

Zeitschrift für

# VERKEHRSS- RECHT

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

Juni 2011

# 06

181 – 216

## Beiträge

### Handwerksprivileg bei Güterbeförderung *Martin Kind* ↻ 184

Zur Haftung des Veranstalters *Clemens Lintschinger* ↻ 190

EuGH-Urteil C-433/09: USt auf NoVA rechtswidrig *Martin Hoffer* ↻ 197

## Rechtsprechung

Unterhaltersatzanspruch I: (Ausnahmsweiser) Zuspruch voller  
Fixkosten mj Vollwaisen bei Einzug von Großmutter und Tante zu  
ihrer Betreuung *Christian Huber* ↻ 198

Unterhaltersatzanspruch II: Tötung des Vaters – Auswirkungen  
des Kaufs dessen Einfamilienhauses durch die Lebensgefährtin  
des Getöteten und Mutter der Waisen *Christian Huber* ↻ 200

Schädigung eines Busses durch jäh auf die Fahrbahn laufende Kuh  
*Christian Huber* ↻ 203

## Judikaturübersicht Verwaltung

Fahrpreisermäßigungen: Differenzierung aufgrund  
des Geschlechts nicht zulässig ↻ 205

Ertragsabsicht eines Vereins: Abstellen auf konkrete Tätigkeit  
notwendig ↻ 207

## Ausländische Rechtsprechung

### Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2011/1 *Christian Huber* ↻ 208

# Das Österreichische Verkehrs- sicherheitsprogramm 2011 – 2020



## Auf dem Weg zur Spitze Europas?

Das neue Verkehrssicherheitsprogramm setzt die Grundlage, Österreich von seinem Rang im Mittelfeld wieder an die verkehrssichersten Länder Europas heranzuführen.

Von Klaus Machata und Eva M. Eichinger-Vill

### Inhaltsübersicht:

- A. Seit den 1970ern tausende Menschenleben gerettet
- B. Der Entwicklungsprozess des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020
  - 1. Umsetzungsanalyse
  - 2. Bekanntheitsanalyse
  - 3. Problemanalyse anhand von Unfall- und Verhaltensdaten
- C. Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020
  - 1. Philosophie
  - 2. Strategische Ebene
  - 3. Numerische Reduktionsziele
  - 4. Hauptprioritäten
  - 5. Maßnahmenkatalog
    - a) Verkehrserziehung und Kampagnen
    - b) Fahrausbildung
    - c) Überwachung
    - d) Kinder
    - e) Junge VerkehrsteilnehmerInnen
    - f) Ältere VerkehrsteilnehmerInnen
    - g) FußgängerInnen
    - h) Fahrrad
    - i) Motorrad
    - j) Moped
    - k) Lkw
    - l) Eisenbahnkreuzungen
    - m) Unfallnachsorge
    - n) Rehabilitation und Diagnostik

- o) Infrastruktur und straßenseitige Verkehrstelematik
- p) Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung
- q) Datenbanken und Unfalldatensammlung
- D. Fazit und Ausblick

### A. Seit den 1970ern tausende Menschenleben gerettet

Die Verkehrssicherheitsarbeit Österreichs blickt auf eine lange Tradition zurück, die spätestens in Zeiten der ersten Erdölkrise und von jährlich fast 3.000 Verkehrstoten ins Zentrum des öffentlichen Interesses rückte. Im Jahr 2002 wurden mit der Veröffentlichung des ersten Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms (VSP 2002 – 2010) die Bemühungen zur Reduktion von Verkehrsunfallopfern erstmals auf eine integrierte Basis gestellt. Nach neun Jahren Laufzeit konnten im Jahr 2010 wesentliche Erfolge verbucht werden: Die Zahl der Getöteten hatte sich seit 2002 um 42% verringert, jene der Unfälle mit Personenschaden um 18%. In diese Zeit fielen die Einführung von Alkohol-Vortestung, Mehrphasenausbildung, Vormerk-system und Section Control sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) zu den Themen Gurt und Kindersitz und Alkohol am Steuer.

Die beeindruckenden Fortschritte relativieren sich allerdings im internationalen Vergleich; Österreich nimmt hier nur einen Platz im Durchschnitt der EU-27-Länder ein (Platz 14 bei der Zahl der Verkehrstoten

ZVR 2011/134

Verkehrssicherheit;  
integrierte Verkehrssicherheitsarbeit;  
Maßnahmenkatalog

pro Mio Einwohner im Jahr 2009). Auch die Schweiz hat um etwa 40% weniger Getötete zu beklagen als Österreich. Dementsprechend besteht aller Anlass im angebrochenen Jahrzehnt die Bemühungen zu verstärken, zu den Spitzenländern Europas aufzuschließen.

## B. Der Entwicklungsprozess des Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) wurde im Jahr 2009 vom bmvit mit der Erstellung des Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020 (VSP 2011–2020) beauftragt. Am Beginn der Prozesses standen eine Umsetzungsanalyse des auslaufenden VSP, eine Befragung unterschiedlicher NutzerInnengruppen zu dessen Bekanntheit sowie eine Problemanalyse auf Basis von Unfall- und Verkehrsverhaltensdaten. Darauf fußten die Zusammenstellung der zentralen Herausforderungen und die Abstimmung von Hauptstoßrichtungen für das künftige Programm. Die Ansätze wurden – in Kooperation mit dem ETSC (Europäischer Verkehrssicherheitsrat, Brüssel) – mit aktuellen Entwicklungen auf europäischer Ebene in Einklang gebracht.

In einer zweiten Phase erfolgte die Entwicklung des Maßnahmenkatalogs und dessen Abstimmung im Rahmen eines Konsultationsprozesses mit den Mitgliedern des Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirats. Auf dieser Ebene wurden auch Vorschläge zu Sicherheitsphilosophien, operativen Zielen, Sicherheitsindikatoren sowie Evaluationsmethoden und Berichtswesen während der Laufzeit des VSP 2011–2020 koordiniert.

### 1. Umsetzungsanalyse

Die drei Auflagen des VSP 2002–2010 (2002, 2004, 2009) wurden jeweils im Einklang mit den aktuellen Verkehrssicherheitsdefiziten erstellt und umfassten insgesamt 219 Maßnahmen in 31 Schwerpunkten. Von diesen wurden bis Ende 2009 102 vollständig umgesetzt (47%), bei 65 erfolgte eine teilweise Umsetzung bzw war diese noch im Gang und 52 waren zum Zeitpunkt der Analyse nicht umgesetzt.

Mit 59% bzw 45% wiesen die Handlungsfelder „Mensch“ und „Infrastruktur“ die höchsten Umsetzungsgrade auf, bei den Handlungsfeldern „Fahrzeug“ und „Rahmenbedingungen“ lagen die Quoten bei jeweils unter einem Drittel.

### 2. Bekanntheitsanalyse

Das KfV stellte im Herbst 2009 auf den Websites von bmvit, ÖAMTC, FSV und KFV einen Online-Fragebogen zur Verfügung und versandte diesen zusätzlich an insgesamt 4.200 Vertreter verkehrssicherheitsrelevanter Zielgruppen per E-Mail.

Die Rücklaufquoten blieben generell unter 30%, wobei bei Gemeinden (5%) die geringsten Werte verzeichnet wurden. Der Bekanntheitsgrad fiel mit insgesamt 21% eher gering aus. Überraschend war, dass auch nur 55% jener Personen/Institutionen, denen die dritte Edition des VSP im Jahr 2009 per Post zugesandt worden war, dieses auch (wiederer-)kannten. Bei Gemeinden, die die 2. Edition im Jahr 2004 erhalten hatten, lag diese

Quote sogar nur bei 9%. 15% der Befragten besaßen eine Ausgabe des VSP 2002–2010, wobei mehr als die Hälfte (58%) die Ausgabe als Download bezogen hatte.

Vergleichsweise hohe Bekanntheit hatte mit 57% das generelle Verkehrssicherheitsziel „50% weniger Tote“ erlangt. Einzelne Verkehrssicherheitsmaßnahmen aus dem VSP 2002–2010 konnten 27% der Befragten benennen.

### 3. Problemanalyse anhand von Unfall- und Verhaltensdaten

Das KFV analysierte die amtlichen Unfalldaten der STATISTIK AUSTRIA, konsultierte internationale Datenquellen wie IRTAD<sup>1)</sup> und CARE<sup>2)</sup> und führte Verhaltensanalysen,<sup>3)</sup> zB Geschwindigkeitsmessungen und Erhebungen von Gurt- und Kindersitzquoten, zusammen. Die wesentlichsten Ergebnisse der Analyse<sup>4)</sup> waren:

- prozentuelle Reduktion der Verkehrstotenzahlen Österreichs (2001–2009) im EU-27-Vergleich<sup>5)</sup> mäßig (Rang 17) und vorwiegend auf Pkw beschränkt
- fast drei Viertel aller Getöteten außerorts (inkl Autobahnen), Rückgänge va auf Landesstraßen B und L zu verzeichnen
- ein Viertel aller Getöteten bei Alleinunfällen im Freiland – Spitzenwerte in den Nächten auf Freitag, Samstag und Sonntag
- Altersklassen: Unfallreduktionen konzentrieren sich auf Verkehrsteilnehmer unter 40 Jahre
- Bundesländer: Zahlen der Getöteten pro Mio Einwohner unterscheiden sich stark (Niederösterreich 123, Vorarlberg 63, Wien 19)
- Geschlecht: 75% aller Verkehrstoten sind männlich
- Fußgänger stellen 15% der Getöteten, mehr als die Hälfte der getöteten Fußgänger ist 70 Jahre oder älter, zwei Drittel sind älter als 60; Unfallzahlen auf nichtampelgeregelten Schutzwegen stetig im Steigen begriffen
- Radfahrer: Hauptunfallgegner bei tödlichen Unfällen sind Pkw und Lkw – ein Viertel sind allerdings Alleinunfälle
- junge Verkehrsteilnehmer: Senkung der Getöteten-zahlen seit 2000 um ein Drittel, trotzdem einer der schlechtesten Ränge im Europavergleich
- Moped: Verletztenszahlen seit Senkung des Eintrittsalters auf 15 Jahre auf ein Vielfaches gestiegen
- Motorrad: stärkste Altersgruppe bei den Getöteten nunmehr 40–44-Jährige
- Lkw-Unfälle rückläufig, Anteil ausländischer Lkw an Unfällen auf 40% gestiegen

1) International Road Traffic and Accident Database (OECD).

2) Community Database on Accidents on Roads in Europe: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/observatory/statistics/care\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/statistics/care_en.htm)

3) Das KFV führt alljährlich standardisierte Erhebungen zu Fahrgeschwindigkeiten und der Verwendung von Gurt- und Kindersitzen durch.

4) Falls nicht anders angegeben: Zahlen für den Zeitraum 2000–2008 bzw das Jahr 2008.

5) Road Safety 2010 – How is your country doing?: [http://bookshop.europa.eu/is-bin/INTERSHOP.enfinity/WFS/EU-Bookshop-Site/en\\_GB/-/EUR/ViewPublication-Start?PublicationKey=MI3210384](http://bookshop.europa.eu/is-bin/INTERSHOP.enfinity/WFS/EU-Bookshop-Site/en_GB/-/EUR/ViewPublication-Start?PublicationKey=MI3210384)

- Alkoholunfälle: Österreichs Zahlen europaweit schwer vergleichbar, da hohe Dunkelziffer aufgrund unterschiedlicher Untersuchungsmethoden
- Handy am Steuer: 78% telefonieren gelegentlich, nur 48% besitzen eine Freisprecheinrichtung
- Fahrgeschwindigkeiten:  $v_{85}$ -Werte<sup>6)</sup> liegen für Ortsgebiete (Tempolimit 50 km/h) bei 59 km/h, im Freiland bei 103 km/h und auf Autobahnen bei 133 km/h.
- Sicherheitsgurt: im Europavergleich niedrige Werte von <85% für Ortsgebiet und <90% im Freiland, ca 90% auf Autobahnen

### C. Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020

Die Gesamtschau der Verkehrssicherheitsprobleme und der internationalen Entwicklungen sowie die mit dem VSP 2002 – 2010 gemachten Erfahrungen mündeten in einen Programmentwurf, der im Lauf des Jahres 2010 seitens des bmvit mit den Mitgliedern des Verkehrssicherheitsbeirats – im Plenum und in zahlreichen bilateralen Gesprächen – weiterentwickelt und im Februar 2011 als Broschüre präsentiert wurde.<sup>7)</sup> Das Programm ist in 17 Handlungsfelder gegliedert und bietet einen Maßnahmenkatalog mit über 250 Einzelmaßnahmen. Eine neue Verkehrssicherheitsphilosophie, strategische Leitprinzipien, numerische Reduktionsziele sowie Rahmenbedingungen für die Implementierung des Programms liefern Grundmotivation und Umsetzungsrahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit dieser Dekade.

#### 1. Philosophie

Mit dem „Safe System Approach“ wurde für Österreich ein international aktueller Ansatz gewählt, der auf den Inhalten der schwedischen Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“ und der niederländischen „Sustainable Safety“ aufbaut: „*Verantwortungsvolles Miteinander, geteilte Verantwortung (shared responsibility) und gemeinsames Handeln schaffen Sicherheit für ALLE VerkehrsteilnehmerInnen im österreichischen Verkehrssystem.*“

Die Grundprinzipien sind:

- Unfälle durch menschliche Fehler werden immer wieder auftreten.
- Das Verkehrssystem sollte so gestaltet sein, dass Unfälle nicht mit tödlichen oder schweren Verletzungen enden.
- Die Bereitsteller des Verkehrssystems tragen Mitverantwortung für dessen Sicherheit.
- Alle NutzerInnen des Verkehrssystems haben die Verpflichtung, sich mitverantwortlich und regelkonform zu verhalten und die Leistungsgrenzen des Systems zu akzeptieren.
- Alle Verkehrssicherheitsmaßnahmen stehen im Einklang mit den langfristigen, im VSP 2011 – 2020 festgelegten, numerischen Reduktionszielen.
- Die Verkehrssicherheitsziele werden mit jenen anderer Domänen wie Umwelt, Wirtschaft und Soziologie abgestimmt.
- Laufende Evaluierung, Analyse, Controlling, Abstimmung, Berichterstattung und Adaptierung des Programms sind wesentliche Grundlagen für dessen erfolgreiche Umsetzung.

#### 2. Strategische Ebene

Das Verkehrssicherheitsprogramm steht unter dem strategischen **Motto** „Österreich unter die fünf besten Länder Europas“. Die **strategischen Leitprinzipien** des Programms stellen die Grundlage für die Weiterentwicklung des Systems Straße und dessen Sicherheit dar. Sie widmen sich so unterschiedlichen Themen wie Sicherheitsmanagement in Städten und Gemeinden, Stärkung der Eigenverantwortung, Verkehrserziehung und Mobilität, Straßenhierarchie, selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßen, Barrierefreiheit – sichere und attraktive Fußwege, Mobilität und Intermodalität, Verkehrssicherheit am Arbeitsplatz sowie Verkehrssicherheit und Raumplanung.

Die **Rahmenbedingungen für die Umsetzung** beschreiben die künftige Kooperation des bmvit in der Verkehrssicherheitsarbeit, zB mit anderen Ministerien und Gebietskörperschaften. Der Österreichische **Verkehrssicherheitsbeirat** (Arbeitsausschuss Straße) dient als Forum für laufende Evaluation und Verbesserung des Programms. Auf dieser Ebene wird auch die Kooperation von Bund, Ländern und Gemeinden mit einer neuen Qualität betrieben. Zur Unterstützung des Erfahrungsaustauschs werden Best-practice-Sammlungen zu unterschiedlichen Verkehrssicherheitsthemen erstellt. Der im bmvit angesiedelte **Verkehrssicherheitsfonds** (VSF) wird VSP-relevante Forschung und Aktionen finanzieren. Möglichst viele Maßnahmen sollen durch **Evaluationen** begleitet werden; dies gilt im Besonderen für Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit. Kampagnen sollen demnach künftig zielgruppengerecht gestaltet, vorab getestet und durch intensivierte Überwachung begleitet werden.

#### 3. Numerische Reduktionsziele

Österreich implementiert das neue Reduktionsziel der Europäischen Union für **Straßenverkehrstote von 50% bis 2020** (Zwischenziel: 25% bis 2015). Da sich die Zahlen der Reduktionen von **Schwerverletzten** in Österreich wesentlich weniger erfreulich entwickelt haben als die der Getöteten (20% im Gegensatz zu 35% zwischen 2000 und 2009), folgt Österreich dem Vorschlag des Europäischen Verkehrssicherheitsrats (ETSC) und setzt ein Reduktionsziel von 40% (Zwischenziel: 20% bis 2015). Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** soll um 20% gesenkt werden (Zwischenziel: 10% bis 2015).

#### 4. Hauptprioritäten

Die folgenden Interventionsbereiche bergen das größte Potenzial für die Reduktion von Straßenverkehrstoten und sind deshalb im Programm als Hauptprioritäten angeführt: **Alkohol und Drogen** (derzeit bis zu 160 Tote jährlich – hohe Dunkelziffer), **ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen** (über ein Viertel aller Verkehrstoten), **Sicherheitsgurt** (135 getötete Pkw-Insassen jährlich ohne Gurt), **Motorrad** (13% aller Getöteten), **Unfallhäufungsstellen** (110 Tote), **Eisenbahn-**

6) Jene Geschwindigkeit, die von 85% des Fahrzeugkollektivs nicht überschritten wird.

7) Die Broschüre wurde in Kooperation mit der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) erstellt.



kreuzungen (15–30 Tote), **Ermüdung und Ablenkung** (7% aller Toten, 16% auf Autobahnen), **Geschwindigkeitsmanagement auf Freilandstraßen** (gestaffelte Tempolimits), **Überwachung und Fahrausbildung** (ca 30 getötete 18–19-Jährige pro Jahr).

## 5. Maßnahmenkatalog

Der Kern des VSP 2011–2020 besteht aus über 250 Maßnahmen, die in 17 Handlungsfelder gegliedert wurden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Sicherheit ungeschützter VerkehrsteilnehmerInnen. Bei der Auswahl der Maßnahmen wurde auf hohe Kosteneffizienz geachtet, dh solche ausgewählt, die in der internationalen Literatur als erfolgversprechend evaluiert wurden. Jeder Maßnahme wurden

- ein oder mehrere Hauptakteure,
- eine der Kategorien a) unfallvermeidende Maßnahme, b) unfallfolgenreduzierende Maßnahme, c) Grundlage für weitere Maßnahmen, d) Lobbying bei der EU und
- ein Zeitraum der Umsetzung: a) Startpaket (2011), b) kurzfristig (2012–2014), c) mittelfristig (2015–2020), d) langfristig (2018–2020) zugeordnet.

Im Folgenden wird eine Auswahl der Maßnahmen aus den 17 Handlungsfeldern vorgestellt.

### a) Verkehrserziehung und Kampagnen

Die Weiterentwicklung der „Verkehrssicherheitskultur“ gehört zu den Prozessen der Verkehrssicherheitsarbeit mit der längsten Laufzeit – und hat Relevanz für alle Altersgruppen. Deshalb umfassen die Maßnahmen die Schwerpunkte **Schulische Verkehrserziehung**, **Lebenslanges Lernen** sowie **Bewusstseinsbildung und Kampagnen**.

### b) Fahrausbildung

Die 3. Europäische Führerscheinrichtlinie stellt die Fahrprüfung auf neue Beine. Bei den Maßnahmen im VSP 2011–2020 geht es nicht nur um die Verbesserung der **Ausbildung** von FahrlehrerInnen, sondern auch um die **Qualitätssicherung** bei FahrlehrerInnen und –prüferInnen sowie der **LenkerInnenprüfung**. Neue Ansätze, zB **erfahrungsbasiertes Lernen**, sollen erprobt werden. Das erfolgreiche Prinzip der **Mehrphasenausbildung** wird weiterentwickelt.

### c) Überwachung

Die effiziente Überwachung von Verkehrsregeln und angemessene Sanktionen gehören zu den wichtigsten Faktoren für das Sicherheitsniveau jedes Landes. Das regionalisierte System der **Strafen** soll einer weiteren Harmonisierung unterzogen und die **administrativen Prozesse** vereinfacht werden.

### d) Kinder

Das erfolgreiche Konzept der **Schulwegpläne** wird weiter ausgebaut und bei höheren Schulen um **Sicherheitsinspektionen** erweitert. Die schulische **Fahrradausbildung** wird auf eine neue inhaltliche Basis gestellt. Die Verwendung von **entgegen der Fahrtrichtung orientierten Kindersitzen** auch bis zum 4. Lebensjahr wird propagiert.

### e) Junge VerkehrsteilnehmerInnen

In Schulen, Fahrschulen und außerschulischen Einrichtungen wird unter Einbeziehung der Institute für Suchtprävention verstärkt **Alkoholprävention** betrieben. Zusätzlich finden sich in den Handlungsfeldern „Verkehrserziehung und Kampagnen“, „Fahrausbildung“ und „Rehabilitation und Diagnostik“ zahlreiche Maßnahmen, die speziell dieser Altersgruppe zugutekommen.

### f) Ältere VerkehrsteilnehmerInnen

Maßnahmen zur **Verbesserung der Sichtbarkeit** älterer FußgängerInnen werden unterstützt. Besonders beim Lenken von Kfz sollten die mit steigendem Alter wachsenden kognitiven und physiologischen Einschränkungen bewusst gemacht und diesen mit **Beratung und Aufklärung** entgegengewirkt werden.

### g) FußgängerInnen

Ein Schwerpunkt der FußgängerInnenunfälle ist in den Wintermonaten zu verzeichnen, deshalb wird die **Verwendung von Reflexmaterialien** verstärkt propagiert. **Schutzwege** werden österreichweit auf ihre technischen Eigenschaften untersucht, besonders in Bezug auf Sichtbeziehungen und Beleuchtung.

### h) Fahrrad

Das Tragen von **Radhelmen** und die **Sichtbarkeit** von RadfahrerInnen werden forciert. Zusätzlich sind Maßnahmen zur Verbesserung der **Fahrradausbildung von Kindern** geplant. Eine Reihe von fahrradspezifischen Modifikationen in der **StVO** werden vorgeschlagen.

### i) Motorrad

Die **Sanierung** von typischen **Motorrad-Unfallstrecken** wird vorangetrieben. Die Ausstattung mit **elektronischen passiven Sicherheitseinrichtungen** (zB ABS) und das Tragen von **Schutzkleidung** werden propagiert. Bei der LenkerInnenausbildung werden neue Akzente gesetzt, und für die in jüngster Zeit besonders unfallgefährdeten **WiedereinsteigerInnen** werden spezielle Trainingsprogramme angeboten. Der **stufenweise Zugang** zu Motorrädern der oberen Hubraumklassen wird neu geregelt. Die Warnung vor typischen Kollisionsgefahren mit Motorrädern wird in die **Ausbildung von Pkw-LenkerInnen** integriert und die Arbeit mit **Fokusgruppen** und **Interessenvertretungen** intensiviert.

### j) Moped

Die **Mopedausbildung** und das **Eintrittsalter** werden weiteren Analysen unterzogen und gegebenenfalls Änderungen gesetzt. Für junge MopedlenkerInnen werden außerschulische **Mopedworkshops** angeboten. Maßnahmen gegen das widerrechtliche **Tuning** von Mopeds sowie gegen den Import von Fahrzeugen, die schon im Originalzustand die zulässige Höchstgeschwindigkeit wesentlich überschreiten, werden forciert. Angesichts eines hohen Anteils von getöteten MopedfahrerInnen ohne Helm wird das Tragen von **Helmen** forciert.

### k) Lkw

Entlang des hochrangigen Straßennetzes werden vermehrt **Abstellplätze** und **Kontrollplätze** eingerichtet,

um die Einhaltung der **Lenk- und Ruhezeiten** zu gewährleisten und die **technischen Kontrollen** zu verstärken. Die bestehenden **Lkw-Überholverbote** auf Autobahnen werden evaluiert und bei Bedarf modifiziert. Das bmvit wird gezielt an Unternehmen herantreten, um die **betriebliche Sicherheit bei Flotten** zu erhöhen. Eine Reihe von Kfz-technischen und legislativen Maßnahmen wird unterstützt, darunter die Nachrüstung mit **Weitwinkelspiegeln**, die Ausstattung mit modernen **Kontroll- und Assistenzsystemen** und die Ausweitung der EU-Lkw-Regelungen auf „Vans“ (Transporter). Das bmvit wird sich auch weiter dafür einsetzen, dass überlange und überschwere Lkw (sog. „GigaLiner“) nicht in Österreich zugelassen werden.

#### l) Eisenbahnkreuzungen

Mithilfe eines neuen statistischen **Risikomodells** für Eisenbahnkreuzungen werden künftig optimale Sicherungsmethoden errechnet. **Unfall-Hotspots** werden mit höchster Priorität saniert und eine langfristige Strategie zur Reduktion von Eisenbahnkreuzungen erarbeitet. Die **bewusstseinsbildenden Aktivitäten** für StraßenbenutzerInnen werden verstärkt.

#### m) Unfallnachsorge

Die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für **eCall**<sup>8)</sup> hat höchste Priorität. **Unfallstellen** sollen künftig schneller geräumt werden, um Sekundärufälle zu vermeiden. Für die Reaktionszeiten der Einsatzkräfte und die Güte der Notfallversorgung soll ein **Qualitätssicherungssystem** aufgebaut, der Fortbestand des **Helikoptersystems** gesichert und das Prinzip der „**Rettungsgasse**“<sup>9)</sup> umgesetzt werden. Die Anstrengungen bei der Aus- und Weiterbildung in **Erster Hilfe** werden verstärkt.

#### n) Rehabilitation und Diagnostik

In einer Pilotstudie werden **Alkohol-Interlocks** getestet, mittels derer Fahrten in beeinträchtigtem Zustand verhindert werden, ohne den Führerschein dauerhaft zu entziehen. Die in Österreich flächendeckend etablierten Methoden der **verkehrspsychologischen Begutachtungen** und der **Nachschulungen** werden hinsichtlich ihrer Effizienz untersucht. Auch das **Verkehrstraining** und der neue **Kindersicherungskurs** (Vormerksystem) sind zu evaluieren.

#### o) Infrastruktur und straßenseitige Verkehrstelematik

Integriertes **Infrastruktursicherheitsmanagement** beinhaltet künftig **Sicherheitsaudits** schon in der Planung von Straßenbauprojekten, regelmäßige **Inspektionen** bestehender Straßen sowie die Sanierung von **Unfallhäufungsstellen und -strecken**. Angesichts des im EU-Vergleich hohen **Tempolimits** auf Freilandstraßen (außer Autobahnen) soll die Geschwindigkeit mithilfe von Tempolimits, die im Sinne der Bedeutung der Straße besser als bisher an die Anlageverhältnisse angepasst sind, reduziert werden. Ebenso soll eine Reduktion der Geschwindigkeit nicht nur im Bereich von Unfallhäufungsstellen und -strecken, sondern auch an jenen Abschnitten, an denen das Potenzial für die Senkung der Unfallkosten am größten ist, erfolgen. Auch das Kundma-

chungssystem für Tempolimits wird nach neuesten Erkenntnissen der Verständlichkeit besser gestaltet.

Weitere Schwerpunkte sind ua **Rumpelstreifen** zur Reduktion von Unfällen durch Ermüdung und Ablenkung bzw. Unachtsamkeit, **Baumunfälle**, Entschärfung von **unfallträchtigen Kreuzungen**, regelmäßige **Griffigkeits- und Spurrillenmessungen**, **Tunnelsicherheit**, **Geisterfahrer**, **Baustellensicherheit** und Einsatz moderner **Verkehrstelematik**.

#### p) Fahrzeugsicherheit und -ausrüstung

Zu den zentralen Thematiken – die größtenteils im europäischen Gleichklang zu lösen sein werden – gehören die Einführung von **eCall**, automatische **Warn- und Kontrollsysteme** (Reifendruck, Feuer, Gurtwarner), eine EU-Norm für **Winterreifen**, die weitere Erforschung der Auswirkungen von **FahrerInnenassistenzsystemen** und die Verbesserung der „**Kollisionskompatibilität**“ von Fahrzeugfronten mit FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Die Thematik der **Ladungssicherung** – auch im Pkw – soll breit kommuniziert und sogenannte „Vans“ für den gewerblichen Transport sollen in die für alle schwereren Lkw geltenden Regelungen aufgenommen werden.

#### q) Datenbanken und Unfalldatensammlung

Als Grundlage für effizientes Verkehrssicherheitsmanagement wird eine **gemeinsame Datenbasis** aus Unfall-, Verkehrs- und Straßendaten geschaffen. Unfälle werden künftig mit **GPS**-Unterstützung erfasst und das in der EU bereits gut verankerte System einer **interdisziplinären Detailuntersuchung** von schweren Unfällen aufgegriffen. Im Rahmen von regelmäßigen **Mobilitätserhebungen** werden künftig die Zusammensetzung der Verkehrsarten sowie typische Wegedauer und -zwecke regelmäßig erhoben. Die laufende Sammlung von **Sicherheitsindikatoren** – zB Geschwindigkeitsniveaus und Gurtverwendung – wird institutionalisiert und für das gesamte Straßennetz ein **Unfallvorhersagemodell** entworfen, das die Prioritätenreihung von Sanierungsmaßnahmen bildet.

## D. Fazit und Ausblick

Mit dem neuen Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 setzt sich Österreich eine Messlatte auf hohem europäischem Standard. Die gesetzten numerischen Reduktionsziele sind allerdings nur erreichbar, sofern sich alle Beteiligten in einem gemeinsamen Prozess des Österreichischen Verkehrssicherheitsmanagements zusammenfinden. In diesem Sinne lädt das bmvit alle Gebietskörperschaften ein, in Abstimmung mit dem vorliegenden Programm eigene Verkehrssicherheitsprogramme für ihren jeweiligen Hoheitsbereich zu entwickeln. →

8) Automatisches Notrufsystem für Kraftfahrzeuge.

9) Bildung einer weiteren „Fahrspur“ für Einsatzfahrzeuge zwischen zwei Fahrzeugkolonnen.

**→ In Kürze**

Das neue Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 setzt die Basis für eine neue Ära des Verkehrssicherheitsmanagements. Bei konsequenter Umsetzung kann es gelingen, Österreich wieder an die Spitze der verkehrssichersten Länder der EU heranzuführen.

**→ Zum Thema****Über die Autoren:**

Dipl.-Ing. Klaus Machata betreut den Bereich Verkehrssicherheitsmanagement im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Tel: 05 77077-1230, Fax: 05 77077-1187, E-Mail: klaus.machata@kfv.at, Internet: www.kfv.at

Dipl.-Ing. Dr. techn. Eva M. Eichinger-Vill leitet die Abteilung II/ST2 „Technik und Verkehrssicherheit“ im Bundesministerium

für Verkehr, Innovation und Technologie. Kontaktadresse: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien. E-Mail: eva.eichinger-vill@bmvit.gv.at

**Von denselben AutorInnen erschienen:**

*Rose/Eichinger-Vill*, Die Umsetzung der EU-Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur in Österreich, ZVR 2010/221; *Machata*, Section-Control – Neuer Weg zu Tempoüberwachung? Erfahrungen mit Section Control in Österreich, in *Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.v.* (Hrsg), 47. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2009, 29. und 30. Januar in Goslar (2009) 284; *Machata*, RoadPACE – Road Partners in Central and Eastern Europe, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2009, 148.

**Links:**

[www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/sicherheit/downloads/vsp2020.pdf](http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/sicherheit/downloads/vsp2020.pdf)

