

VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT IN NIEDERÖSTERREICH - RÜCKBLICK UND AUSBLICK



AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT IN NIEDERÖSTERREICH – RÜCKBLICK UND AUSBLICK



INHALT

Abkürzungsverzeichnis und Erklärungen	6
Vorwort	7
Zusammenfassung.....	8
1 ENTWICKLUNG UND AKTUELLER STAND DER VERKEHRSSICHERHEITSSITUATION IN NIEDERÖSTERREICH.....	10
1.1 Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit.....	10
1.1.1 Säulen der Verkehrssicherheitsarbeit	10
Statistische Grundlagen.....	11
Infrastruktur-Verkehrssicherheitsmanagement	11
Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung	12
Verkehrsüberwachung durch die Exekutive.....	13
Forschung	13
1.1.2 Wirkungsuntersuchungen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (Forschung)	13
Einfluss seitlicher Blockmarkierungen auf die Verkehrssicherheit (1994).....	13
Effizienzuntersuchung der Lkw-Überholverbote 7,5 t auf Autobahnen (1998)	14
Dorferneuerung (1998)	14
Baustellenannäherungsbereich an Autobahngegenverkehrsbereichen (1998 und 1999).....	14
Sicherheitsinitiative für Lenker einspuriger Kraftfahrzeuge (1998 und 2001)	15
Untersuchung der Verschwenkbereiche der Mittelstreifen-überfahrten bei Autobahnbaustellen (1998 – 2002)	16
Aktion Schutzensel - Untersuchung von Maßnahmen (1999).....	17
Radiästhetische Untersuchungen aller Hochleistungsstraßen und von Unfallhäufungsstellen (ab 2000).....	17
Verkehrsverhalten im Bereich von Autobahnbaustellen (2000)	17
Auswirkungen von <i>blinkenden Gefahrenzeichen</i> anhand des Geschwindigkeitsverhaltens (2000).....	18
Bikers Project - Maßnahmenfindung (ab 2000)	18
Wirksamkeit der mobilen Tempoanzeige (2001).....	19
Autobahnbaustellen mit Gegenverkehr: Vergleich der Ausführung ohne und mit baulicher Mitteltrennung (2001).....	19
Effizienzuntersuchung von Sanierungsmaßnahmen an Unfallhäufungsstellen (2003)	20
Generalerneuerung A 1: Vorher-Nachher-Unfalluntersuchung (2003)	21
Verbesserung der Erkennbarkeit von Unstetigkeitsstellen im Verkehrsraum (2004).....	21
Unfallgeschehen bei winterlichem Fahrbahnzustand (2004).....	22
Systematische Sanierungen von Unfallstellen mit Abkommensunfällen (2005 und 2006)	22
Verkehrsbeeinflussungsanlage zur Sicherung des Radverkehrs (2006)	23
Straßenverkehrsunfälle mit Baumkollisionen (2006).....	23

1.2 Unfallgeschehen in Niederösterreich	23
Entwicklung des Unfallgeschehens im Vergleich zur Entwicklung des Kfz-Bestandes und der Verkehrsleistung	24
Entwicklung der Personenschadenunfallzahl.....	25
Entwicklung der Verletztetenzahl.....	25
Entwicklung der Getötetenzahl	26
Entwicklung der Verunglücktenzahl.....	26
Entwicklung der Verkehrsleistung	27
Reduktion der Verunglücktenzahl durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen.....	28
1.3 Volkswirtschaftliche Kosten der Straßenverkehrsunfälle in Niederösterreich	29
1.4 Strategie Verkehrssicherheit.....	30
2 MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT	32
2.1 Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Bundes.....	32
Gurtanlegepflicht auf allen Sitzen im Pkw (1990)	32
Mopedausweis und Stufenführerschein (1991)	33
Führerschein auf Probe (1992).....	33
Beginn des Einsatzes der Laserpistolen zur Geschwindigkeitsmessung (1992)	33
Kindersitzpflicht (1994)	33
Blutalkoholgrenzwert 0,1 Promille (1997).....	34
Blutalkoholgrenzwert 0,5 Promille (1998)	34
B-Führerschein ab 17 Jahren - L17 (1999).....	34
Telefonieren nur mit Freisprecheinrichtung (1999).....	34
Sommerreiseverordnung (2000).....	34
TV-Spots „Rasen tötet“ und „Alkohol am Steuer tötet“ (2000).....	35
Lenkerschulung - mehrspurige Leichtkraftfahrzeuge - Klasse L2 (2001)	35
Einsatz baulicher Mitteltrennungen bei Autobahn- baustellen und Gegenverkehrsbereichen (2001)	35
TV-Spot „Schnallen Sie sich an“ (2001).....	35
Praktische Schulung - Motorräder (2002).....	35
Kampagne „Drink + Drive = Death“ (2002).....	35
Mehrphasenausbildung (2003)	35
Section Control (2003).....	36
Kampagne „Alkoholselbstkontrolle - Wenn ich fahr', dann trink' ich nicht, wenn ich trink', dann fahr' ich nicht“ (2003, 2004).....	36
Kampagne „Gurte retten Leben - Leben hat Vorrang“ (2005, 2006)	36
Verkehrssicherheitsaktion „ Habicht“ (2005)	36
Vormerkssystem (2005).....	37
Kampagne „Bleib am Leben - Geh vom Gas!“ (2005).....	37
Licht am Tag (2005).....	37
Alkohol-Vortestgeräte (2005).....	37
Digitales Kontrollgerät (2006).....	38
Kampagne „0,0 for Friends“ (2006)	38
Straßentunnelsicherheitsgesetz (2006).....	38
Kinderpolizei (seit 2005)	38

2.2 Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Landes Niederösterreich der letzten 16 Jahre.....	39
2.2.1 NÖ-Maßnahmen Infrastruktur und Betrieb	39
Unfallhäufungsstellensanierung.....	39
Verkehrsverhandlungen.....	39
Eisenbahnkreuzungen.....	40
Straßenraumgestaltung im Ortsgebiet.....	40
Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen (Freiland).....	40
Maßnahmen zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs.....	40
Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr.....	41
Anrufsammeltaxi (AST).....	42
Einsparungspotentiale NÖ-Infrastrukturmaßnahmen.....	43
2.2.2 NÖ-Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung.....	43
Mopedlandeswettbewerb „Wer fährt am besten?“ (ab 1991).....	43
Radlandeswettbewerb „Wer wird Meister auf 2 Rädern?“ (ab 1991).....	44
Lichtstrecken (ab 1991).....	44
Apfel-Zitrone - Nimm dir Zeit für meine Sicherheit (ab 1992).....	44
„Gurte Fahrt“ (1993, 1994, 1998).....	44
Verkehrssicherheitstage in Berufsschulen und beim Bundesheer (1994 bis 1998, 2002, 2003 und 2006).....	45
Vermietung mobiler Tempoanzeigen (MTA) vom KfV (1995 - 2006).....	45
Radhelme für Kinder (ab 1996).....	45
Känguru (ab 1998).....	45
Gib deinem Schutzengel eine Chance (1998, 2000, 2001).....	46
Brems dich ein (1998).....	46
Kampagne: Abstand halten. Rechts halten. Hirn einschalten! (1999).....	46
Verkehrssicheres NÖ - Schüler als Verkehrserzieher - Schüler und Sicherheit am Schulweg (ab 1999).....	47
Bikers Project - Bewusstseinsbildung (ab 2000).....	47
Kampagne: Tempokontrolle (2000).....	48
Bremstest für junge Mopedfahrer (ab 2002).....	48
Denk-Mal (2000 bis 2002).....	48
Mobile Tempoanzeigen mit Datenerfassung für die NÖ Gemeinden (ab 2001).....	48
Schulbuslenkertraining (2002).....	49
Mitdenken - sicher lenken (2002).....	49
Kampagne: Hirn einschalten. Runterschalten (2002).....	50
Rad-Helm-Spiele-Fest (2002).....	50
Kennzeichnung von Gefahrenstrecken mit Hinweistafeln (ab 2003).....	50
Buslotsen im Schülerverkehr (ab 2003).....	50
Kampagne: Mir kann das nicht passieren (2003).....	51
Sichtbar - Ja sicher! (ab 2004).....	52
Kampagne: Passt. Hält. Klickt. (2004).....	52
„Alkohol am Steuer? - Da hört der Spaß auf!“ (2006).....	52
Disco Bus.....	53
NÖ Verkehrsberatung.....	53
Einsparungspotentiale NÖ-Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung.....	53

2.3 Maßnahmen der Verkehrsüberwachung der Exekutive in Niederösterreich.....	54
Übersicht Verkehrsüberwachungsgeräte.....	54
Geschwindigkeitsüberwachung.....	54
Abstandsüberwachung.....	56
Kontrollen bzgl. Alkohol- und Suchtgiftkonsum.....	57
Alkohol.....	57
Suchtgift.....	58
Verkehrskontrollen.....	58
Technischer Zustand der Kraftfahrzeuge.....	58
Lenk- und Ruhezeiten.....	62
Personaleinsatz.....	62
Weitere Maßnahmen der Exekutive zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Niederösterreich.....	62
Landesüberwachungsplan und Verkehrsschwerpunktprogramm.....	63
Unfalldatenaufnahme.....	63
Unfallhäufungsstellen.....	63
Unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen.....	63
Bewusstseinsbildende und verkehrserzieherische Aufgaben.....	63
Einsparungspotentiale durch Maßnahmen der Verkehrsüberwachung.....	64
2.4 Einsparungen durch Verkehrssicherheitsarbeit.....	64
3 AUSBLICK.....	66
3.1 Maßnahmen Verkehrsinfrastruktur.....	66
Unfallhäufungsstellen (UHS).....	66
Road Safety Audit (RSA) und Road Safety Inspection (RSI).....	66
Geschwindigkeit.....	66
Freiland.....	67
Innerorts.....	67
Wettbewerb „Verkehrssichere Gemeinde“.....	67
3.2 Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung.....	68
Schüler.....	68
Jugendliche.....	68
Senioren.....	68
Alle Verkehrsteilnehmer.....	68
Städte und Gemeinden.....	69
3.3 Maßnahmen Verkehrsüberwachung.....	69
Neue Überwachungsschwerpunkte.....	69
Prüfung zusätzlicher Überwachungsmöglichkeiten.....	69
Evaluierung der Überwachung.....	69
Literaturverzeichnis.....	70
Abbildungsverzeichnis.....	72
Tabellenverzeichnis.....	73
Impressum.....	74
Schriftenreihe zum Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept.....	75

Abkürzungsverzeichnis und Erklärungen

AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BH	Bezirkshauptmannschaft
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
FSG	Führerscheingesezt
KFG	Kraftfahrgesetz
Moped	Motorfahrrad lt. StVO
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ORF	Österr. Rundfunk-Fernsehen
ORF NÖ	Österr. Rundfunk-Fernsehen Niederösterreich
RSA	Road Safety Audit
RSI	Road Safety Inspection
StVO	Straßenverkehrsordnung
TÜV	Technischer Überwachungsverein
UHS	Unfallhäufungsstelle
UPS	Unfall mit Personenschaden
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VBA	Verkehrsbeeinflussungsanlage
VKS	Verkehrskontrollsystem
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VSF	Verkehrssicherheitsfonds
VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland
V85	85 %-Geschwindigkeit, das ist der Geschwindigkeitswert der von 85 % der Kfz-Lenker unterschritten wird

vps*marker view-point-system marker, Patent: Herr Univ. Prof. Dr. Pfleger

VORWORT

Täglich nehmen wir in unterschiedlicher Art und Weise am Verkehrsgeschehen teil. Sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit einem öffentlichen Verkehrsmittel oder mit einem Kraftfahrzeug. Damit sind wir jeden Tag aufs Neue der Gefahr ausgesetzt, durch eigenes oder fremdes Verschulden auf unseren Straßen zu verunglücken.

Niederösterreich hat sich bereits vor vielen Jahren das Ziel gesetzt, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Im Jahre 1991 wurden erstmals Ziele und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit festgelegt. Das war das erste niederösterreichische Landesverkehrskonzept.

Nach 16 Jahren intensiver Arbeit ist es an der Zeit Bilanz zu ziehen, aber auch für die Zukunft die Weichen neu zu stellen. Das vorliegende Heft zur

Verkehrssicherheitsarbeit der letzten 16 Jahre in Niederösterreich soll Ihnen einerseits zeigen, welche Maßnahmen in Niederösterreich gesetzt wurden und andererseits einen Ausblick auf die zukünftig geplante Verkehrssicherheitsarbeit geben.

Die Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit der vergangenen Jahre zeigen jedenfalls deutlich, dass Niederösterreich den richtigen Weg eingeschlagen hat. Durch erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit konnten die Unfallzahlen gesenkt werden und viele Personen vor Unfällen im Straßenverkehr bewahrt werden.



A handwritten signature in green ink that reads "Erwin Pröll".

Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll



ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahre 1991 beschloss die Niederösterreichische Landesregierung das NÖ Landesverkehrskonzept, das den Rahmen für alle Verkehrsmaßnahmen im Land Niederösterreich bildet. Damals hat sich das Land Niederösterreich das Ziel gesetzt, durch die Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen die Anzahl der Verunglückten bis zum Jahr 2010 um mindestens 20 % aber bis 50 % zu reduzieren.

Das Land Niederösterreich hat daher in den letzten 16 Jahren eine Vielzahl an Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt. Beispielsweise erfolgten die Entschärfung von Gefahren- und Unfallhäufungsstellen und die Gestaltung von Straßenräumen im Ortsgebiet und im Freiland. Durch zahlreiche Verbesserungen des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr (z. B. Ausweitung des Schnellbahnverkehrs, Park & Ride) konnte ein attraktives Angebot zum Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen der Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung wurden unter anderem Aktionen in Kindergärten und Schulen, bei denen Kinder spielerisch mit Verkehrssicherheitsthemen konfrontiert werden, umgesetzt. Verkehrssicherheitskampagnen im Fernsehen, Radio sowie in Printmedien wurden durchgeführt, um die Menschen für Gefahren und Risiken im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Die Verkehrsüberwachung trägt durch die Überprüfung des Zustandes der Kraftfahrzeuge und des Verhaltens im Straßenverkehr präventiv zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Neben den vom Land Niederösterreich umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen wirken sich auch Maßnahmen des Bundes positiv auf das Unfallgeschehen auf Niederösterreichs Straßen aus. Vom Bund wurden zum Beispiel wesentliche gesetzliche Voraussetzungen im Sinne der Verkehrssicherheit, wie z. B. die Gurtanlegepflicht auch auf Rücksitzen im Pkw oder die Herabsetzung der Blutalkoholgrenzwerte, geschaffen. Auch Verkehrssicherheitskampagnen wie „Gurte retten Leben - Leben hat Vorrang“ zählen zu den Maßnahmen des Bundes.

Anhand dieser beispielhaften Aufzählung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist vorweg erkennbar, dass die Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich positive Auswirkungen auf das Unfallgeschehen hat. Quantifizierbar werden die Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich durch die Betrachtung der Entwicklung des Unfallgeschehens auf Niederösterreichs Straßen seit 1990. Die Gegenüberstellung der absoluten Unfallzahlen 1990 und 2006 zeigt eine Reduktion

- der Unfälle mit Personenschaden um 22 %
- der Verletzten um 23 %, sowie
- der getöteten Verkehrsteilnehmer um 38 %.

In diesem Zeitraum ist der Verkehr auf Niederösterreichs Straßen aber um 33 % gestiegen. Demnach wurde die Anzahl der Verunglückten bei Berücksichtigung der Steigerung der Verkehrsleistung im Betrachtungszeitraum um 42 % reduziert.

Der Zielbereich der Reduktion der Anzahl der Verunglückten um 20 % bis 50 % bis zum Jahr 2010 ist bereits erreicht worden. Dieser Trend kann auch bis zum Jahre 2010 mit den bewährten und mit neuen Maßnahmen in Niederösterreich beibehalten werden. Die bisher gesetzten Maßnahmen der Verkehrssicherheit haben dazu beigetragen, dass in den letzten 16 Jahren rund 49.600 Personen im Straßenverkehr auf Niederösterreichs Straßen vor Verletzungen bewahrt und damit zusammenhängend rund 2 Mrd. Euro an volkswirtschaftlichen Kosten gespart wurden.

Das Ziel des Landesverkehrskonzeptes 1991 kann aus heutiger Sicht erreicht werden, wenn die Verkehrssicherheit mit bewährten, aber auch mit neuen Maßnahmen fortgesetzt wird. Diese Maßnahmen werden den Handlungsfeldern *Verkehrsinfrastruktur*, *Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung* sowie *Verkehrsüberwachung* zugeteilt. Beispielhaft wird pro Bereich eine Maßnahme angeführt:

- Punktuelle Ausstattung von Freilandstraßen mit Maßnahmen zur Verbesserung der passiven Sicherheit für Lenker einspuriger Fahrzeuge
- Verstärkte Maßnahmen der Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung insbesondere für die Gruppen Schüler, Jugendliche und Senioren
- Erstellung eines zielgerichteten Überwachungsplanes in Abstimmung auf regionale Gefahrenschwerpunkte

gemeinsam mit der Exekutive und der örtlich zuständigen Behörde (z.B. Veranstaltungen, Zeit- und Ortshäufung von Unfällen)

Das Land Niederösterreich ist weiterhin bemüht, durch die Umsetzung neuer erfolgsversprechender Verkehrssicherheitsmaßnahmen bei gleichzeitiger Weiterführung wirksamer bestehender Maßnahmen die Verkehrssicherheit in Niederösterreich weiter zu erhöhen.



1 ENTWICKLUNG UND AKTUELLER STAND DER VERKEHRSSICHERHEITSSITUATION IN NIEDERÖSTERREICH

1.1 Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich



1991: Heft „Verkehrssicherheit

Quelle: RU7

Im Jahre 1991 wurde von der niederösterreichischen Landesregierung das NÖ Landesverkehrskonzept beschlossen. Das NÖ Landesverkehrskonzept bildet den Rahmen für alle Verkehrsmaßnahmen in Niederösterreich. Entsprechend dem Leitbild „Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Fördern“, das dem NÖ Landesverkehrskonzept zugrunde liegt, werden im Rahmen der dazugehörigen Schriftenreihe Lösungsansätze zur Vermeidung und Bewältigung von Verkehrsproblemen – auch im Zusammenspiel der verschiedenen Gebietskörperschaften, Verkehrsträger und Verkehrsmittel – dargelegt. Bisher sind 23 Hefte der Schriftenreihe zum NÖ Landesverkehrskonzept und einige Leitfäden zu konkreten Themen erschienen. Die Verkehrssicherheitsarbeit baut auf den Zielsetzungen des Landesverkehrskonzepts Heft 6 „Verkehrssicherheit“ auf und erfolgt in Niederösterreich nach modernen Managementmethoden.

Die Ableitung und Festlegung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen basiert in Niederösterreich immer auf objektiven Grundlagen in Hinblick auf eine höchst mögliche Effizienz. Beim Amt der NÖ Landesregierung gibt es eigene beamtete Experten für den Fachbereich Verkehrssicherheit. Auch die verkehrstechnischen Amtssachverständigen des Landes sowie externe Experten der Verkehrssicherheit werden für die

Entwicklung und Beurteilung von Maßnahmen im Interesse der Verkehrssicherheit herangezogen.

In den letzten Jahren wurden wichtige Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich geschaffen. Die Säulen der Verkehrssicherheitsarbeit in unserem Lande, wesentliche Forschungsarbeiten, mit denen Problembereiche aufgezeigt und die Wirksamkeit neuer und bestehender Verkehrssicherheitsmaßnahmen untersucht wird, werden in diesem Kapitel angeführt. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Arbeiten werden konkrete Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Diese werden in Kapitel 2.2 und Kapitel 2.3 beschrieben und deren Wirksamkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Niederösterreich wird abgeschätzt.

1.1.1 Säulen der Verkehrssicherheitsarbeit

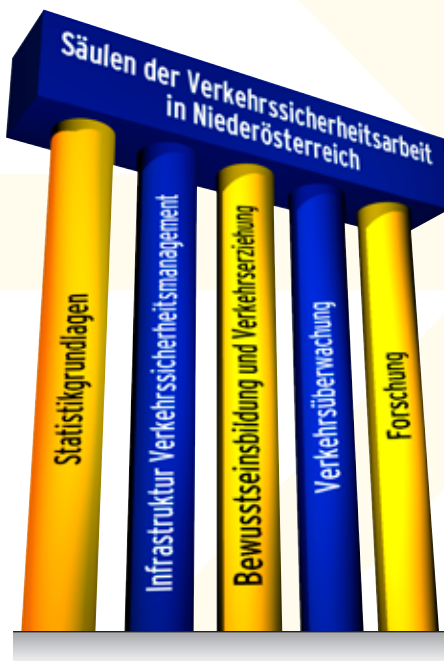
Die Säulen der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich stellen die Eckpfeiler und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes dar. Sie bilden die verschiedenen Themenbereiche und unterschiedlichen Ebenen, in denen die Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich ansetzt.

Im Rahmen dieser Arbeit haben sich folgende Säulen der Verkehrssicher-



heitsarbeit des Landes Niederösterreich herauskristallisiert:

- Statistikgrundlagen
- Infrastruktur-Verkehrssicherheitsmanagement
- Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung
- Verkehrsüberwachung
- Forschung



Statistische Grundlagen

Die jährlich publizierte Niederösterreichische Verkehrsunfallstatistik zeigt das Unfallgeschehen in Niederösterreich nach verschiedenen Aspekten (z. B. Straßenarten, Unfalltypen). Neben der Druckversion werden die Unfallzahlen auf Bezirks- und Gemeindeebene sowie eine Karte der Gefahrenstellen im Straßennetz auch im Internet präsentiert (www.noel.gv.at), weiter unter Verkehr, Straßenverkehr, Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen).¹

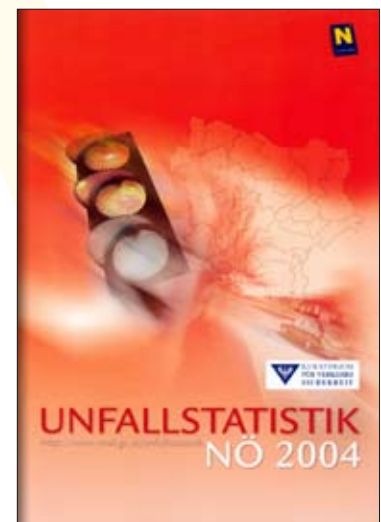
Diese Statistikdaten dienen einerseits als Messfühler für die Verkehrssicherheitslage in Niederösterreich und andererseits als Grundlage für die Ableitung von Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, der Bewusstseinsbildung und der Verkehrsüberwachung. Daneben sollen statistische Grundlagen auch einen Beitrag dazu leisten, dass sich Institutionen und Bürger verstärkt mit Verkehrssicherheitsfragen auseinandersetzen.

Im Zuge des Monitoringsystems *Verkehrsunfälle Niederösterreich* werden quartalsweise Eckdaten zum Unfallgeschehen ausgewertet und die Unfallentwicklung wird beurteilt. Dieses Instrument dient dazu, kurzfristig auf negative Entwicklungen reagieren zu können.

Infrastruktur-Verkehrssicherheitsmanagement

Im Zuge des Infrastruktur-Verkehrssicherheitsmanagements werden mit dem Road Safety Audit und der Road Safety Inspection Maßnahmen gesetzt, um Verkehrsunfälle bereits im Vorfeld vermeiden zu können. Kommt es gehäuft zu Unfällen, dann werden Ermittlungsverfahren durchgeführt und die Unfallhäufungsstellen saniert, um gefährliche Straßenabschnitte zu entschärfen.

In Niederösterreich werden seit dem Jahre 2003 Straßenprojekte im hochrangigen Straßennetz einem Sicherheitsaudit (Road Safety Audit, RSA) unterzogen. Dabei werden Sicherheitsmängel aufgezeigt und noch in der Planungsphase korrigiert. Diese



Quelle: RU7

Seit 1998 erscheint jährlich ein eigenes Heft mit der Unfallstatistik des Bundeslandes Niederösterreich.

¹ Vgl. URL: <http://www01.noel.gv.at/scripts/ru/ru7/verkehrssicherheit/default.asp> [12.12.2006]
(Gefahrenstellenkarte sowie Unfalldaten auf Bezirks- und Gemeindeebene) und URL: <http://www.kfv.at/index.php?id=584> [12.12.2006] (Downloadmöglichkeit der Verkehrsunfallstatistik NÖ).



Vorgehensweise gewährleistet sicherheitstechnisch optimierte Neu- und Umplanungen für alle Verkehrsteilnehmergruppen, kostspielige Umbauten aufgrund von eventuellen Fehlplanungen können so vermieden werden.²

Die Road Safety Inspection (RSI) wird in Niederösterreich seit dem Jahre 2004 zunächst in Form von Pilotprojekten bei Verkehrssicherheitsmängeln der Straßeninfrastruktur eingesetzt. Die Schwerpunkte der RSI liegen vor allem in der Sicherheitskontrolle der Einrichtung von Autobahnbaustellen, in sicherheitstechnischen Begutachtungen einzelner Streckenabschnitte.³

Verkehrsfragen, wie zum Beispiel die Sicherung von Schutzwegen, können in den Ermittlungsverfahren der Verkehrsbehörden behandelt werden. Diese werden von besonders geschulten Verkehrsreferenten der BH und der Magistratsrate geleitet. Neben den weisungsfreien verkehrstechnischen Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden bei Problemstellungen im Bereich der Verkehrssicherheit auch externe Experten hinzugezogen. Für die Entscheidungsfindung im Ermittlungsverfahren werden den Verkehrsbehörden von der Abt. ST7 (Autobahnen und Schnellstraßen) Grundlagendaten, wie etwa Verkehrszählungen, Unfallanalysen und -auswertungen, Verkehrstromanalysen, Blickverhaltensbeobachtungen usw. bereitgestellt. Sensible Straßenabschnitte werden behandelt und im Bedarfsfalle Verbesserungsmaßnahmen gesetzt.

Die Sanierung von Unfallhäufungsstellen hat in Niederösterreich eine jahre-



Quelle: RU7

Die Bezirkshauptmannschaften leisten wertvolle Verkehrssicherheitsarbeit.

lange Tradition, denn bereits Mitte der 1990er Jahre wurde auf Basis der RVS 02.02.21 [1.21] „Verkehrssicherheit – Verkehrssicherheitsuntersuchung“⁴ mit der systematischen Bearbeitung von Unfallhäufungsstellen im Bereich des Autobahn- und Landesstraßennetzes (inkl. ehem. Bundesstraßen) begonnen.

Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung

Durch Bewusstseinsbildungs- und Verkehrserziehungsmaßnahmen werden einzelne Verkehrsteilnehmergruppen einerseits auf Gefahren und Risiken im Straßenverkehr präventiv aufmerksam gemacht und erlernen andererseits das richtige Verhalten, um Unfälle zu vermeiden. Die Bandbreite der Bewusstseinsbildungs- und Verkehrserziehungsmaßnahmen reicht von Puppenspielen in Kindergärten bis hin zu Verkehrssicherheitskampagnen im Radio und Fernsehen.

² Vgl. URL: <http://www.kfv.at/index.php?id=28> [18.12.2006] (Informationen zum Road Safety Audit).

³ Vgl. URL: <http://www.kfv.at/index.php?id=27> [18.12.2006] (Informationen zur Road Safety Inspection).

⁴ Vgl. RVS 02.02.21 [1.21], 2004.

Verkehrsüberwachung durch die Exekutive

Die Überwachung ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich. Dadurch wird die Einhaltung der Verordnungen immer mehr gewährleistet.

Forschung

Die Erarbeitung und die Beauftragung von wissenschaftlichen Studien über regionale Aspekte der Verkehrssicherheit sowie Evaluierungsstudien über die Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind ein weiterer Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes. Aufbauend auf den Forschungsergebnissen werden auf Niederösterreich angepasste Verkehrssicherheitsmaßnahmen abgeleitet und gezielt eingesetzt.

1.1.2 Wirkungsuntersuchungen von Verkehrssicherheits- maßnahmen (Forschung)

Wie im Absatz **Forschung** beschrieben, werden nachfolgend die wesentlichsten Studien ausgeführt, die zur strategischen Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich dienen.

Einfluss seitlicher Block- markierungen auf die Verkehrs- sicherheit (1994)

In mehreren Ortsdurchfahrten wurde mit weißen Blockmarkierungen die Fahrbahn eingengt. Dadurch können die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert werden und zusätzlich ergeben sich Verbesserungen durch

Abrücken des mot. Verkehrs vom Fußgängerbereich. Gleichzeitig wurde ein gewisser Raum für die Radfahrer geschaffen. Um Kenntnisse über den Einfluss dieser seitlichen Blockmarkierungen auf die Verkehrssicherheit zu erhalten, wurde das Unfallgeschehen in einer Vorher-Nachher-Untersuchung analysiert. Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass im Nachher-Zeitraum bei Sachschaden- und bei Personenschadenunfällen zusammen eine Reduktion von 40% festzustellen war und sich die Blockmarkierung somit positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt hat.

Diese durch Markierung gekennzeichneten seitlichen Streifen waren die Vorgänger der Mehrzweckstreifen mit vorgegebenen Breitenabmessungen, die seit der 19. Novelle der österreichischen Straßenverkehrsordnung definiert sind.⁵



Quelle: KfV

40% weniger Unfälle mit Personenschaden aufgrund seitlicher Blockmarkierungen

⁵ Vgl. Mitsch, 1994.

Effizienzuntersuchung der Lkw-Überholverbote 7,5 t auf Autobahnen (1998)

In Teilbereichen des niederösterreichischen Autobahnnetzes wurden im Jahr 1996 Überholverbote für Lkw mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t verordnet. Die Auswirkungen dieser Überholverbote auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit wurden mittels einer Effizienzuntersuchung überprüft. Verkehrstechnische Messungen zum Geschwindigkeits- und Fahrverhalten und Unfalldaten von 1995 bis 1997 ermöglichten einen Vorher-Nachher-Vergleich für die einzelnen Untersuchungsbe-reiche. Zusammenfassend dargestellt, bewirkt ein Überholverbot für Lkw über 7,5 t auf Autobahnen signifikante Veränderungen im Unfallgeschehen und eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit. So konnte eine Reduktion der Unfälle mit Personenschaden und Verunglückten um jeweils rund 20% festgestellt werden. Daraus errechnet sich unter Berücksichtigung der Verkehrsleistung eine Erhöhung der Verkehrssicherheit um rund 25%. Dies bedeutet pro Jahr eine Verringerung von rund 11 UPS und 16 Verunglückten. Deutliche Verbesserungen zeigen sich auch hinsichtlich der Unfallschwere. Ein weiterer Effekt der Überholverbote für Lkw über 7,5 t ist die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten.⁶

Dorferneuerung (1998)

Das Dorf ist nicht nur Lebensraum und Kulturboden, sondern auch Verkehrssystem. Damit ist das Dorf auch in das Sicherheitskonzept des Verkehrssys-



Quelle: Landesverband zur Landes-, Regional- und Gemeindeentwicklung

Viele Projekte der Dorferneuerung dienen der Verkehrssicherheit.

tems des Landes- und des Bundesgebietes einzubinden. Im Programm der Dorferneuerung wurden ausgewählte Dörfer hinsichtlich der Mobilität ihrer Bewohner, ihrer Mobilitätsausprägung und ihrer Sicherheit analysiert. Dadurch konnten einerseits die Eigen-dynamik im Bereich der Verkehrssicherheit und Mobilität aufgezeigt und andererseits die Chancen zu ihrer Verbesserung aufbereitet werden. Aufbauend auf diese Untersuchung können entsprechende Programme für die weitere Dorfentwicklung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit in und um die Dörfer abgeleitet werden.⁷

Baustellenannäherungsbereich an Autobahngegenverkehrsbe-reichen (1998 und 1999)

Das Ziel dieser Studie war das Geschwindigkeitsniveau im Annäherungsbereich eines Baustellenabschnittes auf Autobahnen zu analysieren. Dabei wurde die Wirksamkeit von unterschiedlichen geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen speziell für den zweiten (schnelleren) Fahrstreifen überprüft, um das Unfallrisiko im Annäherungsbereich einer Baustelle zu verringern. Bei diesen Maßnahmen handelte es sich um mobile Tempoanzeigen, organisatorische und bauliche Maßnahmen (z. B. Radarankündigungen, Leitbaken,

⁶ Vgl. Trimmel, 1998.

⁷ Vgl. Knoflacher, 1998.



Quelle: KfV

Ein gut erkennbarer Baustellenbereich hilft Unfälle zu vermeiden.

Bodenmarkierungen, Blinkleuchten). Auf Grund dieser Studie kann ausgesagt werden, dass durch das Aufstellen der mobilen Tempoanzeigen eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden kann. Die organisatorischen und baulichen Maßnahmen haben zu einer weiteren Verringerung der mittleren Geschwindigkeit geführt. Da alle diese Maßnahmen zum gleichen Zeitpunkt gesetzt wurden, kann allerdings nicht die effizienteste Maßnahme, die zur größten Senkung des Geschwindigkeitsniveaus geführt hat, abgeleitet werden.⁸

Sicherheitsinitiative für Lenker einspuriger Kraftfahrzeuge (1998 und 2001)

Im Rahmen der Sicherheitsinitiative für Lenker einspuriger Kraftfahrzeuge wurden Befragungen von Motorradfahrern an drei beliebten niederösterreichischen

Motorradstrecken mit überdurchschnittlich hohem Unfallgeschehen durchgeführt. Insgesamt wurden 106 Lenker zum Thema Verkehrssicherheit und Fahrverhalten befragt.

Auf Basis dieser Befragung und der zusätzlichen detaillierten Unfallauswertungen und -analysen wurde ein



Quelle: NÖ

Die Bewusstseinsbildung ist ein wichtiges Standbein, auch in der Motorradsicherheitsarbeit.

8 Vgl. Schrammel / Franzl, 1998.



Maßnahmenprogramm zur Vermeidung von Motorradunfällen entwickelt. Es handelt sich dabei um ein Vier-Punkte-Programm, das aus verkehrstechnischen Maßnahmen (Bitumenausbesserungen, vorgezogener Säuberung bevorzugter Strecken von Rollsplitt im Frühjahr und Anbringung des Unterfahrschutzes an Leitschienen), bewusstseinsbildenden Maßnahmen (z. B. Aktion „Gib deinem Schutzengel eine Chance“) und der Festlegung von Überwachungsschwerpunkten (Einsatz des Prüfbusses) besteht.⁹

Untersuchung der Verschwenkbereiche der Mittelstreifenüberfahrten bei Autobahnbaustellen (1998 – 2002)

Durch die Höhenunterschiede zwischen den Richtungsfahrbahnen bei Mittelstreifenüberfahrten auf Autobahnbau-

stellen ergeben sich im Bereich der Überleitung Neigungsbrüche, die beim Überfahren zu Winkelverdrehungen und Schwingungen des Fahrzeuges führen und auch Einfluss auf das Fahrverhalten haben können. Die erkannte Problematik wurde mit einigen Forschungsarbeiten des Landes Niederösterreich auf die Verkehrssicherheit hin untersucht und neue verbesserte Ausführungsformen wurden gefunden. Um größere Sicherheit bei Autobahnbaustellen zu gewährleisten, wurden neue Anforderungsprofile für die Gestaltung und Ausstattung entwickelt. Dabei stehen die optische Führung und Gestaltung der Überleitungsbereiche, die Länge und Radien der Überleitungsbereiche, die Einschwenkbereiche, die Höhendifferenz zwischen den Richtungsfahrbahnen, die Kennzeichnung mittels Blinklichtanlagen, die geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen und die Überwachung im Vordergrund.¹⁰



Quelle: KFV

⁹ Vgl. Trimmel, 2001 a, b.

¹⁰ Vgl. Pfleger / Richter, 1998 und Pfleger/Glaser, 2001.

Problemzone Verschwenkbereich

Aktion Schutzengel - Untersuchung von Maßnahmen (1999)

Im Rahmen der Aktion „Schutzengel“ wurde die Bevölkerung dazu aufgerufen, mögliche Gefahrenstellen für Kinder im Straßennetz an Vertreter von Gemeinden, Schulen, Kindergärten und Elternvereinen bekannt zu geben. Diese wiederum meldeten die Gefahrenstellen dem NÖ Straßendienst. Die gemeldeten Stellen wurden vom Straßendienst gesichtet und wenn möglich, Maßnahmen sofort umgesetzt, oder den Verkehrsrechtsbehörden zur Festlegung zweckmäßiger oder notwendiger Maßnahmen weitergeleitet. Ziel dieser Aktion, die auch z. B. mit dem Einsatz von Plakaten beworben wurde, war eine Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem im Ortsgebiet.

Mit einem 1999 durchgeführten Vorher-Nachher-Vergleich des Unfallgeschehens wurde die Effizienz der durchgeführten Maßnahmen bewertet. Diese Studie hat gezeigt, dass bauliche Maßnahmen sowie die Errichtung von Lichtsignalanlagen die am besten geeigneten Mittel zur Beseitigung von Gefahrenstellen sind. Durch sie kann das Unfallgeschehen tendenziell gesenkt werden. Bei der Errichtung von Signalanlagen müssen allerdings die örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrsfrequenzen beachtet werden, da Signalanlagen sonst auch eine Zunahme des Unfallgeschehens bewirken können. Straßenpolizeiliche Maßnahmen (Gefahrenzeichen, Schutzwege, Geschwindigkeitsbeschränkungen usw.) zeigen keine oder nur geringe Auswirkungen auf das Unfallgeschehen. Eine

Verbesserung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr haben auch flächenhafte Einrichtungen, wie z. B. „Tempo 30 Zonen“, gezeigt.¹¹

Radiästhetische Untersuchungen aller Hochleistungsstraßen und von Unfallhäufungsstellen (ab 2000)

In den Jahren 2000 bis 2004 wurden alle Autobahnen und Schnellstraßen in Niederösterreich gemeinsam mit der ASFINAG auf Erdstrahlen untersucht. Unterirdische Wasservorkommen, Hochspannungsleitungen oder geologische Verwerfungen erzeugen Erdstrahlungen, die Beeinträchtigungen von Fahrzeuglenkern hervorrufen können. Das Fahrverhalten wird dann beeinflusst, wobei diese Störungen nicht bewusst wahrgenommen werden. Die ermittelten Problemzonen wurden von einem Radiästheten mit Flachantennen entört.

Auch im restlichen Straßennetz kann sich der Einfluss von Erdstrahlen negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Wenn die verkehrs- und straßenbautechnischen Möglichkeiten zur Vermeidung der Unfälle nicht ausreichen, kommen Radiästheten zum Einsatz, die diese Stellen durch geeignete Maßnahmen (Kraftsteine, Flachantennen, etc.) entstören.

Verkehrsverhalten im Bereich von Autobahnbau- stellen (2000)

Im Juli 2000 wurden umfangreiche Erhebungen hinsichtlich Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten bei un-



Verein Freunde der Jugend NÖ

Besonders zu Schulbeginn werden die Lenker bei Schulen auf die Schulkinder mit Schutzengel-Plakaten aufmerksam gemacht.

¹¹ Vgl. Trimmel / Klemenjak / Kreiner, 1999.



Quelle: KfV

Unzureichender Abstand ist oft eine Unfallursache.

terschiedlichen Baustellenführungen auf den Autobahnen A1 und A2 vorgenommen. Die Untersuchung hat ein schlechtes Verkehrsverhalten der Kraftfahrer im Bereich von Autobahnbauustellen gezeigt. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die notwendigen Sicherheitsabstände werden von einem großen Teil der Fahrzeuglenker nicht eingehalten. Teilweise wird zwar auf die geänderten Verkehrszustände durch eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit reagiert, die Fahrgeschwindigkeiten sind aber trotzdem weitgehend überhöht. Weiters spitzt sich das unangepasste Verhalten der Pkw- und Lkw-Lenker zum Ende der Baustellen hin noch deutlich zu. Auch das Abstandsverhalten verschlechtert sich im Baustellenbereich, wobei Pkw-Lenker sowohl im Baustellenbereich als auch auf der freien Strecke geringere Abstände als Lkw-Lenker wählen. Ein Grund dafür könnte in den gesetzlichen Bestimmungen liegen, wonach

Lkw-Lenker nach einem Fahrzeug mit größeren Längenabmessungen einen Abstand von mindestens 50 m einhalten müssen. Die Erkenntnisse dieser Studie dienten auch als Grundlage, Autobahnbauustellen, bei denen beide Fahrtrichtungen auf einer Richtungs-fahrbahn geführt werden, mit einer baulichen Mitteltrennung auszuführen.¹²

Auswirkungen von blinkenden Gefahrenzeichen anhand des Geschwindigkeitsverhaltens (2000)

In einigen Verkehrszeichen gemäß §50 Ziffer 12 („Kinder“) StVO 1960 wurden rote Leuchtbänder montiert, die zu gewissen Zeiten blinken. Anhand von Geschwindigkeitsmessungen wurde versucht, die Auswirkungen dieser Verkehrszeichen auf das Fahrverhalten der Kraftfahrer darzustellen. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass „blinkende Gefahrenzeichen“ unter gewissen verkehrstechnischen Rahmenbedingungen nur einen kleinen Beitrag zur Dämpfung der Fahrgeschwindigkeit leisten können. Es ist im Grunde keine Wirksamkeit gegeben. Daher wird auch zukünftig nur ein äußerst sparsamer Einsatz empfohlen.¹³

Bikers Project - Maßnahmenfindung (ab 2000)

Das umfangreiche Projekt zum Thema Motorrad basiert auf der Studie „Ride easy - Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer in Niederösterreich“ aus dem Jahr 2000. Mit einer Befragung wurden die Motive des Motorradfahrens und die wichtigsten Einstellungen zum Fahren, zum Fahrzeug

¹² Vgl. Trimmel, 2008b, VOK

¹³ Vgl. Trimmel, 2000a.

und zur Mobilität erhoben. Hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrer wurde auch die Akzeptanz verschiedener Maßnahmen ermittelt. Generell wird Maßnahmen, welche die Griffigkeit des Fahrbahnbelages verbessern, die höchste Wirkung zugeschrieben.

Weiters wurden folgende Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit von den Befragten ausgewählt (Mehrfachnennungen):

- Straßenausbesserungen mit rutschfestem Material (ähnliche Rutschfestigkeit wie der Straßenbelag) statt Bitumen (62 %)
- Schnellere Entfernung des Rollsplitts im Frühjahr (55 %)
- Bodenmarkierungen aus rutschfesterem Material auch bei Nässe (51 %)
- Dauerhafte Ummantelungen der Leitschienensteher (Protektoren) (38 %)
- Ausbesserung von Spurrillen im Asphalt (22 %)
- Preiswerte Fahr- & Perfektions-trainings in Wohnnähe (21 %)
- Doppelleitschienen (19 %)
- Warnschilder vor gefährlichen Straßenabschnitten (19 %)
- Vermeidung von geschotterten Straßenbanketten (16 %)
- Vermeidung von Ausbesserungs- und Bodenmarkierungsunebenheiten (14 %)
- Kampagne zur Klimaverbesserung vor allem zwischen Autofahrern und Motorradlern (12 %)
- Kostengünstiger Rundkurs in Wohnnähe (11 %)
- Gänzliche Entfernung vieler Leitschienen (10 %)

Die Ergebnisse der Studie „Ride easy“ bilden die Grundlage für kommunikative Maßnahmen und Kampagnen, wie auch Bikers Project. Im Rahmen des Bikers Project wurde 2006 eine neuerliche Befragung von Motorrad- und Autofahrern durchgeführt. Dabei wurden unter anderem Erfahrungen und Einstellungen zum Motorrad- und Autofahren, sowie zur Entstehung von gefährlichen Situationen erhoben und analysiert. Genauere Informationen zur Untersuchung „Ride easy“ und zu Bikers Project selbst können unter www.bikersproject.at nachgelesen werden.¹⁴

Wirksamkeit der mobilen Tempoanzeige (2001)

Ob Tempoanzeigen Wirkungen auf das Geschwindigkeitsverhalten der Fahrzeuglenker haben, wurde in einer Studie aus dem Jahr 2001 untersucht. Durch die Tempoanzeigen wurden die Geschwindigkeiten der vorbeifahrenden Fahrzeuge gemessen und veranschaulicht. Um die Wirksamkeit der Anzeigen zu überprüfen, wurden unmittelbar vor und nach der mobilen Tempoanzeige verdeckte Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Der Einsatz der mobilen Tempoanzeigen hat gezeigt, dass es während des Einsatzes der mobilen Tempoanzeige zu einer Reduktion der mittleren Geschwindigkeiten um ca. 3 – 4 km/h kommt.¹⁵

Autobahnbaustellen mit Gegenverkehr: Vergleich der Ausführung ohne und mit baulicher Mitteltrennung (2001)

Seit 2001 werden bei allen großen Autobahnbaustellen die Richtungsfahrbah-



Quelle: Praschl

Mit einem Unterfahrschutz können Motorradfahrer vor schweren oder tödlichen Verletzungen bewahrt werden.



Quelle: Praschl

Fahren mit Sicherheitsreserve, Fahren auf Sicht – Schlagworte bei Aktionen.

¹⁴ Vgl. Praschl, 2000 und URL: <http://www.bikersproject.at/> [26.02.2007] (Informationen zum Projekt).

¹⁵ Vgl. Risser, 2001.



Quelle: KfV

66 % weniger Unfälle aufgrund der baulichen Mitteltrennung

nen mittels Leitwänden aus Beton oder Stahl voneinander getrennt. Die Wirksamkeit dieser Verkehrssicherheitsmaßnahme war Gegenstand einer eigenen Studie. Neben der baulichen Mitteltrennung wurden aber auch andere Maßnahmen, wie etwa die Aufstellung von Radarboxen bei den Überleitungen und in den Gegenverkehrsbereichen selbst, eine stärkere Überwachung durch die Exekutive, mobile Tempoanzeigen usw. bei der Untersuchung berücksichtigt. Im direkten Vergleich der Baustellen mit und ohne bauliche Trennung der Fahrtrichtungen trat unter Berücksichtigung der Fahrleistung eine Abnahme der Unfälle um 66% ein. Auch die Unfallrate, welche bei der Mitteltrennung nur durch Bodenmarkierungen etwas über dem österreichischen Durchschnitt lag, sank ebenfalls um 66%.¹⁶

Effizienzuntersuchung von Sanierungsmaßnahmen an Unfallhäufungsstellen (2003)

Im Rahmen dieser Studie wurden 40 Unfallhäufungsstellen (UHS) im niederösterreichischen Landesstraßennetz (inkl. ehem. Bundesstraßen), an denen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt wurden, untersucht. Durch einen Vorher-Nachher-Vergleich wurde die Effizienz der jeweiligen Sanierungsmaßnahme ermittelt. Dabei wurden die Maßnahmen in vier verschiedene Gruppen gegliedert:

- Straßenpolizeiliche und einfache verkehrstechnische Maßnahmen (z. B. Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen)
- Straßenbauliche und verkehrstechnische Maßnahmen

(z. B. Linksabbiegestreifen, Kurvenumbau, Straßenbeleuchtung)

- Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen
- Errichtung von Kreisverkehrsanlagen

Die Ergebnisse der Untersuchung der 40 Unfallhäufungsstellen zeigen, dass aufgrund der gesetzten Sanierungsmaßnahmen rund 57 Unfälle mit Personenschaden pro Jahr verhindert werden können. Anders ausgedrückt bedeutet das eine Abnahme der Unfälle mit Personenschaden (UPS) von rund 61%.

Am wirkungsvollsten sind straßenbauliche und verkehrstechnische Maßnahmen. Durch sie nehmen die UPS um 77% pro Jahr ab. Straßenpolizeiliche und einfache verkehrstechnische Maßnahmen bewirken eine Reduktion der UPS um 58% pro Jahr. Kreisverkehrsanlagen bringen eine Abnahme um 67% pro Jahr und durch Verkehrslichtsignalanlagen können 44% der UPS pro Jahr verhindert werden. Insgesamt sind durch diese Sanierungsmaßnahmen rund 94 Verunglückte (davon 7 Tote) pro Jahr weniger zu beklagen. Rund 8,1 Mio. Euro können pro Jahr an volkswirtschaftlichen Kosten eingespart werden.

Anhand der Ergebnisse dieser Studie ergibt sich für das gesamte niederösterreichische Landesstraßennetz (inkl. ehem. Bundesstraßen) durch die Sanierung von UHS ein Einsparungspotential von rd. 200 UPS und 275 Verunglückten pro Jahr. Daraus ergibt sich pro Jahr eine Einsparung von rd. 23 Mio. Euro an volkswirtschaftlichen Kosten.¹⁷

¹⁶ Vgl. Schrammel / Hanko / Schrefel, 2001.

¹⁷ Vgl. Trimmel, 2003.

Generalerneuerung A1: Vorher-Nachher- Unfalluntersuchung (2003)

Seit 1999 wird die A1, Westautobahn, generalsaniert. Die Wirkung der Generalerneuerung, bei der die Zahl der Fahrstreifen abschnittsweise von zwei auf drei erhöht wurde, wurde mit einer Unfalluntersuchung analysiert. Dabei konnte eine deutliche Änderung des Unfallgeschehens festgestellt werden. Die Anzahl der Unfallereignisse insgesamt sank fast auf die Hälfte. Die Alleinunfälle halbierten sich ebenso. Die Unfälle im Richtungsverkehr nahmen um 40% ab. Obwohl die Zahl der verunglückten Pkw stark zurückgegangen ist, verminderte sich die Zahl der beteiligten Lkw nur in geringem Ausmaß (um 19%). Die deutlichste Abnahme war bei der Zahl der Toten zu verzeichnen. Die Zahl der Verletzten reduzierte sich durchwegs um mehr als 50%.¹⁸

Verbesserung der Erkennbarkeit von Unstetigkeitsstellen im Verkehrsraum (2004)

Die Blicknavigation der Kraftfahrer kann bei unzureichenden Leiteinrichtungen nicht über relevante Kurventeile erfolgen, wodurch Sicherheitsdefizite im Straßenverkehr bedingt werden. Dazu kommen auch aufgrund fehlerhafter Wahrnehmung der Krümmungsverhältnisse lokal überhöhte Geschwindigkeiten oder verspätete Einlenkuvorgänge am Bogenbeginn.

Um diese Sicherheitsdefizite aufdecken und beseitigen zu können, wurde aufbauend auf wissenschaftlichen Unfallsimulationen und Blickuntersuch-



Die Generalerneuerung der A1 brachte eine Abnahme der Verletztenzahl von 50 %.

ungen, mit dem vps*marker eine völlig neue Sicherungsmöglichkeit bei Kurvenführungen entwickelt. Der vps*marker (Patent: Herr Prof. Dr. Pfleger) ist ein Leitspflocksystern mit stark vergrößerter Reflektorfläche, der in verdichteter Anordnung und in Abhängigkeit vom Krümmungsradius gesetzt wird und den Fahrzeuglenkern eine eindeutige und kontinuierliche Information über die tatsächliche Kurvenführung liefert.

Die Anlage dieses Sicherungssystems wurde in Zusammenarbeit mit der NÖ Landesregierung im Rahmen von Pilotversuchen eingerichtet und hat sowohl bei der Tag- als auch bei der Nachtsichtbarkeit Verbesserungen gezeigt. Die Untersuchung an der B 27 hat gezeigt, dass es durch die Verwendung des vps*markers bei Tag in 60% der Fälle zu einer früheren Erkennung des Kurvenverlaufes kommt. Im Durchschnitt werden nach der Maßnahmensetzung die Kurven um ca. 0,7 Sekunden früher wahrgenommen. Noch deutlichere Verbesserungen bei der Wahrnehmbarkeit und Erkennbarkeit der Kurven werden bei Dunkelheit erzielt. Denn in 89% der Fälle kommt

¹⁸ Vgl. Schrammel / Hanks, 2003.



Quelle: EPIGUS

Kennzeichnung einer Kurve mit vps*marker

es zu einer früheren Erkennung des Kurvenverlaufes; die Kurven werden im Durchschnitt um ca. 1,9 Sekunden früher wahrgenommen. Geeignet ist der vps*marker vor allem für die Kennzeichnung von Kurvenfolgen und stärkeren Richtungsänderungen.¹⁹

Unfallgeschehen bei winterlichem Fahrbahnzustand (2004)

Winterliche Fahrbahnzustände wirken sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus, da viele Fahrzeuglenker ihre Fahrweise nicht entsprechend den Fahrbahn- und Witterungsverhältnissen anpassen. Aus diesem Grund wurde in der Winterperiode 2003/04 eine Studie über diese Problematik erstellt. Die Ergebnisse dieser Detailanalyse zeigen, dass sich das Unfallgeschehen an Wintertagen mit verbreitet Schneefahrbahn oder Glatteisbildung gegenüber weitgehend trockenen Wintertagen um rund 80% erhöht. Besonders ungünstige Verhältnisse sind jeweils zu Beginn der Niederschlagsperioden anzutreffen. An diesen Tagen erhöht sich die Unfallbelastung durchschnittlich um deutlich mehr als das Doppelte. An besonders „strengen“ Wintertagen kann die Unfallbelastung gegenüber trockenen Tagen auf einen beinahe vierfach so hohen Wert steigen.

Durch den Winterdienst des niederösterreichischen Straßendienstes konnten derartig ungünstige Fahrbahnbedingungen allerdings frühzeitig beseitigt werden. So zeigte die Gegenüberstellung von Unfällen vor, während und nach den 10 stärksten Niederschlagsperioden, dass bereits

am Tag nach der Niederschlagsperiode die Unfallbelastung auf etwa den Wert vor den Niederschlägen gesenkt werden konnte. Durch den Einsatz des Winterdienstes konnten z. B. im Winter 2003/04 rund 250 - 300 Unfälle mit Personenschaden verhindert werden.²⁰

Systematische Sanierung von Unfallstellen mit Abkommensunfällen (2005 und 2006)

Nahezu die Hälfte aller Unfälle im Freilandbereich auf Landesstraßen (inkl. ehem. Bundesstraßen) sind Abkommensunfälle. Bisherige Studien über Abkommensunfälle haben ergeben, dass lokal überhöhte Geschwindigkeiten oder auch verspätete Einlenkervorgänge am Bogenbeginn aufgrund fehlerhafter Wahrnehmung der Krümmungsverhältnisse häufig die Unfallursache sind.

Seit dem Jahre 2005 werden systematisch Stellen mit gehäuften Abkommensunfällen in den einzelnen Bezirkshauptmannschaften mit Blickverhaltensuntersuchungen geprüft. Bisher wurden in 10 Bezirken (Baden, Hollabrunn, Korneuburg, Horn, Mistelbach, Mödling, Neunkirchen, Tulln, Wr. Neustadt und Zwettl) alle Unfallhäufungsstellen und der Großteil der Gefahrenstellen mit vermehrten Abkommensunfällen mit Blickverhaltensuntersuchungen analysiert und Maßnahmen entwickelt, die eine bessere Kennzeichnung der optischen Linienführung bewirken.²¹

Die Untersuchungen im Bereich der Bezirkshauptmannschaften Horn, Zwettl, Neunkirchen und Wr. Neustadt stehen vor dem Abschluss.

¹⁹ Vgl. EPIGUS, 1999 - 2005 und Pfleger/Lorber/Mayrhofer, 2004 und Pfleger/Glaser, 2005.

²⁰ Vgl. Trimmel, 2004.

²¹ Vgl. EPIGUS, 2005 und 2006.

Verkehrsbeeinflussungsanlage zur Sicherung des Radverkehrs (ab 2006)

Das Projekt hat das Ziel, die Sicherheit für Radfahrer im Straßenverkehr durch den Einsatz moderner und innovativer Technologien zu erhöhen. Es kommen dabei Systemkomponenten wie LED-Anzeige und berührungslose Sensorensysteme zum Einsatz. Durch die optische Signalisierung bei Bewegungen von Radfahrern im Straßenraum soll eine wesentliche Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Radfahrer bewirkt werden. Die Vorher-Erhebungen wurden bereits durchgeführt, die Nachher-Untersuchung erfolgt im Juni 2007. Die Anlage ist seit September 2006 in Pfaffstätten in Betrieb.

Straßenverkehrsunfälle mit Baumkollisionen (2006)

Die Analyse von Straßenverkehrsunfällen mit Baumkollisionen (kurz: Baumunfälle) zeigt den Stellenwert dieser Unfälle im niederösterreichischen Unfallgeschehen. Unter Zugrundelegung der Unfallanalyse in Verbindung mit einer umfangreichen Literaturrecherche wurden mögliche Maßnahmen zur Vermeidung von Baumunfällen aufgezeigt und in einem Maßnahmenkatalog festgehalten. Die lokalen Maßnahmen zielen darauf ab, ein Abkommen der Fahrzeuge von der Fahrbahn zu verringern, im Falle eines Abkommens die gefährlose Rückkehr eines abkommenden Fahrzeuges auf die Fahrbahn zu ermöglichen, die Wahrscheinlichkeit einer Baumkollision eines abkommenden Fahrzeuges zu reduzieren oder aber im Falle einer Kollision zumindest die Verletzungsschwere zu verringern.²²



Quelle: RU7

Baumunfälle werden auch in Niederösterreich geprüft.

1.2 Unfallgeschehen in Niederösterreich

Unter Berücksichtigung der im NÖ Landesverkehrskonzept 1991, Heft 6 „Verkehrssicherheit“ gesetzten Ziele wird im folgenden Teil die Entwicklung des Unfallgeschehens in NÖ seit 1990²³ dargestellt. Dabei erfolgt eine Analyse der Entwicklung des Kfz-Bestandes²⁴, der Verkehrsleistung²⁵, der Unfälle mit Personenschaden, der Verunglückten, der Getöteten und der Verletzten. Durch die abschließende Gegenüberstellung der Entwicklung der Verkehrsleistung mit jener der Verunglückten werden die Auswirkungen

von Verkehrssicherheitsmaßnahmen abgebildet. Im Jahre 1991 wurde als ein Hauptziel die Reduktion des Unfallgeschehens durch konsequente Durchführung gezielter Verkehrssicherheitsmaßnahmen um 20 - 50 % innerhalb von 20 Jahren genannt. Bei der folgenden Betrachtung des Unfallgeschehens wird die tatsächlich eingetretene Entwicklung des Unfallgeschehens von 1990 bis 2005 mit den Zielvorgaben verglichen, um festzustellen, ob diese den Zielvorgaben des Jahres 1991 entspricht.²⁶

²² Vgl. Trimmel / Risser, 2006.

²³ Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung und Auswertung KfV (UPS und Verletzte Dez. 2006: KfV-Hochrechnung; Getötete 2006: BMI, Stand 03.01.2007).

²⁴ Quelle: Statistik Austria, Kfz-Bestand 2006: KfV-Hochrechnung.

²⁵ Quelle: Herry, KfV-Hochrechnung 2001 bis 2006.

²⁶ Vgl. Amt der NÖ Landesregierung, 1997.



Entwicklung des Unfallgeschehens im Vergleich zur Entwicklung des Kfz-Bestandes und der Verkehrsleistung

Die Gegenüberstellung der indexierten Entwicklung des Kfz-Bestandes und der Verkehrsleistung mit dem Unfallgeschehen in Niederösterreich - gegliedert in Unfälle mit Personenschaden (UPS), Getötete und Verletzte - zeigt klare Gegensätze (Abb. 1). Während der Kfz-Bestand im Untersuchungszeitraum von 1990 bis 2006 um ca. 350.000 Kfz²⁷ (ca. 37 %) zugenommen hat und die Verkehrsleistung um ca. 33 %²⁸ anstieg, hat sich das Unfallgeschehen auf Niederösterreichs Straßen verringert. Die UPS und die Verletzten sind im Beobachtungszeitraum um mehr als 20% zurückgegangen, während die Anzahl der Getöteten eine Reduktion von fast

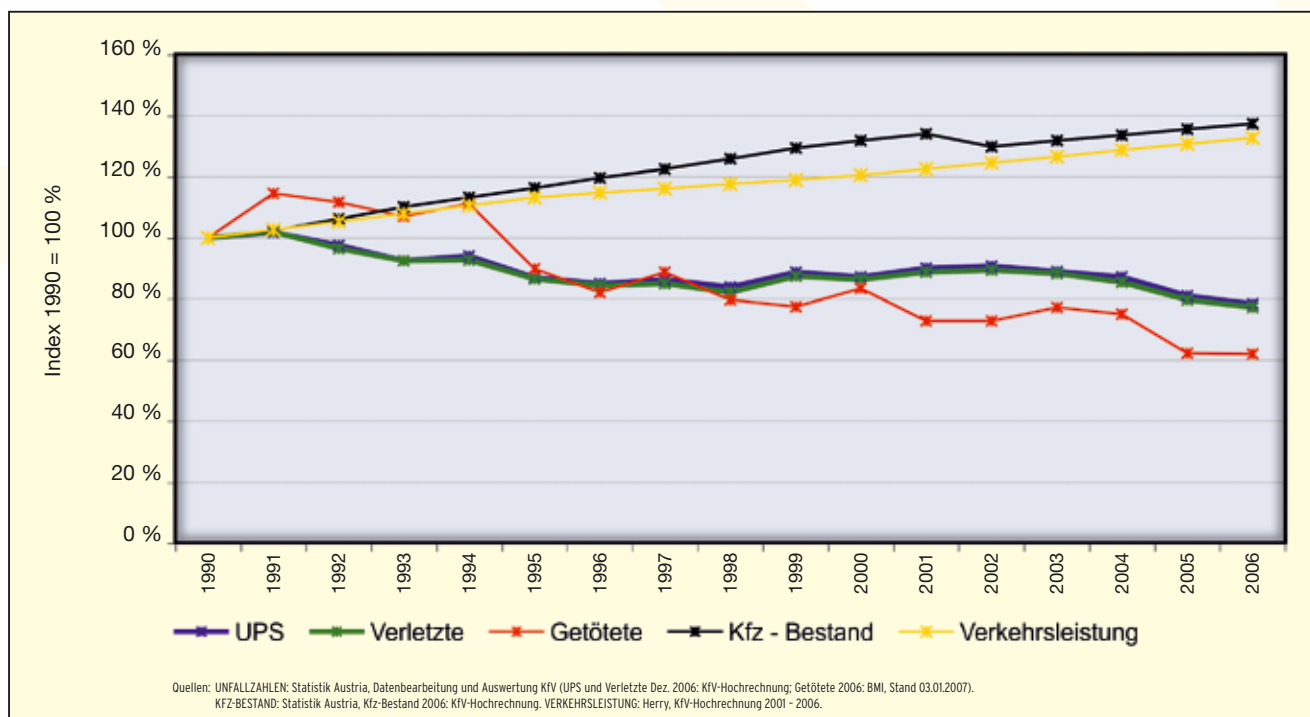
40% aufweist. Vergleicht man die Entwicklung des Unfallgeschehens in Niederösterreich mit jener in Österreich, so kann festgestellt werden, dass die Anzahl der Unfälle und der Verletzten in Niederösterreich (mehr als 20 %) stärker zurückgegangen ist als in Österreich (um ca. 16%). Bei den Getöteten wurde in Niederösterreich eine Reduktion von ca. 38% erzielt.

Im Jahre 2006 ereigneten sich auf niederösterreichischen Straßen 6.726 Unfälle mit Personenschaden. Dabei verunglückten 9.171 Menschen, wovon 222 Personen getötet und 8.949 verletzt wurden. Ende 2006 lag der Kfz-Bestand bei 1,29 Millionen, die Verkehrsleistung betrug im selben Jahr ca. 17 Mrd. Kfz-km.

²⁷ Quelle: Statistik Austria, Kfz-Bestand 2006: KfV-Hochrechnung.

²⁸ Quelle: Herry, KfV-Hochrechnung 2001 bis 2006.

Abbildung 1:
Darstellung der indexierten Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden (UPS), der Verletzten, der Getöteten, des Kfz-Bestandes und der Verkehrsleistung in Niederösterreich 1990 - 2006, Index 1990 = 100%



Entwicklung der Personenschadenunfallzahl

In den Abbildungen 2 - 5 über Unfälle mit Personenschaden, Verletzte, Getötete und Verunglückte wurde die genannte Zielvorgabe der Reduktion des Unfallgeschehens in der Bandbreite von 20 bis 50% (Ausgangsjahr 1990) als blaue Fläche dargestellt. Die tatsächliche Entwicklung der jeweiligen Untersuchungsgröße (z. B. Verunglückte) wurde in Form einer schwarzen Linie abgebildet.

Seit dem Basisjahr 1990 gab es auf Niederösterreichs Straßen ca. 130.000 Unfälle mit Personenschaden, wobei in einigen Jahren die Zielvorgabe von -50 % erreicht, in 4 Jahren knapp überschritten wurde und im Jahre 2006 eine Reduktion innerhalb der Zielvorgabe erreicht wurde.

Entwicklung der Verletztetenzahl

Die Zahl der verletzten Verkehrsteilnehmer sollte entsprechend den Zielen des NÖ Landesverkehrskonzeptes²⁹

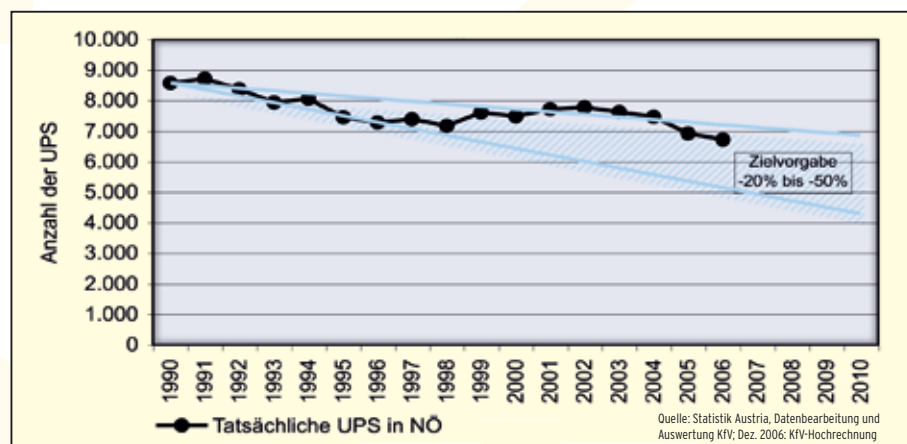


Abbildung 2:

Darstellung der Entwicklung der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden entsprechend den Zielvorgaben - 20% bis - 50% bis zum Jahr 2010 (Basisjahr 1990, blaue Fläche) und der tatsächlichen Entwicklung der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in Niederösterreich (1990 - 2006, schwarze Linie) absolut

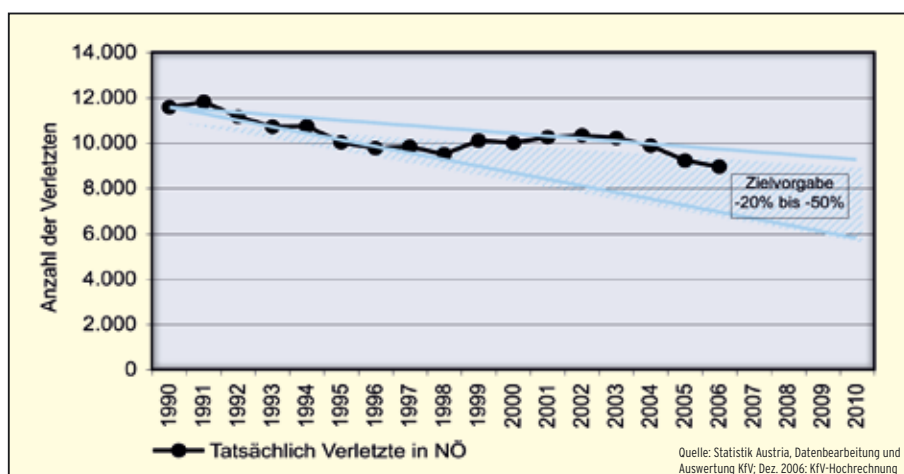


Abbildung 3:

Darstellung der Entwicklung der Anzahl der Verletzten entsprechend den Zielvorgaben - 20% bis - 50% bis zum Jahr 2010 (Basisjahr 1990, blaue Fläche) und der tatsächlichen Entwicklung der Anzahl der Verletzten in Niederösterreich (1990 - 2006, schwarze Linie) absolut

²⁹ Vgl. Amt der NÖ Landesregierung, 1991.

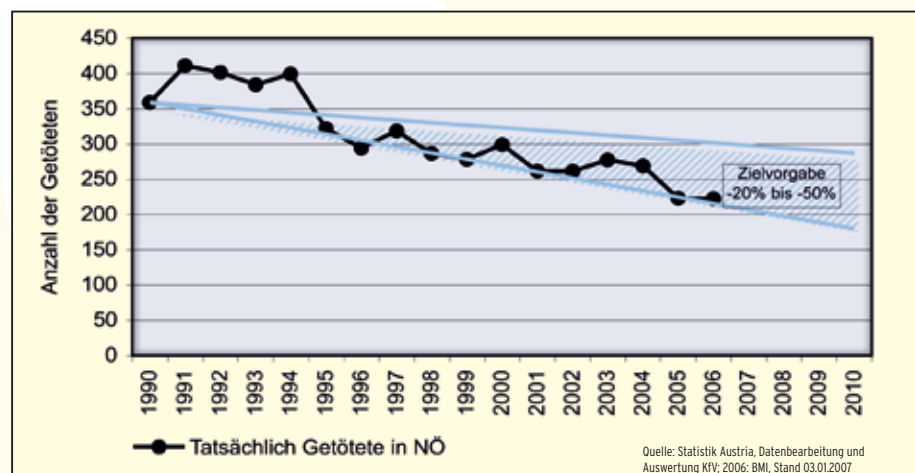


Entwicklung der Getötetenzahl

1990 betrug die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer auf Niederösterreichs Straßen 359 Personen. Zur Erreichung der Zielvorgabe der Reduktion der Getötetenzahl um 20% sollte diese Zahl bis zum Jahr 2010 auf 287 Personen reduziert werden können. Die Erreichung der Zielvorgabe - 50% entspricht der Anzahl von 180 getöteten Personen im Jahr 2010.

Nachdem die Anzahl der Getöteten in den Jahren 1991 bis 1994 deutlich über der Zielvorgabe lag, hat sich diese danach rückläufig entwickelt und liegt nach Schwankungen im Jahr 2006 bei 222 Getöteten. Demnach ist die tatsächliche Anzahl der Getöteten - entgegen der Entwicklung der Verunglückten - bereits deutlich unter der Zielvorgabe von 20%. Im Jahre 2006 entspricht die Anzahl der Getöteten beinahe dem Zielwert -50%. Aus der Sicht des Jahres 2006 kann das hochgesteckte Ziel der Reduktion der Getöteten um 50% bis 2010 erreicht werden.

Abbildung 4:
Darstellung der Entwicklung der Anzahl der Getöteten entsprechend den Zielvorgaben - 20% bis - 50% bis zum Jahr 2010 (Basisjahr 1990, blaue Fläche) und der tatsächlichen Entwicklung der Anzahl der Getöteten in Niederösterreich (1990 - 2006, schwarze Linie) absolut



Entwicklung der Verunglücktenzahl

Im Jahr 1990 wurden auf Niederösterreichs Straßen 11.947 verunglückte Personen verzeichnet. Ausgehend von dieser Zahl bedeutet die Erreichung der Zielvorgabe der Reduktion der Verunglückten um 20% einen Rückgang auf 9.558 Personen im Jahr 2010, die Zielvorgabe von -50% entspricht einer

Reduktion der Verunglückten auf 5.974 Menschen bis 2010.

Die Betrachtung der tatsächlichen Entwicklung der Anzahl der Verunglückten von 1990 bis 2006 zeigt, dass die jährliche Anzahl der Verunglückten größtenteils in der blau gekennzeichneten Bandbreite der Zielvorgabe lag. Bis 1998 kam die tatsächliche Entwicklung der Verunglücktenzahl nahe an

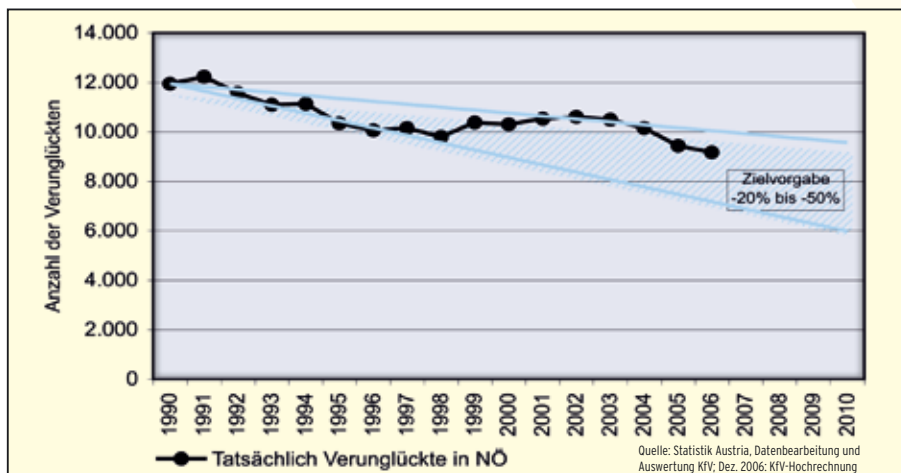


Abbildung 5:
Darstellung der Entwicklung der Anzahl der Verunglückten entsprechend den Zielvorgaben - 20% bis - 50% bis zum Jahr 2010 (Basisjahr 1990, blaue Fläche) und der tatsächlichen Entwicklung der Anzahl der Verunglückten in Niederösterreich (1990 – 2006, schwarze Linie) absolut

die Zielvorgabe von -50 % heran oder erreichte diese. Nach dem folgenden Anstieg der Verunglückten stehen die Jahre 2005 und 2006, in denen die Anzahl der Verunglückten im Zielbereich liegen, wieder positiv hervor. Die Analyse der letzten Jahre lässt vermuten, dass das Ziel, die Verunglücktenzahl bis 2010 um 20 % zu reduzieren, erreicht werden kann.

Entwicklung der Verkehrsleistung

In den vorigen Kapiteln wurde das Unfallgeschehen losgelöst von der Verkehrsentwicklung dargestellt. Die Veränderung des Unfallgeschehens muss auch im Zusammenhang mit der Entwicklung der Verkehrsleistung gesehen werden. Im Jahr 1991 wurde von einer Verkehrszunahme von 40 - 45 % bis zum Jahr 2010 ausgegangen. Betrachtet man die tatsächliche Entwicklung von 1990 bis 2006, so kann ein Anstieg

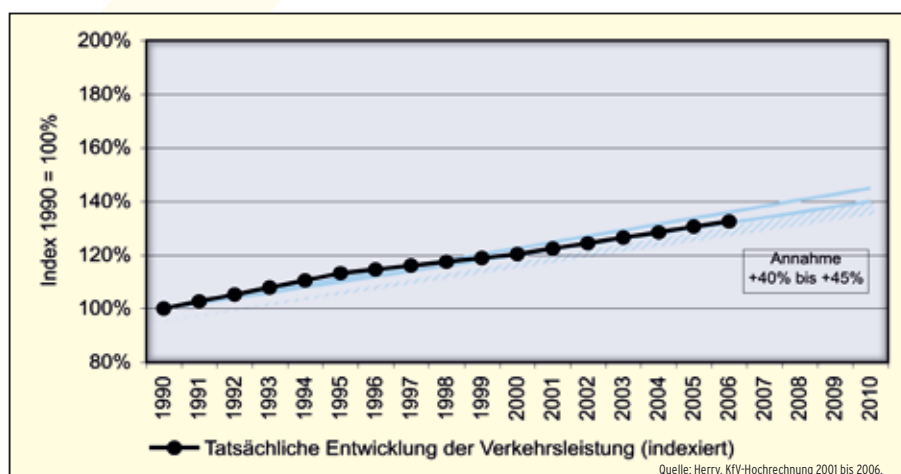


Abbildung 6:
Darstellung der indexierten Entwicklung der Verkehrsleistung entsprechend der Annahme „Verkehrszunahme bis 2010 um 40% bis 45%“ (Basisjahr 1990, blaue Fläche) und der tatsächlichen indexierten Entwicklung der Verkehrsleistung in Niederösterreich (1990 – 2006, schwarze Linie), Index 1990 = 100%



der Verkehrsleistung von 13 Mrd. Kfz-km auf rund 17 Mrd. Kfz-km³⁰ (derzeit + 33%) beobachtet werden, was dem prognostizierten Wert entspricht.

Fast über den gesamten Betrachtungszeitraum entwickelte sich die Verkehrsleistung innerhalb der angenommenen Steigerung.

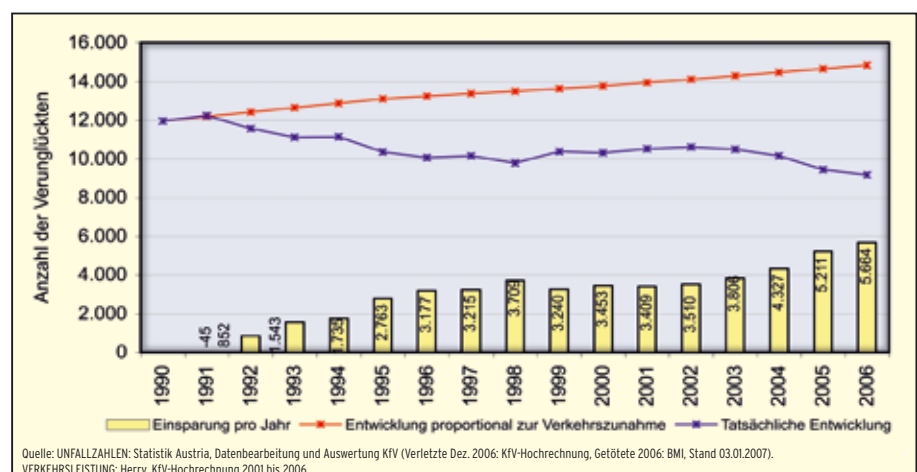
Reduktion der Verunglücktenzahl durch Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen

Aufgrund der in diesem Heft zu Grunde gelegten Annahme, dass sich die Anzahl der Verunglückten – wenn keine gegensteuernden Maßnahmen gesetzt werden – proportional zur Verkehrsleistung entwickelt, müssten die Verunglücktenzahlen zwischen 1990 und 2006 im gleichen Verhältnis ansteigen. Der Anstieg der Verkehrsleistung ist aber auf den einzelnen Straßenarten (Autobahnen und Schnellstraßen + 59 %, ehem. Bundesstraßen + 28 %, sonstige Straßen + 14 %)³¹ sehr unterschiedlich. Aus diesem Grunde wurde nicht die durchschnittliche Zunahme der

Verkehrsleistung von 33 % gewählt, um das Unfallgeschehen proportional zur Verkehrsleistung zu berechnen, sondern es wurde die Zunahme auf den jeweiligen Straßenarten anteilmäßig berücksichtigt. Beispielsweise ereigneten sich im Zeitraum 1990 bis 2006 rd. 10 % des Unfallgeschehens auf Autobahnen und Schnellstraßen, für die der Index für Autobahnen und Schnellstraßen berücksichtigt wurde.

Die Differenz zwischen der Entwicklung der Verunglückten proportional zur Verkehrszunahme und der tatsächlichen Entwicklung wird als Zahl der eingesparten Verunglückten aufgrund von Verkehrssicherheitsmaßnahmen gesehen und in Abbildung 7 in Form von Balken dargestellt. Demnach konnten im Zeitraum 1990 bis 2006 durch gezielte Verkehrssicherheitsmaßnahmen 49.571 Menschen vor einer Verunglückung im Straßenverkehr bewahrt werden. Anders ausgedrückt, konnten innerhalb von 16 Jahren so viele Verletzte und Getötete verhindert werden, wie die Stadt St. Pölten Einwohner zählt.

Abbildung 7:
Gegenüberstellung der Annahme „Entwicklung der Verunglücktenzahlen in NÖ proportional zur Verkehrszunahme“ (rote Linie) und der realen Entwicklung der Verunglücktenzahlen (blaue Linie) und Darstellung der daraus errechneten Anzahl der in NÖ pro Jahr vor dem Verunglücken bewahrten Personen absolut (1990 – 2006)



30 Quelle: Herry, KfV-Hochrechnung 2001 bis 2006.
31 Quelle: Herry, KfV-Hochrechnung 2001 bis 2006.

Aus dieser Gegenüberstellung ist zu schließen, dass die Maßnahmen des NÖ Landesverkehrskonzepts und deren konsequente Umsetzung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und in der Folge

zu einer Reduktion der Verunglückten geführt haben. Welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt wurden, wird in Kapitel 2 erläutert.

1.3 Volkswirtschaftliche Kosten der Straßenverkehrsunfälle in Niederösterreich

Folgende volkswirtschaftliche Kostenarten haben in der österreichischen Unfallkostenrechnung das größte Gewicht:

- Medizinische Behandlungskosten
- Verlust an Leistungspotential
- Schmerzensgeldzahlungen
- Kosten von Sachschäden
- Rechtskosten

Durch Summierung der einzelnen Kostenarten ergeben sich folgende Unfallkosten nach Verletzungsgrad und Sachschaden.³²

Tabelle 1:
Kostenträgerrechnung
(Einzel- und Gemeinkosten)

Kostenträger	Kosten (in Euro)
1 Getöteter	1.133.043
1 Schwerverletzter	61.357
1 Leichtverletzter	5.199
1 Sachschaden	6.852

Quelle: Metelka/Cerwenka/Riebesmeier, 2003

Niederösterreichweit ergeben sich für das Jahr 2006 rund 374 Mio. Euro an volkswirtschaftlichen Gesamtkosten für 6.726³³ Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr. Hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Kosten der 49.571 Verunglückten, welche von 1990 bis 2006 durch umfangreiche Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Niederöster-

reich eingespart werden konnten, ergibt sich daraus Folgendes:

Das Verhältnis Unfälle zu Verunglückten beträgt 1:1,36. Somit kann für den Zeitraum 1990 bis 2006 von rund 36.500 eingesparten Unfällen in Niederösterreich ausgegangen werden. Unter Zugrundelegung der österreichischen Unfallfolgekostenrechnung von Metelka, Cerwenka, Riebesmeier wurde für 2004 ein durchschnittlicher Kostensatz von 55.659 Euro pro Unfall mit Personenschaden berechnet. In Summe konnten folglich mehr als 2 Mrd. Euro an Unfallkosten in Niederösterreich in den letzten 16 Jahren eingespart werden. Bezogen auf die Verunglücktenzahl ergeben sich daher 40.900 Euro, die pro Verunglücktem eingespart werden können. Dieser Kostensatz wurde für alle nachfolgenden Berechnungen der volkswirtschaftlichen Kosten verwendet.

Kostenträger	Einsparungspotential (in Euro)
1 Unfall mit Personenschaden	55.659
1 Verunglückter	40.900*

Quelle: KfV-Berechnung auf Basis von Metelka/Cerwenka/Riebesmeier, 2003

* Gerundeter Wert, der sich aus dem Kostensatz von 55.659 € pro UPS und dem Verhältnis UPS zu Verunglückten von 1:1,36 ergibt. Der Kostensatz von rund 40.900 € pro Verunglücktem wird für alle nachfolgenden Berechnungen der volkswirtschaftlichen Kosten verwendet.

Tabelle 2:
Einsparungspotential
pro Unfall mit Personenschaden und pro verunglückter Person

32 Vgl. Metelka / Cerwenka / Riebesmeier, 2003.
33 KfV-Hochrechnung der UPS für Dez. 2006.

Tabelle 3:
Tatsächlich erzielte
Einsparungen in Nieder-
österreich (1990 – 2006)

Kostenträger	Einsparung (in Euro)
Vermiedene 49.571 Verunglückte in den letzten 16 Jahren*	2.027.753.900**

* Unfälle mit Sachschaden sind hier nicht berücksichtigt, da diese Zahlen nicht vollständig vorliegen.

**Die Einsparung in Euro ergibt sich aus den Verunglückten multipliziert mit dem Kostensatz von rund 40.900 € pro verunglückter Person.

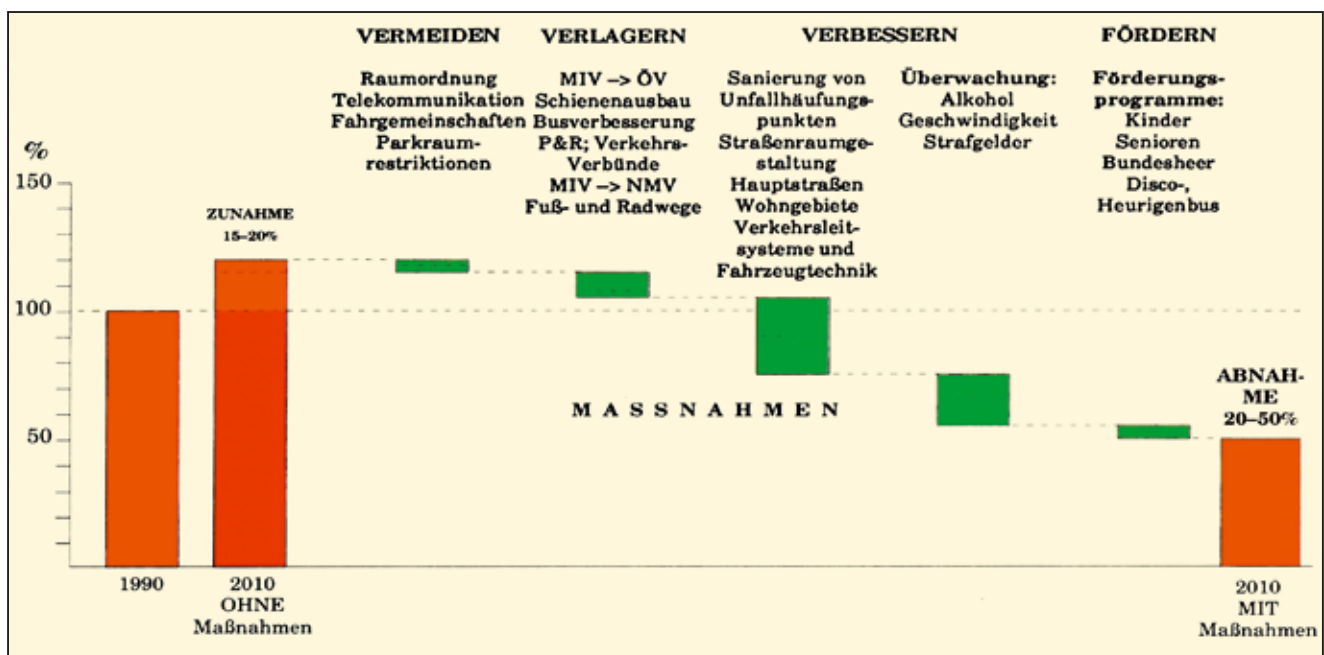
1.4 Strategie Verkehrssicherheit

Bereits in der Strategie „Verkehrssicherheit“ des NÖ Landesverkehrskonzeptes des Jahres 1991 wurde versucht, Aufschluss über den Umfang der erzielbaren Verbesserung des Unfallgeschehens bei Durchführung der aufgezeigten Maßnahmenvorschläge zu geben. Dabei wurden die erzielbaren Wirkungen je nach der Intensität der möglichen Vorgangsweise (z. B. bei der Straßenraumgestaltung, der Über-

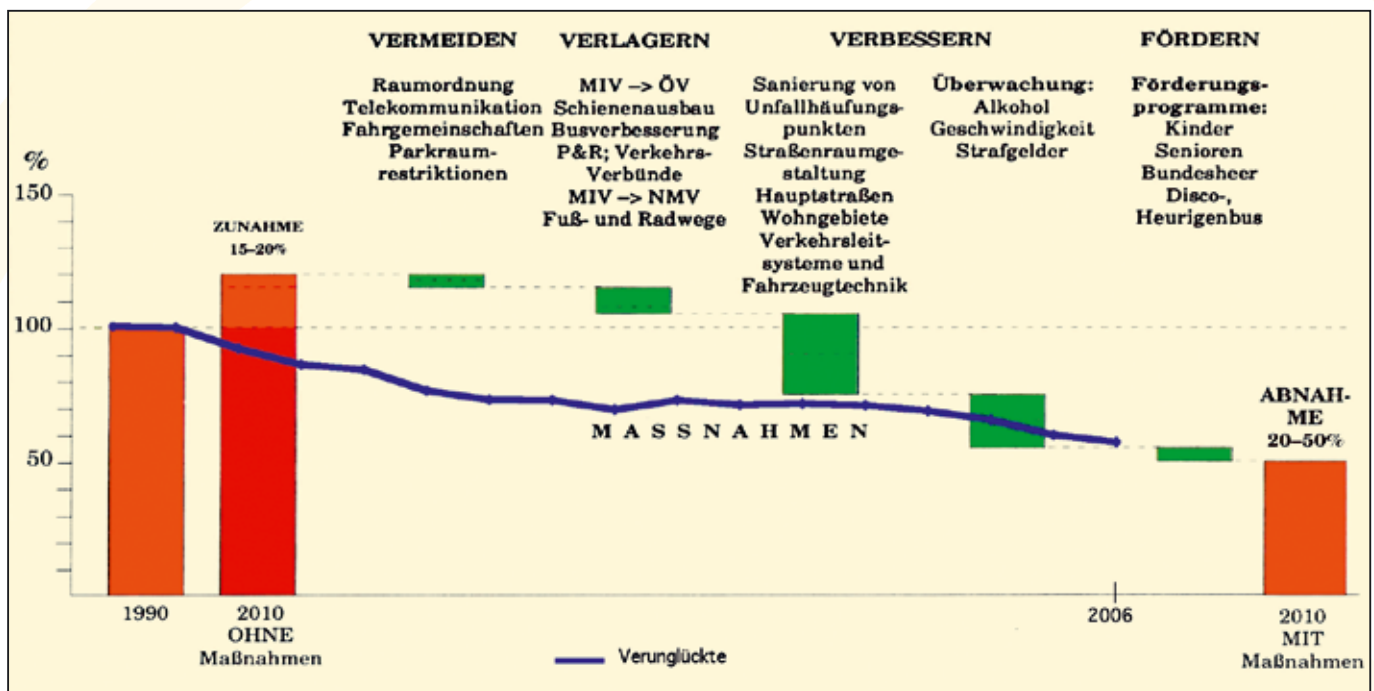
wachung und der Durchführung von Förderungsprogrammen) in ihrer möglichen Größenordnung abgeschätzt.

Die Reduktion der Verunglückten durch gezielte Maßnahmen, die wiederum in die Bereiche „vermeiden“, „verlagern“, „verbessern“ und „fördern“ differenziert wurden, wurde mit 20 - 50% festgelegt. Innerhalb dieser vier Bereiche wurde das größte Einsparungspotential

Abbildung 8:
Strategie Verkehrs-
sicherheit des
Landesverkehrs-
konzeptes 1991³⁴



34 Vgl. Abbildung modifiziert übernommen aus: Amt der NÖ Landesregierung, 1991.



im Bereich „verbessern“ mit insgesamt 72 % (davon 43 % für bauliche, fahr- zeugtechnische und straßenpolizeiliche Maßnahmen sowie 29 % für die Ver- kehrsüberwachung) gesehen. Das Ein- sparungspotential des Bereiches „ver- lagern“ wurde mit 14 %, jenes der Be- reiche „vermeiden“ und „fördern“ mit jeweils ca. 7 % beurteilt.

Wie Abbildung 9 entnommen werden kann, konnte durch die Verkehrssi- cherheitsarbeit der letzten 16 Jahre, unter Berücksichtigung der Verkehrs-

zunahme, bereits eine Reduktion der verunglückten Personen von ca. 42 % erreicht werden (siehe blaue Linie).

In diesem Heft werden die Maßnahmen nicht mehr in die vier genannten Kate- gorien, sondern zu folgenden drei Be- reichen zusammengefasst:

- Verkehrsinfrastruktur
- Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung
- Verkehrsüberwachung

Abbildung 9: Darstellung der indexierten Entwicklung der Verun- glückten unter Berücksich- tigung der tatsächlichen Verkehrszunahme von 1990 bis 2006 in der Strategie Verkehrssicherheit des Landesverkehrskonzeptes 1991, Index 1990 = 100%³⁵

³⁵ Vgl. Abbildung modifiziert übernommen aus: Amt der NÖ Landesregierung, 1991.

2 MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

Aufgrund der in Österreich vorherrschenden gesetzlichen Kompetenzverteilung³⁶ zwischen dem Bund und den Bundesländern können Verkehrssicherheitsmaßnahmen nicht ausschließlich durch das Land Niederösterreich festgelegt werden. Bei einer Vielzahl an gesetzlichen Regelungen (z. B. Führerschein auf Probe, Herabsetzung des Blutalkoholgrenzwertes, Sommerreiseverordnung) obliegt es dem Bund, die notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen für diese Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu schaffen.

Gerade die für Verkehrssicherheitsmaßnahmen relevanten Gesetze StVO, KFG oder FSG sind Bundesgesetze, wodurch dem Bund im Gegenstand eine hohe Kompetenz zukommt und dieser – wie erwähnt – in der Regel die Gesetzgebung innehat. Die Landesre-

gierung ist aber aufgrund bestimmter Zuständigkeiten in gewissen Belangen unterstützend tätig. Beispielsweise ist laut § 94 a Abs. 1 StVO die Landesregierung für die Koordination und den Einsatz der Verkehrspolizei auf Autobahnen zuständig.

Im folgenden Teil dieses Heftes wird zunächst beispielhaft auf Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Bundes von 1990 bis 2006 eingegangen. Anschließend werden umgesetzte Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Landes Niederösterreich, gegliedert in Verkehrsinfrastruktur und Bewusstseinsbildung sowie Verkehrserziehung, für den Zeitraum 1991 bis 2006 angeführt. Zusätzlich erfolgt eine Darstellung der Maßnahmen der Verkehrsüberwachung in Niederösterreich durch die Exekutive von 1990 bis 2006.

2.1 Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Bundes

Gurtanlegepflicht auf allen Sitzen im Pkw (1990)

Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall unangeschnallt getötet oder schwer verletzt zu werden, ist siebenmal höher als bei der Verwendung eines Sicherheitsgurtes. Daher gilt seit 15. Juli 1976 in Österreich die „Anschnallpflicht“. Allerdings wurde erst acht Jahre später begonnen, Strafen beim Verstoß gegen die Gurtanlegepflicht einzuheben. Seit 28.07.1990 gilt die Gurtanlegepflicht auf allen Sitzen im Pkw. Grundsätzlich ist die Gurtanlegepflicht auch für Busse zwingend

vorgesehen. Seit Oktober 2001 dürfen Kraftwagen mit mehr als acht Sitzplätzen (Omnibusse) überhaupt nur mehr zugelassen werden, wenn für alle Sitze Gurte verfügbar sind.



Quelle: RU7

**Seit 1976:
Gurtanlege-
pflicht, seit 1990
gilt sie auf alle
Sitzen**

36 Die Gesetzgebung und Vollziehung ist entsprechend der Kompetenzverteilung in den Art 10-15 B-VG entweder dem Bund oder den Bundesländern zugewiesen. Dabei gibt es Sachverhalte, die in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache sind (z. B. Kraftfahrwesen) und Sachverhalte, die in der Gesetzgebung Bundessache, in der Vollziehung aber Landessache sind (z. B. Straßenpolizei). Die Landesregierung kann unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen besondere Angelegenheiten der Gemeinde übertragen.

Mopedausweis und Stufenführerschein (1991)

Mit 1. Juli 1991 trat der stufenweise Zugang zum einspurigen Kfz mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Mopeds und Motorrädern in Kraft. Der **Mopedausweis** kann seitdem ab dem 16. Lebensjahr erworben werden und gilt als Berechtigung, ein Moped lenken zu dürfen. Der Erwerb des Mopedausweises ist mit der Ablegung einer theoretischen Prüfung verbunden. Am 1.1.1997 wurde das Moped-Einstiegsalter auf 15 Jahre herabgesetzt. Unter bestimmten Voraussetzungen kann ein Mopedausweis seither bereits für 15-Jährige ausgestellt werden. Absolviert werden müssen eine theoretische Ausbildung mit acht Unterrichtseinheiten und eine Prüfung sowie eine praktische Ausbildung mit sechs Unterrichtseinheiten und abschließender Beurteilung des Gesamtverhaltens.

Der **Stufenführerschein** bezieht sich auf neu erteilte Lenkerberechtigungen der Gruppe A von Lenkern zwischen 18 und 24 Jahren. Diese Lenkerberechtigung ist die ersten zwei Jahre auf Leichtmotorräder beschränkt und kann durch die Absolvierung einer praktischen Prüfung auf die gesamte Gruppe A ausgedehnt werden. Ab dem 24. Lebensjahr gilt der Führerschein ebenfalls für die gesamte Gruppe A.

Führerschein auf Probe (1992)

Im Straßenverkehr ist vor allem die Gruppe der Fahranfänger überproportional an Unfällen beteiligt. Daher wurde im Jahre 1992 der Probeführerschein eingeführt. Fahranfänger bekommen dementsprechend die Lenkberechtig-

ung für die Dauer von zwei Jahren mit bestimmten Auflagen: Sie dürfen praktisch keinen Alkohol konsumieren (0,1 Promille) und müssen nach bestimmten Delikten eine Nachschulung absolvieren. Außerdem verlängert sich nach solchen Delikten die Probezeit um ein weiteres Jahr.

Beginn des Einsatzes der Laserpistolen zur Geschwindigkeitsmessung (1992)

Über ein Drittel der Straßenverkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang ereignet sich auf Grund nicht angepasster Geschwindigkeiten. Seit dem Jahre 1992 setzt die Exekutive zur verstärkten Überwachung der Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit Lasergeräte zur Messung der Fahrgeschwindigkeiten ein.

Kindersitzpflicht (1994)

Seit 1. Jänner 1994 ist gesetzlich geregelt, dass beförderte Kinder in einem Pkw mit einem Kindersitz gesichert werden müssen. Kinder unter zwölf Jahren (seit 25.05.2002 Kinder unter 14 Jahren), die kleiner als 150 cm sind, müssen in entsprechenden Rückhalteinrichtungen befördert werden. Kinder über 150 cm Körpergröße können



Quelle: NÖ

**Kindersicherung
ist enorm wichtig.**



Quelle: RU7

Telefonieren im Auto nur mit Freisprecheinrichtung

mit dem angelegten Sicherheitsgurt auf dem Beifahrersitz oder auf den hinteren Plätzen mitfahren.

Blutalkoholgrenzwert 0,1 Promille (1997)

Im Jahre 1997 wurde der Alkoholgrenzwert mit 0,1 Promille festgelegt für: Probeführerscheinbesitzer, Bewerber um eine Lenkberechtigung, Bewerber und Begleiter bei Ausbildungsfahrten, Lenker von Fahrzeugen der Klasse C und D (LKW und Bus), Besitzer eines Mopedausweises, die das 20. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

Blutalkoholgrenzwert 0,5 Promille (1998)

Am 6. Jänner 1998 trat eine neue Alkoholregelung in Kraft. Seit diesem Tag gilt im Straßenverkehr – mit Ausnahme von Regelungen für bestimmte Lenkergruppen (siehe vorher) – die 0,5 Promille Grenze.

B-Führerschein ab 17 Jahren - L17 (1999)

Seit dem 1. März 1999 besteht die Möglichkeit, den B-Führerschein bereits mit 17 Jahren zu erwerben. Mit der Ausbildung kann bereits nach Vollendung des 16. Lebensjahres begonnen werden. Nach einer theoretischen und praktischen Ausbildung in der Fahrschule muss der Bewerber mit Begleitung und eigenem Kfz Ausbildungsfahrten im Ausmaß von 3.000 km absolvieren. Nach jeweils 1.000 km ist die Teilnahme an einer theoretischen und praktischen Schulung in der Fahrschule verpflichtend. Bevor der Fahranfänger nach Abschluss der Ausbildungsfahrten zur Führerscheinprüfung zugelassen wird,

muss weiters noch eine Perfektionsschulung (theoretisch und praktisch) absolviert werden. Nach bestandener Führerscheinprüfung gilt bis zum 18. Lebensjahr die Fahrerlaubnis nur in Österreich. Bis zum 20. Lebensjahr gilt weiters das 0,1-Promille-Limit.

Telefonieren nur mit Freisprecheinrichtung (1999)

Zahlreiche Unfälle im Straßenverkehr passieren durch Ablenkung des Fahrzeuglenkers. Durch die Bedienung eines Telefons während der Autofahrt werden visuelle und akustische Reize schlechter wahrgenommen, die Reaktionszeit wird verlangsamt und die Lenker sind oft überfordert. Auch die Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen ist bei telefonierenden Fahrzeuglenkern gering. Seit dem 1. Juli 1999 ist das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung während des Fahrens verboten (siehe dazu § 102 Abs. 3 KFG 1967).

Sommerreiseverordnung (2000)

Im Jahre 2000 wurde die Sommerreiseverordnung, die den Reiseverkehr vom Güterverkehr trennen soll, eingeführt. So gilt für Lkw > 7,5 t von Ende Juni bis Anfang September zusätzlich zum üblichen Wochenendfahrverbot (von Samstag 15 Uhr bis Sonntag 22 Uhr) samstags ein weiteres Fahrverbot zwischen 8 Uhr und 15 Uhr auf bestimmten Autobahnen oder Autobahnabschnitten. Die Sommerreiseverordnung stellte somit einen Schritt zur Stauvermeidung und in der Folge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. (Im Jahre 2005 ersetzt durch den Fahrverbotskalender).

TV-Spots „Rasen tötet“ und „Alkohol am Steuer tötet“ (2000)

Diese beiden TV-Spots sollten die Verkehrsteilnehmer bezüglich Geschwindigkeit und Trunkenheit am Steuer sensibilisieren.

Lenkerschulung - mehrspurige Leichtkraftfahrzeuge - Klasse L2 (2001)

Lenker eines so genannten „Mopedautos“, die nicht im Besitz eines Führerscheins sind, müssen seit dem 1. Juli 2001 zumindest einen Mopedausweis mit Spezialeintrag besitzen. Um diesen zu erwerben, ist die Absolvierung einer Schulung im Ausmaß von sechs Stunden erforderlich.



Quelle: RU7

Seit Juli 2001 ist ein Mopedführerschein mit Spezialeintrag Pflicht beim Lenken dieser Fahrzeuge.

Einsatz baulicher Mitteltrennungen bei Autobahnbaustellen und Gegenverkehrsbereichen (2001)

Auf Grund eines tragischen Unfalls im Jahr 2000 auf der Westautobahn in einem Gegenverkehrsbereich einer Baustelle, wurde nach Lösungen für mehr Sicherheit auf Autobahnbaustellen mit Gegenverkehr gesucht. Die bereits bewährte bauliche Mitteltrennung wurde zum Standard erhoben. Darüber hinaus wurden auch Maßnahmen wie eine deutlichere Baustellen-

beschilderung und -beleuchtung oder ein flacherer Verlauf der Baustelleneinfahrten und Pannenbuchten zu wesentlichen Bestandteilen des Baustellenmanagements.

TV-Spot

„Schnallen Sie sich an“ (2001)

Durch den TV-Spot „Schnallen Sie sich an“ sollte das Bewusstsein für die Gurtverwendung sowie die Gurtanlegemoral erhöht werden. Produziert wurde dieser TV-Spot im Auftrag des BMI in Zusammenarbeit mit dem KfV und dem ORF.

Praktische Schulung – Motorräder (2002)

Bei Fahrschulkursen für die Klasse A sind seit dem 1. Jän. 2002 zwölf anstelle der acht Unterrichtseinheiten bei der praktischen Ausbildung erforderlich.

Kampagne

„Drink + Drive = Death“ (2002)

Die Kampagne „Drink + Drive = Death“ des BMVIT wurde im November 2002 gestartet und in Form von Fernseh-, Kino- und Radiospots an die Zielgruppe der vor allem jungen Lenker gebracht. Jugendliche Zombies am Friedhof erinnern sich an die Party, von der sie betrunken mit dem Auto weggefahren sind und an den folgenden tödlichen Unfall. Durch diese Kampagne sollen die Folgen von Alkohol am Steuer vor Augen geführt werden.

Mehrphasenausbildung (2003)

Um das Unfallrisiko der 18 - 24-jährigen weiter zu senken, wurde neben dem Probeführerschein aus dem Jahr 1992 die Lenkerausbildung reformiert. Die Mehrphasenausbildung wurde am



Quelle: KfV

Die bauliche Mitteltrennung wurde zum Standard.



1. Jänner 2003 eingeführt. So muss jeder Führerscheinbewerber nach dem Führerscheinwerb zusätzlich eine zweite Ausbildungsphase durchlaufen. Innerhalb eines Jahres sind - in Abhängigkeit von der erworbenen Lenkberechtigung - ein oder zwei Perfektionsfahrten sowie ein Fahrsicherheitstraining mit einem verkehrspsychologischen Gruppengespräch zu absolvieren.



Quelle: KfV

Geschwindigkeitskontrolle über einen längeren Abschnitt - Section Control

Section Control (2003)

2003 wurde die erste Section Control Anlage im Kaisermühlentunnel auf der A22 Donauuferautobahn (Wien) eröffnet. Bei der Section Control handelt es sich um eine streckenbezogene Geschwindigkeitsüberwachung. Insbesondere bei Baustellen, in Tunnels und auf hoch belasteten Autobahnabschnitten ist der Einsatz der streckenbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung sinnvoll. Derzeit sind in Österreich drei Section Control Anlagen im Einsatz, eine davon in Niederösterreich auf der A2 (Wechsel).

Kampagne „Alkoholselfbstkontrolle - Wenn ich fahr', dann trink' ich nicht, wenn ich trink', dann fahr' ich nicht“ (2003, 2004)

Die Kampagne „Alkoholselfbstkontrolle“ wurde 2003 als Kooperation von KfV, ORF, BMI, Heimatwerbung, Österreichischer Gemeindebund und Cineplexx Österreich gestartet. 2004 erfolgte ein Relaunch dieser Kampagne mit der Kernbotschaft „Wenn ich fahr', dann trink' ich nicht, wenn ich trink', dann fahr' ich nicht“. Mit dieser Kampagne sollte die Bevölkerung - im Speziellen die Altersgruppe der 16- bis 25-

Jährigen - für das Thema Alkohol am Steuer sensibilisiert werden.³⁷

Kampagne „Gurte retten Leben - Leben hat Vorrang“ (2005, 2006)

Im Juni 2005 startete die Verkehrssicherheitskampagne „Gurte retten Leben“ des BMVIT in Kooperation mit der AUVA. Das Ziel dieser Kampagne ist es, die Verkehrsteilnehmer auf die Wichtigkeit der Gurtverwendung hinzuweisen. Bislang gibt es bereits zwei verschiedene Spots, die der Bevölkerung im Kino und im TV näher gebracht wurden. Unterstützt wurde diese Kampagne durch Radiomeldungen und Plakate. Inhalt des ersten Spots ist eine Familie, die mit dem Auto unterwegs ist. Die Eltern sitzen vorne im Kfz, die Tochter unangeschnallt am Rücksitz. Bei einem Bremsmanöver wird das Kind durch die Windschutzscheibe geschleudert und stirbt. Im März 2006 wurde diese Kampagne mit dem zweiten Spot fortgesetzt. In diesem fährt ein junges verliebtes Paar nachts mit dem Auto. Während der Mann den Sicherheitsgurt verwendet, fährt die Frau ungesichert. Bei einer starken Bremsung fliegt die Frau durch die Windschutzscheibe aus dem Kfz und stirbt.³⁸

Verkehrssicherheitsaktion „Habicht“ (2005)

Im Juni 2005 wurde eine der größten Aktionen gegen Verkehrssünder in Mitteleuropa durchgeführt. An der Aktion beteiligt waren neben Österreich auch Tschechien, Polen, Ungarn, Slowenien und die Slowakei. Eine Woche lang wurden Kontrollen der Geschwindigkeit, der Verwendung des Sicherheitsgurts, sowie von Alkohol am Steuer durchgeführt.³⁹

³⁷ Vgl. URL: http://www.ots.at/meldung.php?schluessel=OTS_20040526_OTS0129&typ [05.12.2006].

³⁸ Vgl. URL: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/kampagnen_initiativen/gurte/index.html [05.12.2006].

³⁹ Vgl. URL: http://www.bmi.gv.at/oeffentlichesicherheit/2006/05_06/Verbindungsbeamte.pdf [22.03.2007].

Vormerkssystem (2005)

Seit dem 1. Juli 2005 ist das Vormerkssystem, welches hauptsächlich auf die Gruppe der Risikolenker und auf Bewusstseinsbildung abzielt, in Kraft. 13 besonders unfallträchtige Delikte sind Teil eines Deliktekatlogs. Bei Begehung eines solchen Delikts ist innerhalb von 2 Jahren neben einer Vormerkung im Führerscheinregister folgendes vorgesehen:

- Erster Verstoß gegen ein Vormerkdelikt: Vormerkung
- Zweiter Verstoß gegen ein Vormerkdelikt: Maßnahme (z. B. Nachschulung, Perfektionsfahrt, Fahrsicherheitstraining)
- Dritter Verstoß gegen ein Vormerkdelikt: Führerscheinentzug für mindestens 3 Monate

Neben diesen Maßnahmen bleiben die ursprünglichen Geldstrafen bestehen. Nach 2 Jahren wird die Vormerkung aus dem Führerscheinregister gelöscht. Durch das Vormerkssystem wird eine Senkung der Verkehrstoten von bis zu 75 Personen pro Jahr erwartet.

Kampagne „Bleib am Leben - Geh vom Gas!“ (2005)

Die Kampagne „Bleib am Leben - Geh vom Gas!“ wurde im Oktober 2005 in der Form von Kino-, Fernseh- und Radiospots sowie Plakaten österreichweit gestartet. Ziel dieser Kampagne war das Aufzeigen möglicher negativer Konsequenzen von überhöhter Geschwindigkeit im Straßenverkehr. Die Zuseher sollten besonders durch die Konfrontation mit realen jungen

Opfern emotional berührt werden. Die Zielgruppe dieser Kampagne waren vor allem junge Lenker mit mangelnder Fahrpraxis.⁴⁰

Licht am Tag (2005)

Seit 15. November 2005 gibt es in Österreich die gesetzliche Verpflichtung zu Licht am Tag. Seit diesem Zeitpunkt muss bei der Autofahrt entweder das Abblendlicht oder es müssen spezielle Tagfahrleuchten aktiviert sein. Nach einer Übergangsfrist werden seit 15. April 2006 bei Verstößen Strafen eingehoben. Jährlich sollen durch diese Maßnahme bis zu 30 Menschenleben gerettet werden. Auch in der Studie „Daytime Running Lights“, die im Auftrag der Europäischen Kommission durchgeführt wurde, wurde Licht am Tag positiv und als kosteneffiziente Maßnahme eingeschätzt.



Quelle: RU7

Seit 15. 11. 2005 ist Licht am Tag Pflicht

Alkohol-Vortestgeräte (2005)

Aufgrund der 21. Novelle der Straßenverkehrsordnung dürfen seit 15. Dezember 2005 so genannte Alkohol-Vortestgeräte von der Polizei eingesetzt werden.⁴¹ Dabei handelt es sich um handliche Geräte zur Feststellung

⁴⁰ <http://www.bmi.gv.at/presse/> [22.03.2007].

⁴¹ Vgl. URL: <http://www.bmi.gv.at/presse/> [12.12.2006].

des Atemalkoholgehalts. Mit Alkohol-Vortestgeräten können bei gleichem Personal- und Zeitaufwand zehnmal so viele Lenker kontrolliert werden wie mit einem Alkomaten. Ein aussagekräftiges Messergebnis liegt bereits nach ca. zehn Sekunden vor. Lenker, die nicht alkoholisiert unterwegs sind, können dadurch schon nach kürzester Zeit wieder ihre Fahrt fortsetzen. Bei einem erhöhten Promillegehalt wird der ermittelte Wert durch einen Alkomat- oder Bluttest bestätigt.

Digitales Kontrollgerät (2006)

Seit 1. Mai 2006 müssen neu zugelassene Kraftfahrzeuge ab einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5t sowie Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen mit einem digitalen Kontrollgerät, das zur Kontrolle der Einhaltung der gesetzlichen Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten dient, ausgerüstet sein.⁴²

Kampagne „0,0 for Friends“ (2006)

Die Kampagne „0,0 for Friends“ hatte das Ziel, die Anzahl der jugendlichen Verkehrstoten und Verunglückten durch Alkoholeinfluss zu verringern. Das Motto der Kampagne lautete „Ich fahr' die Party – und die Party fährt ab!“. Jugendlichen wurde vermittelt, dass die Person, die fährt, keinen Alkohol trinken und die Freunde sicher nach Hause bringen soll. Die Kampagne startete im Juni 2006, bis Ende Februar 2007 tourte das Friends-Event-Team durch Diskotheken und andere Veranstaltungen in Niederösterreich und der Steiermark. Begleitend zur Kampagne waren T-Shirts, Armbänder, Taschen und andere Accessoires erhältlich.⁴³

Straßentunnelsicherheitsgesetz (2006)

Das Bundesgesetz über die Sicherheit von Straßentunneln ist am 1. Mai 2006 in Kraft getreten. Die Anlage beinhaltet gesetzliche Regelungen zu den Sicherheitsmaßnahmen, wie z. B. Hauptentscheidungskriterien für den Bau einer ein- oder zweiröhrigen Tunnelanlage, den Abstand zwischen Pannebuchten, die Beschilderung oder den erforderlichen Zugang für Einsatzdienste.⁴⁴

Kinderpolizei (seit 2005)

Die Kinderpolizei ist eine Aktion die sich an Kindergarten-, Volksschulkinder und Kinder im schulpflichtigen Alter richtet. Kinder müssen früh über die möglichen Gefahren des Lebens Bescheid wissen. Nur dann können sie starke Kinder werden. Und das heißt: stark gegen falsche Onkel, stark im Straßenverkehr, stark gegen Gefahren, stark in Konfliktsituationen.⁴⁵



Quelle: Polizei

Kinder werden Vorbilder – Kinderpolizei

42 Detailliertere Informationen sind auf der Internetseite der ASFINAG unter Verkehrssicherheit, digitaler Tachograph nachlesbar.

43 Vgl. URL: <http://www.forfriends.org/> [22.03.2007].

44 Vgl. URL: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/tunnel/index.html> [22.03.2007].

45 Vgl. URL: <http://www.kinderpolizei.at> [22.03.2007].

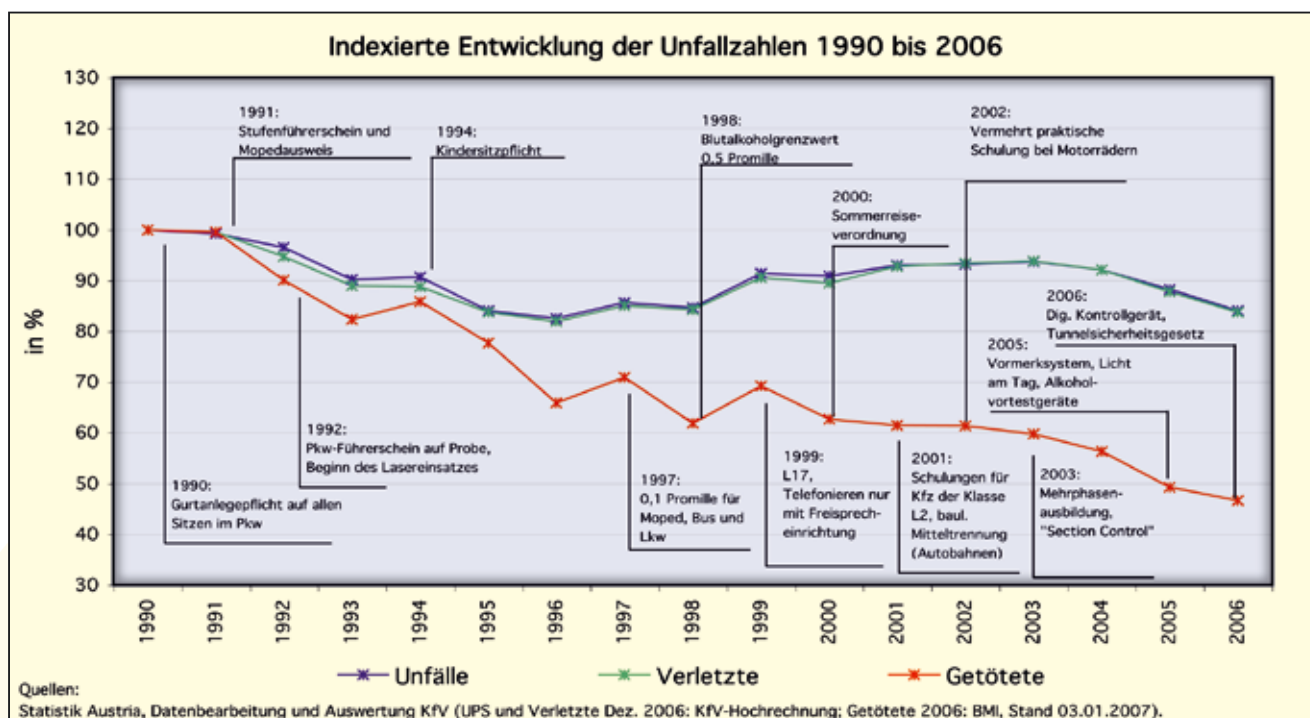


Abbildung 10:

Entwicklung der Unfallkennzahlen 1990 – 2006,
Index 1990 = 100 %

Abbildung 10 zeigt die Entwicklung der Anzahl der Unfälle, der Verletzten und der Getöteten in Österreich von 1990 bis 2006. Erkennbar ist, dass die Werte aller drei untersuchten Kennzahlen in den letzten 16 Jahren zurückgegangen sind. Zusätzlich sind in der genannten Abbildung die Zeitpunkte der Einführung der jeweiligen Verkehrssicherheitsmaßnahme des Bundes sowie deren unmittelbare Auswirkung auf die Unfallzahlen ersichtlich.

2.2 Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Landes Niederösterreich der letzten 16 Jahre

2.2.1 NÖ-Maßnahmen Infrastruktur und Betrieb

Unfallhäufungsstellensanierung

Im Rahmen der Unfallhäufungsstellensanierung werden die UPS einer Plausibilitätskontrolle hinsichtlich der Unfallörtlichkeit unterzogen. Auf Basis der korrigierten Datensätze werden die Unfallhäufungsstellen ausgewertet und den Verkehrsbehörden zur Verfügung gestellt. Bei den Verkehrsverhandlungen der Bezirksverwaltungsbehörden werden notwendige Maßnahmen zur Sanierung von Unfallhäufungsstellen, die anschließend von den Straßenerhaltern umgesetzt werden, festgelegt.

Verkehrsverhandlungen

Auf Antrag der Bevölkerung oder von Gemeinden werden Gefahrenstellen im Straßennetz von den Bezirksverwaltungsbehörden bei Verkehrsverhandlungen überprüft und notwendige Maß-

nahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit festgelegt.

Daneben werden auch bei Bauverfahren und gewerberechtlichen Genehmigungen Verkehrsverhandlungen durchgeführt und den Konsenswerbern Maßnahmen der Verkehrssicherheit vorgeschrieben.

Verhandlungen nach dem Eisenbahngesetz

Anlässlich von den ÖBB geplanten Baumaßnahmen wird u. a. über die an Eisenbahnkreuzungen zur Anwendung kommende Sicherung entschieden. Darüber hinaus überprüft die dafür zuständige Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der NÖ Landesregierung unter Beiziehung Sachverständiger unfallträchtige Eisenbahnkreuzungen oder solche Eisenbahnübergänge bezüglich derer einer Überprüfung angeregt wurde (z. B. von einer Gemeinde)



Quelle: RUT

Initiative des Landes NÖ:
Sicherung von Eisenbahnkreuzungen -
Beispiel B29 in Kilb mit Lichtsignalen.



Quelle: KfV

Pro Jahr werden ca. 80 km Landesstraßen im Ortsgebiet neu gestaltet.



Quelle: RU7

Verkehrsberuhigung mit Mini-Kreisverkehr.



Quelle: RU7

Ortsverbindende Gemeindestraße in Böheimkirchen - Verkehrsberuhigung bringt Sicherheit.

Eisenbahnkreuzungen

In den letzten Jahren wurden 16 Eisenbahnkreuzungen⁴⁶ gemeinsam mit den ÖBB technisch gesichert. 5 Eisenbahnkreuzungen⁴⁷ werden heuer und nächstes Jahr technisch gesichert. Die Kosten für alle Sicherungen betragen für das Land NÖ € 4,6 Mio (= 50 % der Gesamtkosten).

Nach Abschluss dieses Programms werden alle problematischen Eisenbahnkreuzungen in Niederösterreich technisch gesichert sein.

Straßenraumgestaltung im Ortsgebiet *Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen (Landesstraßen)*

Ortschaften werden meistens von Landschaften erschlossen. An diesen Ortsdurchfahrten sind die Erarbeitung und die Umsetzung von Straßenraumgestaltungsmaßnahmen Landessache. Pro Jahr werden in Niederösterreich rund 80 km Landesstraßen im Ortsgebiet menschen- und umweltgerecht sowie nach sicherheitstechnischen Gesichtspunkten gestaltet.

Verkehrsberuhigte Zonen und Siedlungsstraßen (Gemeindestraßen)

In verkehrsberuhigten Zonen und Siedlungsstraßen treffen verschiedene Nutzungsansprüche (Fußgänger-, Rad-, Kfz- und Öffentlicher Personennahverkehr), welche die Planung und Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen beeinflussen, aufeinander. In Niederösterreich wurden seit 1990 Straßenraumgestaltungen in Form von Einengungen, Fahrgassenversätzen, Niveauerhöhungen sowie die Errichtung von Tempo 30-Zonen und dergleichen teilweise aufgrund einer Verkehrsberatung des Landes durchgeführt.

Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen (Freiland)

In Niederösterreich wurden neben den zahlreichen Maßnahmen im Ortsgebiet auch im Freiland auf Hauptverkehrsstraßen sicherheitstechnische Maßnahmen umgesetzt:

- Maßnahmenpaket zur Vermeidung von Motorradunfällen (Unterfahrschutz, Protektoren, Kennzeichnung von Kurvenbereichen, Doppelbeplankung)
- Errichtung von Ortsumfahrungen
- Errichtung von 2+1 geführten Straßen
- Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen
- Errichtung von Kriechspuren
- Errichtung von Kreisverkehrsanlagen (außerhalb von UHS)
- Errichtung von Verkehrssignalanlagen (außerhalb von UHS)
- Errichtung von Links- und Rechtsabbiegestreifen (außerhalb von UHS)
- Lkw-Fahrverbote bei Parallelführung mit Autobahn oder Schnellstraße

Maßnahmen zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs

In Niederösterreich werden auch Maßnahmen zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf andere Verkehrsmittel gesetzt. Als Maßnahmen in der Vergangenheit können die Müllverbrennungsanlage Zwentendorf/Dürnrohr und der 4-gleisige Ausbau der Westbahn angeführt werden.⁴⁸

Die Müllverbrennungsanlage Zwentendorf/Dürnrohr, die im Jänner 2004 eröffnet wurde, hat eine Abfallbehand-

46 L2083 in Guntramsdorf, L4 in Lassee, L12 in Auersthal, L13 in Bockfließ, L6 in Obersdorf, L137 in Bad Fischau - Brunn km 0,46, L69 in Gmünd, L7134 in Spitz, B220 in Matzen, L137 in Wöllersdorf, L137 in Bad Fischau - Brunn km 2,431, L2084 in Guntramsdorf, L156 in Traiskirchen, B29 in Kilib, L89 in Purgstall, L8128 in Waidhofen an der Thaya

47 L5102 St. Georgen am Steinfeld, B22 Ybbsitz km 23,766, km 24,07, km 25,21 und km 27,367

48 Eine Abschätzung des Einsparungspotenzials an Verunglückten durch Maßnahmen im Straßengüterverkehr kann anhand der vorliegenden Daten nicht erfolgen.

lungskapazität von 300.000 Tonnen pro Jahr. Mit dem UVP-Bescheid wurde vorgeschrieben, dass 90% des Abfalls mit der Bahn angeliefert werden müssen. In diesem Zusammenhang konnte die Regionalstrecke Hohenrappersdorf - Gänserndorf für den Güterverkehr reaktiviert werden.

Mit dem 4-gleisigen Ausbau der Westbahn wurde Anfang der 1990er Jahre begonnen. Der erste Teilabschnitt wurde 1994 fertig gestellt, weitere Abschnitte folgten seit 2000. Bislang sind 94 km 4-gleisig ausgebaut, in Bau befinden sich weitere 53 km. Der durchgehende 4-gleisige Ausbau der Westbahn in NÖ, der bis 2012 abgeschlossen sein soll, weist nach dem Endausbau ein Verlagerungspotential von der Westautobahn auf die Westbahn von bis zu 3.500 Lkw pro Tag auf.

Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr

In Niederösterreich wurde zusätzlich zu Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)⁴⁹ erhöht.⁵⁰ Die Bahn-Personenkilometer sind von 25,1 Mio. (1990) auf 31,5 Mio. (2006) gestiegen. Das ist ein Zuwachs von 26 %. Diese Zunahme ist in erster Linie auf den Anstieg bei den Hauptbahnen zurückzuführen. Diese haben im Zeitraum 1996 bis 2006 um ca. 3,3 Mio. km (14 %) zugenommen. Anders verhält es sich bei den Regional- und Schmalspurbahnen, die im genannten Zeitraum eine Abnahme von Bahn-Kilometern zu verzeichnen haben.

Ebenfalls ist eine deutliche Verbesserung der Angebotsleistung anhand

der Entwicklung der Bus-Kilometer ersichtlich. Das Angebot an Bus-Kilometern hat sich von ca. 39,8 Mio. km im Jahr 1990 auf 46 Mio. km im Jahr 2006 erhöht. Dies entspricht einer Steigerung von ca. 16 %. Die gemeinsame Betrachtung von Bus und Bahn zeigt, dass das Angebot 2006 beinahe 78 Mio. km beträgt und seit 1990 um ca. 20 % gestiegen ist.

Die Erreichbarkeitsverbesserungen bei Bahn und Bus sind auf diverse Infrastruktur- und Fahrplanmaßnahmen, wie zum Beispiel

- Neu- und Ausbau von Gleisanlagen/ neue Busverbindungen und Verlängerungen bestehender Busverbindungen
- Elektrifizierung von Bahnstrecken
- Taktverdichtungen
- Fahrzeitverkürzungen, Schnellverbindungen
- Direktverbindungen statt Umsteigen
- Verbesserungen der Anschlüsse
- Einsatz von zusätzlichen Eilzügen
- Verbindungen zu späteren Tageszeiten (Abend- u. Nachtverbindungen)

zurückzuführen. Neben diesen Maßnahmen wurde durch den Einsatz moderner Züge, wie z. B. klimatisierte Wiesel-Züge, der Fahrkomfort verbessert.

Die Verbesserung des ÖPNV Angebotes zeigt positive Auswirkungen in der Anzahl der beförderten Personen. Im Jahr 2006 wurden in Niederösterreich ca. 134,7 Mio. Personen im Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und



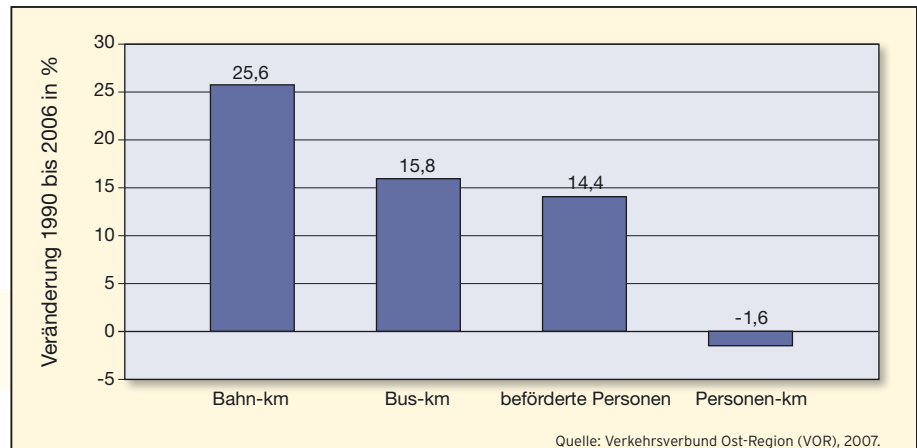
Quelle: RU 7

Sicherheit mit dem Wiesel seit 1996

49 Quelle: Verkehrsverbund Ost-Region (VOR), 2006 und 2007.

50 Quelle: Verkehrsverbund Ost-Region, 2006.

Abbildung 11:
Gegenüberstellung der
prozentuellen Verände-
rung der Bahn-km,
der Bus-km, der beför-
derten Personen und
der Personen-km
(1990 – 2006)



im Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland (VVNB) befördert. Im Vergleichszeitraum von 1990 bis 2006 ist die Anzahl der beförderten Personen um ca. 14 % gestiegen. Im Gegensatz dazu ist die Anzahl der Personenkilometer von ca. 3,3 Mrd. im Jahr 1990 auf ca. 3,2 Mrd. zurückgegangen (ca. 2 %). Das bedeutet, dass zwar die Anzahl der beförderten Personen in den letzten Jahren gestiegen ist, diese allerdings auf kürzeren Strecken befördert werden.

Abbildung 11 zeigt die prozentuelle Veränderung der Bahn- und der Buskilometer, der Anzahl der beförderten Personen sowie der Personen-km von 1990 bis 2006.

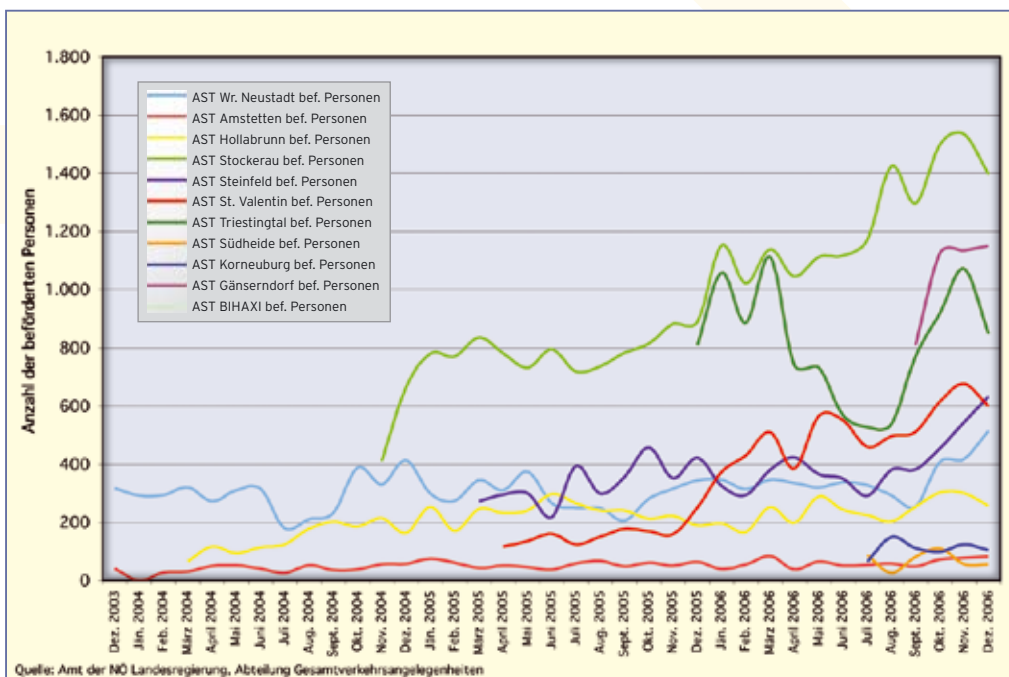
Anrufsammeltaxi (AST)

In der Mehrzahl der Verbindungen zu zentralen Orten werden heute Buskurse angeboten, die zeitlich auf die Hauptaktivitäten Arbeits- und Schulpendeln und nur im eingeschränkten Ausmaß auf Erledigungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ausgerichtet sind. Die verbleibende Nachfrage nach Öffentlichen Verkehrsverbindungen zu Schwachlastzeiten soll über bedarfsgesteuerte Verkehrsformen, wie das Anrufsammeltaxi (AST), abgedeckt werden. Das Land Niederösterreich fördert bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme.

Bedarfsgesteuerte Verkehre bieten sich zur Ergänzung des bestehenden Öffentlichen Verkehrs an z. B.

zu Tagesrandzeiten oder in peripheren Gebieten, in denen aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte die Führung regelmäßiger Busverkehre nicht finanzierbar ist. Um die organisatorische und finanzielle Hürde der Gemeinden bei der Einrichtung bedarfsgesteuerter Verkehrssysteme zu erleichtern, hat das Land Niederösterreich eine landesweite „Dispositionszentrale für bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme“ eingerichtet. Anrufsammel-taxisysteme werden or-

Abbildung 12:
Beförderte Personen
seit Bestehen der
Dispositionszentrale



organisatorisch durch diese landesweite Dispositionszentrale unterstützt. Damit wird allen Gemeinden Niederösterreichs die Möglichkeit geboten, bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme einzuführen und in diese Zentrale einzugliedern. Es existieren allerdings auch eigenständige AST-Projekte.

Die landesweit einheitliche Telefonnummer 0810/810-278 ist zum Ortstarif zur Bestellung eines AST erreichbar.

Einsparungspotentiale NÖ-Infrastrukturmaßnahmen

Die angeführten Maßnahmen im Bereich Verkehrsinfrastruktur trugen in den letzten 16 Jahren dazu bei, rund 14.300 UPS zu verhindern und somit rund 19.500 Personen vor Verletzungen durch Verkehrsunfälle zu bewahren. Dadurch konnten volkswirtschaftliche Kosten in der Höhe von rund 797 Millionen Euro eingespart werden.

2.2.2 NÖ-Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung

Mopedlandeswettbewerb „Wer fährt am besten?“ (ab 1991)

Seit dem Jahr 1991 wird jährlich ein Mopedlandesbewerb für Schüler der 9. Schulstufe organisiert. Durchgeführt wird diese Aktion vom NÖ Jugendreferat (Weinviertel Jugendservice) in Kooperation mit Partnern (z. B. KfV, ÖAMTC). Die Ausscheidung für den Mopedlandesbewerb erfolgt an Schulen. Je ein Mädchen- und Burschenteam (mit jeweils 3 Schülern) einer Schule sind teilnahmeberechtigt. Seit 2001 haben sich jährlich zwischen 17 und 31 Teams am Bewerb beteiligt. Die Bestandteile des Mopedlandesbewerbs sind ein Theorieteil (Prüfungsfragen für Mopedaussweis ab 16 Jahren) und ein praktischer Teil (Bewältigung eines Parcours). Bei Erreichen der erforderlichen Punkteanzahl beim Theorieteil besteht die Möglichkeit, kostenlos den



Quelle: Weinviertel Jugendservice

Seit 1991 gibt es in Niederösterreich landesweite Mopedwettbewerbe. Dabei bekommen die Jugendlichen Gefühl für das Fahrzeug.

Maßnahme	UPS	Verunglückte	Kosten (in Euro*)
Unfallhäufungsstellenanierung	7.380	10.037	410.513.300
Sanierung von Gefahrenstellen: Aktion Schutzengel	287	390	15.951.000
Sanierung von Gefahrenstellen: Verkehrsverhandlungen	1.500	2.040	83.436.000
Straßenraumgestaltung: Ortsdurchfahrten, Hauptstraßen	1.782	2.423	99.100.700
Straßenraumgestaltung: verkehrsberuhigte Zonen und Siedlungsstraßen	254	346	14.151.400
Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen (Freiland)	355	483	19.754.700
Maßnahmen im ÖPNV	2.779	3.779	154.561.100
Summe	14.337	19.498	797.468.200

* Die Kosten in Euro ergeben sich aus den Verunglückten multipliziert mit dem Kostensatz von rund 40.900 € pro verunglückter Person.

Tabelle 4:
Einsparungspotentiale durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich Verkehrsinfrastruktur (1990 – 2006)



Quelle: RU7

Die besten Radfahrer aus diesem Bewerb nahmen schon an Europameisterschaften teil! Besonders großen Erfolg hat immer wieder die Hauptschule Vitis. Sie nahm bereits 7 x bei Europameisterschaften teil. Sie wurde 2 x Europameister (1994 in der Schweiz und 1999 in Lettland)

Mopedausweis zu erwerben. Die Ausbildung dafür erfolgt bereits an den Schulen. 2007 findet der Mopedlandesbewerb am 24. Mai in Wr. Neustadt statt.

Radlandeswettbewerb „Wer wird Meister auf 2 Rädern?“ (ab 1991)

Ähnlich dem Mopedlandesbewerb wird in Niederösterreich jährlich (mit Ausnahme der Jahre 2001 und 2004) auch ein Bewerb für Radfahrer durchgeführt. Dieser Landesradbewerb wird für Schüler der 5. Schulstufe durch das NÖ Jugendreferat und dessen Partner organisiert. Auch bei diesem Bewerb erfolgt die Vorausscheidung bereits an den Schulen. Am eigentlichen Bewerb, bestehend aus einem Theorieteil und einem praktischen Teil, dürfen je ein Mädchen- und Burschenteam (mit jeweils 2 Schülern) einer Schule teilnehmen. Jährlich nehmen ca. 12 - 15 Teams am Bewerb teil. In den Jahren 2002 und 2003 waren es mehr als 20 2er-Teams. Der Landesradbewerb 2007 findet am 5. Juni im St. Pöltener Regierungsviertel statt.⁵¹



Quelle: KfV

Aktion Apfel-Zitrone: Wer nicht zu schnell fährt, bekommt einen Apfel.

Lichtstrecken (ab 1991)

Die B 3 zwischen Stockerau und Krems sowie die B 10 zwischen Schwechat und Bruck an der Leitha galten als Gefahrenstrecken mit einer hohen Anzahl an Überhol- und Alleinunfällen. Aus diesem Grund wurden auf diesen Streckenabschnitten so genannte Lichttafeln, die das Fahren mit Licht am Tag propagieren, aufgestellt. Da bei den Unfällen auf der B 10 hauptsächlich ungarische Verkehrsteilnehmer beteiligt waren, wurden die Hinweistafeln auch auf Ungarisch beschrieben.

Apfel-Zitrone - Nimm dir Zeit für meine Sicherheit (ab 1992)

„Apfel-Zitrone“ ist eine Aktion zur Schulwegsicherung, die seit 1992 regelmäßig durchgeführt wird. Im Jahre 2001 fand lediglich eine Umbenennung in „Nimm dir Zeit für meine Sicherheit“ statt.

Schauplatz der Aktion sind vorwiegend Bezirke mit einem erhöhten Anteil an Schülerunfällen. In Schulbereichen werden in Kooperation mit der Exekutive Fahrzeuge angehalten. Schüler der zweiten bis achten Schulstufe verteilen an die Fahrzeuglenker, welche die Geschwindigkeit eingehalten haben, einen Apfel. Kfz-Lenker, die zu schnell fahren, nicht angegurtet sind, telefonieren usw., bekommen hingegen eine Zitrone. Seit 2001 kommen dabei auch mobile Tempoanzeigen zum Einsatz. Ziel der Aktion ist eine Bewusstseinsbildung sowohl bei Schülern als auch bei Kfz-Lenkern. Die Aktion ist Teil des Projektes „Schüler und Sicherheit am Schulweg“. 2006 wurde sie in 55 Orten durchgeführt. Es nahmen 1890 Schüler teil.

„Gurte Fahrt“ (1993, 1994, 1998)

Bei der Aktion „Gurte Fahrt“ wurde bei Anhaltungen der Exekutive kontrolliert, ob die Pkw-Insassen angegurtet waren. Anstelle einer Bestrafung wurden die nicht angegurteten Insassen aufgefordert, freiwillig eine Testfahrt mit dem „Gurteschlitten“ oder dem „Überschlagssimulator“ zu machen. Mit diesem „Gurteschlitten“ wird ein Frontalcrash bei ca. 10 km/h simuliert und so die Wichtigkeit des Anschnallens demonstriert.

⁵¹ Vgl. URL: <http://www.echo-time.at/wj/htm/fahrrad.htm> [12.12.2006].

Die Aktion startete im Jahr 1993 und wurde bis 1994 74-mal durchgeführt. Im Jahr 1998 wurde sie weitere viermal wiederholt. Insgesamt war „Gurte Fahrt“ in 72 Städten und Gemeinden vor Einkaufszentren, auf Hauptplätzen, Tankstellen usw. stationiert.

Organisiert wurde die Aktion „Gurte Fahrt“ vom KfV. Der verwendete „Gurteschlitten“ und der „Überschlagssimulator“ wurden vom ÖAMTC und vom ARBÖ zur Verfügung gestellt. Der NÖ Verkehrssicherheitsfonds übernahm die Finanzierung.

Verkehrssicherheitstage in Berufsschulen und beim Bundesheer (1994 bis 1998, 2002, 2003 u. 2006)

Die Verkehrssicherheitstage wurden von 1994 bis 1998 in den niederösterreichischen Landesberufsschulen Wr. Neustadt, Eggenburg, Pöchlarn, Stockerau, Krems, Karlstein und St. Pölten sowie in den Bundesheerkasernen Mautern, Korneuburg, Baden und St. Pölten durchgeführt. Insgesamt waren es 45 Aktionstage in 20 Aktionsorten. 2002, 2003 und 2006 wurden einzelne Verkehrssicherheitstage in Kasernen und Berufsschulen mit Stationsbetrieben und Infoständen organisiert. Das Motto der Verkehrssicherheitstage war „Lernen durch Erleben“. Berufsschüler und Grundwehrdiener erlebten unmittelbar lebensrettende Sofortmaßnahmen, Alkomaten, Bremssimulatoren, Gurteschlitten, Laserpistolen sowie Sehtests und erhielten Information über den Führerschein auf Probe und die Nachschulung. Die Aktion wurde an den einzelnen Berufsschulen mehrmals im Jahr an 2 oder 3 Tagen durchgeführt.

Die Teilnehmer der Berufsschulen waren jeweils die dritten Lehrgänge.

Gesponsert wurden die Verkehrssicherheitstage vom KfV, von der AUVA und vom Land Niederösterreich. Weiters wurden sie vom ARBÖ, von der Exekutive, vom ÖAMTC, vom Roten Kreuz, vom ASBÖ als auch von örtlichen Optikern unterstützt.

Vermietung mobiler Tempoanzeigen (MTA) vom KfV (1995 - 2006)

Seit 1995 hatten Gemeinden und Organisationen die Möglichkeit, über das KfV mobile Tempoanzeigen auszuleihen. Angeboten wurden drei Geräte, wobei ein Gerät mit Datenerfassung ausgestattet war. Die angezeigten Geschwindigkeiten sowie das Datum und die Uhrzeit wurden aufgezeichnet.

Radhelme für Kinder (ab 1996)

Seit 1996 besteht in Niederösterreich die Möglichkeit, Radhelme zu bestellen. Es handelt sich dabei um einen vom TÜV und GS geprüften Sicherheitshelm für Kinder und Jugendliche von 4 bis 14 Jahren. Zu bezahlen ist nur ein geringer Selbstbehalt (6 Euro), der Rest wird vom Land Niederösterreich übernommen. Seit 1996 wurden ca. 115.000 Radhelme bestellt und von Niederösterreich gefördert. Bestellungen unter www.achtung.at.⁵²

Känguru (ab 1998)

Die Aktion „Känguru“ besteht seit 1998 und wird vorwiegend an Kindergärten und in ersten und zweiten Volksschulklassen durchgeführt. Geschulte Mitarbeiter des KfV kommen in die Kinder-



Quelle: KfV

Weit reichende Informationen in Berufsschulen und beim Bundesheer



Quelle: RU7

Seit 1996 hat das Land Niederösterreich über Initiative des Herrn Landeshauptmannes Dr. Erwin Pröll ca. 115.000 Radhelme gefördert.

⁵² Vgl. URL: <http://www.achtung.at> [26.1.2007].



Quelle: KfV

Über die Kinder erhalten die Eltern Informationen zur Wichtigkeit der Kindersitze.

gartengruppe oder in die Klasse und arbeiten das Thema Kindersitz anhand des Puppenspiels „Julia und ihr Kindersitz“ und der Demonstration eines Kindersitzes gemeinsam mit den Kindern auf. Bei den Kindern soll so die Bewusstseinsbildung, sich selbst anzuschallen (zu lassen) und auch die Erwachsenen an den Gurt zu erinnern, erfolgen. Die Aktion ist auf das Schuljahr verteilt. In den Jahren 1998 bis 2001 wurden insgesamt 951 Aktionen durchgeführt. Diese Aktionen waren damals für die Schulen kostenlos. Seit 2002 werden 95 Aktionstage (max. 3 Aktionen pro Tag) gefördert. 2006 wurden 23 Aktionstage durchgeführt. Die Schulen und Kindergärten werden vom NÖ Verkehrssicherheitsfonds gefördert.

Gib deinem Schutzengel eine Chance (1998, 2000, 2001)

Die Aktion „Gib deinem Schutzengel eine Chance“ wurde in den Jahren 1998, 2000 und 2001 umgesetzt. An den bei Motorradfahrern beliebten Bergstrecken in Niederösterreich „Kalte Kuchl“ (Bezirk Lilienfeld), „Grubberg“ (Bezirk Scheibbs), „Höllental“ (Bezirk Neunkirchen) und „Exlberg-Dopplerhütte“ (Bezirk Tulln) wurden die Biker durch die Exekutive angehalten. „Weiße Engel“ (Mitarbeiter des KfV) verteilten anschließend Informationsbroschüren und diskutierten mit den Bikern über ihr Geschwindigkeitsverhalten. Auch eine mobile Tempoanzeige kam an den Aktionstagen zum Einsatz.

Brems dich ein (1998)

Bei der Aktion „Brems dich ein“ im Jahr 1998 konnten Bewohner von St. Pölten und Umgebung Straßen, Plätze und

Wohnbereiche melden, bei denen sie das Gefühl hatten, dass zu schnell gefahren wird. Bei ausgewählten Orten wurden daraufhin mit einer mobilen Tempoanzeige die Geschwindigkeiten gemessen. Diese Aktion wurde in Kooperation von ORF NÖ, der AUVA, dem KfV und der Stadtgemeinde St. Pölten durchgeführt.

Kampagne: Abstand halten. Rechts halten. Hirn einschalten! (1999)



Quelle: ORF-NÖ

Bekanntheit der Aktion: 87 %!

„Abstand halten. Rechts halten. Hirn einschalten!“ war eine einmalige Aktion im November 1999. Auf den Tankstellen der Autobahnraststationen in Völlerndorf (A1), Großram (A1), Alland (A21), Bad Fischau (A2) und Stockerau (A22) wurden von „Weißen Engeln“ (Mitarbeiter des KfV) bei einem kurzen Gespräch Faltblätter und Aufkleber an die Kfz-Lenker verteilt. Durch die große Medienpräsenz und Werbung fand eine Diskussion des Themas in der Öffentlichkeit statt. Der gestützte Bekanntheitsgrad dieser Kampagne erreichte einen Wert von 87 %, die ungestützte Bekanntheit lag bei 10 %.⁵³

Diese Aktion wurde auf Initiative der NÖ Landesregierung in Kooperation mit dem ORF NÖ, dem KfV, dem Kurier, der Gendarmerie, der Heimatwerbung und der NÖ Versicherung durchgeführt.

⁵³ Vgl. Lebesch, 1999.

Verkehrssicheres NÖ - Schüler als Verkehrserzieher - Schüler und Sicherheit am Schulweg (ab 1999)

Seit 1999 werden jährlich mehrtägige Aktionen des KfV an niederösterreichischen Schulen angeboten und je nach Bedarf durchgeführt. Unter den angebotenen Aktionen sind:

- Känguru
- Nimm dir Zeit für meine Sicherheit (Apfel-Zitrone)
- Vorrang für Zebras
Als Zebra verkleidete Schüler stehen mit „Vorrang für Zebras“-Tafeln vor Schutzwegen. Zusätzlich werden Informationsblätter an Fußgänger und Autofahrer verteilt. Diese Aktion zielt darauf ab, partnerschaftliches Denken und Handeln im Straßenverkehr zu schulen.
- Weiße Engel
Als „Weiße Engel“ verkleidete Schüler ab der 3. Klasse kontrollieren vor Kindergärten und Schulen das Angurteverhalten von Pkw-Insassen. Dabei werden Informationsblätter an Autofahrer verteilt.
- Gurteschlitten
Bei dieser Aktion wird ein Frontalzusammenstoß mit max. 10 km/h simuliert und die Gefahren einer fehlenden oder falschen Sicherung werden erläutert.
- Bremstest für Mopedfahrer
- Fahrradparcours
Der Fahrradparcours besteht aus verschiedenen Stationen, bei denen Kinder ihre Geschicklichkeit mit dem Fahrrad erproben können. Die Teilnehmer erhalten Sicherheitshinweise (z. B. rund um den Fahrradhelm)

und weitere Tipps und Tricks rund um das Fahrrad.

- Richtiges „Schulbusfahren“ für Volksschüler und Schüler der Allgemeinen Sonderschule
- Mobile Tempoanzeige

Bisjetzt beteiligten sich insgesamt mehr als 18.000 Schüler an diesen Aktionen. Die Auswahl der Schulstädte wird vom Bezirksschulinspektor getroffen. Es handelt sich hierbei um Städte mit starkem Verkehrsaufkommen. Die Finanzierung wurde vom NÖ Verkehrssicherheitsfonds übernommen.

Bikers Project - Bewusstseinsbildung (ab 2000)

Bikers Project ist ein Projekt mit dem Ziel, die Zahl der Motorradunfälle durch Bewusstseinsbildung deutlich zu reduzieren. Mit Landesförderung wird dieses Projekt seit 2000 fast jährlich durchgeführt.

Im Jahre 2001 wurde eine Kampagne, welche auf den Ergebnissen der Motorradstudie (Ride easy-Studie, gefördert vom Land Niederösterreich) aus dem Jahre 2000 aufbaut, entwickelt und getestet. Basierend auf Kurzgeschichten im Stil von Wilhelm Busch, welche die Schicksale von sich überschätzenden Motorradfahrern zeigen, wurde diese Kampagne probeweise umgesetzt. Im Jahre 2002 wurde sie aufgrund der positiven Erfahrungen großräumiger durchgeführt (Radio, Druck, Faltblätter, Straßentafeln, Präsenz bei Bikerevents, Gefahrenstellenanalyse, Homepage etc.). 2003 gab es eine kleinere Neuauflage dieser Kampagne. In den Jahren 2004 und 2005 wurden auf viel befahrenen



Quelle: KfV

Bewusstseinsbildung bei Schutzwegen - partnerschaftliches Handeln im Verkehr soll erreicht werden.



Quelle: Praschl

Bikers projekt - Informationskampagne für Motorradsicherheit



Quelle: ORF-NÖ

**Appell an die Kontrolle der eigenen
Fahrgeschwindigkeit**

Motorradstrecken in Niederösterreich Leitschienen unter Begleitung mit Öffentlichkeitsarbeit gesichert, um im Falle eines Unfalles schwere Verletzungen der Lenker und Beifahrer beim Anprallen an die Leitschienen zu vermeiden.⁵⁴

Kampagne: Tempokontrolle (2000)

Am 8. Juni 2000 wurden in Unterobern-
dorf (B 44), Perschling (B 1), Gföhl-
Zwettl (B 37), Wilhelmsburg (B 20) und
Alland (A 21) Tempokontrollen durch-
geführt. An den Ortseinfahrten stan-
den für den Kfz-Lenker gut sichtbar die
mobilen Tempoanzeigen. Ca. 100 Me-
ter danach, schon innerhalb des Orts-
gebiets, hat die Exekutive zu schnell
fahrende Lenker angehalten. „Weiße
Engel“ (Mitarbeiter des KfV) verteilten
anschließend Aufkleber und führten
mit zu schnellen Fahrern Gespräche.
Der Titel „Tempokontrolle“ weist einer-
seits auf die notwendige Eigenkontrolle
der Geschwindigkeit durch Kfz-Lenker
und andererseits auf die Möglichkeit
von Geschwindigkeitskontrollen hin.
Die Initiative zu dieser Aktion ging von
der NÖ Landesregierung aus und sie
wurde in Kooperation mit dem ORF NÖ,
dem KfV, dem Kurier, der NÖ Versiche-
rung, der Heimatwerbung und der Gen-
darmerie durchgeführt.⁵⁵

Bremstest für junge Mopedfahrer (ab 2000)

Im Rahmen der KfV-Aktion „Schutzen-
gel“ können Schüler ab 15 Jahren bei
einem speziell geschulten Aktionsbe-
treuer einen Mopedbremstest durch-
führen. Im Zuge dessen wird auf mög-
liche Sicherheitsreserven aufmerksam
gemacht.

Durch gezielte Bremsübungen unter An-
leitung kann die Bremswirkung erheb-
lich verbessert werden. Seit 2006 wird
der Bremstest im Rahmen von „Schüler
und Sicherheit am Schulweg“ angeboten

Denk-Mal (2000 bis 2002)

Das „Denk-Mal“ ist ein präpariertes
Unfallfahrzeug, das die Gefahren des
schnell Fahrens zeigte. Ausgestellt
wurde das Unfallfahrzeug in einem ei-
gens dafür adaptierten Container, der
vom KfV zur Verfügung gestellt wurde.
Fenster im Container erlaubten eine
Betrachtung des Unfallautos. Bei Dun-
kelheit sorgten vier eingebaute Spots
für optimale Beleuchtung. Das Ziel die-
ser Aktion war die Erzeugung von Be-
troffenheit. Die Betrachter sollten beim
Anblick der Unfallfolgen zum Nachden-
ken über ihr eigenes Fahrverhalten an-
geregt werden.

Erstmals wurde das „Denk-Mal“ 1998
vor einer Berufsschule in Wien aus-
gestellt. Danach tourte es durch die Bun-
desländer. In Niederösterreich kam es
achtmal vor den Berufsschulen in Ba-
den, Stockerau (2 x), Amstetten, Möd-
ling, Horn, Pöchlarn und St. Pölten zum
Einsatz. Die Finanzierung des Projekts
erfolgte durch das KfV, den NÖ Ver-
kehrssicherheitsfonds und Schulen.

Mobile Tempoanzeigen mit Daten- erfassung für die NÖ Gemeinden (ab 2001)

Seit dem Jahre 2001 haben die Gemein-
den die Möglichkeit über die Landes-In-
ternetseite [www.noe.gv.at/schutzen-
engel](http://www.noe.gv.at/schutzen-
engel) kostenlos mobile Tempoanzeigen mit
Datenerfassung (MTA) bei 15 ÖAMTC-
Stützpunkten in Niederösterreich aus-

⁵⁴ Vgl. URL: <http://www.bikersproject.at/> [26.1.2007].

⁵⁵ Vgl. URL: [http://www.noe.gv.at/presse/
msg2000/2000060911.htm](http://www.noe.gv.at/presse/
msg2000/2000060911.htm) [12.12.2006].



Quelle: NÖ

Vor allem die soziale Kontrolle veranlasst zu schnelle Lenker zum Bremsen.

zuborgen. Die Gemeinden können mit den MTA Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten (jeweils Lkw und Pkw getrennt) auf den von ihnen ausgewählten Stellen erheben. Der ÖAMTC sendet nach der Geräterückgabe die Daten an eine Datenbearbeitungszentrale. Dort werden die Daten auf Plausibilität geprüft und die Veröffentlichung auf der Landes-Internetseite www.noel.gv.at/schutzengel veranlasst, wenn die Gemeinde eine Veröffentlichung wünscht. Bis Ende 2006 waren im Internet Datensätze von 362 Gemeinden vorhanden. Das Projekt läuft noch bis 2011.⁵⁶

Schulbuslenkertraining (2002)

Das Schulbuslenkertraining fand im Jahre 2002 an drei Terminen statt. Die Einladung zu diesem Schulbuslenkertraining bekam jede Gemeinde mit Schülerbeförderung mit einem Pkw (Kleinbusse bis zu acht Personen). Am ÖAMTC-Testgelände in Teesdorf wurde ein Fahrtechniktraining angeboten. Anschließend wurden gemeinsam mit einem Psychologen des KfV pädagogische Argumentationshilfen im Umgang mit Kindern sowie die Vermeidung von typischen Unfallgefahren und Routinefehlern erarbeitet. Die Bewältigung von Stresssituationen war ein

Teil des Trainings. Durchgeführt und finanziert wurde das Schulbuslenkertraining vom KfV, vom ÖAMTC und vom NÖ Verkehrssicherheitsfonds. Der ÖAMTC stellte das Testgelände sowie den Instruktor zur Verfügung.

Mitdenken – sicher lenken (2002)

Die Aktion „Mitdenken – sicher lenken“ war ein Verkehrssicherheitsideenwettbewerb für Fahrschüler ab 17 Jahren. Ziel dieser Aktion war es, durch Vorschläge und Anregungen junger Fahrschüler die Verkehrssicherheit insbesondere für junge Verkehrsteilnehmer selbst zu erhöhen.

Vorschläge und Ideen für den Wettbewerb konnten mittels eigener Faltblätter schriftlich eingebracht werden und wurden einem der folgenden Themenbereiche zugeordnet:

- Kühler Kopf am Steuer (Alkohol- und Drogenproblematik)
- Brems dich ein (Vorschläge gegen Raserei)
- Das Auto von morgen (Technische Vorschläge rund ums Auto)
- Sicher und zügig von A nach B (Vorschläge zu Verkehrsvorschriften)
- Wahlthema

Durch eine Jury (ÖAMTC, Franz Wittmann, KfV, NÖ Landesgendarmeriekommando, NÖ Landesschulrat, Fachgruppe der NÖ Fahrschulen, NÖ Landesakademie) wurden diese Vorschläge bewertet und prämiert. Durchgeführt wurde diese Aktion vom Land Niederösterreich mit Unterstützung des ÖAMTC.



Quelle: KfV

Den richtigen Umgang mit den Kindern im Bus lernen die Buslenker beim Training.

⁵⁶ Vgl. URL: <http://www.noel.gv.at/schutzengel> [26.1.2007].



Quelle: ORF-NÖ

Plakate, Fernseh- und Radiospots regen zum angepassten Fahren an.



Quelle: Praschl

B37 zwischen Krems und Gföhl

Kampagne: Hirn einschalten. Runterschalten (2002)

Die Aktion „Hirn einschalten. Runterschalten“ zielte auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich von Orts-einfahrten und -durchfahrten ab. Autofahrern wurde dabei mit Hilfe von mobilen Tempoanzeigen mit Datenerfassung ihre Geschwindigkeit angezeigt, um dadurch deren Verantwortungsbewusstsein zu heben. Vom KfV wurde mit den Daten der mobilen Tempoanzeige eine begleitende Geschwindigkeitsuntersuchung erarbeitet. Zusätzlich gab es Radio-Spots und Aufkleber mit dem Slogan „Sie fahren mit Herz und Hirn“. Durchgeführt wurde diese Aktion gemeinsam vom ORF NÖ, dem Land Niederösterreich, der Gendarmerie, dem Kurier, dem ÖAMTC, dem ARBÖ, der NÖ Versicherung und dem KfV.⁵⁷

Rad-Helm-Spiele-Fest (2002)

Das Rad-Helm-Spiele-Fest war eine extern betreute schulbegleitende Veranstaltung. Um die Schüler optimal auf die Veranstaltung vorzubereiten, wurden den angemeldeten Schülern und Lehrern im Vorfeld Informationsmaterial und Broschüren zur Verfügung gestellt. Direkt auf dem Rad-Helm-Spiele-Fest konnten die Kinder verschiedene Stationen absolvieren. Neben den Stationen *Hindernisparcours*, *Achter-Fahren* und *Sicheres Bremsen* gab es außerdem einen *Eierhelmtest* und ein Radhelm-Quiz. Weiters wurde den Kindern durch einen fachkundigen Betreuer erklärt, wie ein Fahrradhelm richtig eingestellt wird, damit er vor schweren Kopfverletzungen schützt. Zusätzlich gab es noch Infoständer, welche die Aktionen beschrieben und über mögliche Sicherheitsmaßnahmen

beim Fahrradfahren und über den Fahrradhelm informierten.

Das Ziel dieser Aktion war es, die Kinder mit dem Radhelm vertraut zu machen, den Nutzen des Helmes bewusst zu machen, die Kinder zum Helm tragen zu ermutigen und dadurch einen Beitrag zur Erhöhung der Helmtragequote zu leisten.

Kennzeichnung von Gefahrenstrecken mit Hinweistafeln (ab 2003)

Die B 37 zwischen Krems und Gföhl wurde als Unfallophäufungsstrecke ausgewiesen. Deswegen kam es hier zu umfangreichen verkehrstechnischen Maßnahmen, wie etwa einer Verlängerung der Überholverbotsbereiche, der Installation fixer Radargeräte und der Schaffung von sicheren Überholmöglichkeiten. Weiters wurde im Zuge des Ausbaus der B 37 im Bereich des „Gföhler Berges“ eine Gefahrenstrecke anhand von Hinweistafeln (s. Foto links) mit der Aufschrift „Unfallophäufungsstrecke“ gekennzeichnet. Auch auf der B4 wurden Gefahrenstrecken mit derartigen Hinweistafeln ausgewiesen.

Buslotsen im Schülerverkehr (ab 2003)

Buslotsen sind Schüler ab der 7. Schulstufe, die freiwillig an Haltestellen und im Bus auf einen geregelten Ablauf rund um die Busfahrt achten. Die Lotsen sorgen beispielsweise dafür, dass beim Ein- und Ausstieg nicht gedrängt wird und dass Volksschulkindern der Vortritt überlassen wird. Weiters passen sie im Bus darauf auf, dass Sitzplätze nicht mit Taschen und Jacken belegt sind und dass stehende Fahrgäste die Hal-

⁵⁷ Vgl. URL: <http://www.noef.at/presse/msg2002/2002100309.htm> [12.12.2006].

tegriffe benutzen. Darüber hinaus gibt es noch ein Infoblatt mit acht Busregeln, welches die Schüler über partnerschaftliches Verhalten rund um den Bus aufklärt. Die Buslotsen sind bei ihrer Tätigkeit durch gelbe Signalwesten mit der Aufschrift „Buslotse“ zu erkennen. Ausbildung und Einsatz der Buslotsen erfolgt in Kooperation mit der Schule, der Gemeinde und der Exekutive.

Im Schuljahr 2002/2003 wurde in der Marktgemeinde Traisen (Bezirk Lilienfeld) erstmals ein Versuch mit Schulbuslotsen durch das KfV gestartet. Finanziell unterstützt wurde das KfV dabei vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (BM BWK), der AUVA und der Marktgemeinde Traisen. Nach dreimonatiger erfolgreicher Probezeit wurde das Projekt „Buslotsen“ auch im folgenden Schuljahr fortgesetzt. Bislang übernehmen an vier Hauptschulen und Polytechnischen Schulen in den Gemeinden Traisen, Lilienfeld, Böheimkirchen und Spitz/Donau ca. 10 - 20 Schüler pro Gemeinde den Buslotsen-Dienst. Zusätzlich sind zumeist auch jene Gemeinden beteiligt, in denen Schüler zu- oder aussteigen.

Das gemeinsame Ziel der NÖ Landesregierung und des KfV ist es, das Projekt „Buslotsen im Schülerverkehr“ aufgrund verschiedener Probleme bei täglichen Schulbusfahrten im Linienbusverkehr zu fördern und zu verbreiten. Seit dem Schuljahr 2006/07 werden neue Projekte in Form eines regulären Buslotsendienstes und Schwerpunktaktionen in mehreren Gemeinden angestrebt. Gemeinden, die eine Verbesserung der Schulbussituation an-

strebten und diesbezüglich bereits Anfragen an die NÖ Landesregierung stellten, werden vordringlich in das Projekt einbezogen.

Das Buslotsen-Projekt wird im Zuge einer Zusammenarbeit zwischen einer interessierten Gemeinde, dem KfV, den Schulen und der Exekutive vorbereitet und durchgeführt. Für die daraus entstehenden Kosten stellt das Land Niederösterreich Fördermittel für die Gemeinde zur Verfügung. Informationen zu diesem Projekt erhalten interessierte Personen beim Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten (Ansprechpersonen: Frau DI Rausch, Herr Ing. Hofecker) oder beim KfV, Landesstelle NÖ (Ansprechperson: Herr Nemeth).

Kampagne: Mir kann das nicht passieren (2003)

Mit der Aktion „Mir kann das nicht passieren“ wurde das Ziel verfolgt, die hohen Unfallzahlen von Führerscheinneulingen nachhaltig zu senken. Die Fahranfänger sollten dabei für Unfallgefahren sensibilisiert werden sowie das richtige Verhalten in Extremsituationen trainieren. Die Zielgruppe dieser Aktion waren Fahranfänger (Führerscheinneulinge) zwischen 18 und 24 Jahren. Dabei wurde mit einem Teilnehmer der Sendung „Starmania“ ein Werbefilm gedreht, Aktionstage in den Fahrtechnikzentren Teesdorf und Melk wurden abgehalten und zusätzlich wurde die Kampagne durch den Einsatz von Plakaten unterstützt. Im Zuge dieser Aktion wurde 200 Jugendlichen (Führerscheinwerb in den letzten 5 Jahren) ein spezieller Gratis-Fahrsicherheitskurs ermöglicht. Bei dieser



Quelle: KfV

Für Ordnung und Sicherheit vorm und im Bus sorgen die Buslotsen seit 2003.



Quelle: ORF-NÖ

Damit der Probeführerschein nicht gleich wieder weg ist



Quelle: KfV

Sichtbar - Ja sicher!

Aktion kooperierten der ORF NÖ, das Land Niederösterreich, das KfV, der ÖAMTC, die Gendarmerie, die NÖ Nachrichten, die NÖ Versicherung und die NÖ Heimatwerbung.⁵⁸

Sichtbar - Ja sicher! (ab 2004)

Sichtbar - Ja sicher! ist eine Aktion des KfV, die bis jetzt nur in Niederösterreich durchgeführt wird. Im Herbst 2004 hat diese Aktion 12-mal stattgefunden, in den Jahren 2005 und 2006 jeweils 25 mal. „Sichtbar - Ja sicher!“ soll hauptsächlich Kindergärten und Volksschulen ansprechen. Geschulte Mitarbeiter des KfV kommen in die Klasse oder in die Kindergartengruppe und machen die Kinder mit dem Thema „Sichtbarkeit“ vertraut. Gemeinsam mit dem „Tiger“, einer Handpuppe, setzen sich die Kinder mit dem Thema auseinander. Mit Taschenlampen, reflektierender Kleidung, Stickers usw. üben die Kinder den praktischen Umgang mit der Sichtbarkeit.



Quelle: ORF-NÖ

Kindersitze verwenden!

Kampagne: Passt. Hält. Klickt. (2004)

Die niederösterreichische Verkehrssicherheitsaktion 2004 mit dem Titel „Passt. Hält. Klickt.“ sollte bei den Verkehrsteilnehmern das Bewusstsein für den richtigen Umgang mit dem Kindersitz und dem Sicherheitsgurt im Kfz stärken. „Passt“ stand dabei für die richtige Auswahl des Kindersitzes beim Kauf, „Hält“ für die richtige und sichere Montage des Kindersitzes im Auto und „Klickt“ für das richtige Angurten der Kinder. Die Zielgruppe dieser Aktion bildeten neben Eltern auch alle anderen Personen, die Kinder im Kfz mitnehmen. Die Aktion wurde mit Radio- und Fernseh-Spots, Plakaten,

Faltblättern und Aufklebern, Aktionstagen, Gewinnspielen und fachlicher Beratung umgesetzt. Beispielsweise konnten Eltern im Zuge dieser Aktion bei ÖAMTC- Stützpunkten „Kindersitzchecks“ durchführen lassen. Es war eine Gemeinschaftsaktion von der NÖ Landesregierung, dem ORF-NÖ, des KfV, des ÖAMTC, der Heimatwerbung, der Gendarmerie, der NÖ Versicherung und der NÖ Nachrichten.⁵⁹

„Alkohol am Steuer? - Da hört der Spaß auf!“ (2006)

Ziel der Verkehrssicherheitskampagne „Alkohol am Steuer? - Da hört der Spaß auf!“ ist die Schärfung des Bewusstseins der Verkehrsteilnehmer bezüglich Alkohol am Steuer. Weit verbreitete Denkweisen, wie z. B. „Sei nicht so ...“, „Ein Fluchtachterl geht noch“, „... und ex“ wurden hinterfragt und Alternativen aufgezeigt. Im Zuge dieser Aktion wurden TV- und Radio-Spots, Inseratensujets, Plakate und Redaktionsbeiträge eingesetzt. Angesprochen wurde die am meisten gefährdete Gruppe der jungen männlichen Autofahrer. Partner dieser Aktion waren der ORF NÖ, das Land Niederösterreich, das KfV, das Landespolizeikommando NÖ, die NÖ Nachrichten, die NÖ Versicherung und die Heimatwerbung.⁶⁰



Quelle: ORF-NÖ

Bereits vor dem Fluchtachterl ist es oft schon zu viel!

⁵⁸ Vgl. URL: http://www.noe.gv.at/presse/msg2003/2003-10-06_12-02-01.htm [12.12.2006] und URL: http://www.noe.gv.at/presse/msg2003/2003-11-25_14-32-44.htm [12.12.2006].

⁵⁹ Vgl. URL: http://www.noe.gv.at/PRESSE/msg2004/2004-05-27_13-39-53.htm [12.12.2006].

⁶⁰ Vgl. URL: http://www.ots.at/presseaussendung.php?schlüssel=OTS_20060530_OTSO015&ch [12.12.2006].

Disco Bus

In einigen niederösterreichischen Gemeinden wurden so genannte Disco-Busse eingeführt. Auf Initiative der Gemeinden können somit Diskotheken mit dem Bus erreicht werden. Unterstützung finden die Gemeinden beim Land Niederösterreich (Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten). Beispielhaft angeführt werden kann das Projekt *Achterbahn* rund um Laa. Busse fahren samstags und vor Feiertagen in der Zeit von 20 Uhr bis 5 Uhr über 20 Stationen rund um Laa zu einem fixen Fahrplan an. Damit sind eine sichere Verbindung zwischen Gastronomiebetrieben sowie ein sicherer Heimweg gewährleistet. Es besteht eine Förderungsmöglichkeit seitens des Landes.

NÖ Verkehrsberatung

Zusätzlich zu der Vielzahl an bewusstseinsbildenden und verkehrserzieherischen Maßnahmen wurde auf Initiative von Herrn Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll beim Amt der NÖ Landesregierung im Jahre 1995 die „NÖ Verkehrsberatung“ als Serviceeinrichtung für alle Gemeinden eingeführt. Im Rahmen dieses Angebotes werden im Auftrag der Gemeinde vor allem für Verkehrsprobleme, die in der Kompetenz der Gemeinden liegen, kostenlos Lösungsvorschläge erarbeitet.

Es besteht die Möglichkeit, sich im Internet⁶¹ zu folgenden Themen Informationsmaterial (z. B. Fachartikel, Leitfaden, Checkliste) kostenlos herunter zu laden:

- Die Zukunft des Verkehrs in unseren Gemeinden
- Siedlungsstraßen im ländlichen Raum
- Tempo 30 auf Gemeindestraßen
- Wohnstraßen
- Orientierungssysteme im Ortsgebiet
- Bushaltestellen
- Schulwegsicherung
- Unfallstatistik für NÖ Gemeinden
- Mini-Kreisverkehr
- Halte- und Parkverbote
- Mobilitätshilfen

Einsparungspotentiale NÖ- Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung

Durch bewusstseinsbildende und verkehrserzieherische Maßnahmen konnten in Niederösterreich im Zeitraum 1990 bis 2006 425 UPS verhindert und 579 Personen vor dem Verunglücken im Straßenverkehr bewahrt werden. Dadurch wurden rund 23,7 Millionen Euro an volkswirtschaftlichen Kosten eingespart.



www.noel.gv.at/verkehrsberatung

Maßnahme	UPS	Verunglückte	Kosten (in Euro*)
Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung	425	579	23.681.100

* Die Kosten in Euro ergeben sich aus den Verunglückten multipliziert mit dem Kostensatz von rund 40.900 € pro verunglückter Person.

Tabelle 5:
Einsparungspotentiale durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung (1990 – 2006)

61 Siehe NÖ Verkehrsberatung unter Kurz-URL: <http://www.noel.gv.at/verkehrsberatung> [01.01.2007].

2.3 Maßnahmen der Verkehrsüberwachung der Exekutive in Niederösterreich



Quelle: Polizei

Mobile Radlastwaagen ermöglichen die Kontrolle an Ort und Stelle.

Die Verkehrsüberwachung trägt, neben anderen Maßnahmen wie z. B. der Verkehrsinfrastruktur, wesentlich zur Verkehrssicherheit bei. Im Folgenden werden Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Exekutive und der Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten⁶² des Amtes der NÖ Landesregierung vorgestellt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Darstellung der Tätigkeiten, die maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, weshalb keine vollständige Auflistung der Aufgaben im Bereich der Verkehrsüberwachung erfolgt. Beispielsweise wird auf wichtige Aufgaben der Exekutive, wie die Verkehrsregelung und -steuerung (z. B. Baustellenabsicherung), die auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, nicht näher eingegangen.

Übersicht Verkehrsüberwachungsgeräte

In Tabelle 6 (Seite 55) erfolgt eine zusammenfassende Darstellung der Anzahl wesentlicher Geräte und Einrich-

tungen, die zur Verkehrsüberwachung in Niederösterreich zur Verfügung stehen. Angeführt wird dabei die verfügbare Anzahl des jeweiligen Gerätes im Jahr 1990 und das Jahr der Inbetriebnahme, falls das Gerät 1990 noch nicht im Einsatz war, sowie die zur Verfügung stehende Anzahl 2006.

Geschwindigkeitsüberwachung

Die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wird in den meisten Fällen mittels Radar, Laser oder Section Control überwacht. Für Radarmessungen stehen 106 stationäre Radarkabinen zur Verfügung, die abwechselnd mit den 16 Radargeräten bestückt werden. Die 17 mobilen Radargeräte können einerseits in Kfz eingebaut werden und andererseits mit einer mobilen Radarkabine aufgestellt werden. Lasergeschwindigkeitsmessungen können mit 296 Lasergeräten durchgeführt werden. In Niederösterreich ist derzeit eine Section Control Anlage im Bereich des Wechselgebietes auf der A2 Südbahn (Richtungsfahrbahn Wien) in Betrieb. Neben diesen klassischen Geschwindigkeitsmessgeräten kann die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges zusätzlich durch den Einsatz von Zivilstreifenfahrzeugen mit Videoverkehrsanlagen und den Verkehrskontrollsystemen (VKS), deren Hauptfunktion die Kontrolle des Abstandes ist, überwacht werden. In Niederösterreich sind 15 Zivilstreifenfahrzeuge und 2 VKS im Einsatz.



Quelle: Polizei NÖ

Der bisher schnellste Streifenkraftwagen der Polizei – ein Porsche 911. Dieses Fahrzeug war aber nur im Probebetrieb verwendet.



Radarmessfahrzeug

Quelle: Polizei

⁶² Landespolizeikommando Niederösterreich, Landesverkehrsabteilung; Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten.

Maßnahme	Gerät/Einrichtung	Anzahl 1990	Jahr der Inbetriebnahme nach 1990	Anzahl 2006
Geschwindigkeitsüberwachung	Stationäre Radarkabinen	7	-	106
	Radargeräte für die stationären Radarkabinen	7	-	16
	Mobile Radargeräte	6	-	17
	Laser	0	1992	296
	Section Control	0	2005	1
Abstandsüberwachung	Verkehrskontrollsystem	0	2000	2
Alkoholkontrollen	Atemalkoholmessgeräte	k. A.	-	372
	Vortestgeräte	0	2005	73
Videoverkehrsüberwachung	Zivilstreifenfahrzeuge mit Videoverkehrsanlagen	1 - 2	-	15
Technische Straßenverkehrskontrollen	Prüfzug	0	1997	2
	Prüfanhänger	0	1997	1
	Motorradprüfbus	0	2000	1
	Mopedprüfstand	0	2004	17
	Gefahrengutmobil	0	2000	1
	Verkehrskontrollplatz	0	2003	1
	Prüfhalle	0	2005	1
	Wiegeplatten-Satz	2	-	14
	Auswerteeinheiten für die Lenk- und Ruhezeit	0	1998	12

Quelle: Landespolizeikommando NÖ, Landesverkehrsabteilung, Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten

Die Anzahl der Geschwindigkeitsmessgeräte hat sich seit 1990 vor allem um die Lasergeräte, die im Jahre 1992 eingeführt wurden, erhöht. Die seit 2005 in Niederösterreich in Betrieb befindliche Section Control-Anlage ist die neueste Methode der Geschwindigkeitsüberwachung. Die Anzahl der Zivilstreifenfahrzeuge mit Videoverkehrs-

anlagen hat sich seit 1990 auch erhöht. Waren 1990 erst 1 bis 2 Zivilstreifenfahrzeuge mit Videoverkehrsanlagen im Einsatz, standen der Exekutive in Niederösterreich im Jahre 2006 bereits 15 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Überwachung der Geschwindigkeit mit VKS kann erst seit 2000 vorgenommen werden.

Tabelle 6:

Gegenüberstellung der Anzahl der Verkehrsüberwachungsgeräte und -einrichtungen in Niederösterreich 1990 und 2006



Quelle: Polizei

Mit weit über 200 km/h Geschwindigkeit wurde das Fahrzeug von der Zivilstreife fotografiert.



Quelle: Polizei

Die Polizei ist gut gerüstet.



Quelle: Polizei

Stationäres, eingebautes Radargerät bei der Überprüfung.

Das Delikt der Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wurde im Jahr 1993 mehr als 53.000-mal zur Anzeige gebracht, im Jahre 2006 waren es bereits annähernd 500.000 Anzeigen. Insgesamt ist die Anzahl der Geschwindigkeitsanzeigen von 1993 bis 2006 um mehr als das Neunfache gestiegen. Auffallend ist dabei die beachtliche Zunahme der Anzeigen in den Jahren 2005 und 2006, denn während von 2002 bis 2004 noch zwischen 280.000 und 290.000 Anzeigen verfasst wurden, waren es 2005 und 2006 um 200.000 Anzeigen mehr. Die Gründe für diesen Anstieg liegen in der Inbetriebnahme der Section Control Anlage auf der A2, im Einsatz von zusätzlichen sowie digitalen Radargeräten, in der allgemein verstärkten Geschwindigkeitsüberwachung auf Autobahnen und in der intensiveren Überwachung der Baustellenbereiche auf Autobahnen.

Vom KfV werden jährlich Geschwindigkeitsmessungen in allen Bundesländern (Ausnahme Wien) durchgeführt. Anhand der Entwicklung der mittleren Geschwindigkeit und der v_{85} ⁶³ sind österreichweit positive Auswirkungen seit Beginn des Laser-Einsatzes 1992 vor allem im Ortsgebiet ersichtlich. Beispielsweise ist die v_{85} von Pkw im Ortsgebiet (50 km/h) ohne Berücksichtigung von Schwankungen von 1990 bis 2006 österreichweit um 8 km/h zurückgegangen.

Abstandsüberwachung

Die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes eines Kfz zum unmittelbar voranfahrenden Kfz wird in

Niederösterreich mit zwei Verkehrskontrollsystemen (VKS) gemessen. Auf der Fahrbahn werden in genau definierten Abständen Kontrolllinien markiert und das Verkehrsgeschehen wird mittels Videokameras, die auf Brücken angebracht sind, aufgezeichnet. Anhand der Videobilder können Kfz-Lenker, die einen zu geringen Abstand zum voranfahrenden Kfz halten, bestraft werden.⁶⁴ Die Einhaltung des Sicherheitsabstandes kann außerdem durch den Einsatz der Videoverkehrsüberwachung mit 15 Zivilstreifenfahrzeugen überprüft werden.

Die Abstandsmessgeräte sind seit dem Jahre 2000 im Einsatz. Vor 2000 war die Überprüfung der Einhaltung des Abstandes zum voranfahrenden Kfz mit den Videoverkehrsüberwachungsanlagen in Zivilstreifenfahrzeugen möglich.

Die Anzahl der Anzeigen bezüglich eines zu geringen Abstandes zum vorausfahrenden Kfz bewegt sich seit 2003 zwischen 3.000 und 8.000 Anzeigen.



Quelle: Polizei

Seit 2005 sind die Alkoholvortestgeräte im Einsatz.

⁶³ Die v_{85} ist jene Geschwindigkeit, die von 85% der Kraftfahrzeuge nicht überschritten wird.

⁶⁴ Vgl. URL: <http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=94> [05.03.2007].

Kontrollen bzgl. Alkohol- und Suchtgiftkonsum

Alkohol

Die Beeinträchtigung der Kfz-Lenker durch Alkoholkonsum wird bereits seit 1987 mittels Atemalkoholmessgeräten überprüft. Seit diesem Zeitpunkt hat sich die Überwachungsintensität erhöht. Während früher Alkoholkontrollen nur bei schwerem Verdacht auf Alkoholisierung durchgeführt wurden, sind diese heutzutage bei jedem UPS verpflichtend. Dabei verfügt jede Dienststelle mindestens über ein Atemkontrollmessgerät, größere Dienststellen haben zwei bis drei Geräte. 372 Atemkontrollmessgeräte sind im Einsatz. Seit Ende 2005 werden in Niederösterreich zusätzlich 73 Alkohol-Vortestgeräte eingesetzt. Alkoholkontrollen können nun schneller durchgeführt werden.

Die Anzahl der durchgeführten Alkoholkontrollen hat von 1995 bis 2006 um mehr als das Elffache zugenommen, wobei sich die Anzahl der Tests vor allem 2006 deutlich erhöht hat. Die positiven Auswirkungen der verstärkten Alkoholkontrollen sind in der Anzahl der Anzeigen wegen Alkoholisierung zu erkennen. Führten 1995 noch mehr als die Hälfte der Alkoholtests zu Anzeigen, wurde 2006 nur etwa jeder 15. auf Alkoholisierung getestete Kfz-Lenker angezeigt. Dabei ist zu beachten, dass in früheren Jahren Alkoholkontrollen überwiegend bei Kfz-Lenkern mit Verdacht auf Alkoholisierung durchgeführt wurden. Mittlerweile sind Alkoholkontrollen bei allen UPS verpflichtend.

Die Tabelle 7 zeigt die Entwicklung der Anzahl der Alkoholtests sowie die Anzeigen, die für Geschwindigkeits-, Alkohol- und Abstandsdelikte ausgestellt

Jahr	Geschwindigkeit	Alkohol		Abstand
	Anzeigen	Tests	Anzeigen	Anzeigen
1990	k. A.	k. A.	7.248	k. A.
1991	k. A.	k. A.	7.567	k. A.
1992	k. A.	k. A.	7.593	k. A.
1993	53.341	k. A.	6.893	k. A.
1994	102.388	k. A.	7.245	k. A.
1995	94.986	10.145	6.678	k. A.
1996	126.345	12.501	7.231	k. A.
1997	152.625	15.416	6.993	k. A.
1998	115.241	25.062	7.795	k. A.
1999	121.718	23.533	6.854	k. A.
2000	160.393	26.067	6.701	k. A.
2001	272.522	23.894	6.088	k. A.
2002	284.210	24.804	6.259	k. A.
2003	279.988	29.024	5.631	3.176
2004	288.585	41.789	6.458	5.253
2005	492.577	60.618	7.142	7.680
2006	483.881	116.713	7.635	5.241

Tabelle 7:
Entwicklung der Anzahl der Tests und Anzeigen für Geschwindigkeit, Alkohol und Abstand in Niederösterreich (1990 – 2006)



wurden. Bei der Analyse der Anzeigen ist zu beachten, dass die Erhöhung der Geschwindigkeits- und Abstandsanzeigen auf den vermehrten Einsatz von Überwachungsgeräten (z. B. Laser, Section Control, VKS) und die aus dem technischen Fortschritt resultierende bessere Beweisgrundlage zurückzuführen ist.

Suchtgift

Zur Kontrolle der Beeinträchtigung der Kfz-Lenker durch Suchtgiftkonsum werden seit ca. 4 Jahren gezielte Planquadrate durchgeführt. Dabei werden für jedes Quartal Bezirke festgelegt, in denen schwerpunktmäßig kontrolliert wird, um eine geografische Verteilung der Kontrollen zu erreichen. Ergänzt werden diese Schwerpunktaktionen gegebenenfalls durch den Einsatz von 2 Zivilstreifen. Zur Verbesserung der Erkennung von Suchtgiftkonsum werden seit 2000 alle Exekutivbeamten im Seminar „Drogenerkennung im Straßenverkehr“ speziell auf die Problematik von Suchtgift im Straßenverkehr unterrichtet. Verwendet werden weiters ein Drogencheckformular sowie ein Blutabnahmeset.

Verkehrskontrollen

Im Zuge von Verkehrskontrollen erfolgt mit Hilfe verschiedener technischer Geräte die Überprüfung diverser Vorschriften, wie z. B. des technischen Zustandes der Kfz und der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten.

Technischer Zustand der Kraftfahrzeuge

Bei der Überprüfung des technischen Zustandes der Kfz kann eine Differenz-



Quelle: WST8

Landesprüfzug

ierung zwischen Kontrollen in Kfz-Prüfstellen, die einer vorherigen Ankündigung bedürfen, und Straßenverkehrskontrollen, bei denen Kraftfahrzeuge ohne Anmeldung überprüft werden, getroffen werden. Straßenverkehrskontrollen zur Überprüfung des technischen Zustandes der Kraftfahrzeuge wurden zu Beginn der 1990er Jahre durch Sichtkontrollen durchgeführt. Erst Ende der 1990er Jahre wurden durch die Anschaffung der Prüffahrzeuge qualitativ abgesicherte Gutachten möglich. Die Exekutive wird dabei von Sachverständigen der Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung unterstützt.

Kfz-Prüfstellen: Bestehen bei Kfz Bedenken bezüglich ihrer Verkehrs- und Betriebssicherheit oder der Erfüllung der Umweltstandards, können diese aufgrund § 56 KFG 1967 von der Behörde zu einer Überprüfung in einer der Kfz-Prüfstellen der Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten vorgeladen werden. Diese besondere Überprüfung der Kraftfahrzeuge wird vor allem bei Kraftfahrzeugen mit schweren Unfallschäden, bei Anzeigen aufgrund technischer Mängel und bei Fahrzeugen, die älter als 12 Jahre sind, vorgeschrieben. Neben den sechs

eigenen Kfz-Prüfstellen⁶⁵ werden auch Prüfstellen in anderen Werkstätten betrieben (Miete).⁶⁶

Prüfzug und Prüfanhänger: Der Prüfanhänger wurde im April 1997 in Betrieb genommen, der erste Prüfzug wurde im Juni 1997 gekauft. Mit einem zweiten großen Prüfzug konnte ab Jänner 2005 die Anzahl der Überwachungen weiter erhöht werden.



Quelle: Polizei

Technische Überprüfung eines Landwirtschaftsanhängers auf der Rüttelplatte des mobilen Prüfzuges

Der Unterschied zwischen den beiden Prüffahrzeugarten besteht in deren technischer Ausstattung. Der Leistungsumfang der Prüfzüge ist größer als jener des Prüfanhängers, weshalb mit den Prüfzügen eine höhere Anzahl an Überprüfungen mit besserer technischer Qualität durchgeführt werden kann. Der Vorteil des kleinen Prüfanhängers besteht in der flexibleren Einsetzbarkeit.

Sowohl die zwei großen Prüfzüge als auch der kleinere Prüfanhänger werden auf allen Straßenarten eingesetzt. Es können alle Fahrzeugarten kontrolliert werden, wobei der Schwerpunkt auf der Überprüfung von Lkw liegt. Zum Einsatz der Prüfzüge und des Prüfanhängers wird auch die Infrastruktur der Straßenmeistereien (z. B. Melk, Michelhausen) genutzt.



Quelle: Polizei

Bremsprüfstand eines mobilen Prüfzuges

Verkehrskontrollplatz und Prüfhalle:

Der derzeit einzige Verkehrskontrollplatz, der in Niederösterreich in Betrieb ist, befindet sich auf der A1 (Haag/Strengberg). Seit Oktober 2005 ist auf diesem Kontrollplatz mit eigener Verkehrsableitung von der Autobahn eine eigene Prüfhalle mit zahlreichen Möglichkeiten zur Kfz-Überprüfung in Betrieb. Durch diese Prüfhalle ist eine wetterunabhängige Überprüfung der Kfz möglich.

Motorradprüfbus und Mopedprüfstand:

Mit dem Motorradprüfbus, der überwiegend auf Motorradstrecken eingesetzt wird, werden Motorräder einerseits auf ihren technischen Zustand und andererseits vor allem auf die Lärmerzeugung überprüft. Mopeds werden an insgesamt 17 Mopedprüfständen auf ihren technischen Zustand kontrolliert. Der Überwachungs-Schwerpunkt liegt auf Geschwindigkeit und Lärm.

Motorrad- und Mopedüberprüfungen gibt es bereits seit Beginn der 1990er Jahre. Mit der Anschaffung eines eigenen Motorradprüfbusses im Jahr 2000, sowie der Inbetriebnahme von Mopedprüfständen im Jahr 2004 wurde die Überprüfung dieser Fahrzeuge forciert.



Quelle: Polizei

Verkehrskontrollplatz Haag - A1

⁶⁵ Standorte der Kfz-Prüfstellen: Amstetten, Brunn/Wild, Gerasdorf, St. Pölten, Wr. Neudorf, Weikersdorf.

⁶⁶ Vgl. URL: <http://www.noegv.at/service/wst/wst8/zulassbeh.htm> [11.12.2006] und URL: <http://www.noegv.at/service/wst/wst8/pickerl.htm> [11.12.2006].

Gefahrgutmobil: Mit dem Gefahrgutmobil erfolgt die Überprüfung von Gefahrguttransporten hinsichtlich der formalen Richtigkeit des Transportes (Kontrolle der Papiere), der Einhaltung der Sicherheitsmaßnahmen beim Transport und der chemischen Zusammensetzung des Gefahrgutes. Der Einsatz des Gefahrgutmobil ist auf allen Straßenarten möglich.

Die Kontrolle von Gefahrguttransporten hat seit 1990 deutlich zugenommen. Seitdem hat es eine technische Aufrüs-

tung durch EDV-Unterstützung (spezielle Gefahrgutdateien etc.) und nicht zuletzt durch das Gefahrgutmobil gegeben. Während 1990 nur 2 Mitarbeiter für die Gefahrgutkontrolle eingesetzt wurden, sind es mittlerweile bereits 120 Exekutivbeamte, die alle eine spezielle Gefahrgut-Ausbildung absolviert haben.

Wiegeplatten: Die 14 Wiegeplatten-Sätze dienen zur Kontrolle der Einhaltung der höchstzulässigen Gesamtgewichte von Kraftfahrzeugen. Seit 1990 gibt es um 12 Wiegeplatten-Sätze mehr.



Quelle: Polizei

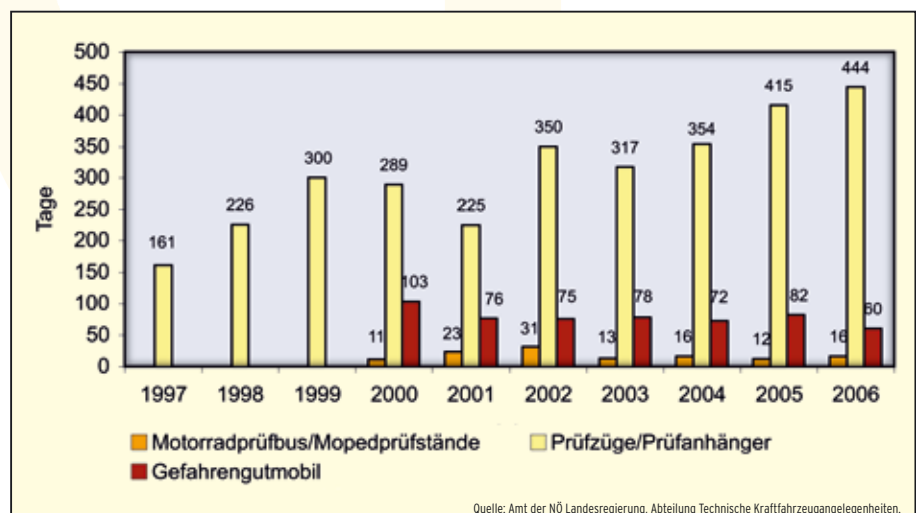
Strahlungskontrolle eines Gefahrguttransportes der Klasse 7

Abbildung 12 zeigt die Einsatztage der Prüffahrzeuge von 1997 bis 2006, in Abbildung 13 sind die Anzahl der mit Unterstützung der Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten geprüften Kfz sowie deren technischer Zustand nach drei Kategorien angeführt.

Die Einsatztage der Prüffahrzeuge variieren von Jahr zu Jahr, seit 1997 ist jedoch eine deutliche Steigerung der

Abbildung 13:

Anzahl der Einsatztage des Motorradprüfbusses und der Mopedprüfstände, der zwei großen Prüfwüge, des kleinen Prüfanhängers sowie des Gefahrgutmobil in Niederösterreich (1997 - 2006)



Quelle: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten.

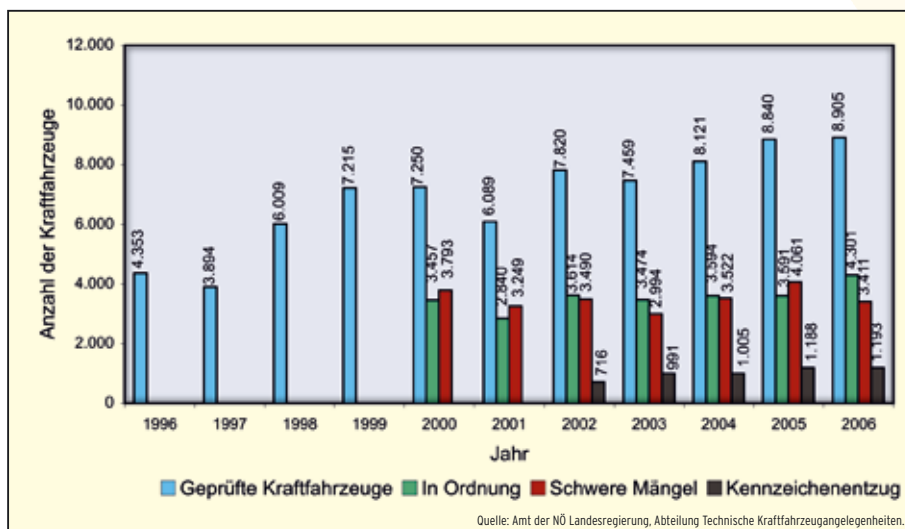


Abbildung 14:
Anzahl der geprüften Kraftfahrzeuge, der Kraftfahrzeuge ohne schwere Mängel, der Kraftfahrzeuge mit schweren Mängeln und der Kennzeichenentzüge in Niederösterreich (1997 - 2006)

Einsatztage ersichtlich. Im Jahre 2006 wurden insgesamt 520 Einsatztage verzeichnet, wovon mit 444 Einsatztagen der Großteil den Prüfzügen und dem Prüfanhänger zuzuschreiben ist. Das Gefahrgutmobil war an 60 Einsatztagen in Betrieb, bei den Moped- und Motorradprüfungen wurden 16 Einsatztage registriert.

Die Anzahl der geprüften Kfz hat sich seit 1996 (ca. 4.400 Kfz-Überprüfungen) mehr als verdoppelt und betrug 2006 ca. 8.900.⁶⁷ Dieser deutliche Anstieg der Kennzahl ist auf den vermehrten Einsatz der Prüffahrzeuge zurückzuführen. Bis 2000 wurden die Kfz-Überprüfungen von einem großen Prüfzug sowie dem kleinen Prüfanhänger durchgeführt, wohingegen mit dem Kauf des Motorradprüfbusses im Jahr 2000 eine größere Anzahl an Überprüfungen möglich wurde. Der Einsatz eines weiteren großen Prüfzuges seit Jänner 2005 und die seit Oktober 2005 in Betrieb befindliche Prüfhalle spiegeln sich wiederum in der Zunah-

me der Kfz-Überprüfungen 2005 und 2006 wider.

Die 8.905 überprüften Kfz des Jahres 2006 können den Fahrzeugarten folgendermaßen zugeteilt werden: 5.109 Lkw (alle Gewichtsklassen), 2.535 Anhänger (alle Gewichtsklassen), 930 Pkw, 268 einspurige Kfz und 63 Omnibusse. Die meisten Kontrollen betreffen den Schwerverkehr.

Die Analyse der Überprüfungsergebnisse nach den Kategorien „in Ordnung“ (das Fahrzeug weist keine oder nur leichte Mängel auf), „schwere Mängel“ und „Kennzeichenentzug“ zeigt, dass in den Jahren 2002 bis 2006 jährlich mehr als die Hälfte der kontrollierten Fahrzeuge zumindest schwere Mängel aufwiesen oder sogar das Kennzeichen entzogen wurde. Festzuhalten ist aber, dass seitens der Exekutive eine Vorauswahl der zu kontrollierenden Kfz getroffen wird und Kfz, deren technischer Zustand nicht auffällig ist, in vielen Fällen keiner Kontrolle zugeführt werden. Das bedeutet,

⁶⁷ Die Anzahl der geprüften Gefahrguttransporte ist in Abbildung 13 nicht enthalten.



dass die Statistik keine repräsentativen Zahlen, wie viele Kfz tatsächlich defekt sind, beinhalten kann.

Lenk- und Ruhezeiten

Die Überprüfung der Lenk- und Ruhezeiten erfolgt durch die Auswertung der Schaublätter der Fahrtschreiber, die laut § 24 Abs. 2 KFG in Lkw und Sattelzugfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5t und Omnibussen verpflichtend installiert sein müssen. Hierzu stehen den Beamten insgesamt 12 Auswerteeinheiten zur Verfügung, die jeweils aus einem Laptop mit Scanner bestehen, wobei eine Spezialsoftware die Tachoscheiben analysiert. 1990 waren dafür noch keine Geräte im Einsatz.

Seit 1. Mai 2006 müssen alle neu zugelassenen Lkw über 3,5t höchstzulässigem Gesamtgewicht und Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen mit einem digitalen Tachograph ausgerüstet sein. Die analogen Fahrtschreiber werden dadurch sukzessive durch digitale Kontrollgeräte ersetzt. Der Einsatz des digitalen Tachographen wird zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen, weil nunmehr die Lenk- und Ruhezeiten einfach und unkompliziert mittels Chipkarte von der Exekutive vor Ort ausgelesen werden können.⁶⁸

Personaleinsatz

In Niederösterreich werden im Bereich des Landespolizeikommandos ca. 3.100 Polizeibeamte für den Verkehrsüberwachungsdienst eingesetzt. Die Bedeutung der Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung für die Exekutive wird durch den Einsatz von 8 Beamten für die Verkehrssicherheitsberatung in

Berufsschulen und den Einsatz von ca. 400 Verkehrserziehern in Schulen deutlich.

Zusätzlich werden von der Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung Einsatzstunden im Ausmaß von 10 Personen pro Jahr für die Unterstützung der Exekutive bei technischen Straßenverkehrskontrollen aufgewendet. Für den Betrieb des Gefahrgutmobiles ist davon 1 Person pro Jahr im Dienst. Für die Moped- und Motorradüberprüfungen werden pro Jahr etwa 36 Personentage aufgewendet.

Weitere Maßnahmen der Exekutive zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Niederösterreich



Quelle: Polizei

Monatliche Landesüberwachungspläne und jährliche Verkehrsschwerpunktprogramme führen ebenfalls zu effizienter Polizeiarbeit.

68 Vgl. URL: <http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=240> [15.01.2007]

Landesüberwachungsplan und Verkehrsschwerpunktprogramm

Zur Koordination der Verkehrsüberwachung in Niederösterreich werden ein monatlicher Landesüberwachungsplan sowie unter Federführung der Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der NÖ Landesregierung ein jährliches Verkehrsschwerpunktprogramm erstellt.

Das Verkehrsschwerpunktprogramm des Amtes der NÖ Landesregierung sieht für 2007 neben den ganzjährigen Themen „Alkohol und Drogen am Steuer“, „Einhaltung der Fahrzeugschwindigkeit (Beachtung StVO, KFG; KDVG)“ und „Sicherheitsabstand“ folgende Quartalsüberwachungsschwerpunkte vor:

1. Quartal: Telefonieren (Handy) sowie Gurtenpflicht und Rückhalteeinrichtungen
2. Quartal: Schwerverkehr inkl. Omnibusse (Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrverbote)
3. Quartal: Geschwindigkeitsverhalten bei Schutzwegen sowie gegenüber Kindern
4. Quartal: Beleuchtung und Bereifung (insbesondere Winterreifenpflicht bei Schwerverfahrzeugen)

Unfalldatenaufnahme

Ein weiterer wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird seitens der Exekutive durch die Unfalldatenaufnahme vor Ort, welche die Basis für die Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich bildet, geleistet.

Unfallhäufungsstellen

Die Mitarbeit der Exekutive bei der Analyse der Unfallhäufungsstellen ist ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Niederösterreich.

Unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen

Im Falle von unvorhersehbar eingetretenen Ereignissen, wie beispielsweise Unfällen oder Straßengebrechen, dürfen die Organe der Straßenaufsicht nach § 44b Abs. 1 StVO besondere Verkehrsregelungen veranlassen. Diese Bestimmung ermöglicht es der Exekutive z. B. durch Anbringen von Straßenverkehrszeichen unverzüglich auf Gefahrensituationen zu reagieren und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Bewusstseinsbildende und verkehrserzieherische Aufgaben

Dieses Tätigkeitsfeld reicht von der Unterstützung bei diversen Verkehrssicherheitsaktionen über Verkehrserziehung bis hin zu Verkehrsberatung. Beispiele für diese Tätigkeiten sind: Aktion „Nimm dir Zeit für meine Sicherheit“, Verkehrssicherheitserziehung in Kindergärten und Volksschulen, Verkehrssicherheitsberatung in Berufsschulen, Schulwegsicherung, Mitwirkung bei der Abnahme von Radfahrprüfungen in Schulen, Verkehrssicherheitstage in Kooperation mit anderen Organisationen.



Quelle: Polizei

Die praktische Verkehrserziehung ist ein wichtiger Teil der Polizeiarbeit.

Einsparungspotentiale durch Maßnahmen der Verkehrsüberwachung

Wie anhand der Entwicklung der Anzahl der Verkehrsüberwachungsgeräte, der Anzahl der Verkehrskontrollen und der Anzahl der Anzeigen ersichtlich ist, hat sich die Verkehrsüberwachung seit dem Jahr 1990 – nicht zuletzt aufgrund der sich stark ändernden Rahmenbedingungen – bedeutend entwickelt. Durch die technische Entwicklung konnten im Laufe der Jahre einerseits neue Geräte zur Verkehrsüberwachung auf der Straße eingesetzt werden und andererseits wurde die Büroinfrastruktur durch den EDV-Einsatz deutlich verbessert. Gesamtheitlich betrachtet kann daher durch die Veränderung der Rahmenbedingungen seit 1990 eine

größere Anzahl an Überprüfungen mit besserer Beweiskraft durchgeführt werden.

Durch Maßnahmen im Bereich der Verkehrsüberwachung konnten in den letzten 16 Jahren etwa 5.600 UPS vermieden und rund 7.600 Personen vor dem Verunglücken im Straßenverkehr bewahrt werden. Infolge des geringeren Unfallgeschehens werden bei den volkswirtschaftlichen Kosten Einsparungen in der Höhe von ca. 310 Millionen Euro verzeichnet. Nicht berücksichtigt wurden dabei eventuelle Einsparungen, die im Zusammenhang mit der Verkehrsregelung und -steuerung der Exekutive stehen.

Tabelle 8:
Einsparungspotentiale durch Maßnahmen der Verkehrsüberwachung durch die Exekutive in Niederösterreich (1990 – 2006)

* Die Kosten in Euro ergeben sich aus den Verunglückten multipliziert mit dem Kostensatz von rund 40.900 € pro verunglückter Person.

Maßnahme	UPS	Verunglückte	Kosten (in Euro*)
Geschwindigkeitsüberwachung	3.349	4.555	186.299.500
Abstandsüberwachung	231	314	12.842.600
Alkoholkontrollen	1.137	1.546	63.231.400
Verkehrskontrollen insbesondere Kontrollen des technischen Zustandes, der Lenk- und Ruhezeiten, der Gurtanlagequote	879	1.195	48.875.500
Summe	5.596	7.610	311.249.000

2.4 Einsparungen durch Verkehrssicherheitsarbeit

Bereits in diesem Bericht angeführte Analysen, wie die Entwicklung des Unfallgeschehens und die in den Kapiteln 2.2 und 2.3 berechneten Einsparungspotentiale der drei Bereiche „Verkehrsinfrastruktur“, „Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung“ sowie „Ver-

kehrsüberwachung“ lassen einen Zusammenhang zwischen umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen und der Entwicklung des Unfallgeschehens erkennen. Noch deutlicher wird der Zusammenhang bei Betrachtung der Tabelle 9, die eine zusammenfassende

Übersicht über die Reduktion der Anzahl der UPS, der Verunglückten und der Unfallfolgekosten durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Niederösterreich zeigt.

Die Ermittlung der Anzahl der eingesparten Verunglückten pro Einzelmaßnahme in Niederösterreich erfolgte mitunter anhand von Studien; Vorher-Nachher-Vergleichen, Wirksamkeitsdauer, örtlicher und zeitlicher Umsetzung der Maßnahmen und der medialen Aufbereitung sowie anhand der Unfalldaten.

Die Unterteilung der quantifizierten Verkehrssicherheitsmaßnahmen in die drei Maßnahmenbündel der Verkehrsinfrastruktur (violetttes Feld), der Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung (gelbes Feld) sowie der Verkehrsüberwachung (grünes Feld) verdeutlichen, dass den Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen mit ca. 71 % (42 % aller Maßnahmen) der Großteil der Reduktion durch quantifizierte Maßnahmen

zukommt, gefolgt von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen (ca. 27 %, das sind 16 % aller Maßnahmen). Der Anteil der bewusstseinsbildenden und verkehrserzieherischen Maßnahmen (ca. 2 %, das ist 1 % aller Maßnahmen) erscheint auf den ersten Blick sehr gering, ist aber aufgrund des deutlich geringeren Mitteleinsatzes – z. B. im Vergleich zu Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nicht zu unterschätzen. Die quantifizierten Maßnahmen haben am gesamten Einsparungspotential von 49.571 verunglückten Personen einen Anteil von rd. 39 %. Die über die quantifizierbaren Maßnahmen hinausgehenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen (ca. 44%) entfallen auf Aktivitäten des Bundes, der Gemeinden oder anderer Organisationen.

Durch diese zusammenfassende Übersicht über die positiven Auswirkungen gesetzter Verkehrssicherheitsmaßnahmen wird die Bedeutung der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich deutlich.

Maßnahme	Reduktion/Einsparung			
	UPS	1 Verunglückte	2 Kosten (in Euro*)	1, 2 % (gerundet)
NÖ-Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (vgl. Tabelle 4)	14.337	19.498	797.468.200	39
NÖ-Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung (vgl. Tabelle 5)	425	579	23.681.100	1
Maßnahmen Verkehrsüberwachung durch die Exekutive in Niederösterreich (vgl. Tabelle 8)	5.596	7.610	311.249.000	16
Summe der quantifizierten Maßnahmen in NÖ	20.358	27.687	1.132.398.300	56
Quantifizierte Maßnahmen in NÖ	20.358	27.687	1.132.398.300	56
darüber hinausgehende Verkehrssicherheitsmaßnahmen	16.092	21.884	895.055.600	44
Einsparung durch Verkehrssicherheitsarbeit in NÖ gesamt (vgl. Tabelle 3)	36.450	49.571	2.027.453.900	100

Tabelle 9:
Reduktion der Unfälle mit Personenschaden (UPS), der Verunglückten und der daraus resultierenden Unfallfolgekosten in Niederösterreich durch umgesetzte Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Niederösterreich (1990 – 2006)

* Die Kosten in Euro ergeben sich aus den Verunglückten multipliziert mit dem Kostensatz von rund 40.900 € pro verunglückter Person.

3 AUSBLICK

Die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich zeigt bereits große Erfolge, die sich in sinkenden Unfallzahlen widerspiegeln. Aufbauend auf diesen erfolgreichen Maßnahmen setzt das Land Niederösterreich für die Zukunft neue Impulse, um die Verkehrssicherheit auf Niederösterreichs Straßen weiterhin zu erhöhen.

Diese neuen Maßnahmen, die den Handlungsfeldern Verkehrsinfrastruktur, Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung sowie Verkehrsüberwachung zugeteilt werden, sind im folgenden Ausblick angeführt. Dabei werden Einzelmaßnahmen zu Themenschwerpunkten zusammengefasst. Gewählt wurden bewusst Maßnahmen, die aufgrund der gesetzlichen Regelung vom Land Niederösterreich durchführbar sind.

3.1 Maßnahmen Verkehrsinfrastruktur

Die Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur werden den Themengebieten Unfallhäufungsstellen, Road Safety Audit und Road Safety Inspection, Geschwindigkeit, Fußgängerverkehr, Freiland und Innerorts zusammengefasst. Bewährte Maßnahmen der letzten Jahre, wie z. B. die Straßenraumgestaltung (Kreisverkehre, Ortsdurchfahrten etc.) zur Erreichung eines angepassten Geschwindigkeitsverhaltens werden weitergeführt.

Unfallhäufungsstellen (UHS)

- Einbeziehung von Unfällen mit Sachschaden zur Berechnung von UHS unter der Voraussetzung, dass die digitale Unfalldatenbank auch die Sachschadensunfälle umfasst.
- Evaluierung von UHS- Sanierungen: Durchführung von Vorher- Nachher- Untersuchungen für Maßnahmen zur UHS- Sanierung, um diese Maßnahmen aufgrund der Evaluierungsergebnisse noch gezielter einsetzen zu können.

- Hilfestellung beim UHS- Management auf dem Gemeindestraßennetz (sonstige Straßen). Das Land Niederösterreich kann dabei Werkzeuge (Grundlagen wie z. B. Straßengraph, Orthofotos) im Zuge ITS Vienna Region zur Verfügung stellen.

Road Safety Audit (RSA) u. Road Safety Inspection (RSI)

- Durchführung von RSA⁶⁹ und RSI⁷⁰ auf Landesstraßen (auf ausgewählten Strecken, auf denen es vermehrt zu Konflikten und Unfällen kommt)
- Bekanntmachung von RSA und RSI in den Gemeinden (über die Landesakademie)

Geschwindigkeit

- Harmonisierung der Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote: Prüfung der Möglichkeit auf ausgewählten Strecken (z. B. B20, B18, Helenental, Kampthal); eventu-

⁶⁹ Das Road Safety Audit (RSA) ist ein standardisiertes Verfahren, das bei Straßenneu- und -umbauten eingesetzt wird. Im Zuge des RSA sollen Sicherheitsexperten potenzielle Verkehrssicherheitsprobleme bereits bei der Planung von Straßen aufzeigen. Erforderliche Korrekturen können dadurch bereits in der Planungsphase vorgenommen werden.

⁷⁰ Bei der Road Safety Inspection (RSI) werden für das bestehende Straßennetz und dessen Straßenumfeld potenzielle Sicherheitsmängel mittels standardisierten Überprüfungen erfasst. Defizite sollen durch den Einsatz entsprechender Maßnahmen beseitigt werden, bevor Unfallhäufungen entstehen.

elle Maßnahmen können die bessere Erkennbarkeit und Begreifbarkeit der Verordnungskundmachung (Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen) und eine schärfere Überwachung neuer Situationen sein.

Freiland

- Einsatz mobiler Tempoanzeigen an ausgewählten Stellen in Zusammenarbeit mit der Exekutive
- Punktuelle Ausstattung von Freilandstraßen mit Maßnahmen zur Verbesserung der passiven Sicherheit für Lenker einspuriger Fahrzeuge
- Strecken mit einem Bezug auf Baumunfällen auffälligen Unfallgeschehen werden gesondert untersucht.
- Überprüfung unfallträchtiger Eisenbahnkreuzungen und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen

Innerorts

- Fußgängerverkehr:
 - Prüfung einer Fördermöglichkeit zur Nachrüstung von Schutzwegbeleuchtungen
 - Modellversuch einer schutzweglosen Ortsdurchfahrt auf stark frequentierten Fußgängerstrecken nach dem Schweizer Modell: In Ortszentren, in denen wichtige Fußgängerziele (z. B. Einkaufszentren, Restaurants, Bushaltestellen) beidseitig angeordnet sind, wird kein Schutzweg markiert, sondern die Fahrtrichtungen

werden durch einen Mittelstreifen getrennt, der den Fußgängern als Sicherheit bei der Querung der Fahrbahn dient. Die Fußgänger können aus diesem Grunde die Fahrbahn an beliebiger Stelle queren.

- Radverkehr: Hebung der Radfahrersicherheit vor allem im Alltagsradverkehr. Ziel ist dabei nicht, im Ortsgebiet Radwege oder Geh- und Radwege zu errichten. Maßnahmenbeispiele: bessere Anordnung von Kanaldeckeln, Ausbesserung von Schlaglöchern, Aufstellfläche für Radfahrer vor Kreuzungen gemäß eines Radverkehrskonzeptes der jeweiligen Gemeinde

Wettbewerb „Verkehrssichere Gemeinde“

Gemeinden und Städte in Niederösterreich sollen sich am (noch einzuführenden) Wettbewerb „Verkehrssichere Gemeinde“ beteiligen. Dadurch kann einerseits erhoben werden, welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Gemeinden und Städten gesetzt werden. Andererseits können jene Kommunen, die sich besonders für die Verkehrssicherheit einsetzen prämiert und als Beispiel für andere Städte und Gemeinden hervorgehoben werden. Gefahrenstellen sollen entschärft werden. Das Land Niederösterreich wird diesen Wettbewerb unterstützen.

3.2 Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung

Durch eine verstärkte Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung soll präventiv zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Niederösterreich beigetragen werden. Angesprochen wird dabei aber nicht nur eine Verkehrsteilnehmergruppe, sondern durch die Verschiedenartigkeit der Maßnahmen können alle Verkehrsteilnehmer zielgerichtet erreicht werden.

Viele der bereits durchgeführten bewusstseinsbildenden und verkehrserzieherischen Maßnahmen haben sich bewährt und werden in der Folge auch in Zukunft weiterhin durchgeführt. Beispielfhaft genannt werden die Sicherheitswettbewerbe für Fahrrad („Wer wird Meister auf 2 Rädern?“) und Moped („Wer fährt am besten?“).

Schüler

- Schülerlotsen und Schulwegpolizisten vor den Vorhang stellen
- Unterstützung des Schulerhalters / der Gemeinde bei der Erstellung von Schulwegplänen: Erarbeitung von Faltblättern, in denen sichere Gehwege eingezeichnet und Gefahrenstellen im Schulumfeld mittels Fotos und Erklärung dokumentiert werden
- Schulbuslenker: Durchführung von Verkehrssicherseminaren und Verkehrssicherheitstrainings für Schulbuslenker
- Informations- und Diskussionsveranstaltungen zu den Themen Alkohol

und Drogen im Straßenverkehr mit zukünftigen Lenkern in Schulen

Jugendliche

- Unterstützung von Aktionen für Fahranfänger in Anlehnung an bereits bestehende Wettbewerbe (z. B. „Deutschlands beste Fahranfänger“)
- Hilfestellung hinsichtlich der Organisation und der Bewerbung bedarfsorientierter Verkehre bei Veranstaltungen

Senioren

- Unterstützung der Seniorenberatung zur kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit: Leistungstestung und anschließende Beratung durch einen Verkehrspsychologen
- Mobilitätsberatung
- Begehung von Gefahrenstellen in der Umgebung von Seniorenheimen im Rahmen einer Verkehrsberatung auf Anforderung der jeweiligen Gemeinde
- PR-Aktion „Rückstrahlende Bekleidung“ oder ähnliche Aktionen

Alle Verkehrsteilnehmer

- Regelmäßige Medien-Beiträge
 - Verkehrssichersefenster in „NÖ Heute“: Ausstrahlung eines zielgruppenspezifischen Verkehrssichersebeitrags

- Verständnisförderung für die Bedürfnisse der jeweils anderen Verkehrsteilnehmer
- Die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Niederösterreich wird sich an der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich beteiligen, indem sie Weiterbildungsveranstaltungen für LKW-Lenker organisieren und unterstützen wird.⁷¹

Städte und Gemeinden

Durchführung von Workshops für Städte und Gemeinden: In diesen Workshops soll Vertretern von Städten und Gemeinden nicht nur die Wichtigkeit von Verkehrssicherheitsarbeit in ihren Gemeinden vermittelt werden, sondern sie sollen auch fachliche Unterstützung für diese Tätigkeit erhalten.

Themenschwerpunkte z. B. Schutzweg, Unfallhäufungsstellen, Baustellenabsicherung, RSI

3.3 Maßnahmen Verkehrsüberwachung

Durch neue und verstärkte Maßnahmen der Verkehrsüberwachung sollen Verkehrsteilnehmer einerseits präventiv von Gesetzesübertretungen abgeschreckt werden und andererseits im Fall einer Gesetzesübertretung mit einer höheren Wahrscheinlichkeit bestraft werden. Bewährte Überwachungsschwerpunkte, wie z. B. die Gurt- und Kindersitzverwendung, werden auch in den nächsten Jahren beibehalten.

Neue Überwachungsschwerpunkte

- Erstellung eines zielgerichteten Überwachungsplanes in Abstimmung auf regionale Gefahrenschwerpunkte gemeinsam mit der Exekutive und der örtlich zuständigen Behörde (z. B. Veranstaltungen, Zeit- und Ortshäufung von Unfällen)

- Schwerverkehr (z. B. Beleuchtung, Bereifung, Winterreifenpflicht)
- Mopedverkehr
- Telefonieren mit Freisprecheinrichtung

Prüfung zusätzlicher Überwachungsmöglichkeiten

- Untersuchung eines Pilotversuches zu Drogen-Schwerpunktaktionen mit mobilen Amtsärzten

Evaluierung der Überwachung

- Zur Effizienzsteigerung soll die Überwachung in Niederösterreich bewertet werden.

⁷¹ laut Mag. Patricia Luger Fachgruppengeschäftsführerin
Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe
Wirtschaftskammer Niederösterreich
Landsbergerstraße 1, 3100 St. Pölten
Tel: 02742/851-19510, Fax: 02742/851-19519
E-Mail: verkehr.fachgruppen1@wknoe.at
<http://wko.at/noe/gueterbefoerderung>

Literaturverzeichnis

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG,
Projektgruppe für Verkehrsangelegenheiten:
NÖ Landesverkehrskonzept, Wien, 1991

BUNDESGESETZ über den Führerschein
(Führerscheingesezt - FSG), BGBl I
1997/120 in der Fassung BGBl I 2006/32

BUNDESGESETZ vom 23. Juni 1967 über
das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesezt 1967 -
KFG 1967), BGBl 1967/267 in der Fassung
BGBl I 2006/99

BUNDESGESETZ vom 6. Juli 1960, mit
dem Vorschriften über die Straßenpolizei
erlassen werden (Straßenverkehrsordnung
1960 - StVO 1960), BGBl 1960/159 in der
Fassung BGBl I 2006/152

BUNDES-VERFASSUNGSGESETZ
(B-VG), BGBl 1930/1 in der Fassung BGBl I
2005/121

EPIGUS - Institut für ganzheitliche Unfall-
und Sicherheitsforschung:
Forschungsarbeiten und Projekte im Auftra-
ge der NÖ Landesregierung 1999 - 2005,
durchgeführt unter der wissenschaftlichen
Leitung von Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Ernst
Pfleger am Ludwig Boltzmann Institut für
Verkehrssystemanalyse, interdisziplinäre
Unfallforschung und Unfallrekonstruktion
und am EPIGUS - Institut für ganzheitliche
Unfall- und Sicherheitsforschung

HERRY VERKEHRSPPLANUNG / CONSULTING:
Fahrleistungen in Mrd. Kfz-km auf Nieder-
österreichs Straßen 1990, 1995, 2000,
Wien, 2006

KNOFLACHER, H.:
Sicherer Lebensraum Dorf - Grundsatzunter-
suchung zur Dorf- und Stadterneuerung in
Niederösterreich, Maria Gugging, 1998

LEBISCH:
Abstand halten. Rechts halten. Hirn ein-
schalten. Überlegungen für eine niederös-

terreichische Verkehrssicherheitskampag-
ne, Wien, 1999

METELKA, M. / CERWENKA, P. /
RIEBESMEIER, B.:
Österreichische Unfallkosten- und Ver-
kehrssicherheitsrechnung Straße,
Wien, 2003

MITSCHE, J.:
Einfluss von seitlichen Blockmarkierungen
auf die Verkehrssicherheit, Amt der NÖ
Landesregierung, Wien, 1994

PFLEGER, E. / RICHTER, G.:
Verkehrssicherheitsuntersuchung A 1 -
Westautobahn, Baustelle „Ybbs“ km 100,
7 bis km 108,2, Ludwig Boltzmann Institut
für Verkehrssystemanalyse, interdisziplinäre
Unfallforschung und Unfallrekonstruk-
tion im Auftrage der NÖ Landesregierung,
Wien, 1998

PFLEGER, E. / GLASER, H.:
Sicherheitstechnische Auswirkungen von
Fahrbahnüberwerfungen mit Höhenunter-
schied bei Autobahnbaustellen, Ludwig
Boltzmann Institut für Verkehrssystem-
analyse, interdisziplinäre Unfallforschung
und Unfallrekonstruktion im Auftrage der
NÖ Landesregierung, Wien, 2001

PFLEGER, E. / LORBER, A. / MAYRHOFER, S.:
Verbesserte Kennzeichnung von Kurvenfüh-
rungen und Durchführung von Blickanalysen
mit dem viewpointsystem an der B 27,
Ludwig Boltzmann Institut für Verkehrs-
systemanalyse, interdisziplinäre Unfall-
forschung und Unfallrekonstruktion im
Auftrage der NÖ Landesregierung,
Wien, 2004

PFLEGER, E. / GLASER, H.:
Unfallanalysen und verbesserte Kennzeich-
nung von Kurvenführungen mit dem neuen
Leitpflocksystm an 25 ausgewählten
Unfallhäufungsstellen im Raum Mödling und
Baden - Abkommen NÖ 1, EPIGUS - Institut
für ganzheitliche Unfall- und Sicherheits-

forschung im Auftrage der NÖ Landesregierung, Wien, 2005

PFLEGER, E. / GLASER, H.:
Systematische Sanierung von Unfallstellen mit Abkommensunfällen, EPIGUS - Institut für ganzheitliche Unfall- und Sicherheitsforschung, im Auftrage der NÖ Landesregierung, Wien, 2005 und 2006

PRASCHL, M.:
Ride Easy - Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer in Niederösterreich. Strategieentwicklung auf Basis der Motiv- & Argumentationsforschung, Wien/St. Pölten, 2000

RICHTLINIEN UND VORSCHRIFTEN FÜR DAS STRASSENWESEN (RVS) 02.02.21 [1.21.]: Verkehrssicherheitsuntersuchung, Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV), Arbeitsgruppe „Stadtverkehr“, Arbeitsausschuss „Verkehrssicherheit - Ortsgebiet“ (Hrsg.), Ausgabe 1. August 2004, Wien, 2004

RISSER, A.:
Wirksamkeit der mobilen Tempoanzeige, Kuratorium für Verkehrssicherheit im Auftrage des Amtes der NÖ Landesregierung, Wien, 2001

SCHRAMMEL, E. / FRANZL, E.:
A1 Baustellenannäherungsbereich Amstetten-Ost, Kuratorium für Verkehrssicherheit im Auftrage des Amtes der NÖ Landesregierung, Wien, 1998

SCHRAMMEL, E. / HANKO, W. / SCHREFEL, J.:
Unfalluntersuchung im Bereich von Baustellen mit Gegenverkehr in NÖ. Vergleich von Ausführungen ohne und mit baulicher Mitteltrennung, Kuratorium für Verkehrssicherheit im Auftrage des Amtes der NÖ Landesregierung, Wien, 2001

SCHRAMMEL, E. / HANKO W.:
Generalerneuerung der A1: Vorher- Nachher- Unfalluntersuchung. Ausbau von 2 auf 3

Fahrstreifen, Kuratorium für Verkehrssicherheit im Auftrage des Amtes der NÖ Landesregierung, Wien, 2003

STATISTIK AUSTRIA:
Statistik der Kraftfahrzeuge, 1990 - 2005

TRIMMEL, P.:
Effizienzuntersuchung der Lkw-Überholverbote 7,5 t auf Autobahnen in Niederösterreich, in: Verkehr in Österreich, Heft 25, Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.), St. Pölten, 1998

TRIMMEL, P. / KLEMENJAK, W. / KREINER, E.:
Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr. Eine Aktion des Bundeslandes Niederösterreich, in: Verkehr in Österreich, Heft 28, Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.), St. Pölten, 1999

TRIMMEL, P.:
Auswirkungen von „blinkenden Gefahrenzeichen“ anhand des Geschwindigkeitsverhaltens der Kraftfahrer, in: Verkehr in Österreich, Heft 29, Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.), St. Pölten, 2000 (zit. 2000a)

TRIMMEL, P.:
Verkehrsverhalten im Bereich von Autobahnbaustellen, Kuratorium für Verkehrssicherheit im Auftrage des Amtes der NÖ Landesregierung, St. Pölten, 2000 (zit. 2000b)

TRIMMEL, P.:
Sicherheitsinitiative für Lenker einspuriger Kraftfahrzeuge. Niederösterreich, Unfallgeschehen 1996 - 2000, Kuratorium für Verkehrssicherheit gefördert vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds Landesanteil Niederösterreich, St. Pölten, 2001 (zit. 2001a)

TRIMMEL, P.:
Sicherheitsinitiative für Lenker einspuriger Kraftfahrzeuge. Niederösterreich. Aktionsbericht 2001, St. Pölten, 2001 (zit. 2001b)

TRIMMEL, P.:
Effizienzuntersuchung von Sanierungs-
maßnahmen an Unfallhäufungsstellen in
Niederösterreich, Kuratorium für Verkehrs-
sicherheit im Auftrage des Amtes der
NÖ Landesregierung, Wien, 2003

TRIMMEL, P.:
Unfallgeschehen bei winterlichem Fahrbahn-
zustand in Niederösterreich, Kuratorium für
Verkehrssicherheit im Auftrage des Amtes
der NÖ Landesregierung, Wien, 2004

TRIMMEL, P. / RISSE, A.:
Straßenverkehrsunfälle mit Baum-Kollisi-
onen in Niederösterreich, Kuratorium für
Verkehrssicherheit im Auftrage des Amtes
der NÖ Landesregierung, Wien, 2006

BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES:
Verkehrstote auf Österreichs Straßen nach
Bundesländern. Vergleich 2006 und 2005
mit den bisher günstigsten Bundesländer-
ergebnissen der letzten 40 Jahre (Mini-
mum), Stand 03.01.2007, Wien, 2007

STATISTIK AUSTRIA:
Unfalldaten der Jahre 1990 bis 2006.
Datenbearbeitung, Hochrechnung
Dezember 2006 und Auswertung des
Kuratoriums für Verkehrssicherheit

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:24
Darstellung der indexierten Entwicklung
der Unfälle mit Personenschaden (UPS),
der Verletzten, der Getöteten, des Kfz-
Bestandes und der Verkehrsleistung in
Niederösterreich 1990 - 2006,
Index 1990 = 100%

Abbildung 2:25
Darstellung der Entwicklung der Anzahl der
Unfälle mit Personenschaden entsprechend
den Zielvorgaben - 20 % bis - 50 % bis
zum Jahr 2010 (Basisjahr 1990, blaue

Fläche) und der tatsächlichen Entwicklung
der Anzahl der Unfälle mit Personenschä-
den in Niederösterreich (1990 - 2006,
schwarze Linie) absolut

Abbildung 3:25
Darstellung der Entwicklung der Anzahl
der Verletzten entsprechend den Zielvor-
gaben - 20% bis - 50% bis zum Jahr 2010
(Basisjahr 1990, blaue Fläche) und der
tatsächlichen Entwicklung der Anzahl der
Verletzten in Niederösterreich (1990 -
2006, schwarze Linie) absolut

Abbildung 4:26
Darstellung der Entwicklung der Anzahl
der Getöteten entsprechend den Zielvor-
gaben - 20% bis - 50% bis zum Jahr 2010
(Basisjahr 1990, blaue Fläche) und der
tatsächlichen Entwicklung der Anzahl der
Getöteten in Niederösterreich (1990 -
2006, schwarze Linie) absolut

Abbildung 5:27
Darstellung der Entwicklung der Anzahl der
Verunglückten entsprechend den Zielvor-
gaben - 20% bis - 50% bis zum Jahr 2010
(Basisjahr 1990, blaue Fläche) und der
tatsächlichen Entwicklung der Anzahl der
Verunglückten in Niederösterreich (1990 -
2006, schwarze Linie) absolut

Abbildung 6:27
Darstellung der indexierten Entwicklung
der Verkehrsleistung entsprechend der
Annahme „Verkehrszunahme bis 2010
um 40% bis 45%“ (Basisjahr 1990, blaue
Fläche) und der tatsächlichen indexierten
Entwicklung der Verkehrsleistung in
Niederösterreich (1990 - 2006, schwarze
Linie), Index 1990 = 100%

Abbildung 7:28
Gegenüberstellung der Annahme „Entwick-
lung der Verunglücktenzahlen in Niederös-
terreich proportional zur Verkehrszunahme“
(rote Linie) und der realen Entwicklung der
Verunglücktenzahlen (blaue Linie) und Dar-
stellung der daraus errechneten Anzahl der

in Niederösterreich pro Jahr eingesparten
Verunglückten absolut (1990 - 2006)

Abbildung 8:30
Strategie Verkehrssicherheit des
Landesverkehrskonzeptes 1991

Abbildung 9:31
Darstellung der indexierten Entwicklung der
Verunglückten unter Berücksichtigung der
tatsächlichen Verkehrszunahme von 1990 bis
2006 in der Strategie Verkehrssicherheit des
Landesverkehrskonzeptes 1991,
Index 1990 = 100%

Abbildung 10:39
Entwicklung der Unfallkennzahlen
1990 - 2006, Index 1990 = 100%

Abbildung 11:42
Gegenüberstellung der prozentuellen
Veränderung der Bahn-km, der Bus-km,
der beförderten Personen und der
Personen-km (1990 - 2006)

Abbildung 12:42
Beförderte Personen seit bestehen der
Dispositionszentrale

Abbildung 13:60
Anzahl der Einsatztage des Motorradprüf-
busses und der Mopedprüfstände, der zwei
großen Prüfzüge, des kleinen Prüfanhän-
gers sowie des Gefahrgutmobils in
Niederösterreich (1997 - 2006)

Abbildung 14:61
Anzahl der geprüften Kraftfahrzeuge, der
Kraftfahrzeuge ohne schwere Mängel, der
Kraftfahrzeuge mit schweren Mängeln und
der Kennzeichenentzüge in Niederöster-
reich (1997 - 2006)

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:29
Kostenträgerrechnung
(Einzel- und Gemeinkosten)

Tabelle 2:29
Einsparungspotenzial pro Unfall mit Perso-
nenschaden und pro verunglückter Person

Tabelle 3:30
Tatsächlich erzielte Einsparungen in
Niederösterreich (1990 - 2006)

Tabelle 4:43
Einsparungspotentiale durch Verkehrs-
sicherheitsmaßnahmen im Bereich
Verkehrsinfrastruktur (1990 - 2006)

Tabelle 5:53
Einsparungspotentiale durch Verkehrs-
sicherheitsmaßnahmen im Bereich
Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung
(1990 - 2006)

Tabelle 6:55
Gegenüberstellung der Anzahl der Ver-
kehrsüberwachungsgeräte und -einrich-
tungen in Niederösterreich 1990 und 2006
(Stand März 2006)

Tabelle 7:57
Entwicklung der Anzahl der Tests und
Anzeigen für Geschwindigkeit, Alkohol und
Abstand in Niederösterreich (1990 - 2006)

Tabelle 8:64
Einsparungspotentiale durch Verkehrs-
sicherheitsmaßnahmen im Bereich
Verkehrsüberwachung (1990 - 2006)

Tabelle 9:65
Reduktion der Unfälle mit Personenscha-
den (UPS), der Verunglückten und der
daraus folgenden Unfallfolgekosten in
Niederösterreich durch umgesetzte Ver-
kehrssicherheitsmaßnahmen in Nieder-
österreich (1990 - 2006)



Impressum

Herausgeber und Medieninhaber:

Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
(RU7)
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1

Projektleitung, Redaktion:

Ing. Christian Hofecker
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
(RU7)
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 16

Autoren:

DI Christian Kräutler
Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)
Leitung der Projektgruppe Region Ost
1050 Wien
Siebenbrunnengasse 21

Leitung der Landesstelle Burgenland
7000 Eisenstadt
Colmarplatz 1

Mag.(FH) Ernestine Osrael
Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)
Projektgruppe Region Ost
Landesstelle Wien
A-1050 Wien
Siebenbrunnengasse 21

DI Gisela Riener
Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)
Projektgruppe Region Ost
Landesstelle Wien
1050 Wien
Siebenbrunnengasse 21

Peter Trimmel
Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)
Projektgruppe Region Ost
Landesstelle Niederösterreich
3100 St. Pölten
Julius-Raab-Promenade 27

Mitarbeit:

DI Fulvius Amadori
Verkehrsverbund Ost-Region (VOR)
Management für Wien, Niederösterreich
und Burgenland
Planung und Leistungsangebot
1060 Wien
Mariahilfer Straße 77 - 79

Dr. Heinz Bachbauer
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Verkehrsrecht
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 16

Dr. Birgit Bukasa
Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)
Landesstelle Wien
1050 Wien
Siebenbrunnengasse 21

DI Georg Hönig
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Technische Kraftfahrzeug-
angelegenheiten
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 14

Mag. Rainer Kastner
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Leitung der Landesstelle Niederösterreich
3100 St. Pölten
Julius-Raab-Promenade 27

AbtInsp. Andreas Kronsteiner
Landespolizeikommando Niederösterreich
Landesverkehrsabteilung
3100 St. Pölten
Neue Herrengasse 15

DI Stephan Mayrhofer
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 17

DI Dr. Josef Mitsch
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 17

DI Christian Popp
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 16

DI Regina Rausch
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 16

Dr. Anna Margaretha Sturm
Bezirkshauptmannschaft Scheibbs
Rathausplatz 5
3270 Scheibbs

DI Christoph Westhauser
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 16

DI Dr. Friedrich Zibuschka
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1, Haus 16

Oberst Ferdinand Zuser
Landespolizeikommando Niederösterreich
Landesverkehrsabteilung
3100 St. Pölten
Neue Herrengasse 15

Korrekturlesung: Doris Hofecker

Schriftenreihe zum Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung,
Leitbild (Juni 1990)
- Heft 2: Park&Ride
(September 1990)
- Heft 2: Park&Ride, Neuauflage
(Oktober 2002)
- Heft 3: Verkehrsberuhigung
(Februar 1991)
- Heft 4: Verkehrsverbünde
(März 1991)
- Heft 5: Umweltgerechter Straßen-
betrieb (Mai 1991)
- Heft 6: Verkehrssicherheit
(August 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept
Entwurf (April 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept
Kurzfassung (Juni 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept
(Dezember 1991)
- Heft 7: Schifffahrtskonzept
(August 1992)
- Heft 8: Flugverkehrskonzept
(Dezember 1992)
- Heft 9: Verkehrssteuerung
(Juli 1993)
- Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
- Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge
(März 1995)
- Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre
(Februar 1996)
- Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den
Öffentlichen Verkehr in der
Region (Juli 1996)
- Heft 14: Gestaltung untergeordneter
Straßen (November 1996)
- Heft 15: Ruhender Verkehr
(September 1998)

10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept
(Oktober 2001)

Heft 16: Gestaltung innerörtlicher
Orientierungssysteme
(Jänner 2002)

Heft 17: Gehen in Niederösterreich
(Februar 2002)

Heft 18: Umweltbewusst Mobil:
Sprit sparend Fahren
(November 2002)

Heft 19: Telekommunikations-
Infrastrukturkonzept
(März 2003)

Heft 20: Handbuch für
Verkehrsspargemeinden
(Juni 2003)

Heft 21: Mobilität in Niederösterreich
Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätsbefragung 2003
(Jänner 2005)

Heft 22: Gender Mainstreaming und
Mobilität in Niederösterreich
(Juni 2005)

Heft 23: Mobilitätshilfen
(Jänner 2007)

Heft 24: Radfahren im Alltag in
Niederösterreich
(April 2007)

Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit
in Niederösterreich -
Rückblick und Ausblick
(April 2007)

Weitere Hefte in Vorbereitung

Die Hefte der Schriftenreihe und die In-
formationen sind zu beziehen bei der Abtei-
lung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7
3109 St. Pölten
Landhausplatz 1
Tel.: 027 42/90 05-149 73

Das Heft ist herunterladbar auf der Internet-
seite www.noel.gv.at/verkehrsberatung.
Hier finden Sie auch Informationen über weitere
Verkehrsthemen.

Herstellung:

gugler cross media, Melk
Gedruckt auf 100 % Recycling-Papier

ISBN 3-902372-14-1





Gedruckt nach der Richtlinie
„Schadstoffarme Druckerzeugnisse“ des
Österreichischen Umweltzeichens.
gugler cross media, Melk; UWZ 609

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1
telefon » 02742 9005 149 73 | fax » 02742 9005 149 50
internet » www.noe.gv.at

www.noe.gv.at