

Zeitschrift für

# VERKEHRS- RECHT

ZVR

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Februar 2022

02

37 – 72

## Beiträge

### Schmerzensgeldhöchstbeträge in Deutschland

Lothar Jaeger ➔ 40

**Straffreiheit nur bei zufällig nicht passendem Foto?**

Martin Hoffer ➔ 45

## Rechtsprechung

**Verpflichtung einer Gemeinde zur Wahrnehmung des  
Winterdienstes auf Friedhöfen** Georg Kathrein ➔ 52

**Verschuldensberücksichtigung bei bloß auf EKHG  
gestützten Ansprüchen?** Elias Pock ➔ 56

**Vergütungsanspruch für Seilbahnbetrieb nach Schließung  
wegen COVID-19** Johannes Augustin und Eduard Wallnöfer ➔ 60

## Judikaturübersicht Verwaltung

**Unterlassung der regelmäßigen Verkehrszeichen – Überprüfung;  
Gesetzwidrigkeit der V tritt nicht automatisch ein** ➔ 62

**Mahnung kann nicht bekämpft werden** ➔ 65

## Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030**

Karin Schranz und Klaus Machata ➔ 66



# Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

## Auf dem Weg zu einem „Safe System“ auf Österreichs Straßen

Eine neue Strategie forciert evidenzbasierte Maßnahmen und setzt ehrgeizige Ziele, um Österreichs Verkehrssicherheitsniveau an jenes der Vorreiterländer in Europa heranzuführen, nicht zuletzt auch der Schweiz und Deutschlands.

Von Karin Schranz und Klaus Machata

### Inhaltsübersicht:

- A. Vieles erreicht – und trotzdem noch viel zu tun!
- B. Die Erarbeitung der Strategie
  1. Ergebnisse der Grundlagen- und Problemanalyse
  2. Arbeitsgruppen
- C. Die Inhalte der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030
  1. Die Kernprinzipien
  2. Der Safe-System-Ansatz
  3. Die Handlungsfelder
  4. Ziele und Indikatoren
- D. Aktionspläne
- E. Laufender Betrieb
- F. Fazit und Ausblick

### A. Vieles erreicht – und trotzdem noch viel zu tun!

In ganz Westeuropa waren in den frühen 1970er Jahren Spitzenwerte bei den Verkehrstoten zu beklagen, in Österreich stieg deren Zahl im Jahr 1972 auf einen traurigen Rekordwert von knapp 3.000. Dank unablässiger Verkehrssicherheitsarbeit konnte die Größenordnung des jährlichen Blutzolls auf den Straßen um fast 90% reduziert werden, und das trotz stark gestiegener Zulassungs- und Fahrleistungszahlen sowie eines substantiell gewachsenen Straßennetzes. Ähnliche Verbesserungen gab es allerdings auch in vielen anderen Ländern – und Österreich rangiert heute beim Verkehrssicherheitsvergleich nur im Mittelfeld der EU, während die Nachbarländer Deutschland und Schweiz beständig bessere Werte aufweisen. Daran konnten auch mehrere Verkehrssicherheitsprogramme seit 2002 nichts Wesentliches ändern, in deren Rahmen eine durchaus beachtliche Liste von Maßnahmen umgesetzt wurde, wie zB Section Control, Mehrphasenausbildung, Alkoholvortestgeräte und das Vormerksystem für Verkehrsdelikte. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) hat sich deshalb entschlossen, mit einer Verkehrssicherheitsstrategie (VSS) für die Dekade 2021–2030 neue Wege zu beschreiten, speziell in Hinblick auf evidenzbasierte Maßnahmenetzung, regelmäßige Sammlung von risikorelevanten Sicherheitsindikatoren und „Management by Objectives“, al-

so das Steuern nach numerischen Zielen. Um den dynamischen Mobilitäts- und Technologieentwicklungen flexibel begegnen zu können, werden zeit- und themenspezifische Aktionspläne diese Zehnjahresstrategie begleiten. Die Strategie stellt also erstmals kein in sich geschlossenes, bereits im Vorfeld fertiggestelltes Programm dar, sondern dient der österr Verkehrssicherheitsarbeit vielmehr als stetig weiter auszugestaltendes Handlungswerkzeug.

### B. Die Erarbeitung der Strategie

Das BMK beauftragte im November 2019 das KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) und die FGM (Forschungsgesellschaft Mobilität) mit der Entwicklung einer neuen Strategie sowie der Betreuung der damit in Verbindung stehenden Konsultationsprozesse. Dies beinhaltete insb die Erstellung einer umfassenden Grundlagen- und Problemanalyse, eine internationale Gesamtschau der Umsetzung des Safe-System-Ansatzes und dessen Implikationen für Österreich, ein Konzept zur Sammlung und laufenden Nutzung von Sicherheitsindikatoren und die fachliche Moderation von mehreren thematischen Workshops mit österr Expertinnen und Experten.

#### 1. Ergebnisse der Grundlagen- und Problemanalyse

Die Zahl der Verkehrstoten hat nach den kontinuierlichen Reduktionen der letzten Jahrzehnte seit 2017 bei Werten knapp über der 400-Marke stagniert (mit vorläufiger Ausnahme der Corona-Jahre 2020 und 2021), während die Zahl der Schwerverletzten im gleichen Zeitraum sehr viel weniger abgenommen hat und in den letzten Jahren teilweise sogar angestiegen ist. Die ambitionierten Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020 konnten somit größtenteils nicht erreicht werden.

Die Mehrzahl der Verkehrstoten ist mit 46% im Pkw zu verzeichnen (2015–2019), wobei sich deren absolute Zahl im abgelaufenen Jahrzehnt stark reduziert hat. 20% der Getöteten sind am Motorrad zu beklagen, 16% sind Zufußgehende und 9% waren mit dem (Elektro-)Fahrrad unterwegs. Eine gänzlich andere Aufteilung zeigt die Schwerverletztenstatistik, wo allein ein Viertel – und das mit steigendem Trend – den Radfahrenden zuzurechnen ist, 12% den Zufußgehenden

ZVR 2022/38

Verkehrssicherheit;

Safe System;

Sicherheitsindikatoren;

Verkehrssicherheitskultur

den und weitere 9% den Mopedfahrenden. Die Mehrzahl der Verunfallten in den genannten Gruppen verunglückte bei Kollisionen mit Pkw.

Die Entwicklung der Modal-Split-Zahlen zeigt einen eindeutigen Trend zum motorisierten Individualverkehr. Im Vergleich zu 1995 wird heute einerseits weniger zu Fuß gegangen, speziell von Kindern und Älteren, aber andererseits mehr mit dem Pkw (mit-) gefahren. So steigen die jährlichen Gesamtfahrleistungen der Pkw in Österreich auch kontinuierlich an. Aktive Mobilität, wie das Zufußgehen und Radfahren, ist dabei ein wichtiger Faktor für die Erhöhung der Verkehrssicherheit („Safety in Numbers“<sup>1)</sup>) und unterstützt zusätzlich das Erreichen der Umwelt- und Klimaschutzziele.

Als Hauptproblembereiche gingen aus der Analyse die folgenden Felder hervor: die im internationalen Vergleich hohe Zahl der Verkehrstoten auf **Freilandstraßen**, die angesichts der hohen Schwerverletztenzahlen besonders exponierten Gruppen der **Zufußgehenden** und **Radfahrenden** sowie Nutzer von **Motorrad** und **Pkw**, die Bekämpfung von **Ablenkung** im Straßenverkehr, der Kampf gegen **Alkohol** und **Drogen** am Steuer, die Durchsetzung einer Kultur des Fahrens mit **angepasster Geschwindigkeit**, der Bedarf an weiter verbesserter **Bewusstseinsbildung** sowie **Aus- und Weiterbildung** und eine noch **effizientere** Gestaltung der **administrativen Prozesse** und der **Überwachung**.

## 2. Arbeitsgruppen

Die Strategie wurde gemeinsam mit dem Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirat und dessen Ausschüssen erarbeitet. Zusätzlich wurden mehrere Expertenworkshops durchgeführt, für die zahlreiche Teilnehmende aus der breiten Landschaft österr. Verkehrssicherheitsexperten und -entscheidungsträger gewonnen werden konnten, um die vielschichtigen Herausforderungen zu diskutieren und weiterführend konkrete Handlungsansätze für damit verbundene Gegenmaßnahmen abzuleiten. Im Rahmen von insgesamt fünf verschiedenen Themenrunden wurden die Bereiche „Verkehrsverhalten“, „Fahrzeuge und Fahrzeugsicherheit“, „Infrastruktur“, „Monitoring und Indikatoren“ und „Dissemination“ in Arbeitsgruppen behandelt.

Während die ersten drei Themenbereiche klassische Felder der Verkehrssicherheitsarbeit repräsentieren, greifen „Monitoring und Indikatoren“ und „Dissemination“ zentrale Aspekte nachhaltig wirkungsorientierten Handelns auf, dh die laufende Orientierung an Entwicklungen und Zielen sowie die breite Kommunikation von wichtigen gesellschaftlichen Verkehrssicherheitsagenden.

## C. Die Inhalte der

### Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

Die Resultate der Analysen sowie die umfangreichen Ergebnisse der Workshops mündeten in einen Entwurf, der weiteren Konsultationen mit Bundesministerien und Gremien der Länder unterzogen sowie dem Verkehrssicherheitsbeirat präsentiert wurde. Das finalisierte Dokument wurde im Juni 2021 der Öffentlichkeit präsentiert.

## 1. Die Kernprinzipien

- Vom (starr)en Programm zum **aktiven Instrument**: regelmäßige Anpassung an Technologiewandel und Mobilitätsentwicklungen; spezieller Fokus auf Reduktion von Schwerverletzten.
- **Aktionspläne** mit kurzfristigem Umsetzungshorizont: detaillierte Vereinbarungen mit konkreten Verantwortlichkeiten und Finanzplänen, die zeit- und themenspezifisch auf neue Herausforderungen reagieren.
- **„Safe System“**: Schaffung eines fehlertoleranten Systems, in dem möglichst keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr zu beklagen sind – während (leichte) Unfälle immer auftreten werden.
- **Aktive Mobilität** und Intermodalität: Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsanteils aktiver Mobilität – zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, Nutzung des öffentlichen Verkehrs.
- **Partizipation**: Einbeziehung aller relevanten Akteurinnen und Akteure als Grundprinzip – insb auch auf regionaler und lokaler Ebene.
- **Gelebte Verkehrssicherheit**: Aktivierung des Potentials der Beteiligung aller – jede und jeder ist für ihre/seine Sicherheit mitverantwortlich und jede(r) kann etwas dafür tun.
- **Nachhaltige Verkehrssicherheitskultur**: positives Einwirken auf Werte, Einstellungen, Überzeugungen und Verhaltensentscheidungen, auch in Familie, Schulklasse, Sportverein oder im „Grätzl“.
- **Maßnahmen, die wirklich wirken**: evidenzbasierte Maßnahmensetzung und Einbeziehung jeweils aktueller Forschungsergebnisse sowie Evaluation.
- **Forschung** mit dem richtigen **Fokus**: Berücksichtigung fachlicher Fragestellungen bei Ausschreibungen des Verkehrssicherheitsfonds.
- Einklang mit weiteren **Staatszielen**: institutionelle Abstimmung auf ministerieller Ebene und mit Behörden.

## 2. Der Safe-System-Ansatz

„Safe System“ ist eine Sicherheitsphilosophie, die sich mit der Frage beschäftigt, wie schwere Unfälle systematisch vermieden werden können: Der Ansatz vertritt die ethische Position, dass Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr nicht akzeptabel sind. Seit der Mitte der 1990er Jahre stellt eine wachsende Zahl von Ländern ihre Sicherheitsarbeit unter dieses Prinzip, darunter fallen auch die in Schweden entwickelte Philosophie „Vision Zero“ und der niederländische Ansatz „Sustainable Safety“. Alle diese Prinzipien gehen davon aus, dass im Straßenverkehr immer Fehler auftreten werden, auch bei perfekter Ausbildung und Überwachung. Da der menschliche Körper nur begrenzt die bei Kollisionen auftretenden Kräfte ohne (schwere) Verletzungen überstehen kann, sollen deshalb alle im Verkehrssystem Agierenden gemeinsam Verantwortung für die Vermeidung von Unfällen übernehmen – und diese nicht nur den Verkehrsteilnehmenden angelastet werden. Dem-

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

nach sollten alle Elemente des Verkehrssystems eine integrierte Sicherheitskette bilden, die schwere und tödliche Verletzungen verhindert.

In der Praxis bringt „Safe System“ also einen Paradigmenwechsel von der Unfallprävention zur Verletzungsprävention mit sich: Tote und Schwerverletzte sind inakzeptabel, wobei (leichtere) Unfälle auch in Zukunft niemals völlig vermeidbar sein werden. Das bedeutet beispielsweise auch eine langfristige Erweiterung der retrospektiven Sicherheitsarbeit (Unfallhäufungsstellensuche und -sanierung), um eine proaktive und datenbasierte Risikoanalyse des gesamten Straßenraums, inklusive des Straßenrands und der Sturzräume, zu gewährleisten. Auf dieser Basis können Prioritätsreihungen für risikobehaftete Abschnitte erstellt und Sanierungen genau dort durchgeführt werden, wo die schwersten Unfallfolgen drohen.

### 3. Die Handlungsfelder

Die VSS wählt erstmals einen problemorientierten Ansatz, dh die Handlungsfelder wurden direkt aus den Ergebnissen der Unfall- und Problemanalyse abgeleitet. So soll punktgenau in jenen Bereichen angesetzt werden, wo die höchsten Reduktionspotentiale an Verkehrstoten und Schwerverletzten zu erwarten sind. Die Beschreibung der sieben Handlungsfelder gliedert sich jeweils in a) Herausforderungen, b) inhaltliche Ziele bis 2030 und c) potentielle Lösungswege. Die vorliegende Strategie beinhaltet somit keinen klassischen Maßnahmenkatalog, sondern stellt vielmehr Optionen für künftige Vorgangsweisen in den Raum, die in künftigen Aktionsplänen zu spezifizieren sind.

#### a) Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität

Ungeschützte Verkehrsteilnehmende sind nicht nur aufgrund der Unfallstatistik Hauptpriorität, sondern auch aus Gründen des Umweltschutzes, da die Förderung von Zufußgehen und Radfahren zur Erreichung der Klimaziele beiträgt. Als zentrale **Herausforderungen** wurden identifiziert: Ca 60% aller Verkehrstoten im Ortsgebiet sind ungeschützte Verkehrsteilnehmende, der Hauptunfallgegner, und in der Mehrzahl auch Hauptunfallverursacher, ist der Pkw – nicht zuletzt auch aufgrund mangelnder Einhaltung der Tempolimits. Wenige, oft aber folgenschwere Unfälle mit Zufußgehenden sowie Radfahrenden werden durch rechtsabbiegende Lkw verursacht. Ein substanzieller Anteil der Fahrradtoten war mit Pedececs unterwegs, die Opfer sind dabei vorwiegend Ältere. Neue elektrische Kleinfahrzeuge, wie zum Beispiel E-Micro-Scooter, bringen neue, derzeit statistisch noch nicht vollständig erfasste Risiken. Zusätzlich gibt es hohe Dunkelziffern bei Alleinunfällen und Stürzen. Die **Ziele** bis 2030 liegen vor allem in der gesellschaftlichen Akzeptanz und sicheren Mobilität der umweltfreundlichen Verkehrsarten einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs, der Senkung des Temponiveaus des motorisierten Individualverkehrs dort, wo gemeinsame Verkehrsflächen benutzt werden, der flächendeckenden Umsetzung einschlägiger Richtlinien, wie zB RVS 03.02.13 Radverkehr oder RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr, sowie der bundesweiten Verbesserung der Qualität ein-

schlägiger Planungen. Zu den aufgezeigten **Lösungswegen** zählen die Novellierung der StVO hinsichtlich einer umfassenden Förderung der aktiven Mobilität, der vermehrte Einsatz von Begegnungszonen und (flächendeckenden) 30 km/h-Zonen, eine Kommunikationsoffensive bezüglich der relevanten Richtlinien (RVS) bei Planenden, Sachverständigen und Gebietskörperschaften, ein Maßnahmenpaket „Lkw-Rechtsabbiegen“, Bewegungstrainings zur Sturzprävention bei älteren Zufußgehenden, die laufende Beobachtung der infrastrukturellen Anforderungen von E-Bikes/Pedececs und neuer Mobilitätsformen (zB E-Micro-Scooter) und künftige Ausschreibungen des Verkehrssicherheitsfonds (VSF) an der Schnittstelle zwischen Verkehrssicherheitsforschung und Mobilitätsforschung.

#### b) Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen

Um das ehrgeizige Ziel zu erreichen, das Verkehrssicherheitsniveau der Nachbarländer Deutschland und der Schweiz zu erreichen, müssen künftig gerade auf Freilandstraßen besonders viele Menschenleben gerettet werden. Die **Herausforderung**: Auf Freilandstraßen abseits der Autobahnen und Schnellstraßen sind in Österreich fast zwei Drittel aller Getöteten bei nur 35% der Fahrleistung zu beklagen, was einen Spitzenwert in der EU darstellt. Zusätzlich deuten die hohen Anteile an Alleinunfällen auf ein Temponiveau hin, das nicht optimal mit den Anlageverhältnissen im Einklang steht. Österreich und Deutschland sind die einzigen EU-Länder, in denen ein generelles Tempolimit von 100 km/h auf Freilandstraßen gilt, überall anders liegt dieser Wert zwischen 70 und 90 km/h. Es war die einhellige Meinung der an den Arbeitsgruppen beteiligten Experten, dass – nicht zuletzt unter Verweis auf wissenschaftliche Erkenntnisse<sup>2)</sup> – ein generelles Limit von 100 km/h auf Freilandstraßen nicht mit den gestiegenen Anforderungen an die Verkehrssicherheit im Einklang steht. Zudem erscheinen die im europäischen Vergleich hohen Toleranzgrenzen bei Tempokontrollen und niedrigen Bestrafungen sowie Führerscheintzugszeiten für Geschwindigkeitsüberschreitungen der Verkehrssicherheit nicht zuträglich. Die **Ziele** bis 2030 liegen vor allem in der Etablierung eines „Safe System“ auf Freilandstraßen, sowohl in den Richtlinien als auch in der Praxis (selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßen und Entschärfung von Seitenräumen, zB zur Verhinderung von Baumunfällen). Road Safety Inspections (RSI) und Road Safety Audits (RSA) sollen auch im Landesstraßennetz mittelfristig zum Standard werden. Tempo 100 soll (abseits der Autobahnen und Schnellstraßen) nur auf entsprechend ausgebauten Freilandstrecken gelten. Die identifizierten **Lösungswege** umfassen eine Vernetzung von Unfall-, Straßen- und Verkehrsdaten sowie deren Nutzung für einheitliche Risikobewertungen und Prioritätsreihungen von Sanierungsmaßnahmen, die Anpassung der (vergleichsweise niedrigen) Strafen & Führerscheintzugszeiten und (vergleichsweise ho-

2) Evaluation der Senkung des Freilandstraßenlimits in Frankreich von 90 auf 80 km/h ab Juli 2018, <https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/contenus/en/knowledge-centre/evaluation/evaluation-of-the-measures/80-kmh-speed-limit-on-rural-single-carriageways> (abgefragt am 2. 4. 2021).

hen) Toleranzen an EU-Niveau, den verstärkten Einsatz von Rumpelstreifen zur Bekämpfung von Alleinunfällen und Frontalkollisionen sowie die Adaptierung von Tempolimits in Einklang mit den Anlageverhältnissen der jeweiligen Straßen.

### c) Handlungsfeld 3: Motorradsicherheit

Der Trend zum Motorradfahren als aktive Form der Freizeitgestaltung ist weiterhin ungebrochen, allerdings sind die damit einhergehenden Opferzahlen nicht tolerabel: Motorradfahren ist die mit Abstand gefährlichste Verkehrsart. Die **Herausforderungen**: Mit keinem Verkehrsmittel ist das Risiko tödlich zu verunglücken höher; 20% (steigende Tendenz!) aller Toten und Schwerverletzten (2015–2019) sind auf dem Motorrad zu beklagen, bei weniger als 2% der Fahrleistung. Die Rate der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten (pro gefahrenem Kilometer) ist bei Motorradfahrenden 30-mal so hoch wie im Pkw. Die größte Gruppe unter den Todesopfern sind die 50- bis 54-Jährigen. 42% der tödlichen Motorradunfälle ereigneten sich durch Kollisionen mit einem Pkw; bei fast der Hälfte (45%) ist dieser auch der Hauptunfallverursacher. Als **Ziel** bis 2030 soll ein integriertes Maßnahmenpaket umgesetzt werden, das eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen und verstärkte Überwachung umfasst. Darüber hinaus sollen spezielle Streckeninspektionen (Motorrad-RSI) durchgeführt, das weitverbreitete und unfallträchtige Zu-weit-links-Fahren in Linkskurven bekämpft sowie sog Perspektivenwechsel verstärkt in die Motorrad- und Pkw-Ausbildung aufgenommen werden. Mögliche **Lösungswege** bestehen in der Sanierung von hinsichtlich des Unfallgeschehens hochprioritären Motorradstrecken – auch in Verbindung mit speziellen RSIs, weiter verbessertem Erfahrungsaustausch von Bund, Ländern und Gemeinden (nationale und internationale Best Practice), Bekämpfung der Linkskurvenproblematik durch bereits erfolgreich pilot-getestete „Ellipsen-Markierungen“<sup>3)</sup> sowie neuen Initiativen im Bereich Überwachung, Ausbildung, Bewusstseinsbildung und der Prüfung eines begrenzten Zugangs für Spät- und Wiedereinsteiger.

### d) Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit

Obwohl der Pkw von allen individuell genutzten Fahrzeugarten die substanziellsten (vor allem passiven) Sicherheitsverbesserungen erfahren hat, ist er nach wie vor – nicht zuletzt aufgrund der hohen Verkehrsleistung – das Verkehrsmittel mit den höchsten Opferzahlen. Die **Herausforderungen**: 46% der Getöteten und 30% der Schwerverletzten sind im Pkw zu beklagen, insgesamt sind 72% aller Getöteten Unfällen mit Pkw-Beteiligung zuzurechnen. Ein eklatanter Anteil von im Pkw Getöteten hat den Sicherheitsgurt nicht getragen – im Jahr 2019 waren das 28% (56 Personen). Zudem gurten sich 60% der Kinder, die selbst den Sicherheitsgurt anlegen, fehlerhaft an. Besonders betagte Pkw-Lenkende verursachen überproportional oft tödliche Pkw-Unfälle. Die folgenden **Ziele** bis 2030 wurden deshalb festgelegt: Die Gurtanlagequote soll auf allen Sitzen erhöht und die Anzahl der nicht angegurtenen Unfalltoten nennenswert reduziert sowie die Fehlerquote bei der Kindersicherung wesentlich vermindert werden. Die Maßnahmen zur Feststellung von relevanten kognitiven Einschränkun-

gen (zB Demenz) sollen geschärft werden. Die möglichen **Lösungswege** im Bereich Gurt und Kindersitz wurden in den Bereichen Ursachenforschung, Bewusstseinsbildung sowie mit modernster Technologie durchgeführter Überwachung identifiziert. Die Einführung eines strikten Kontrollregimes in Bezug auf Übertretungen bei Geschwindigkeit, Alkohol, Drogen und Ablenkung am Steuer sowie die Anhebung des Strafausmaßes auf europäisches Niveau wird ebenfalls als zweckdienlich erachtet (siehe weiter unten, Handlungsfeld 7). Die Diagnostik von kognitiven Einschränkungen hat sich in mehreren EU-Ländern als ineffizient und fehleranfällig erwiesen; deshalb wären neue Ansätze wünschenswert, die auch Online-Angebote zum Selbstcheck, Unterstützungsmöglichkeiten für Angehörige sowie generelle Maßnahmen zur Befriedigung der Mobilitätsanfordernisse von älteren Personen beinhalten können.

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

Psychoaktive Substanzen und Ablenkung tragen in einem Ausmaß zum Unfallgeschehen bei, das in seinem Umfang noch nicht in allen Ländern vollständig erfasst ist. Laut internationalen Zahlen von mit Österreich vergleichbaren Staaten steht allein bis zu ein Drittel aller Verkehrstoten mit Unfällen in Zusammenhang, bei denen Alkohol und/oder Drogen im Spiel waren. Die **Herausforderungen** liegen somit zunächst in adäquater Abschätzung des Problems: Die österr Zahlen zu Alkoholunfällen – 7% der Getöteten und 8% der Schwerverletzten (2015–2019) – sind mit einer hohen Dunkelziffer behaftet, da hierzulande Tote und Bewusstlose nicht auf Alkohol getestet werden. Für Drogenunfälle ist das Problem noch eklatanter, zumal die offizielle Statistik derzeit nur in verschwindend geringem Ausmaß den Verkehrsteilnehmenden „mangelnde Verkehrstüchtigkeit“ aufgrund von Drogen attestiert. Hinsichtlich Ablenkung zeigen Beobachtungsstudien, dass zu jeder Zeit substanzielle Anteile der Verkehrsteilnehmenden aller Verkehrsarten durch unterschiedliche Nebentätigkeiten abgelenkt sind. Zu den **Zielen** bis 2030 zählen deshalb neben der Schaffung einer belastbaren Datenbasis die Priorisierung des Themas Ablenkung/Unachtsamkeit in der Verkehrssicherheitsarbeit und die gesellschaftliche Ächtung und strikte Überwachung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Als **Lösungswege** werden ua vorgeschlagen: wissenschaftlich valide Abschätzungen der Dunkelziffern (In-Depth-Studien), Anpassung der Rechtsvorschriften bzgl Kontrollen und Rehabilitationsmaßnahmen, Einsatz modernster Überwachungstechnologien und Weiterentwicklung der relevanten Inhalte in Aus- und Weiterbildung.

### f) Handlungsfeld 6: Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung

Das Handlungsfeld umfasst eine Reihe von Mechanismen, die dazu verhelfen, das Wissen um die Gefahren des Straßenverkehrs und adäquates sicheres Verhalten

3) Winkelbauer et al, Sondermarkierungen Motorradverkehr, KFV – Sicher Leben 30 (2021), <https://www.kfv.at/download/30-sondermarkierungen-motorradverkehr-evaluierung/?wpdmdl=10193&refresh=61a5c4a5c01571638253733> (abgefragt am 20. 12. 2021).

im Bewusstsein nachhaltig zu verankern. Die **Herausforderungen** betreffen mehrere Stoßrichtungen: Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind nur in der Volksschule im Lehrplan verankert, während sie in den Sekundarstufen (5. bis 13. Schulstufe) bloß als Unterrichtsprinzip gelten; bei Angeboten und Abstimmung von Unterrichtsmaterialien, Aktionen, Seminaren oder Kursen orten Experten Verbesserungsbedarf. Bei der Führerscheinaus- und -weiterbildung gelten sowohl die Qualitätsstandards für Lehrpersonal in Fahrschulen als auch die Lehrinhalte als optimierbar. Im Bereich der Bewusstseinsbildung bestehen Mankos bei der Auswahl der Sujets und bei der strukturierten Planung und Evaluation. Zu den **Zielen** bis 2030 zählen deshalb die Etablierung eines lebenslangen Verkehrssicherheits-Lernprozesses und die Ausweitung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auf alle Schulstufen und den Kindergarten, eine Qualitätsoffensive für Fahrschul-Lehrpersonal, die Weiterentwicklung der Mehrphasenausbildung und die Durchführung wissenschaftlich begleiteter Verkehrssicherheitskampagnen zu aktuellen Hot Spots der Unfallstatistik. Mögliche **Lösungswege** bestehen in der Weiterentwicklung der Internet-Plattform für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, der Erweiterung des Curriculums der Ausbildung von Lehrpersonal um die Agenden der Mobilitätsbildung, der Optimierung der Fahrausbildung – zB durch eine verpflichtende Weiterbildung für Fahrlehrende und die laufende Adaptierung der Lehrinhalte – sowie der Einführung einer praktischen Mopedprüfung. Zusätzlich sollte die schulische Radfahrausbildung besser propagiert und standardisiert werden – mit dem Ziel, dass möglichst jedes Kind an der Ausbildung teilnimmt.

#### g) Handlungsfeld 7: Effektive Legistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse

Die Gestaltung der relevanten Gesetzesmaterien, die adäquate Überwachung der Einhaltung von Vorschriften und die damit einhergehenden behördlichen Prozesse sind wesentliche Determinanten erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit. Die **Herausforderungen** sind dadurch ebenso mannigfaltig: Strafen sind in Österreich im internationalen Vergleich gering, dafür die Toleranzgrenzen hoch – dies nicht zuletzt bedingt durch einen Ressourcenmangel der Strafbehörden. Das Vormerksystem umfasst im Europavergleich vergleichsweise wenige Tatbestände, die zu Vormerkungen führen; wichtige unfall- und verletzungskausale Vergehen (Tempo, Gurt) sind vom Delikt katalog nicht umfasst. Die amtliche Unfalldatenerfassung wird zwar laufend weiterentwickelt, eine verschränkte Analyse von Unfall-, Verkehrs- und Straßendaten wäre für zielgerichtetes und kosteneffizientes Sicherheitsmanagement allerdings unabdingbar. Zu den **Zielen** bis 2030 zählen somit: Anpassung von Strafhöhen, Führerscheinentzugszeiten und Toleranzgrenzen an EU-Niveau, verstärkte Verfolgung von Wiederholungstätern, Vereinfachungen und Modernisierungen der behördlichen Prozesse – nicht zuletzt auch im Sinne einer Entlastung von Polizei und Behörden, die auch finanziell, personell und hinsichtlich ihrer technischen Hilfsmittel wesentlich besser ausgestattet werden sol-

len –, ein Verbund von bestehenden Unfall-, Verkehrs- und Straßendaten und laufende Evaluationen von im Rahmen der Strategie gesetzten Maßnahmen. Im Zentrum der aufgezeigten **Lösungswege** stehen die Schaffung eines zentralen, bundesweit abrufbaren Verwaltungsstrafregisters, die Weiterentwicklung des Vormerksystems, die Schaffung einer Ansprechstelle für Gebietskörperschaften (One-Stop-Shop) für umsetzungsorientierte Informationen zu verkehrssicherheitsrelevanten Gesetzen und Richtlinien, die regelmäßige Durchführung von Mobilitätshebungen sowie die Weiterentwicklung der StVO in Hinblick auf ein gedeihliches und von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägtes Miteinander im Straßenverkehr.

## 4. Ziele und Indikatoren

Die vorliegende Strategie setzt einen wesentlichen Schritt in Richtung eines integrierten Verkehrssicherheitsmanagements, indem zusätzlich zu numerischen Reduktionszielen für die Zahlen von Verkehrstoten erstmals eine Reihe von weiteren verkehrssicherheitsrelevanten Indikatoren zur Steuerung und Evaluation der Prozesse eingesetzt wird.

### a) Numerische Reduktionsziele

Mit der neuen Verkehrssicherheitsstrategie schreibt Österreich das schon im Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020<sup>4)</sup> deklarierte Ziel fort, zu den fünf sichersten Ländern Europas aufzuschließen. Konkret – und in Einklang mit den Zielsetzungen der Europäischen Kommission<sup>5)</sup> – sollen bis 2030 die folgenden numerischen Ziele erreicht werden, wobei ein zusätzlicher Fokus auf die gänzliche Vermeidung von tödlichen Kinderunfällen gesetzt wird:

- 50% weniger Verkehrstote (Basis: Durchschnitt 2017–2019),
- 50% weniger Schwerverletzte (Basis: Durchschnitt 2017–2019),
- Vision Zero: keine getöteten Kinder im Straßenverkehr.

### b) Sicherheitsindikatoren

Unter dem Terminus **Sicherheitsindikator** versteht die Verkehrssicherheitsarbeit solche Größen, die in kausalem Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen und/oder der Schwere der Unfallfolgen stehen, zB das real gemessene Temponiveau auf unterschiedlichen Straßenarten, die Gurt- und Helmtragequoten oder der Anteil der ohne Freisprecheinrichtung telefonierenden Lenkenden. In Abstimmung mit einer Initiative der Europäischen Kommission<sup>6)</sup> hat das BMK die folgende Matrix an Indikatoren und für diese – wo möglich bzw sinnvoll – auch numerische Zielwerte für 2030 festgelegt:

4) [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/programme\\_berichte/vsp2020.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/programme_berichte/vsp2020.html) (abgefragt am 20. 12. 2021).

5) Valletta Declaration on Road Safety 2017; [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/SINF/SINF\\_00088/imfname\\_637565.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/SINF/SINF_00088/imfname_637565.pdf) (abgefragt am 20. 12. 2021).

6) EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Next steps towards „Vision Zero“, SWD(2019) 283 final, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10508-2019-INIT/en/pdf> (abgefragt am 30. 11. 2021).

- Prozentsatz der Fahrzeuge, welche sich an die **Geschwindigkeitsbeschränkung** halten,
- Prozentsatz jener, die den **Sicherheitsgurt** oder den **Kindersitz** korrekt nutzen,
- Prozentsatz der Moped-/Motorradfahrenden und Radfahrenden, welche einen **Helm** tragen,
- Prozentsatz der Lenkenden, welche beim Fahren das **Blutalkohollimit** einhalten,
- Prozentsatz der Lenkenden, welche beim Fahren kein **Mobiltelefon** ohne Freisprecheinrichtung benutzen,
- Prozentsatz neuer Personenkraftwagen mit einer bestimmten **EuroNCAP<sup>7)</sup>**-Einstufung,
- Prozentsatz der gefahrenen Kilometer mit einer **Infrastruktur-Sicherheitseinstufung** über einem festzulegenden Wert,
- Zeit zwischen dem Notruf und dem Eintreffen der **Rettungskräfte** am Unfallort (95. Perzentil),
- Einstellung zu **risikoreichem Verhalten**.

#### D. Aktionspläne

Die aktuelle Verkehrssicherheitsstrategie beinhaltet keinen Maßnahmenkatalog – wie die sog Verkehrssicherheitsprogramme der Vergangenheit; konkrete und mit den handelnden Akteuren abgestimmte Maßnahmen werden im Rahmen von zielgerichteten Aktionsplänen festgelegt, die ebensolche Umsetzungsschritte beinhalten und es ermöglichen, rasch auf veränderte Rahmenbedingungen und neue Herausforderungen zu reagieren. Diese Aktionspläne beschreiben somit alle für die Umsetzung und Evaluation der jeweiligen Interventionen notwendigen Parameter: Zuständigkeiten, Zeitraum, Budget, Beschreibung des Problems (target accidents) und Indikatoren zur Erfolgsmessung (numerische Zielformulierung). Das BMK und das gesetzlich betraute Steuerungsgremium (Verkehrssicherheitsbeirat) setzen in Kooperation mit den Bundesländern, Städten und Gemeinden sowie weiteren Expertinnen & Experten und Schlüsselakteuren die Aktionspläne auf und betreiben deren Umsetzung und Evaluation.

#### E. Laufender Betrieb

Im Gegensatz zu früheren Verkehrssicherheitsprogrammen gibt die Verkehrssicherheitsstrategie eine

Reihe jährlicher Routinen vor, nicht zuletzt, um die Wichtigkeit und Aktualität der Verkehrssicherheitsproblematik im öffentlichen Fokus zu halten:

- jährliche, detaillierte Analyse der verfügbaren **Unfall- und Mobilitätsdaten**,
- Erhebung und Analyse der aktuellen **Sicherheitsindikatoren**,
- **Resultatkonferenzen** („Verkehrssicherheitstag“) unter aktiver Teilnahme österr Verkehrssicherheitsakteure aller Regionen und Disziplinen – bei Bedarf sollen dazu auch externe bzw internationale Experten eingeladen werden,
- Erarbeitung von Vorschlägen für **neue/adaptierte Maßnahmen & Aktionspläne** auf Basis von Analysen und Expertendiskussionen,
- laufende **Dissemination & Kooperation** mit allen Akteuren und Gebietskörperschaften,
- **Monitoring** anhand von Sicherheitsindikatoren,
- laufende **Evaluation** von Maßnahmen.

#### F. Fazit und Ausblick

Mit der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 verfolgt das BMK das Ziel, die österr Verkehrssicherheitsarbeit auf neue Beine zu stellen und Österreichs Straßen zu einem „Safe System“ zu machen. Dies soll einerseits durch einen integrierten Managementprozess erfolgen, in dessen Rahmen ein jährlich wiederkehrender Ablauf von Datenerhebung & Analyse, Präsentation, Expertendiskussion und Entwurf neuer bzw Adaptierung bestehender Maßnahmen vorgesehen ist und dessen Ergebnisse in zeitlich und thematisch begrenzte Aktionsprogramme münden sollen. Andererseits besteht die Ambition, Experten und Entscheidungsträger in Bund, Ländern und Gemeinden sowie die breite Öffentlichkeit laufend in den Prozess einzubinden und so zur aktiven Mitwirkung zu gewinnen. So kann es gelingen, das Verkehrssicherheitsniveau der deutschsprachigen Nachbarländer zu erreichen.

7) <https://www.euroncap.com/de> (abgefragt am 30. 11. 2021).

#### → In Kürze

Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (VSS) verfolgt das ehrgeizige Ziel, die Verkehrssicherheitsarbeit auf neue Beine zu stellen und Österreichs Straßen zu einem „Safe System“ zu machen. Die wesentlichen Neuerungen sind ein evidenzbasierter Managementprozess und die laufende Einbindung aller Akteure in Bund, Ländern und Gemeinden.

#### → Zum Thema

##### Über die AutorInnen:

Karin Schranz BA MA ist Referentin in der Abteilung IVVS 2 – Verkehrssicherheit und Sicherheitsmanagement im BMK und inhaltlich mit der Entwicklung und Umsetzung der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (VSS) betraut. Kontaktadresse: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK),

Radetzkystraße 2, Postfach 201, 1000 Wien.

E-Mail: [karin.schranz@bmk.gv.at](mailto:karin.schranz@bmk.gv.at)

Dipl.-Ing. Klaus Machata ist Projektleiter im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien.

E-Mail: [klaus.machata@kfv.at](mailto:klaus.machata@kfv.at)

##### Von denselben AutorInnen erschienen:

*Furian/Kaiser/Machata*, Schweiz und Österreich – zwei ungleiche Nachbarn in der Verkehrssicherheit, ZVR 2019/124; *Machata*, Punkte für Verkehrssicherheit, ZVR 2012/187; *Machata/Eichinger-Vill*, Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020, ZVR 2011/211.

##### Link:

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (VSS): <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:e3798e81-353e-4b44-bccd-ddab0345fe54/vss2030.pdf> (Stand 3. 1. 2022)

