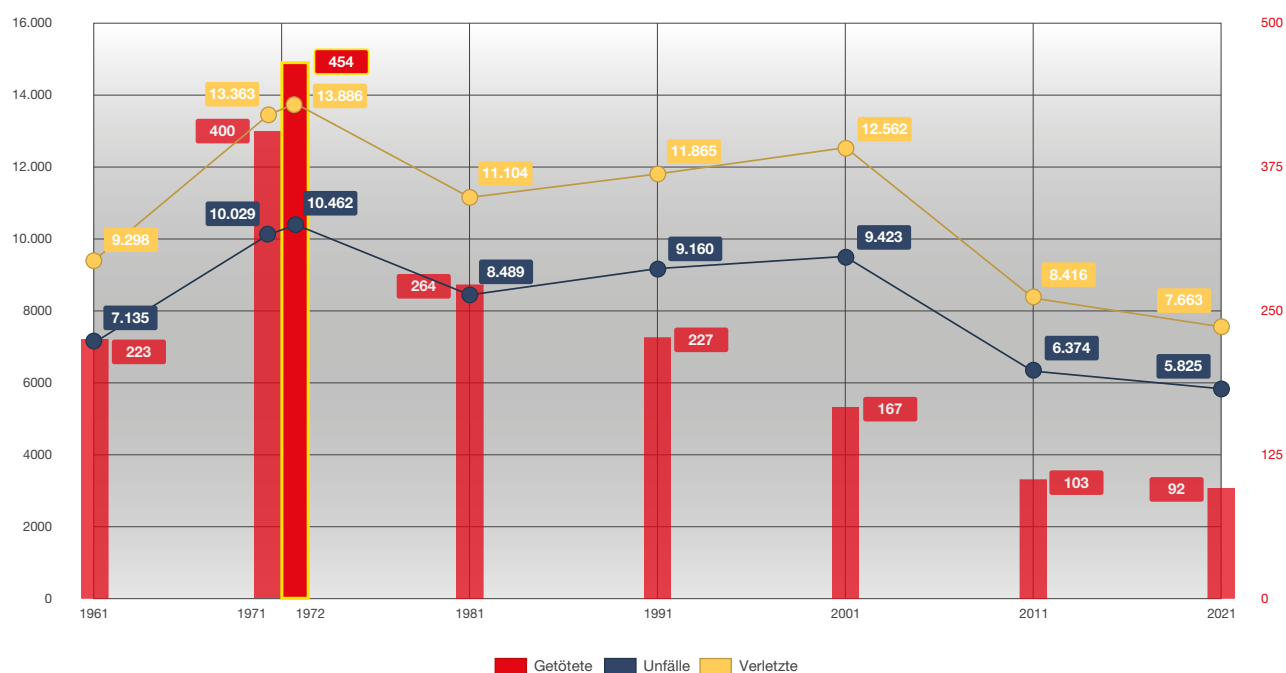
5



Verkehrssicherheit in Oberösterreich

Blickt man auf die Entwicklung des Unfallgeschehens in unserem Bundesland zurück, so war das Jahr 1972 ein „schwarzes Jahr“ für die Verkehrssicherheit. So wie in Gesamtösterreich war auch in unserem Bundesland 1972 mit 454 Getöteten die höchste Zahl an Verkehrstoten, seit Aufzeichnung einer Verkehrsunfallstatistik zu beklagen.

Entwicklung der Unfallkenngrößen in Oberösterreich 1961 - 2021



Um dieser dramatischen Unfallentwicklung gegenzusteuern, wurden zusätzlich zu den bundeseinheitlichen Maßnahmen in Oberösterreich auch eine Vielzahl bundeslandspezifischer, an die Unfallentwicklung angepasste Verkehrssicherheitsmaßnahmen gesetzt. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgte in Oberösterreich zumeist unter Einbeziehung von Partnern aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit, wie AUVA, KFV, Autofahrerclubs, Polizei usw.

5. Verkehrssicherheit in Oberösterreich

Ab dem Jahr 2005 wurden in periodischen Abständen Verkehrssicherheitsprogramme für das Bundesland Oberösterreich jeweils unter der Federführung der Abteilung Verkehr beim Amt der Oö Landesregierung erarbeitet. Das letzte Verkehrssicherheitsprogramm für Oberösterreich mit dem Titel „Mobilität und Sicherheit“ hatte eine Laufzeit von 2016 bis 2022.

Als Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2016 bis 2022 wurde eine Reduktion der Verkehrstoten um 25%, eine Verringerung der Verletzten um 20% und 10% weniger Unfälle festgeschrieben. Als Zahlenbasis wurde die Unfallstatistik 2015 definiert.

Die Ziele von 66 Verkehrstoten und 7.068 Verletzten bis 2022 auf Oberösterreichs Straßen wurden nicht erreicht. Unter Berücksichtigung der Anzahl der Unfälle 2021 (5.825 Unfälle) ist davon auszugehen, dass die Zielvorgabe für 2022 eine Reduktion der Verkehrsunfälle auf 6.232 Unfälle erreicht wird.

Schon vor dem Ende der Laufzeit dieses Programms 2022 begann die Entwicklung des Verkehrssicherheitsprogramms 2023 bis 2030 „Sicher ans Ziel“.



Das oberösterreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2023 – 2030 „Sicher ans Ziel“



Das oberösterreichische Verkehrssicherheitsprogramm „Sicher ans Ziel“ orientiert sich inhaltlich und strategisch an den Rahmenbedingungen der EU für die Straßenverkehrssicherheit und an der österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030. Zusätzlich werden regionale Maßnahmen und Schwerpunkte behandelt, um eine Optimierung der Verkehrssicherheit in Oberösterreich zu erreichen.

Auch dieses Verkehrssicherheitsprogramm wurde maßgeblich durch die Abteilung Verkehr beim Amt der Oö Landesregierung entwickelt und gestaltet.

Die Ziele der österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie wurden mit einer Reduktion der Verkehrstoten und Schwerverletzten um 50% definiert.

Aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten des oberösterreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2023 - 2030 und der österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030 sowie der unterschiedlichen Eingriffsmöglichkeiten von Bund und Land in das „System Straßenverkehr“ wurden die Ziele für Oberösterreich entsprechend angepasst und die Zielvorgaben aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2016 - 2022 fortgeschrieben.

Ziele:

- ▶ Verkehrstote: minus 25%
- ▶ Verletzte im Straßenverkehr: minus 20%
- ▶ Unfälle: minus 10%

Als Ausgangsbasis dienen die Zahlen der Unfallstatistik 2022



▶ Vision Zero

Langfristiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit in Oberösterreich bis 2050 ist eine „Vision Zero“ - eine Reduktion der Anzahl der Verkehrstoten in Richtung „Null“. Bei diesem langfristigen Ziel stehen die Vision und der Weg zur Zielerreichung im Vordergrund und nicht der numerische Wert.

▶ Monitoring

Eine Überprüfung der Schritte zur Zielerreichung erfolgt jährlich und wird im periodisch erscheinenden Verkehrssicherheitsbericht des Landes Oberösterreich dokumentiert.

Eine abschließende Evaluierung der Zielerreichung erfolgt nach der Veröffentlichung der Unfalldaten 2030 für das Bundesland.



Strategie und Maßnahmen

► Unsere Strategie

Die tragenden Säulen des oberösterreichischen Verkehrssicherheitsprogramms bilden die Interventionsbereiche Bewusstseinsbildung, Infrastruktur und Technik sowie die Überwachung.

**Bewusstseins-
bildung**

**Infrastruktur
und
Technik**

Überwachung

Bewusstseinsbildung

Mit Öffentlichkeitsarbeit, Aktionen und Kampagnen sollen Verkehrsteilnehmer für ein sicheres und respektvolles Miteinander im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Zusätzlich sollen Wissen und Strategien zu Vermeidung von Risiken im Straßenverkehr vermittelt werden. Durch den Einsatz unterschiedlichster Medien soll ein breites Zielpublikum erreicht werden.

Ein Schwerpunkt der Bewusstseinsbildung im vorliegenden Programm ist, Verkehrsteilnehmer zu einem Perspektivenwechsel zu motivieren, um die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer besser zu verstehen. Langfristig sollen die Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung zu einer positiven Verhaltensänderung führen.



Infrastruktur und Technik

Unfalldaten sind die Grundlage für eine Optimierung der Sicherheit auf Oberösterreichs Straßen. Im Bereich Verkehrstechnik werden diese Daten aufbereitet und analysiert. Mit Unterstützung der Unfallanalysen werden unfallträchtige Straßenstellen eruiert und anschließend Sanierungsvorschläge mit Vertretern von Behörden, Polizei und Straßenerhalter erörtert.

Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards von Eisenbahnkreuzungen werden diese durch die Eisenbahnbehörde - in Oberösterreich ist dies die Abteilung Verkehr für Neben- und Anschlussbahnen - überprüft und bis spätestens 2029 bei Bedarf neu gesichert.

Der Kfz - Technikbereich der Abteilung Verkehr leistet durch verschiedenste Maßnahmen im Bereich der Fahrzeuggenehmigung und Fahrzeugüberprüfung einen wesentlichen Beitrag zur Gewährleistung bzw. Hebung der Verkehrssicherheit.



Überwachung

Die Überwachung durch die Polizei soll sicherstellen, dass die bestehenden Vorschriften im Straßenverkehr eingehalten werden. Die Anwesenheit der Polizei im Verkehrsumfeld hat präventive und verkehrserzieherische Wirkung und unterstützt die Bewusstseinsbildung bei den Verkehrsteilnehmern.



► Maßnahmen

Unter Berücksichtigung demografischer und gesellschaftspolitischer Trends sowie technischer Entwicklungen wurden spezifische Zielgruppen ausgefiltert und Maßnahmen zur Reduktion von Unfällen, Verletzten und Getöteten in den Interventionsbereichen definiert. Bei den gewählten Maßnahmen fließen internationale und nationale Erfahrungswerte aus Verkehrssicherheitsprojekten ein.

Die Maßnahmen orientieren sich an:



Bewährte und gut angenommene Maßnahmen aus dem vorangegangenen Verkehrssicherheitsprogramm werden beibehalten bzw. weiterentwickelt.

6



Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

6.1 Bewährte Maßnahmen fortführen

Bereits im vorangegangenen Verkehrssicherheitsprogramm wurden vom Land Oberösterreich eine Vielzahl von Aktivitäten aus unterschiedlichen Bereichen umgesetzt. Diese etablierten und gut angenommenen Maßnahmen werden auch im neuen Verkehrssicherheitsprogramm „Sicher ans Ziel“ weitergeführt und bei Bedarf an geänderte Rahmenbedingungen angepasst.

► Bewusstseinsbildung

AKTION „Blink mal wieder“



Um Verkehrsteilnehmer für die Wichtigkeit des richtigen Blinkens zu sensibilisieren, wurde auf Plakaten im Straßenraum, aber auch auf Aufklebern auf Bussen und Lkw das richtige Blinken bzw. mögliche Folgen von „Nicht Blinken“ thematisiert.

AKTION "LENKEN statt ABLENKEN"



Bewusstseinsbildung unter Einbindung von Printmedien, Hörfunk und Plakaten über die Gefährlichkeit der Bedienung von Handys im Straßenverkehr.

6. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

AKTION „Gu(r)t Anschnallen – Jeder Klick rettet Leben“



Bewusstseinsbildung zur richtigen Verwendung des Sicherheitsgurts unter Einbindung von Hörfunk, Printmedien und Plakaten.

AKTION "Trainings und Weiterbildungsaktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit"



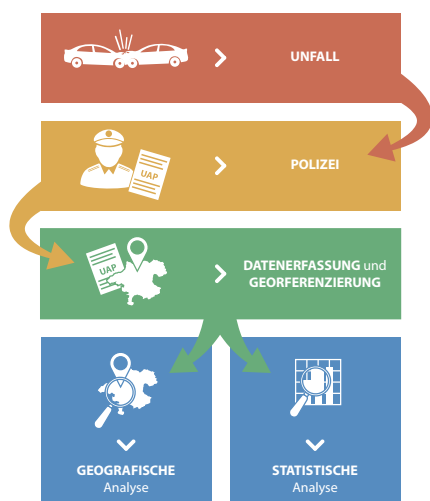
Das Verkehrsressort fördert Trainings und Weiterbildungen zur Unfallprävention für unterschiedlichste Zielgruppen wie:

- ▷ E - Bike-Training 60+
- ▷ Fahrsicherheitstraining 60+
- ▷ E - Scooter-Training
- ▷ Radfahrtraining in Mittelschulen
- ▷ Fahrsicherheitstraining für Motorradfahrer



► Sanierung von Unfallhäufungsstellen

Der Sachverständigendienst der Abteilung Verkehr ermittelt jährlich anhand der Unfalldaten die Unfallhäufungsstellen in den einzelnen Bezirken bzw. Statutarstädten. Die erfassten Daten zu den Unfallörtlichkeiten werden den Bezirkshauptmannschaften und Magistrate zur Verfügung gestellt.



Lokalaugenscheinverhandlung

Nach einer gesamtheitlichen Betrachtung aller erhobenen Unfallhäufungsstellen und der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen erfolgen eine Prioritätenreihung und in weiterer Folge eine Sanierung der Gefahrenstellen.

Bild links: Ablauf Unfallerfassung in Oberösterreich, Lokalisierung von Unfallhäufungsstellen.

► Sondermarkierungen an ausgewählten Motorradstrecken

Von den Sachverständigen der Abteilung Verkehr wurden gemeinsam mit einem Ingenieurbüro Motorradunfälle auf Oberösterreichs Straßen analysiert und Motorradstrecken mit einer hohen Unfallbelastung ausgefiltert. Die meisten Unfälle ereigneten sich in Linkskurven und standen im Zusammenhang mit der Wahl der Fahrlinie.

Um Motorradlenker bei der Wahl ihrer Fahrlinie positiv zu beeinflussen, wurden in gefährlichen Kurven bzw. Kurvenkombinationen Bodenmarkierungen zur optischen Unterstützung angebracht.



Sondermarkierungen auf der L550

► Überprüfungen der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen

An Eisenbahnkreuzungen gibt es immer wieder Konflikte und Unfälle mit beträchtlichen Sachschäden, Verletzten und Todesfällen. Insgesamt verfügt Oberösterreich über rund 650 Eisenbahnkreuzungen. Davon sind rund 330 technisch gesichert (Stand 2022).



Eisenbahnkreuzung VOR der Sanierung

In den letzten zwei Jahren wurden rund 115 Eisenbahnkreuzungen überprüft. Als Folge dieser Überprüfung wurden 20 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und teilweise durch bauliche Maßnahmen ersetzt. An über 50 Eisenbahnkreuzungen wurde ein technischer Kreuzungsschutz errichtet.

Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards schreibt die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 vor, dass bis spätestens 2024 alle Eisenbahnkreuzungen durch die Eisenbahnbehörde - in Oberösterreich ist das die Abteilung Verkehr für Neben- und Anschlussbahnen - überprüft und bis spätestens 2029 bei Bedarf neu gesichert werden müssen.



Eisenbahnkreuzung NACH der Sanierung

► KFZ - Technik/Überprüfungen und Genehmigungen



Prüfung an Ort und Stelle / Tuningfahrzeug

Ziel der Kfz - Technik ist, dass nur Fahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen, welche sich in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand befinden, sowie den gesetzlichen Erfordernissen entsprechen. Von Fahrzeugen, welche diese Kriterien nicht erfüllen, geht ein erhöhtes Unfallrisiko aus. Zudem stellen nicht ordnungsgemäß gewartete und überprüfte Kraftfahrzeuge unter Umständen eine Gefahr für die Umwelt dar. Ein für die Verkehrssicherheit wichtiger Schwerpunkt ist die Prüfung an Ort und Stelle.

Diese Prüfungen werden u. a. bei Schwerpunktkontrollen gegen die „Roadrunner Szene“ durchgeführt. Bei besonders gravierenden Mängeln, wo Gefahr im

Verzug herrscht, wird auf Grundlage eines Sachverständigengutachtens, die Weiterfahrt seitens der Polizei untersagt.

► Kooperation mit der Polizei

Regelmäßige Schwerpunktkontrollen sind ein Interventionsbereich nachhaltiger Verkehrssicherheitsarbeit. In den Bezirken werden regelmäßige Kontrollen durch Kräfte der Landesverkehrsabteilung und der Bezirkspolizeikommandos durchgeführt.

Überwachungsschwerpunkte sind unter anderem Alkohol, Drogen, Abstand, Handyverbot, Geschwindigkeit, Roadrunner Szene und illegales Fahrzeugtuning.

Die technischen Überprüfungen der Fahrzeuge im Zuge dieser Kontrollen erfolgen durch Kfz-technische Amtssachverständige des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung.



Einen weiteren Tätigkeitsschwerpunkt der Polizei in Oberösterreich stellt die Verkehrserziehung in Kindergärten und Schulen dar. Die Aufgaben der Verkehrserzieher reichen von der Mitwirkung bei der freiwilligen Fahrradprüfung bis hin zur Verkehrssicherheitsberatung vor Ort. Die Polizei leistet damit einen wichtigen Beitrag in der Bewusstseinsbildung zum Thema Verkehrssicherheit und Prävention bei Kindern und Jugendlichen.



6.2 Maßnahmen für definierte Risikogruppen

Im Straßenverkehr bewegen sich die unterschiedlichsten Verkehrsteilnehmer miteinander.

Unterschiedliche Verkehrsteilnehmer haben auch unterschiedlichste Motive für die Teilnahme am Straßenverkehr und unterschiedliche und manchmal auch konträre Anforderungen an die Rahmenbedingungen.

So sind z.B. Lkw - Lenker zumeist beruflich mit ihrem Fahrzeug unterwegs, um Waren von A nach B zu liefern. Für diese Zielgruppe sind gut ausgebaute Verkehrswege mit einer entsprechenden Infrastruktur wichtig, um den Transportauftrag sicher, schnell und regelkonform abwickeln zu können.

Motorradfahrer hingegen haben andere Anforderungen. Die Fahrten finden zumeist in der Freizeit statt und haben im Regelfall Erlebnischarakter ohne zwingenden Transportgrund von A nach B. Für diese Zielgruppe sind kurvenreiche Straßen mit sauberen, griffigen Fahrbahnoberflächen wichtig, um Motorradfahren „pur“ erleben zu können.



Diese beispielhafte Gegenüberstellung der unterschiedlichen Anforderungen könnte beliebig mit einer Gegenüberstellung anderer Verkehrsteilnehmer weitergeführt werden.

Verkehrssicherheitsarbeit muss den unterschiedlichen Gruppen gerecht werden. Bei Interessenskonflikten müssen Kompromisse gefunden werden, die der Verkehrssicherheit zuträglich sind.

Auch die unterschiedlichen Rollen, die Verkehrsteilnehmer einnehmen können, sind eine große Herausforderung für die Verkehrssicherheitsarbeit. Ein und dieselbe Person kann einmal als Fußgänger, dann als Radfahrer, Moped- oder Motorradfahrer und dann wieder als Pkw- oder Lkw-Lenker unterwegs sein. Durch diese Konstellationen könnte man davon ausgehen, dass Verkehrsteilnehmer die Bedürfnisse und Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer verstehen und akzeptieren. Der Verkehrsalltag zeigt aber, dass dieses Verständnis nicht immer von allen Verkehrsteilnehmern gelebt wird.



Ein weiteres wichtiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, neben der Reduktion von Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr, zusätzlich die gegenseitige Rücksichtnahme und ein verantwortungsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu fördern bzw. zu erreichen.

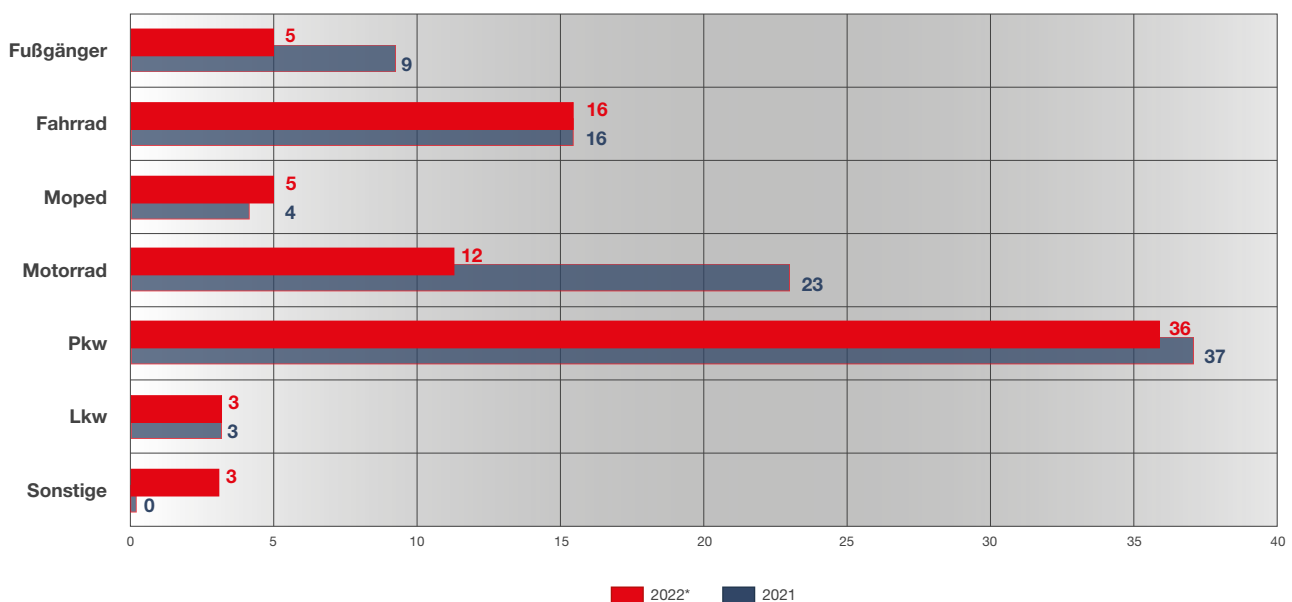


Daher muss ein Verkehrssicherheitsprogramm alle Oberösterreicher und Oberösterreicherinnen ansprechen. Jeder einzelne Verkehrsteilnehmer ist ein Teil der Verkehrssicherheitsbemühungen, um eine Reduktion der Unfälle, Verletzten und Verkehrstoten sowie ein rücksichtsvolles Miteinander auf Oberösterreichs Straßen zu erreichen.

► Definition der Risikogruppen

Betrachtet man die Getöteten nach Art des Fahrzeugs bzw. nach der Verkehrsteilnahme und dem langfristigen Ziel einer „Vision Zero“, so zeigen sich die Risikogruppen eindeutig. Die meisten Verkehrstoten waren 2021 bei Verkehrsunfällen von Pkw, gefolgt von Motorrad, Fahrrad, Fußgänger, Moped sowie Lkw zu verzeichnen. Diese Reihung folgt auch einem langjährigen statistischen Trend und ist aussagekräftig, um Risikogruppen zu definieren.

Getötete nach Verkehrsteilnahme 2021 und 2022



* Bei den Zahlen 2022 handelt es sich um vorläufige Zahlen

Nach den vorläufigen Zahlen der Unfallstatistik für 2022 konnte gegenüber 2021 eine Reduktion der Verkehrstoten um 12 Getötete verzeichnet werden. Am deutlichsten fällt die Reduktion in der Gruppe der Motorradnutzer aus. Hier hat sich die Anzahl der Getöteten von 23 auf 12 verringert.

6. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Risikogruppen bleiben gegenüber 2021 unverändert, lediglich die Reihenfolge hat sich zwischen den Gruppen Motorrad und Fahrrad verschoben.

Betrachtet man die Getöteten nach Verkehrsteilnahme auch in der Altersverteilung, so zeigt sich ein hohes Gefährdungspotenzial bei Kindern und Jugendlichen sowie in der Generation 65+. Daher werden für diese Zielgruppen Kinder und Generation 65+ ebenfalls Maßnahmen formuliert. Die Risikogruppe der Jugendlichen ist zum Großteil in der Gruppe Pkw - Unfälle abgebildet.

Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssicherheit finden sich bei den betroffenen Risikogruppen. Zusätzlich werden die Maßnahmen auch in jener (Haupt) Gruppe von Verkehrsteilnehmer angeführt, die diese Maßnahmen „umsetzen“ sollen.

Das Thema „Toter Winkel“ findet sich sowohl in den Risikogruppen Radfahrer und Fußgänger als auch in der Risikogruppe Lkw. Die Gruppe Radfahrer und Fußgänger profitiert am meisten von den entsprechenden Präventionsmaßnahmen. Konkrete Maßnahmen zur Vermeidung des „Toten Winkels“ bei Schwerfahrzeugen werden in der Risikogruppe Lkw umgesetzt.



► Alle Verkehrsteilnehmer

Ziele:

- Gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr.
- Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen.

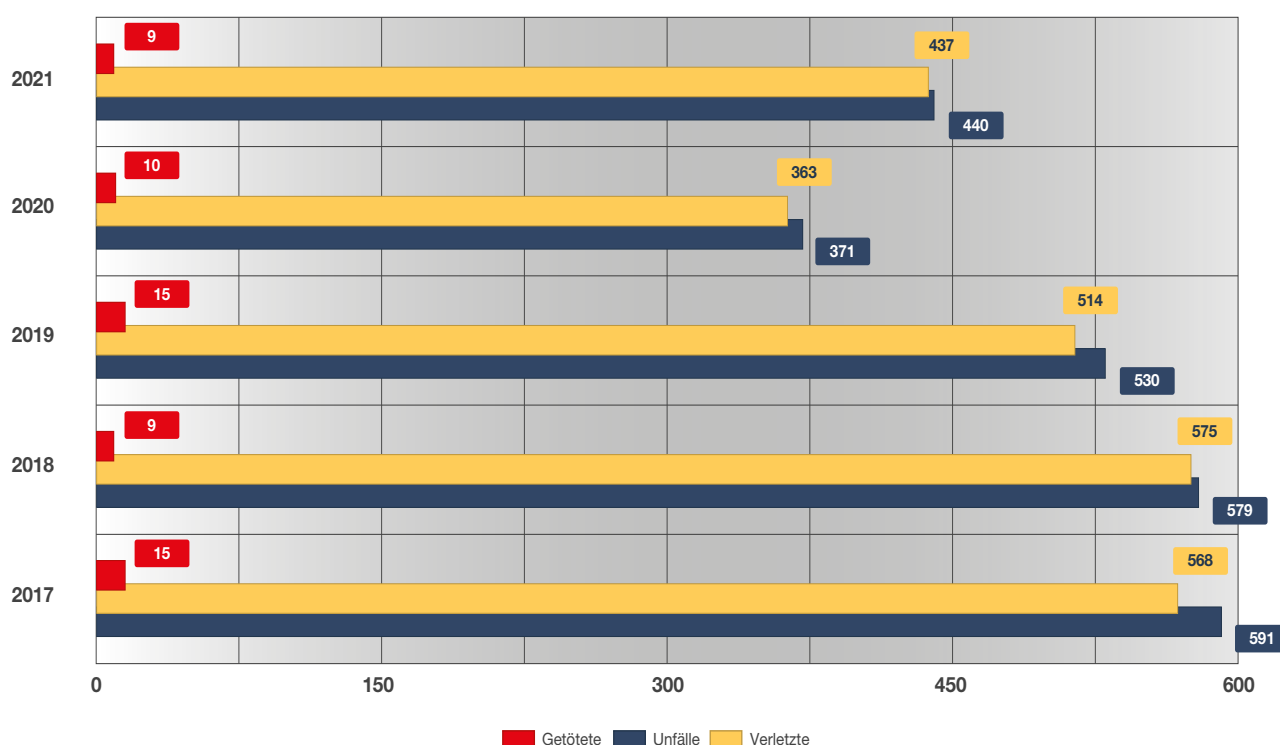
Maßnahmen:

- ▷ Durch Bewusstseinsbildung in sozialen Medien, aber auch bei Aktionen und Veranstaltungen soll die Bereitschaft aller Gruppen von Verkehrsteilnehmern erhöht werden, einen Perspektivenwechsel vorzunehmen. Das Hinterfragen der Bedürfnisse und Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer an das Verkehrsumfeld soll zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme und einem verantwortungsvollen Umgang miteinander beitragen. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Gruppe der ungeschützten Verkehrsteilnehmer.
- ▷ Soziale Medien, Aktionen sowie Trainings und Veranstaltungen sollen auch zum Wissenstransfer über aktuelle gesetzliche Rahmenbedingungen für spezifische Gruppen von Verkehrsteilnehmern genutzt werden.
- ▷ Durch eine zielgerichtete Überwachung soll jene kleine Gruppe von Verkehrsteilnehmern zur Verantwortung gezogen werden, die nicht bereit ist, sich an geltende Vorschriften zu halten.

► Fußgänger

Im Zeitraum von 2017 bis 2021 kann ein Trend in der Unfallentwicklung zu weniger Unfällen mit verletzten und getöteten Fußgängern beobachtet werden. Als vermutliche Hauptunfallursachen bei Fußgängerunfällen weist die Statistik Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern) und Rotlichtmissachtung mit 39%, gefolgt von Unachtsamkeit/Ablenkung mit 21% und Fehlverhalten von Fußgängern mit 20% aus.

Fußgängerunfälle in OÖ 2017 bis 2021



Der Anteil der Fußgängerunfälle am gesamten Unfallgeschehen beträgt rund 7,6%, jedoch sind 9,8% der Getöteten in der Gruppe der Fußgänger zu verzeichnen. Bei der Verteilung der Verletzten nach Altersgruppen in 5-Jahressprüngen sticht die Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen mit den meisten Verletzten hervor. Bei den getöteten Fußgängern gehören zwei Drittel der Altersgruppe über 60 Jahre an. (Unfalldaten 2021)

Ziele:

- Die Rücksichtnahme auf Fußgänger im Straßenverkehr mit den Schwerpunkten Schutzweg, Dämmerungsunfälle und Verkehrsumfeld soll gesteigert werden.
- Das Bewusstsein bei den Fußgängern zur Gefährlichkeit des „Toten Winkels“ bei Schwerfahrzeugen soll geschärft werden.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Schutzweg"



Etwas weniger als ein Drittel der Fußgängerunfälle ereigneten sich auf Schutzwegen. Dabei wurden in Oberösterreich im Jahr 2021 134 Fußgänger verletzt und zwei getötet.

Beobachtungen des KfV zeigen, dass die Anhaltebereitschaft von Kfz - Lenkern vor unregelmäßigem Schutzwegen abnimmt. Jeder 10. Lenker fuhr 2022 weiter, ohne die Fußgänger am Schutzweg die Fahrbahn queren zu lassen. 2019 missachtete nur jeder 13. Lenker den Vorrang von Fußgängern am Schutzweg.

Maßnahmen:

- ▷ Überwachung des Geschwindigkeitsverhaltens und der Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen.
- ▷ Schaffung eines Bewusstseins bei allen Zielgruppen für ein adäquates Verhalten vor Schutzwegen.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Toter Winkel"



Als „Toter Winkel“ wird jener Bereich bezeichnet, den der Lenker vom Fahrersitz aus weder direkt noch indirekt überblicken kann. Je größer das Fahrzeug, desto größer der tote Winkel. Je größer der tote Winkel, umso größer ist die Gefahr, als Fußgänger oder Radfahrer vom Lenker bei Abbiegevorgängen übersehen zu werden.

Bei Unfällen mit (schweren und leichten) Lkw wurden in Oberösterreich im Jahr 2021 58 Fußgänger verletzt. Zwei Fußgänger erlitten tödliche Verletzungen.

Maßnahme:

- ▷ Durchführung von Verkehrssicherheitsaktionen zum Thema „Toter Winkel“.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Dämmerungsunfälle"

Im Jahr 2021 ereigneten sich 440 Fußgängerunfälle. Vor allem im Herbst und Winter erschweren Nebel, Regen und Schneefall die Sicht und Sichtbarkeit. Besonders gefährdet sind zu dieser Jahreszeit Fußgänger und Radfahrer. Im langjährigen Trend ereignen sich rund 41% der Fußgängerunfälle im Zeitraum Oktober bis Jänner.

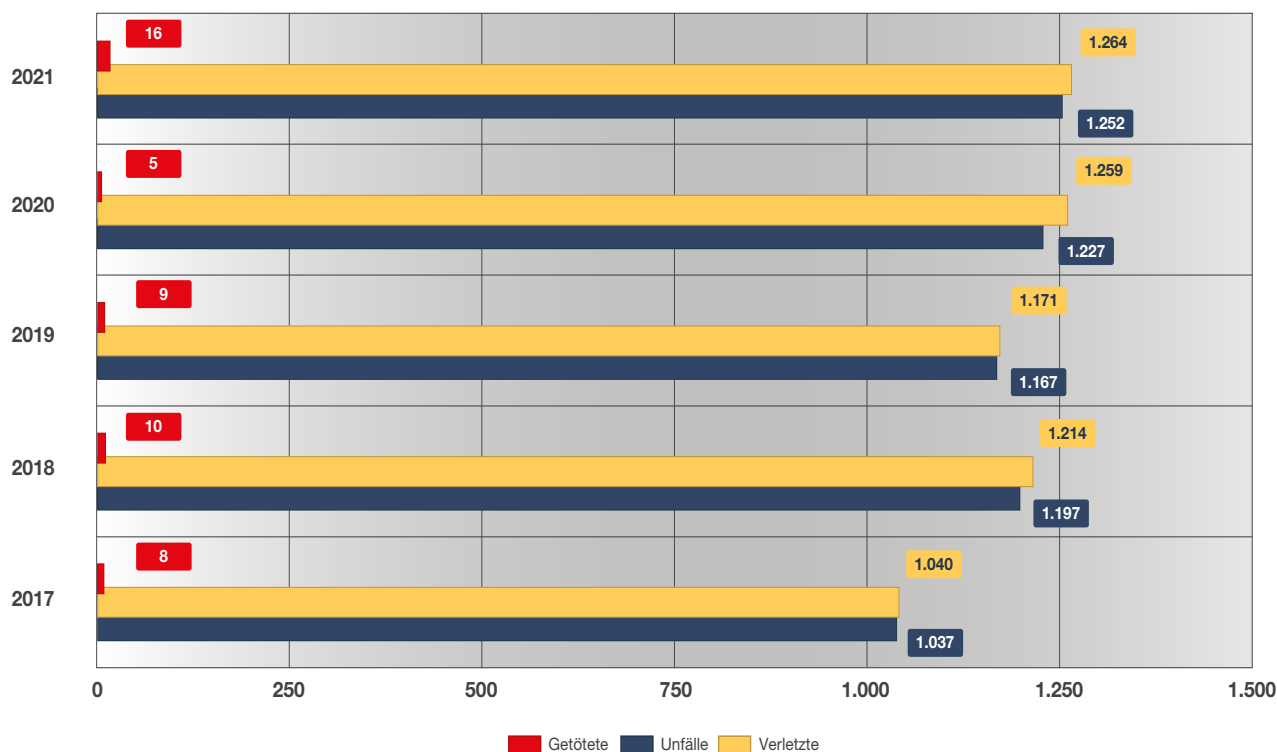
Maßnahme:

- ▷ Weiterführung der Aktion „Mach dich sichtbar“ zur Vermeidung von Fußgängerunfällen bei Dämmerung und Dunkelheit.

► Fahrrad, E - Bike und E - Scooter

Im Beobachtungszeitraum von 2017 bis 2021 zeigt sich im Trend ein Anstieg bei den Unfällen, Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr. Der Anstieg der Unfallzahlen hängt unter anderem auch damit zusammen, dass immer mehr Personen das Fahrrad in der Freizeit, auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildung oder zur sportlichen Betätigung nutzen.

Fahrradunfälle in OÖ 2017 bis 2021



Fahrradunfälle beinhalten Unfälle mit E-Bikes, E-Scooter und Fahrräder mit Muskelantrieb

Der Anteil an Fahrradunfällen am gesamten Unfallgeschehen beträgt rund 21,5%. Der Anteil der bei Unfällen mit Fahrradbeteiligung Getöteten liegt im Vergleich mit dem gesamten Unfallgeschehen bei 17,4%.

Bei der Altersverteilung der Unfälle und Verletzten sticht die Altersgruppe 50 bis 69 Jahre mit einem Anteil von über 37% am Gesamtunfallgeschehen der Radfahrer hervor.

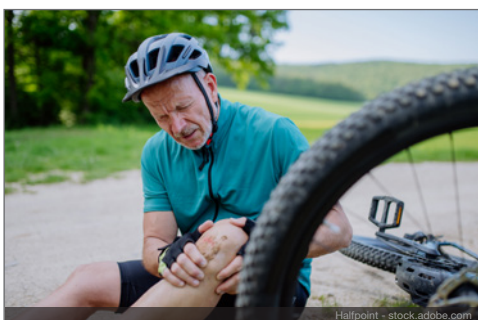
Betrachtet man die Unfälle nach Antriebsart, ereignen sich rund 30% der Unfälle mit E - Bikes und rund 70% mit Fahrrädern mit Muskelantrieb. Bei den Verletzten spiegelt sich diese Verteilung ebenfalls wider. Bei den Getöteten sticht jedoch das E - Bike bzw. E - Scooter mit einem Anteil von rund 63% hervor. Von den 10 getöteten Personen bei Unfällen mit E - Bikes bzw. E - Scootern gehörten 9 Personen der Altersgruppe der über 54-Jährigen an. (Unfalldaten 2021)



Ziele:

- ▶ Eine sichere Nutzung von Fahrrad, E - Bike und E - Scooter, um eine Reduktion der Fahrradunfälle in Oberösterreich zu erreichen.
- ▶ Bewusstseinsbildung in Richtung passiver Sicherheit (Helm) und Eigenschutz durch angepasstes Verhalten erhöhen.
- ▶ Bewusstseinsbildung bei motorisierten Verkehrsteilnehmern über das richtige Verhalten gegenüber Radfahrern, insbesondere dem richtigen seitlichen Abstand beim Überholen, schärfen.

▶ Maßnahmenschwerpunkt "Bewusstseinsbildung und Fahrzeugbeherrschung"



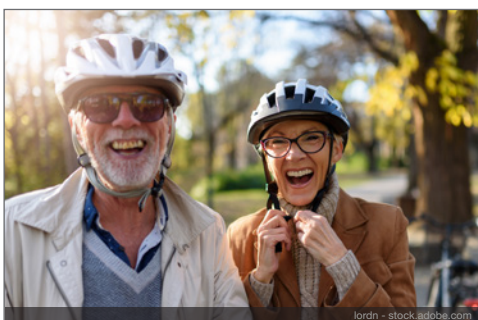
Oft unterschätzen E - Bike-Lenker und E - Scooter-Fahrer die Auswirkungen des höheren Gewichts und der höheren Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge im Vergleich zu einem konventionellen Fahrrad oder Scooter. Gleichzeitig überschätzen sie häufig das eigene Fahrkönnen. Ein gefährlicher Mix, wie die Unfallstatistik zeigt.

Aber auch bei konventionellen Fahrrädern führen Selbstüberschätzung und Fahrfehler zu Unfällen. Österreichweit liegen Fahrradunfälle als Alleinunfälle mit einem Anteil von rund 39% an allen Alleinunfällen im Spitzenfeld, gefolgt vom Alleinunfall mit dem Pkw (31%).

Maßnahmen:

- ▶ Verstärkte Bewusstseinsbildung bei E - Bike-Lenkern zu den Themen höhere Geschwindigkeiten, Risiko der Alleinunfälle durch Fahrfehler und Eigenschutz durch angepasstes Verhalten, im Rahmen von zielgruppenorientierten Veranstaltungen, Workshops und Fahrradtrainings.
- ▶ Ausweitung der bestehenden E - Bike-Trainings auf die Generation 50+.

▶ Maßnahmenschwerpunkt "Fahrradhelm"



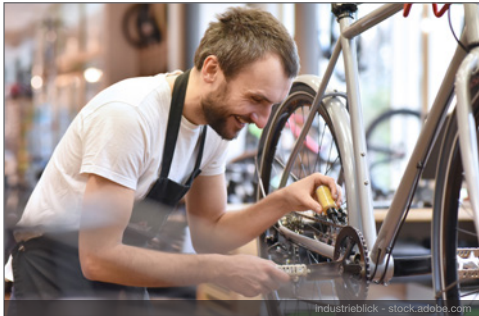
Fahrradunfälle führen häufig zu Verletzungen im Kopfbereich. Es ist unbestritten, dass bei einem Sturz ein Fahrradhelm dazu beiträgt, schwere Kopfverletzungen zu verhindern.

Studien gehen davon aus, dass bis zu 20% der Kopfverletzungen bei Leichtverletzten und bis zu 80% der Kopfverletzungen bei Schwerstverletzten durch Tragen eines Fahrradhelms vermieden werden könnten.

Maßnahme:

- ▷ Steigerung der Radhelmtragequote durch Förderungsmaßnahmen für Volksschüler, Bewusstseinsbildung bei zielgruppenorientierten Veranstaltungen, Workshops und Fahrradtrainings.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Fahrradüberprüfung"



Ein der Straßenverkehrsordnung entsprechend ausgestattetes und gut gewartetes Fahrrad ist Grundvoraussetzung zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr. Leider zeigen Kontrollen, dass nicht immer alle Fahrräder diesen Voraussetzungen entsprechen.

Maßnahme:

- ▷ Durchführung der Aktion „Fahrradüberprüfung - das sichere Fahrrad“ mit regionalen Partnern.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Toter Winkel"



Als „Toter Winkel“ wird jener Bereich bezeichnet, den der Lenker vom Fahrersitz aus weder direkt noch indirekt überblicken kann. Je größer das Fahrzeug, desto größer ist der tote Winkel. Je größer der tote Winkel, umso größer ist die Gefahr, als Fußgänger oder Radfahrer vom Lenker bei Abbiegevorgängen übersehen zu werden.

Bei Unfällen mit (schweren und leichten) Lkw wurden in Oberösterreich im Jahr 2021 65 Radfahrer verletzt. Zwei Radfahrer erlitten tödliche Verletzungen.

Maßnahmen:

- ▷ Durchführung von Verkehrssicherheitsaktionen zum Thema „Toter Winkel“.
- ▷ Bewusstseinsbildung bei motorisierten Verkehrsteilnehmern über richtiges und rücksichtsvolles Verhalten gegenüber ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie z. B. Radfahrern.
Die Bewusstseinsbildung erfolgt über soziale Medien, Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen und Aktionen für die jeweiligen Gruppen von motorisierten Verkehrsteilnehmern.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Seitlicher Sicherheitsabstand"



Abstand schafft Sicherheit. Gerade beim Überholen eines Fahrrads ist der richtige seitliche Sicherheitsabstand von elementarer Wichtigkeit. Je labiler das überholte Fahrzeug und umso höher die Geschwindigkeit des überholenden Fahrzeugs ist, umso größer muss der seitliche Sicherheitsabstand sein.

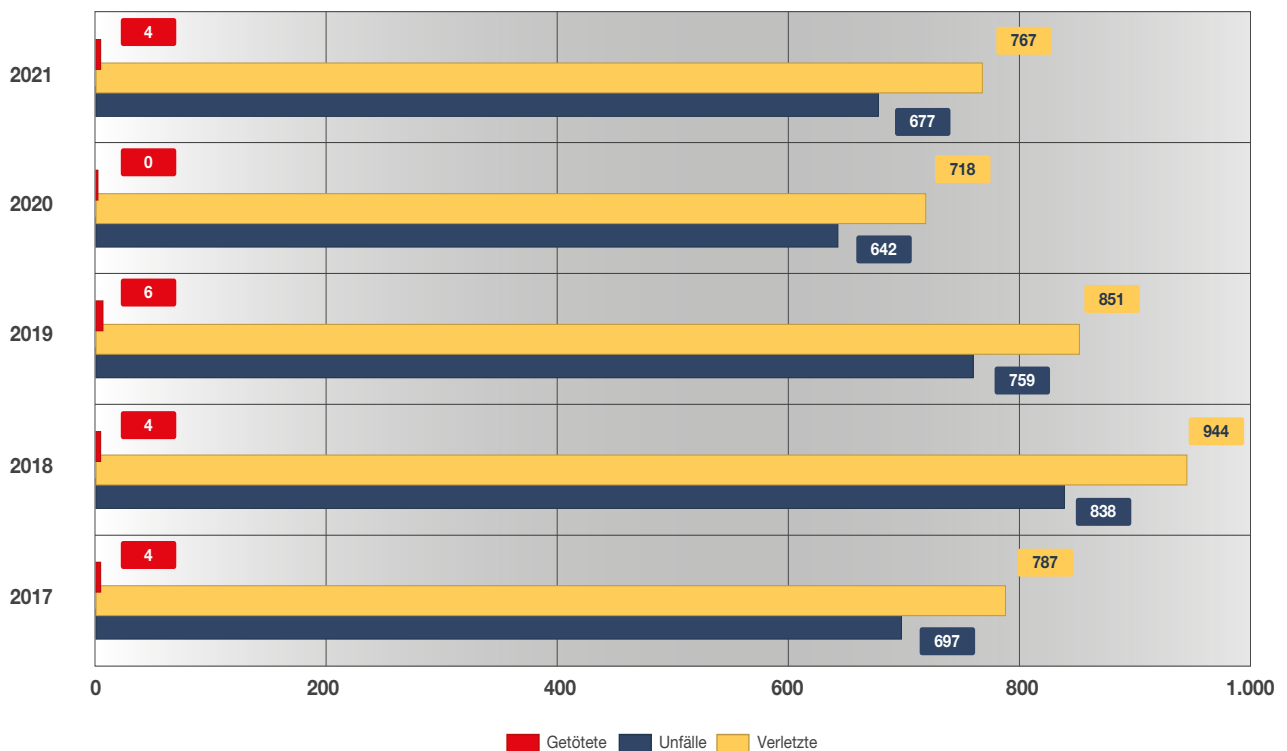
Maßnahme:

- ▷ Bewusstseinsbildung bei motorisierten Verkehrsteilnehmern zum richtigen Verhalten beim Überholen von Fahrrädern.

► Moped

Bei den Mopedunfällen waren im Fünfjahresvergleich 2018 die meisten Unfälle (838) und im darauf folgenden Jahr die meisten Verkehrstoten (6) zu beklagen. Insgesamt zeigt sich bei den Mopedunfällen über den Vergleichszeitraum bei den Verletzten und Getöteten eine gleichbleibende Entwicklung, bei den Unfällen ist eine leichte Reduktion zu verzeichnen.

Mopedunfälle in OÖ 2017 bis 2021



Rund 84% der verletzten Mopednutzer gehörten der Altersgruppe 15 bis 19 Jahre an. Rund 30% der Unfälle sind auf Unachtsamkeit/Ablenkung und jeweils rund 25% auf nicht angepasste Geschwindigkeit und Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern) und Rotlichtmissachtung zurückzuführen. (Unfalldaten 2021)

Ziele:

- ▶ Schaffung von Risikobewusstsein in der Gruppe der 15- bis 19-jährigen Mopedlenker für die Gefahren, denen ein motorisierter Einspuriger im Straßenverkehr ausgesetzt ist.
- ▶ Bewusstseinsbildung über die Auswirkungen von illegalem Mopedtuning und Manipulationen am Fahrzeug.

► Maßnahmenschwerpunkt "Bewusstsein für die Gefahren als Mopedlenker schaffen"



Gerade für junge Menschen ist das Moped der erste Schritt zur selbstständigen Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr. Oft ist diese selbstbestimmte Mobilität aufgrund des Alters mit einer hohen Risikobereitschaft behaftet. Gepaart mit einer geringen Fahrerfahrung führt das oft zu einem hohen Unfallrisiko von Mopedlenkern. Das Risiko bei einem Unfall verletzt zu werden ist bei Mopedlenkern groß, da sie ohne schützende Karosserien und Knautschzone unterwegs sind.

Mopedlenker werden im Verkehrsalltag durch das schmale Erscheinungsbild von anderen Verkehrsteilnehmern oft übersehen. Das „Übersehen werden“ steht oft im direkten Zusammenhang mit Unfällen von Mopedlenkern.

Maßnahmen:

- ▷ Bewusstseinsbildung zu den Gefahren des Mopedfahrens im Zuge von Perfektions- und Fahrsicherheitstrainings.
- ▷ Verkehrssicherheitsaktionen gegen das Übersehen von Einspurigen.

► Maßnahmenschwerpunkt "Mangelnde Fahrerfahrung"



Mehr praktische Ausbildung in der Fahrausbildung.

Eine KfV - Studie zeigte, dass bei einer freiwilligen praktischen Prüfung der Klasse AM 58% der Kandidaten, die bereits über eine Lenkberechtigung AM verfügten, diese praktische Prüfung nicht bestanden haben.

6. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Maßnahmen:

- ▷ Durchführung von Perfektionstraining „Fahr - sicher - heit & morgen“, eine gemeinsame Aktion von Land OÖ und AUVA für all jene, die das Moped für den täglichen Schul- oder Arbeitsweg brauchen.
- ▷ Förderung von Mopedworkshops.
- ▷ Durchführung eines Pilotprojekts in Oberösterreich zur Mopedausbildung mit einer abschließenden praktischen Prüfung.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Illegales Mopedtuning"



Gerade bei Jugendlichen ist das „Frisieren“ ein weitverbreitetes Phänomen. Nicht selten kann bei Kontrollen festgestellt werden, dass diese „Mopeds“ tatsächlich das Doppelte der erlaubten Bauartgeschwindigkeit von 45 km/h erreichen.

Maßnahme:

- ▷ Einsatz von insgesamt 30 Mopedprüfständen in Oberösterreich durch die Polizei zur Kontrolle, aber auch zur Bewusstseinsbildung.

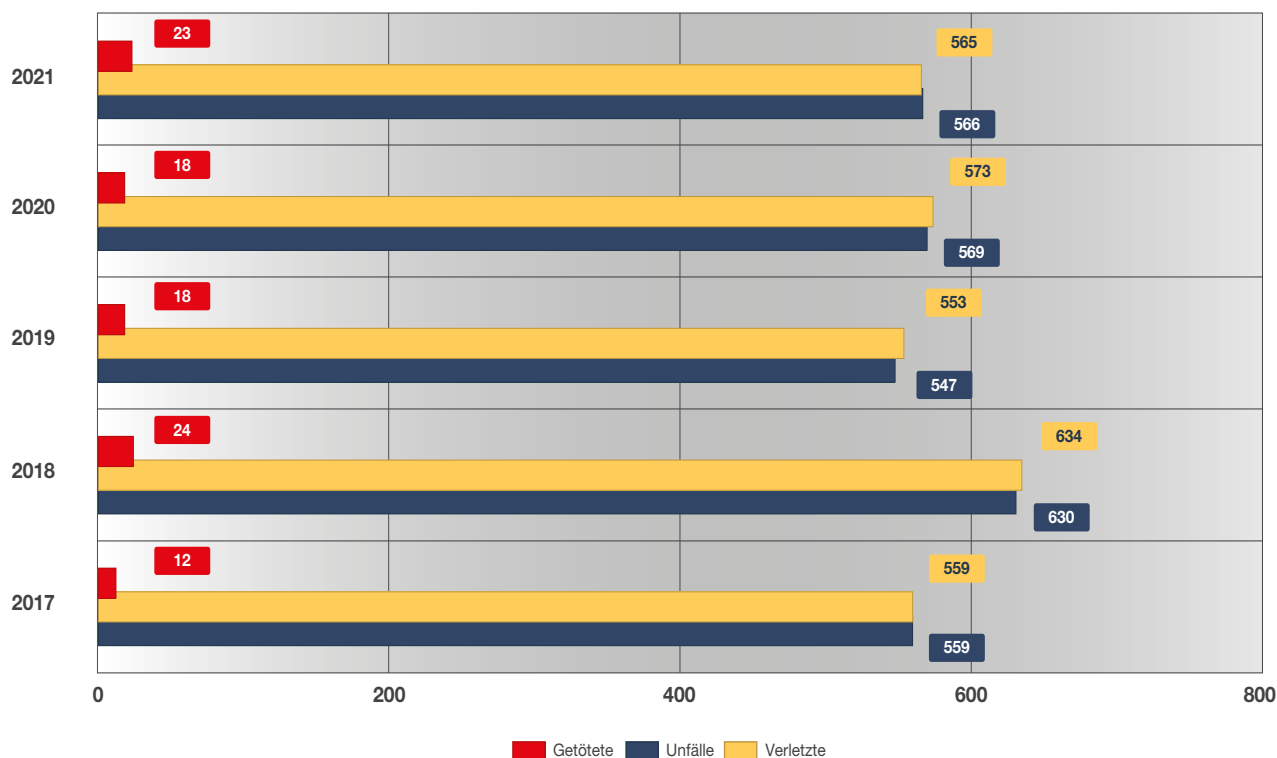
► Motorrad

Im Beobachtungszeitraum von 2017 bis 2021 haben sich die Unfälle und Verletzten auf einem gleichbleibenden Niveau bewegt. Im Vergleich zu 2017 sind aber die getöteten Motorradlenker bzw. Mitfahrer bis 2021 um über 90% angestiegen.

Die vorläufigen Unfallzahlen für 2022 zeigen erfreulicherweise einen stark rückläufigen Trend bei den getöteten Motorradnutzern. Wurden 2021 noch 23 Motorradlenker bzw. Mitfahrer bei Verkehrsunfällen getötet, konnte diese Zahl 2022 auf 12 reduziert werden.

Bei der Altersverteilung der Verletzten gibt es zwei Spitzen. Bei der Altersgruppe 15 bis 29 Jahre zeigt sich mit 191 Verletzten die Spitze der Verteilung. Aber auch die Altersgruppe 45 bis 59 Jahre ist mit 163 Verletzten überdurchschnittlich hoch vertreten. Über 50% der Getöteten sind in der Altersgruppe 50+ zu verzeichnen.

Motorradunfälle in OÖ 2017 bis 2021



Bei den vermutlichen Hauptunfallursachen liegt Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern) und Rotlichtmissachtung mit rund 27% an erster Stelle, gefolgt von Unachtsamkeit/Ablenkung (26%) und nicht angepasster Geschwindigkeit (23%).

(Unfalldaten 2021)



6. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziele:

- ▶ Reduktion der Unfälle von Motorradfahrern durch ein angepasstes Verhalten der Lenker von Motorrädern und eine Verbesserung der Fahrsicherheit.
- ▶ Zusätzlich soll ein partnerschaftliches Miteinander zur Optimierung der Verkehrssicherheit von Motorradnutzern beitragen.
- ▶ Verringerung der Anzahl der manipulierten Motorräder auf öffentlichen Straßen und die damit einhergehende Lärmbelästigung.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Verbesserung der Fahrsicherheit"



Die Unfallzahlen von Motorradlenkern zeigen zwei Zielgruppen: die jüngere Generation von 15 bis 29 Jahre und die Generation 50+. Die Gruppen sind im Hinblick auf praktische Weiterbildung unterschiedlich schwer zu erreichen. Zur Bewusstseinsbildung, dass ein Fahrsicherheitstraining eine sinnvolle Vorbereitung auf einen Start in eine neue Motorradsaison ist, werden Aktionen unter Einbindung der unterschiedlichsten Medien durchgeführt.

Maßnahme:

- ▷ Weiterführung der Gutscheinaktion für Fahrtechniktrainings für Motorradlenker. Bei der Verbesserung der Fahrsicherheit steht die Risikoerkennung und -vermeidung im Vordergrund.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Unfallursache Übersehen"



Vor allem zu Beginn der Motorradsaison ereignen sich vermehrt Unfälle, bei denen Motorradfahrer im Verkehrsgeschehen von anderen Verkehrsteilnehmern übersehen werden.

Maßnahme:

- ▷ Bewusstseinsbildung durch Verkehrssicherheitsaktionen für mehr Aufmerksamkeit gegenüber Motorrädern, um die Unfallursache „Übersehen von Einspurigen“ zu minimieren.

▷ Maßnahmenswerpunkt "Angepasste Geschwindigkeit"

Nicht angepasste Geschwindigkeit von Motorradlenkern zählt nach wie vor zu den häufigsten Unfallursachen.



Maßnahmen:

- ▷ Bewusstseinsbildung mittels Verkehrssicherheitsaktionen zum Thema angepasste Geschwindigkeit auf bekannten Motorradstrecken.
- ▷ Zielgerichtete Geschwindigkeitsüberwachung auf ausgewiesenen Motorradstrecken.

▷ Maßnahmenswerpunkt "Alleinunfälle"



Alleinunfälle von Motorrädern sind sehr oft Abkommensunfälle, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer falschen Wahl der Fahrlinie, vor allem in Linkskurven, stehen.

Maßnahme:

- ▷ Weiterführung des Projekts „Sondermarkierungen auf ausgewählten Motorradstrecken“. Sondermarkierungen sollen Motorradlenker optisch bei der Wahl der richtigen Fahrlinie unterstützen.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Illegales Fahrzeugtuning"



Manipulierte Motorräder stellen nicht nur ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar, sondern gefährden die Umwelt und sind meist auch eine Lärmbelästigung für Anrainer. Die Anzahl der manipulierten Motorräder auf Oberösterreichs Straßen soll deutlich verringert werden.

Maßnahmen:

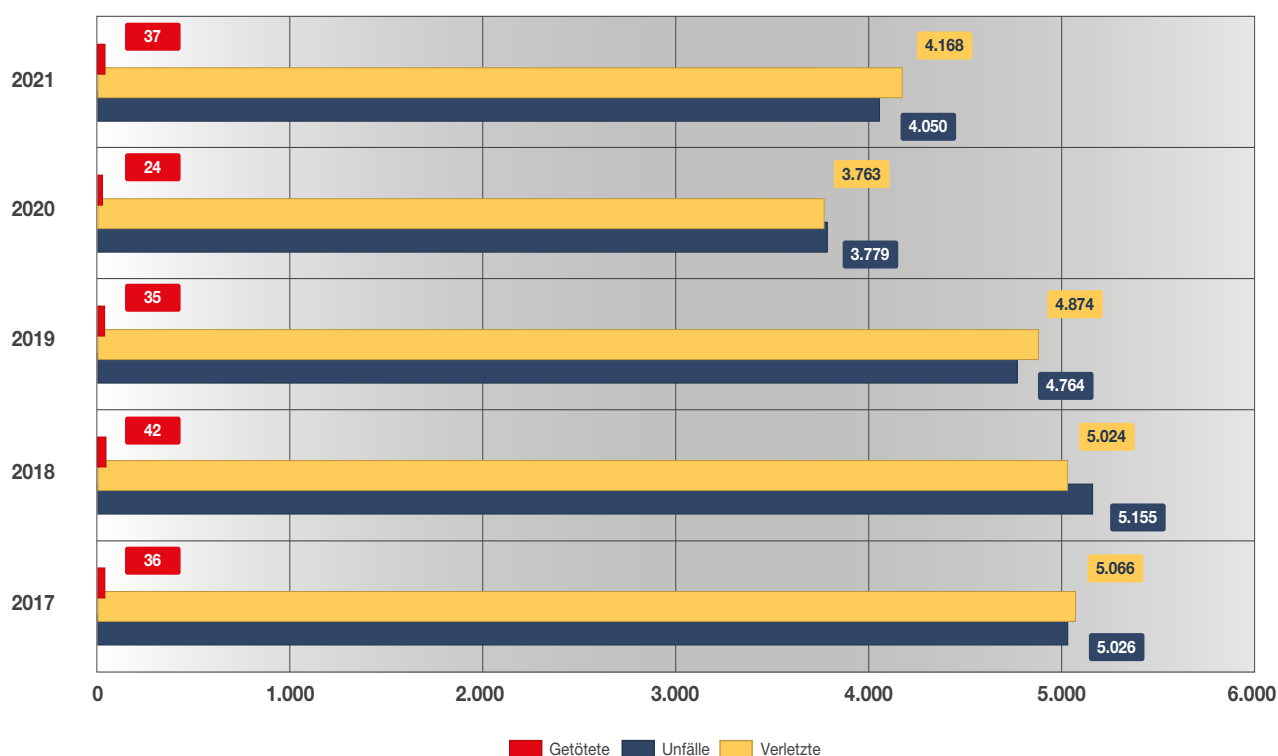
- ▷ Bewusstseinsbildung zum Thema Lärm mit automatischen Lärmmessungen sowie Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit.
- ▷ Setzen von Schwerpunktaktionen der Polizei, in Zusammenarbeit mit Sachverständigen der Abteilung Verkehr, auf bekannten Motorradstrecken. (Überwachungsschwerpunkte, technische Manipulationen und Lärmmessungen)

► Pkw

Betrachtet man die Unfallentwicklung, so konnten die Unfälle und die verletzten Fahrzeuginsassen im Beobachtungszeitraum von 2017 bis 2021 deutlich reduziert werden. Bei der Betrachtung müssen jedoch die Auswirkungen der Pandemie, insbesondere im Jahr 2020, berücksichtigt werden. Bis auf das Jahr 2020 bewegte sich die Zahl der Getöteten in einer Bandbreite zwischen 42 und 35.

Bei der Altersverteilung der Verletzten liegt nach wie vor die Altersgruppe der 15 bis 24-Jährigen im Spitzenfeld. Mehr als 25% aller Verletzten gehören dieser Altersgruppe an.

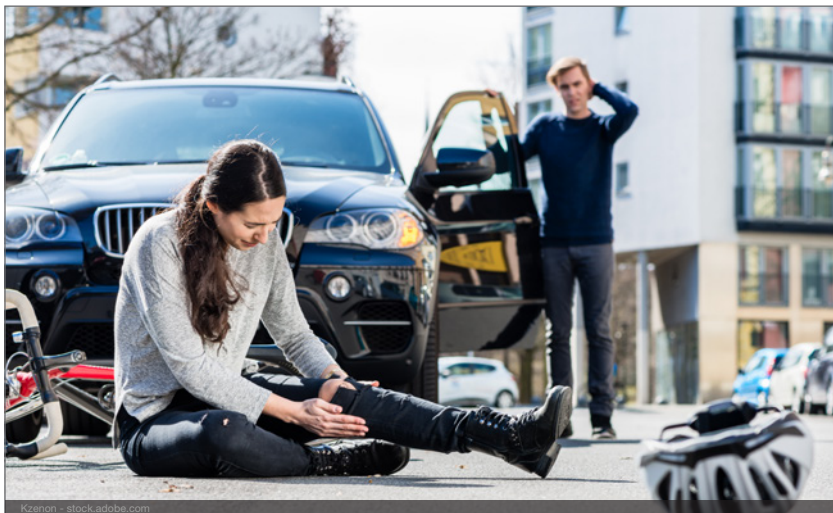
Pkw-Unfälle in OÖ 2017 bis 2021



Eine Auswertung der Unfalldaten der letzten fünf Jahre zeigt, dass noch immer rund 4% der Pkw - Insassen bei einem Unfall nicht angegurtet waren.

Vermutliche Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Pkw sind mit 36% Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern) und Rotlichtmissachtung, gefolgt von 17% mangelhafter Sicherheitsabstand und 14% nicht angepasste Geschwindigkeit.

(Unfalldaten 2021)



Ziele:

- ▶ Die Anzahl der Pkw - Unfälle sowie der verletzten und getöteten Pkw - Insassen soll durch Interventionen bei den Hauptunfallursachen gesenkt werden.
- ▶ Steigerung der Verwendungsquote von Sicherheitsgurten.
- ▶ Schaffung eines Bewusstseins zur Rücksichtnahme gegenüber Fußgängern und Radfahrern.
- ▶ Aufbau und Förderung eines Bewusstseins zum richtigen Verhalten beim Überholen von Radfahrern.
- ▶ Bewusstseinsbildung in der Gruppe der Pkw - Lenker, dass vor allem ab dem Frühjahr wieder vermehrt Motorräder im Straßenverkehr unterwegs sind und diese Gruppe von Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr leicht übersehen wird.
- ▶ Verbesserung des Informationsstands über Fahrerassistenzsysteme, aber auch Sensibilisierung für die Thematik Ablenkung durch diese Systeme.

▶ Maßnahmen Schwerpunkt "Reduktion der Unfallkenngößen"



Mit über 4.000 Unfällen im Jahr 2021 stellen die Pkw - Nutzer mit rund 70% den größten Anteil am Gesamtunfallgeschehen dar. Maßnahmen zur Unfallprävention in dieser Gruppe haben daher einen maßgeblichen Einfluss auf das Gesamtunfallgeschehen. Die vermutlichen Hauptunfallursachen bei Pkw - Unfällen sind Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern) und Rotlichtmissachtung, mangelhafter Sicherheitsabstand, nicht angepasste Geschwindigkeit, gefolgt von Unachtsamkeit/Ablenkung sowie Alkohol, Drogen oder Medikamente.

Maßnahmen:

- ▷ Zielgerichtete Überwachung unter Berücksichtigung der häufigsten Unfallursachen.
- ▷ Durchführung von Verkehrssicherheitsaktionen zur Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung in Hinblick auf die häufigsten Unfallursachen.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Sicherheitsgurt und Kindersitz"



Rund 4% der verunfallten Pkw - Insassen waren zum Unfallzeitpunkt nicht angeschnallt. Das Risiko, bei einem Pkw - Unfall getötet zu werden, ist ohne Sicherheitsgurt rund 10-mal höher als mit Gurt.

Bei der Kindersicherung liegt die Verwendungsquote der Rückhaltesysteme erfreulicherweise höher als beim Sicherheitsgurt. Leider sind Kinder im Kindersitz aber oft fehlerhaft gesichert, mit fatalen Folgen bei einem Unfall.

Maßnahme:

- ▷ Bewusstseinsbildung zum Thema Sicherheitsgurt und der richtigen Verwendung von Rückhaltesystemen für Kinder.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Rücksichtnahme"

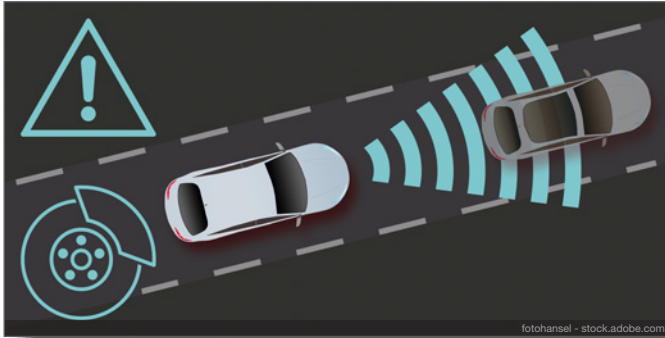


Gegenseitige Rücksichtnahme und die Akzeptanz von unterschiedlichen Bedürfnissen im Straßenverkehr spielen eine zentrale Rolle in der Verkehrssicherheitsarbeit. Nachdem der Pkw jenes Verkehrsmittel ist, das häufig von allen Gruppen von Verkehrsteilnehmern genutzt wird, soll diese Gruppe auch speziell zum Thema „gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr“ angesprochen werden.

Maßnahmen:

- ▷ Bewusstseinsbildung über die unterschiedlichsten Kanäle zum Thema gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr mit Schwerpunkt ungeschützte Verkehrsteilnehmer.
- ▷ Organisation und Durchführung von Verkehrssicherheitsaktionen zum richtigen Verhalten gegenüber Radfahrern beim Überholen.
- ▷ Organisation und Durchführung von Verkehrssicherheitsaktionen zur Bewusstseinsbildung, um auf die Thematik „Unfallursache Übersehen von einspurigen Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr“ aufmerksam zu machen.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Assistenzsysteme"



Assistenzsysteme sind in modernen Fahrzeugen nicht mehr wegzudenken. Sie unterstützen und entlasten den Lenker. Ihre Warnungen, Eingriffe und Sprachaufforderungen bergen aber auch die Gefahr der Ablenkung. Ziel muss sein, Assistenzsysteme sinnvoll zu nutzen und die Ablenkung möglichst gering zu halten.

Maßnahme:

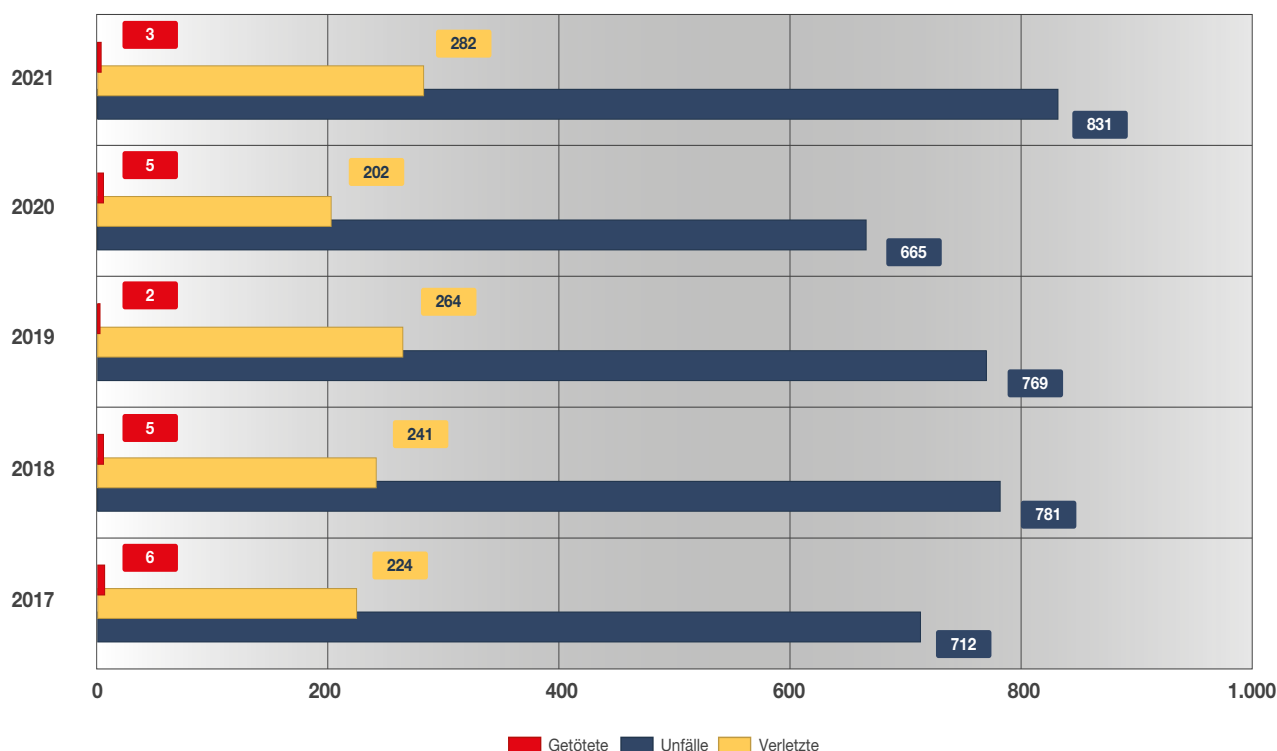
- ▷ Bewusstseinsbildung und Information zum Thema Assistenzsysteme bei zielgruppenorientierten Veranstaltungen und Aktionen z.B. Fahrsicherheitstrainings.

► Lkw

Im Jahr 2021 ereigneten sich in Summe 831 Lkw - Unfälle.

Von diesen Unfällen betrafen 501 Unfälle Lkw bis 3,5 t und 330 Unfälle Lkw über 3,5 t. Die Unfälle mit Lkw haben im Vergleichszeitraum 2017 bis 2021 zugenommen. Die geringste Anzahl von Lkw - Unfällen war im Jahr 2020 mit 665 Unfällen zu verzeichnen. Bei dieser Reduktion sind jedoch auch die Auswirkungen der Pandemie auf das Verkehrsgeschehen zu berücksichtigen.

Lkw-Unfälle in OÖ 2017 bis 2021



Lkw - Unfälle sind nicht überproportional hoch im Gesamtunfallgeschehen vertreten. 2021 waren rund 14% aller Unfälle in Oberösterreich Lkw - Unfälle. Aufgrund der Masse eines Lkw fallen die Unfälle jedoch gravierender aus. 2021 wurde kein Insasse eines Lkw über 3,5 t bei einem Unfall getötet. Aber es verloren insgesamt 10 andere Verkehrsteilnehmer ihr Leben bei Unfällen mit schweren Lkws.

Die vermutlichen Hauptunfallursachen sind Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern) und Rotlichtmissachtung, gefolgt von mangelhaftem Sicherheitsabstand und Unachtsamkeit/Ablenkung.



Ziele:

- ▶ Schärfung des Bewusstseins der Lenker, aber auch der sonstigen Beteiligten in der Transportkette, hinsichtlich eines regelkonformen Verhaltens als wesentlicher Beitrag zur Unfallvermeidung.
- ▶ Information zum Thema „richtige Spiegeleinstellung“ und die Gefahren des „Toten Winkels“.
- ▶ Bewusstseinsbildung zum Thema mangelhafter Sicherheitsabstand als eine Hauptunfallursache von Schwerfahrzeugen, vor allem auf Autobahnen und Schnellstraßen.

▶ Maßnahmenschwerpunkt "Regelkonformes Verhalten"



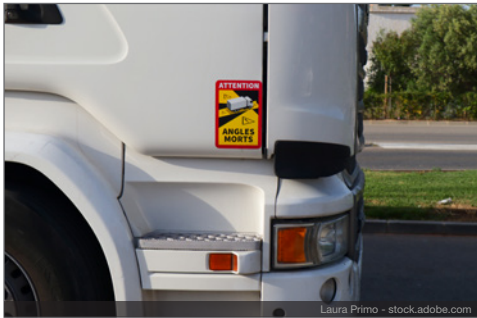
Aufgrund der Masse und der Abmessungen von Schwerfahrzeugen können kleinste Fehler bereits zu Unfällen mit meist schweren Folgen führen. Lkw - Lenker tragen daher eine hohe Verantwortung auch gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern beim Lenken von Schwerfahrzeugen. Ein regelkonformes Verhalten sowie, die Vermeidung von Unaufmerksamkeit und Ablenkung sind Grundvoraussetzungen für einen sicheren Transport. Auch der technische Zustand eines Kfz hat einen wesentlichen

Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Gleiches gilt für eine ordnungsgemäße Ladungssicherung.

Maßnahmen:

- ▷ Schaffung von Bewusstsein in der Zielgruppe im Zuge von Schulungen und Aktionen, dass ein regelkonformes Verhalten zum Berufsbild eines Kraftfahrers gehört.
- ▷ Durchführung von Schwerpunktkontrollen zum Thema technischer Zustand und Beladung.
- ▷ Verstärkte Bewusstseinsbildung zum Thema Unachtsamkeit/Ablenkung und Übermüdung.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Toter Winkel"



Die richtige Spiegeleinstellung bei Schwerfahrzeugen gewährleistet einen optimalen Blick auf das Verkehrsgeschehen. Bei Schulungen fällt immer wieder auf, dass Spiegel mangelhaft eingestellt sind.

Aber auch bei optimal eingestellten Spiegeln kommt es vor allem beim Abbiegen nach rechts zu einem „Toten Winkel“. Im Bereich des „Toten Winkels“ können andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer vom Lenker nicht wahrgenommen werden.

Maßnahmen:

- ▷ Einbindung von Lkw - Lenkern in Aktionen zum „Toten Winkel“.
- ▷ Das Thema „Toter Winkel“ als verpflichtender Inhalt bei der Weiterbildung von Berufskraftfahrern.
- ▷ Durchführung von Aktionen zur richtigen Spiegeleinstellung.

▷ Maßnahmenschwerpunkt "Abstand"



Mangelnder Sicherheitsabstand führt bei Schwerfahrzeugen auf Autobahnen und Schnellstraßen häufig zu schweren Unfällen. Daher sollen Lkw - Lenker durch bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Selbstkontrolle des vorgeschriebenen Abstands von 50 Metern auf Autobahnen und Schnellstraßen hinter einem anderen Fahrzeug mit großen Längsabmessungen angeleitet werden.

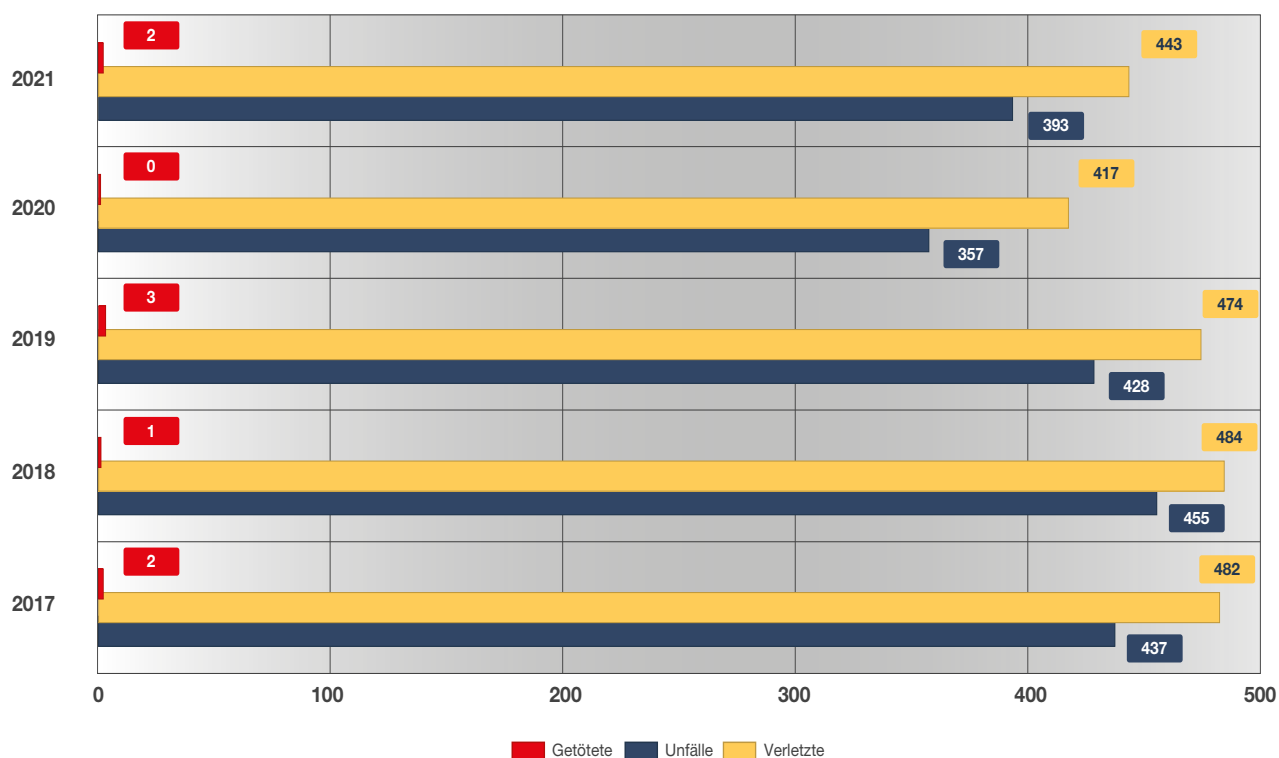
Maßnahme:

- ▷ Aufbringen von Bodenmarkierungen für Lkw - Lenker zur Selbstkontrolle des 50 m Abstands zu anderen Schwerfahrzeugen auf Autobahnen und Schnellstraßen.

► Kinder 0 bis 14 Jahre

Betrachtet man den Verlauf der Unfälle mit Kindern von 2017 bis 2021, so ist ein leichter Rückgang der Unfälle und Verletzten zu verzeichnen.

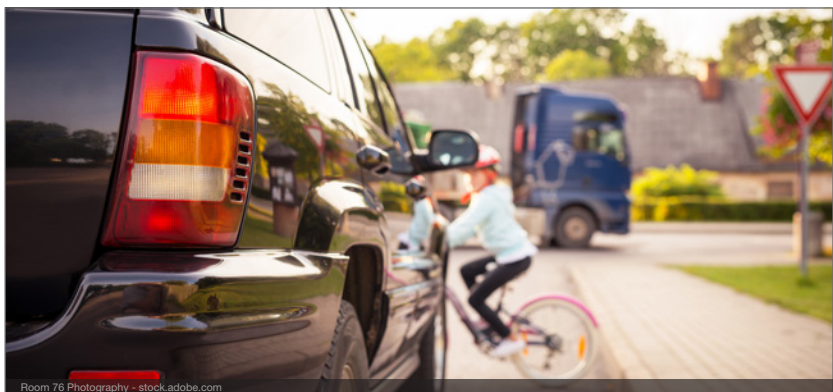
Unfälle mit Kindern in OÖ 2017 bis 2021



2021 wurden die Kinder am häufigsten als Mitfahrer im Pkw, Radfahrer und Fußgänger verletzt. Bei den zwei getöteten Kindern war ein Unfallopfer als Radfahrer und eines als Fußgänger unterwegs.

Nach den vorläufigen Zahlen für 2022 wurden österreichweit 13 Kinder im Straßenverkehr getötet, was mehr als eine Verdoppelung der Zahlen gegenüber 2021 bedeutet. In Oberösterreich ist entgegen diesem Trend 2022 kein Anstieg bei den getöteten Kindern nach den vorläufigen Zahlen zu verzeichnen.

2021 ereigneten sich 49 Unfälle am Schulweg. Bei diesen Unfällen wurden 52 Kinder verletzt und glücklicherweise kein Kind getötet. Am häufigsten verunfallen Kinder am Schulweg als Fußgänger und Radfahrer.



Ziele:

- ▶ Bei allen Gruppen von Verkehrsteilnehmern ein Bewusstsein schaffen, dass Kinder keine kleinen Erwachsenen sind. Im Straßenverkehr hat gegenüber Kindern ein besonders vorsichtiges und rücksichtsvolles Verhalten oberste Priorität.
- ▶ Die Sicherheit am Schulweg soll weiter ausgebaut werden.

Kinder verunfallen häufig als Fußgänger, Radfahrer und Mitfahrer im Pkw. Einige Maßnahmen wurden bereits in diesen Zielgruppen beschrieben.

▶ **Maßnahmenschwerpunkt** **"Rücksichtnahme auf Kinder im Straßenverkehr"**



Kinder nehmen den Straßenverkehr anders wahr als Erwachsene. Sie können Gefahren im Straßenverkehr nicht richtig einschätzen und reagieren oft spontan. Aufgrund ihrer Körpergröße werden sie im Straßenverkehr auch leicht übersehen. Diese altersspezifischen Eigenschaften von Kindern im Straßenverkehr müssen von allen anderen Verkehrsteilnehmern durch besonders vorausschauendes und rücksichtsvolles Verhalten kompensiert werden.

Maßnahme:

- ▷ Durchführung von Aktionen zur Bewusstseinsbildung bei allen Verkehrsteilnehmern zur besonderen Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme gegenüber Kindern im Straßenverkehr.

▶ **Maßnahmenschwerpunkt "Schulweg"**



49 Unfälle im Jahr 2021 am Schulweg stellen einen geringen Anteil am Gesamtunfallgeschehen dar. Aber jeder Unfall, auch am Schulweg, ist einer zu viel. Daher soll die Sicherheit am Schulweg weiter ausgebaut werden.

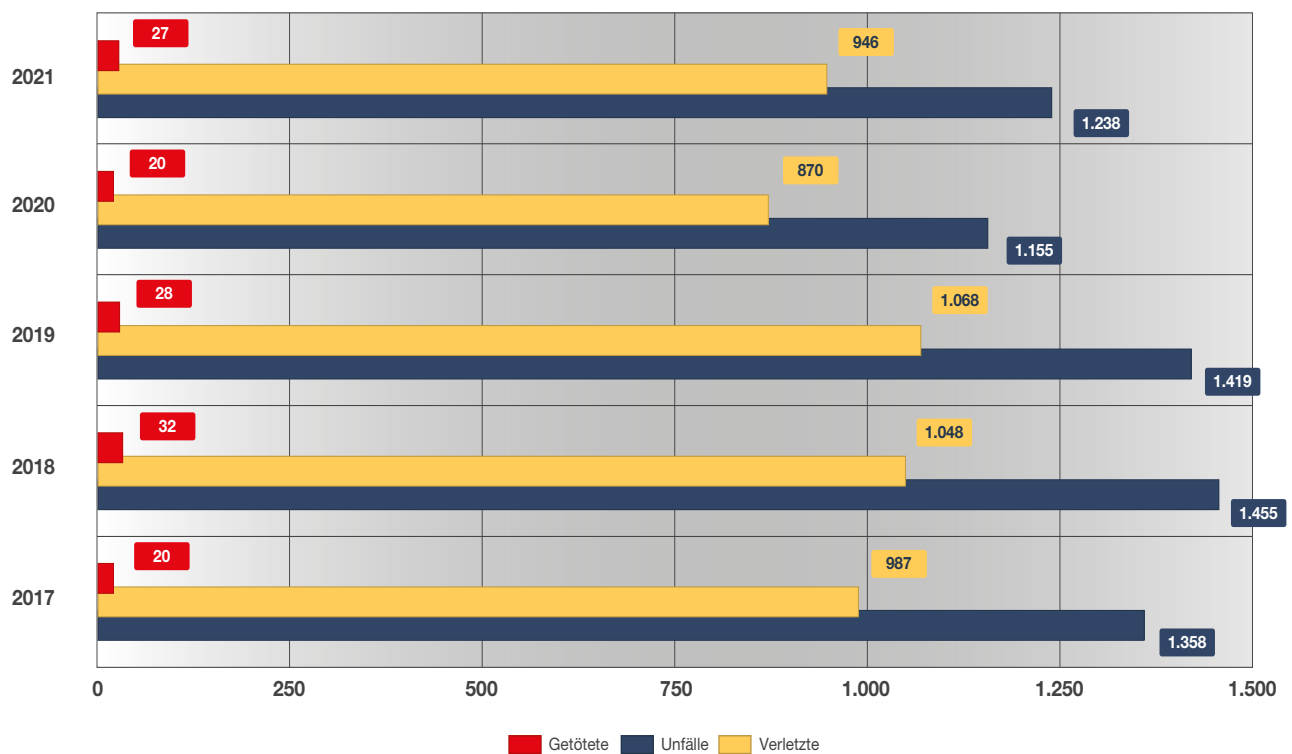
Maßnahmen:

- ▷ Weitere Betreuung und Ausbau des Schüler- und Elternlotsenmodells für einen sicheren Schulweg.
- ▷ Unterstützung der schulischen Verkehrserziehung durch Beistellung von Unterrichtsmaterialien.

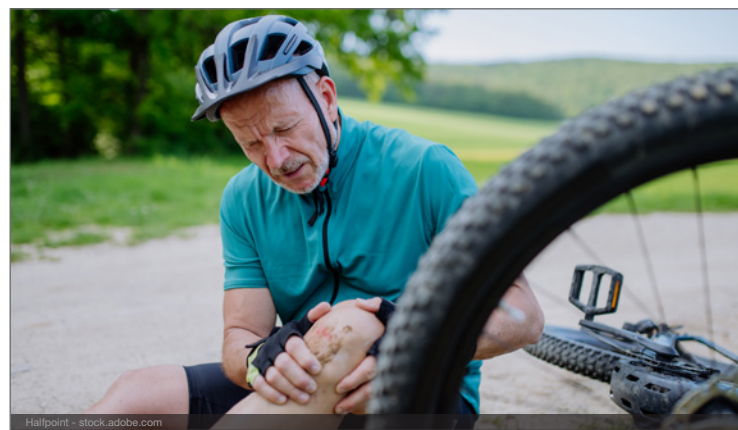
► Generation 65+

Bei der Generation 65+ fallen die Zahlen der Unfälle und Verletzten in den Jahren 2020 und 2021 stark ab. Nach den vorläufigen Zahlen für 2022 ist in dieser Altersgruppe mit einem Anstieg auf 34 Getötete zu rechnen.

Unfälle Generation 65+ in OÖ 2017 bis 2021



Betrachtet man die Zahlen für 2021, so ereigneten sich in dieser Altersgruppe die meisten Unfälle mit dem Pkw (725), gefolgt von Fahrrad (322) und Fußgänger (117). Bei den tödlichen Unfällen verunfallen mehr als ein Drittel als Radfahrer (10), gefolgt von Pkw (7) Fußgänger und Motorrad (jeweils 5).



Ziele:

- Schaffung eines Bewusstseins über ein höheres Verletzungsrisiko bei Unfällen und Förderung der Bereitschaft, diesen Umstand durch vorausschauendes und vorsichtiges Handeln zu kompensieren.
- Förderung der Rücksichtnahme auf ältere Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr.

Ältere Verkehrsteilnehmer verunfallen häufig als Fußgänger, Radfahrer und Mitfahrer im Pkw. Einige Maßnahmen wurden bereits in diesen Zielgruppen beschrieben.

▷ **Maßnahmenschwerpunkt** **"Rücksichtnahme auf ältere Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr"**



Mehr als die Hälfte der Getöteten in der Altersgruppe 65+ waren als ungeschützte Verkehrsteilnehmer, also als Radfahrer oder Fußgänger unterwegs.

Mit zunehmendem Alter kann es zu altersbedingten Einschränkungen kommen. Diese Einschränkungen werden im Regelfall durch Verhaltensänderungen kompensiert.

Durch die demografische Entwicklung unserer Gesellschaft ist die Rücksichtnahme auf diese Gruppe ein besonderes Anliegen. Schließlich werden wir alle älter und gehören über kurz oder lang dieser Altersgruppe an.

Maßnahmen:

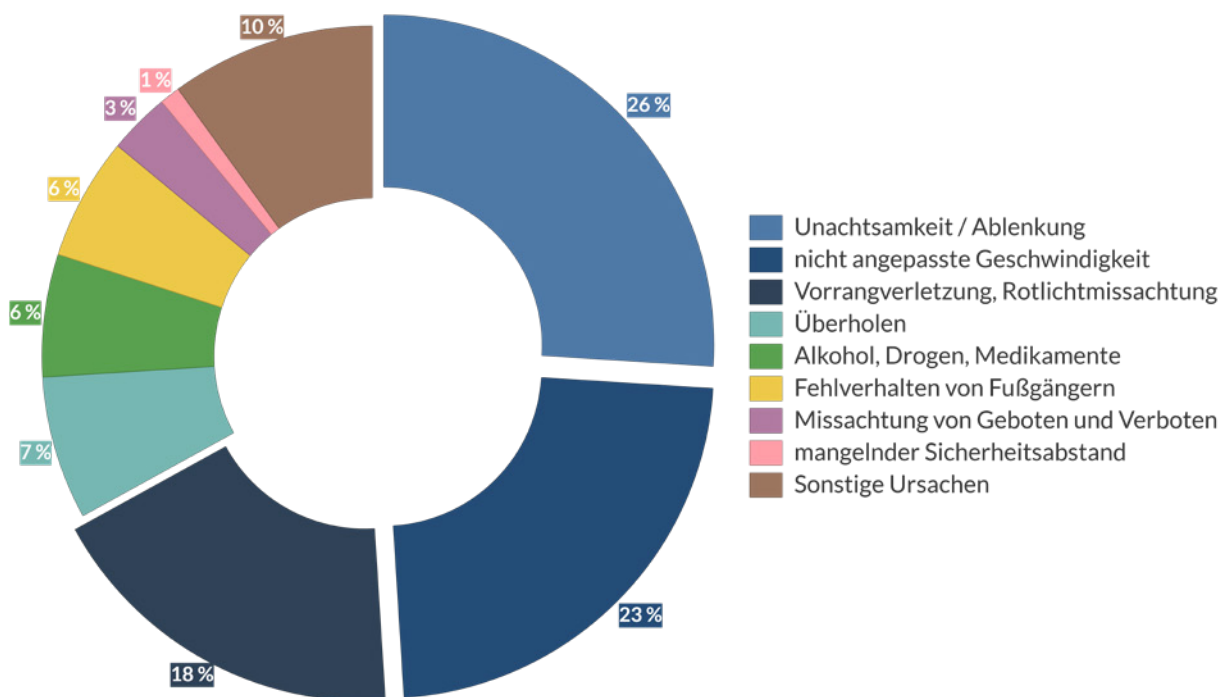
- ▷ Förderung der Bewusstseinsbildung in der Gruppe der älteren Verkehrsteilnehmer über eigene Stärken und Schwächen im Straßenverkehr.
- ▷ Bewusstseinsbildung in dieser Gruppe für den verantwortungsvollen Umgang mit gesundheitlichen Einschränkungen und Aufzeigen von Möglichkeiten der Kompensation.
- ▷ Bewusstseinsbildung bei allen Verkehrsteilnehmern für ein rücksichtsvolles Miteinander aller Altersgruppen im Straßenverkehr.
- ▷ Förderung von Fahrsicherheitstrainings für ältere Verkehrsteilnehmer.

6.3 Maßnahmen im Bereich der Hauptunfallursachen

Unfälle ereignen sich nicht einfach, sondern werden verursacht. Zumeist gibt es nicht eine einzige Unfallursache, sondern eine Verkettung mehrerer Umstände, die im ungünstigsten Fall zum Unfall führen.

In der österreichischen Verkehrsunfallstatistik werden den Unfällen vermutliche Hauptunfallursachen zugeordnet.

Vermutliche Hauptunfallursachen bei tödlichen Unfällen 2017 bis 2021 in Oberösterreich



Bei rund 2/3 aller tödlichen Verkehrsunfälle in Oberösterreich sind die vermutlichen Hauptunfallursachen in den Kategorien Unachtsamkeit / Ablenkung, nicht angepasste Geschwindigkeit sowie Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern) und Rotlichtmissachtung angesiedelt.

► Unachtsamkeit / Ablenkung



Noch 2014 galt nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit mit 31%, gefolgt von Vorrangverletzung mit 15%, als Hauptunfallursache bei tödlichen Verkehrsunfällen. Erst auf Platz 3 der Hauptunfallursachen wurde mit 14% Unachtsamkeit/Ablenkung ausgewiesen. (Unfallstatistik BMI 2014)

Innerhalb weniger Jahre hat sich dieses Bild gewandelt. Im Jahr 2022 liegt die vermutliche Hauptunfallursache Unachtsamkeit/Ablenkung mit einem Anteil von rund 26% an der unrühmlichen Spitze der Statistik. (Unfallstatistik BMI 2022)

Ein Hauptgrund für Unachtsamkeit / Ablenkung im Straßenverkehr ist die Nutzung des Handys zum Telefonieren, Nachrichten schreiben und Surfen im Internet. War dies vor wenigen Jahren noch ein Problem vor allem bei Pkw - Lenkern, so sind heute auch Fußgänger, Radfahrer und Lkw - Lenker von der Ablenkung durch Handys betroffen.

Ziele:

- Die Ablenkung im Straßenverkehr durch Nutzung von Handys zurückzudrängen.
- Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer, dass die Teilnahme am Straßenverkehr eine ungeteilte Aufmerksamkeit erfordert.

Maßnahmen:

- ▷ Bewusstseinsbildung in allen Zielgruppen zum Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ und die möglichen negativen Auswirkungen auf die eigene Sicherheit und auf die Sicherheit von anderen Verkehrsteilnehmern.
- ▷ Weiterführung der Aktion „LENKEN statt ABLENKEN“.
- ▷ Überwachungsschwerpunkt „Handynutzung ohne Freisprecheinrichtung“.

► Geschwindigkeit



Beim Handlungsfeld „Geschwindigkeit“ geht es vorrangig darum, dass die Fahrgeschwindigkeit von Lenkern an äußere Gegebenheiten angepasst wird. Natürlich sind dabei verordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen zu berücksichtigen. Häufig wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit jedoch ungeachtet der gegebenen Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen gewählt.

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist nach wie vor ein Auslöser für schwere und schwerste Verkehrsunfälle. Bereits geringfügige Überschreitungen der angepassten Geschwindigkeit können zu mehr Unfällen und zu deutlich schwereren Verletzungen führen.

Ziele:

- Vor allem in den Risikogruppen Pkw - Lenker und Motorrad - Lenker ein Bewusstsein für den eigenen, aber auch den Sicherheitsgewinn anderer Verkehrsteilnehmer schaffen.
- Bei der Wahl der Fahrgeschwindigkeit neben den verordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen auch äußere Bedingungen, wie andere Verkehrsteilnehmer, Sicht, Fahrbahnbeschaffenheit und Gefahrenlage berücksichtigen.
- Einhaltung einer angepassten Geschwindigkeit gegenüber ungeschützten Verkehrsteilnehmern, vor allem in sensiblen Bereichen, wie vor Schulen, Kindergärten, Horten und Seniorenresidenzen.
- Generelle Steigerung der Akzeptanz bestehender Geschwindigkeitsregelungen.

Maßnahmen:

- ▷ Bewusstseinsbildung zur Wahl der angepassten Fahrgeschwindigkeit.
- ▷ Einsatz von „Mobilen Tempoanzeigen“ zur Bewusstseinsbildung.
- ▷ Durch entsprechende Straßenraumgestaltung – „selbsterklärende Straße“ – ein angepasstes Geschwindigkeitsverhalten fördern.
- ▷ Bereitstellung von Informationen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor Kindergärten, Schulen und Horten im untergeordneten Straßennetz.
- ▷ Geschwindigkeitsüberwachung an bekannten, neuralgischen und unfallträchtigen Strecken.

► Akzeptanz von Regelungen und Bestimmungen



Sicherer Straßenverkehr funktioniert nur, wenn sich Verkehrsteilnehmer an festgelegte Regelungen und Bestimmungen halten. Seit Kindesbeinen lernen wir, welche Verbote und Gebote im Straßenverkehr einzuhalten sind. Spätestens mit der Fahrausbildung wird dieses Wissen vertieft und bei der Fahrprüfung stellt man unter Beweis, dass man die maßgeblichen Regeln des Straßenverkehrs kennt und anwenden kann. Trotzdem führt das Nichtbeachten von Geboten und Verboten im Straßenverkehr immer wieder zu Unfällen. Das Nichtbeachten von grundlegenden Verkehrsvorschriften im Straßenverkehr hat im Regelfall nichts mit dem Wissen, um Bestimmungen zu tun, sondern mit der Bereitschaft des Einzelnen, sich an Regeln zu halten.

Verkehrsverhalten wird über positive und auch negative Erfahrungen im Straßenverkehr geprägt. Führt die Missachtung von Bestimmungen zu keinen negativen Konsequenzen, wird das falsche Verhalten von den betroffenen Verkehrsteilnehmern als adäquat erlebt und noch verstärkt. Verkehrsregelungen, die ohne negative Konsequenzen übertreten werden können, werden dann oft als unverbindliche Handlungsanweisungen erlebt.

Ziel:

- **Schaffen eines Bewusstseins bei allen Verkehrsteilnehmern, dass die maßgeblichen Bestimmungen im Straßenverkehr dem Schutz der eigenen Unversehrtheit, aber auch der Sicherheit und dem Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer dienen.**

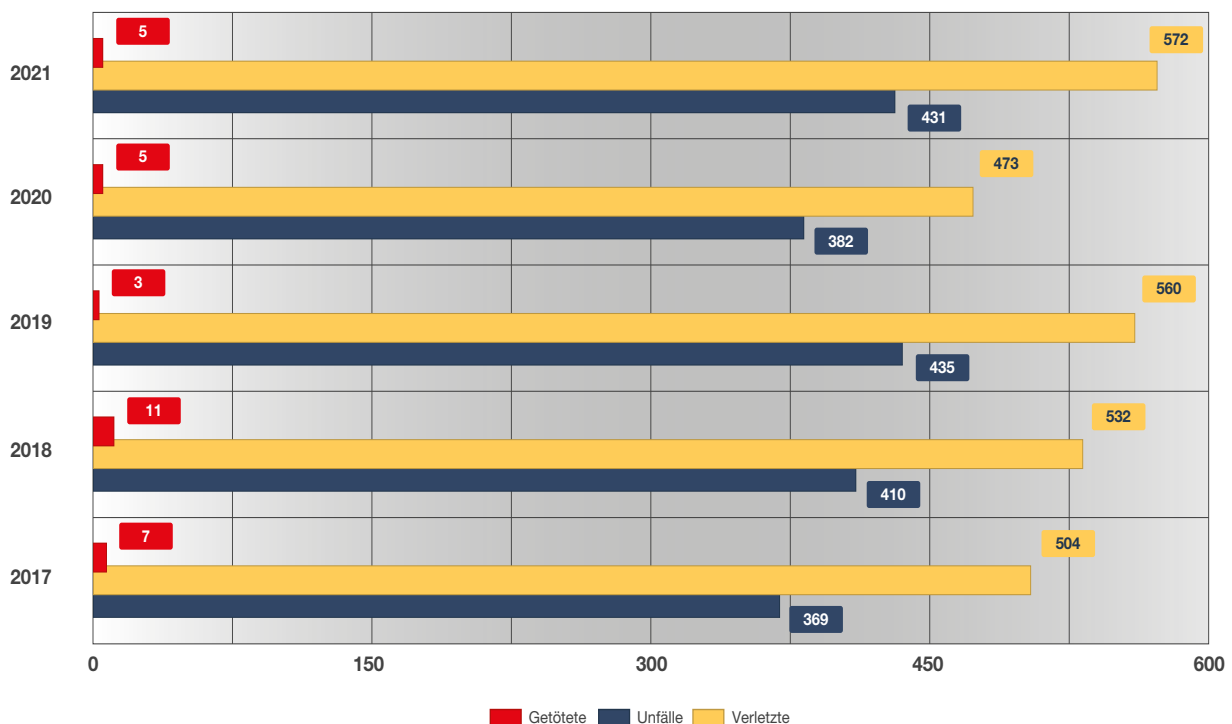
Maßnahmen:

- ▷ Verstärken der Bewusstseinsbildung für die Sinnhaftigkeit der Einhaltung von Bestimmungen im Straßenverkehr zum Schutz der eigenen Gesundheit und der Sicherheit der Anderen. Die bewusstseinsbildenden Maßnahmen sollen auf die Hauptunfallursachen abstellen.
- ▷ Setzen von zielgerichteten Überwachungsschwerpunkten im Hinblick auf die vermutlichen Hauptunfallursachen.

► Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr

Die negativen Auswirkungen von Alkohol und Drogen auf die Verkehrstauglichkeit sind unbestritten. Trotzdem ereigneten sich 2021 in Oberösterreich 431 Alkoholunfälle, bei denen 572 Personen verletzt und 5 getötet wurden. Die Anzahl von 572 Verletzten bei Alkoholunfällen stellt 2021 den höchsten Wert in den vergangenen fünf Jahren dar.

Alkoholunfälle in OÖ 2017 bis 2021



Bei den vermutlichen Hauptunfallursachen bei tödlichen Verkehrsunfällen von 2017 bis 2021 stehen Alkohol, Drogen und Medikamente mit rund 6% an fünfter Stelle. Es ist jedoch von einem höheren Prozentsatz auszugehen, da bewusste oder getötete Unfallbeteiligte im Regelfall nicht auf Drogenkonsum und Alkoholisierung getestet werden.

Auch die Einnahme von Medikamenten kann sich negativ auf die Verkehrstauglichkeit auswirken. Durch den steigenden Anteil an älteren Verkehrsteilnehmern, aber auch durch die Zunahme von psychischen Erkrankungen, ist dem „Thema Medikamente und Verkehrstauglichkeit“ in Zukunft eine höhere Aufmerksamkeit zu widmen.

Ziele:

- Schaffung eines Bewusstseins über die negativen Auswirkungen von Alkohol und Drogen auf die Verkehrsteilnahme (auch schon bei geringer Beeinträchtigung).
- Keine gesellschaftliche Akzeptanz und „Null - Toleranz“ beim Lenken von Fahrzeugen unter Alkohol- oder Drogeneinfluss.
- Schaffen eines Bewusstseins über den Zusammenhang von notwendiger Medikamenteneinnahme und Fahrtauglichkeit. Stärkung der Eigenverantwortung und Informationsstrategien in diesem Bereich.

Maßnahmen:

- ▷ Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“.
- ▷ Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Medikamente und Fahrtauglichkeit“.
- ▷ Unterstützung bei der Schaffung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr wie z.B. „Heimbringerdienste“ und Jugendtaxi.
- ▷ Zielgerichtete Überwachungsschwerpunkte zum Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“.

6.4 Maßnahmen in weiteren Bereichen

► Verwaltung



Die Mitarbeiter der Abteilung Verkehr sorgen im Zuge ihrer Tätigkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen, die im Verkehrssicherheitsprogramm enthalten sind.

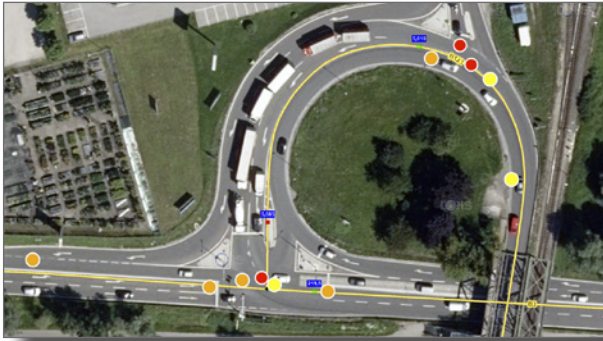
Ziel:

- Koordination und Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm.

Maßnahmen:

- ▷ Bereitstellung der Ressourcen und Schaffung der Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms.
- ▷ Organisation und Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen.
- ▷ Regelmäßiger interdisziplinärer Erfahrungsaustausch mit Fachleuten aus dem Bereich Verkehrssicherheitsarbeit.

► Sachverständigentätigkeit der Abteilung Verkehr



Die Sachverständigen der Abteilung Verkehr (Verkehrstechnik) unterstützen und beraten Bezirksverwaltungsbehörden und Gemeinden fachübergreifend in Verkehrssicherheitsfragen. Jährlich werden von den Sachverständigen die Unfallhäufungsstellen lokalisiert und analysiert. Eine Dokumentation der Unfälle bzw. der Unfallhäufungsstellen erfolgt im jährlichen Verkehrssicherheitsbericht bzw. im

Bericht der Unfallhäufungsstellen in den Bezirken. In einem weiteren Schritt werden Sanierungsvorschläge für Unfallhäufungsstellen vorgeschlagen. Die konsequente und kontinuierliche Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen stellt einen wichtigen Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit in Oberösterreich dar.

Ziel:

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards auf Oberösterreichs Straßen durch laufende Evaluierung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Maßnahmen:

- ▷ Beratung von Bezirksverwaltungsbehörden und Gemeinden in Verkehrssicherheitsfragen.
- ▷ Mitwirkung bei der Sanierung von Unfallhäufungsstellen.
- ▷ Regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsinspektionen zur Vermeidung von Unfallhäufungsstellen.
- ▷ Interdisziplinäre Zusammenarbeit in Verkehrssicherheitsfragen mit anderen Fachabteilungen beim Amt der Oö Landesregierung.
- ▷ Laufende Erhebung, Bearbeitung und Auswertung von verkehrsrelevanten Daten unter Einbeziehung von Richtlinien und Normen für verkehrstechnische Stellungnahmen und Gutachten.
- ▷ Zielgerichtete Förderungen baulicher Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Bezirks- und Gemeindeebene.

► **Verkehrssicherheitsarbeit der Abteilung Verkehr gemeinsam mit der Polizei**



Eine für die Verkehrssicherheitsarbeit essenzielle Säule stellt die Überwachung dar. Sie leistet einen großen Beitrag in der Bewusstseinsbildung, sich im Straßenverkehr angepasst und rücksichtsvoll zu verhalten. Andererseits hat die Überwachung durch die Polizei auch die Aufgabe, die kleine Minderheit von Verkehrsteilnehmern, die sich nicht an die maßgeblichen Regeln für den Straßenverkehr hält, herauszufiltern und Sanktionen gegen diese einzuleiten.

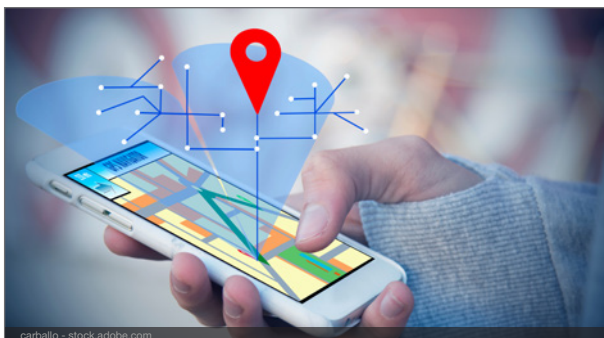
Ziele:

- Die Sicherheit auf Oberösterreichs Straßen durch die Präsenz der Polizei im Straßenraum bestmöglich zu gewährleisten.
- Die Verkehrserziehungsarbeit in Kindergärten und Schulen gemeinsam mit der Polizei und den Pädagogen vor Ort ausbauen.

Maßnahmen:

- ▷ Zielgerichtete Überwachung, die sich an den Risikogruppen und Hauptunfallursachen orientiert.
- ▷ Weiterführung der Aktivitäten im Bereich der Verkehrserziehung in Kindergärten und Schulen.

► Verkehrssicherheitsplattform



Eine Vielzahl von Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms baut auf Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit auf. Um die Zielgruppen inhaltlich abzuholen und zu erreichen, bedarf es unterschiedlicher Kommunikationsstrategien.

Ziel:

- Optimierung des Informationstransfers von Verkehrssicherheitsthemen an die unterschiedlichen Zielgruppen.

Maßnahme:

- ▷ Aufbau einer Verkehrssicherheitshomepage zur zielgruppenorientierten Kommunikation von Verkehrssicherheitsinhalten unter Einbindung der sozialen Medien.

► Öffentlicher Verkehr

„MOBIL ANS ZIEL“ ist eine Mobilitätsinitiative des Landes Oberösterreich für eine nachhaltige und gesamtheitliche Mobilität in Oberösterreich. Ziel des Programms ist es, eine nachhaltige Mobilitätswende zu erreichen. Ein Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr zählt zu den sichersten Verkehrsmitteln. Eine Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr bringt auch eine Steigerung der Verkehrssicherheit mit sich.

Ziel:

- Möglichst viele Menschen in Oberösterreich zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel motivieren.

Maßnahmen:

- ▷ Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs.
- ▷ Umfassende gesamtheitliche Information zum Mobilitätsangebot in Oberösterreich.

► Partner in der Verkehrssicherheitsarbeit



Verkehrssicherheitsarbeit ist umso erfolgreicher, je mehr Organisationen, Institutionen und Schulen sich mit dem Thema identifizieren und aktiv beschäftigen. Langfristig sollen Verkehrssicherheitsaktivitäten auch in Bezirken und Gemeinden durchgeführt werden. Daher sollen bereits zum Start des neuen Programms „Sicher ans Ziel“ Partner bei Verkehrssicherheitsaktivitäten einbezogen werden.

Ziel:

- **Einbindung von Bezirken, Gemeinden, Partnerorganisationen und Schulen in lokale Verkehrssicherheitsaktivitäten.**

Maßnahme:

- ▷ Veranstaltung lokaler Verkehrssicherheitstage in den Bezirken und Gemeinden unter Einbindung lokaler Partner wie Blaulichtorganisationen, Autofahrerclubs, Fahrschulen und Unternehmen aus dem Verkehrsbereich vor Ort.

