

VERKEHRSSICHERE ZUKUNFT IN NIEDERÖSTERREICH

2013–2023



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

VERKEHRSSICHERE ZUKUNFT
IN NIEDERÖSTERREICH

2013–2023



INHALT



VORWÖRTER	6
1 WIESO GIBT ES DIESES HEFT?	8
2 GRUNDLAGEN DER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT IN NIEDERÖSTERREICH	9
3 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT IN NIEDERÖSTERREICH	10
3.1 Unfallentwicklung in Niederösterreich	10
3.2 Unfallentwicklung im Bundesländervergleich	13
3.3 Unfallgeschehen in Relation zu Strukturdaten	14
3.4 Unfallrate-Unfallrisiko im Landesstraßen B-Netz	15
4 UNFALLANALYSE - HANDLUNGSSCHWERPUNKTE 2013 - 2023	18
4.1 Bundesländervergleich	19
4.2 Unfallentwicklung Niederösterreich 2007 zu 2011	21
4.3 Zusammenfassung: Auffällige Merkmale - Bundesländervergleich, Unfallentwicklung NÖ	23
5 MASSNAHMEN	24
5.1 Maßnahmen Infrastruktur	24
5.2 Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung	27
5.3 Maßnahmen Überwachung	29

VORWÖRTER



Verkehrssicherheit wird in Niederösterreich groß geschrieben. Als eines der ersten Bundesländer hatte Niederösterreich bereits im Jahre 1991 ein umfassendes, zukunftsweisendes Landesverkehrskonzept. Die Ziele, die wir damals formuliert haben, waren unter anderem Rückgänge bei den Straßenverkehrsunfällen, bei den Verletzten und bei den Toten. Dass diese Ziele erreicht wurden, ist ein Zeichen von guter, effizienter Zusammenarbeit aller im Verkehrsgeschehen Beteiligten. Diesen positiven Trend fortzusetzen ist unser Ziel für die nächsten Jahre und darüber hinaus. Nicht nur die Landesverwaltung ist dabei am Zuge, sondern all unsere Partner aus den Bereichen Infrastruktur, Bewusstseinsbildung und Überwachung. Gemeinden, der Bund, die Exekutive und alle, die aktiv im täglichen Verkehrsgeschehen beteiligt

sind, haben Anteil an diesem Erfolg. Nur aus dem dauerhaften Bemühen aller Beteiligten kann diese effiziente Verkehrssicherheitsarbeit weiter geführt werden. Stellvertretend für alle Maßnahmen möchte ich die Aktion Schutzengel herausgreifen, die schon seit über einem Jahrzehnt auf Kinder am Schulweg hinweist und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erhöht. Wir haben die Chance unsere Verkehrszukunft selbst mitzugestalten. Ziehen wir an einem gemeinsamen Strang. Dieses Heft gibt wichtige Anleitungen dazu.

Ihr Landeshauptmann
Dr. Erwin Pröll



Sicherheit bei der persönlichen Mobilität - egal ob Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel - ist ein wesentliches Grundbedürfnis. Das Land Niederösterreich hat es sich daher zur Aufgabe gemacht, sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer bestmöglich zu gewährleisten. Die Unfallstatistik gibt unseren Bemühungen in diesem Bereich Recht.

Damit wir uns weiterhin auch im Umweltverbund sicher bewegen können, werden wir in Niederösterreich auch in Zukunft auf bewährte und neue Maßnahmen setzen. Beispielsweise haben wir mit dem neuen Top-Jugendticket eine neue Initiative gesetzt, die schon möglichst früh junge Menschen an öffentliche Verkehrsmittel gewöhnen wird. Um nur 60 Euro im Jahr

können Jugendliche alle öffentlichen Verkehrsmittel in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland nutzen. Der Schul- und Lehrlingsplatzbesuch wie auch alle Freizeitaktivitäten am Wochenende können mit diesem Ticket sicher abgewickelt werden.

Diesen innovativen Weg verfolgen wir auch weiterhin in Niederösterreich. Die vorliegende Broschüre gibt Ihnen daher einen guten Überblick über die gesetzten Maßnahmen und Zukunftsaussichten. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine interessante Lektüre.



Ihr Landesrat
Mag. Karl Wilfing

1 WIESO GIBT ES DIESES HEFT?

Die Verkehrssicherheitsarbeit hat in Niederösterreich einen hohen Stellenwert. Im NÖ Landesverkehrskonzept aus dem Jahre 1991 wurden Ziele der Verkehrssicherheit definiert. Das Heft 6 „Verkehrssicherheit“ im Rahmen der Schriftenreihe zum Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept stellte ein Maßnahmenprogramm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Dadurch hatte Niederösterreich eines der ersten Verkehrssicherheitsprogramme mit festgelegten Maßnahmenschwerpunkten und Zielen. Im Jahre 2007 wurde im Heft 25 dieser Schriftenreihe „Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich - Rückblick und Ausblick“ die erfolgreiche Zielerreichung evaluiert. Zusätzlich wurde das Maßnahmenprogramm überarbeitet, indem neue Erkenntnisse der Unfallforschung berücksichtigt wurden.

Die Anzahl der Unfälle, der Verunfallten und Toten ist rückläufig und entspricht jenen Zielwerten, die im Landesverkehrskonzept 1991 definiert wurden. Dieser Trend soll fortgesetzt werden.

Das nunmehr vorliegende Programm „Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013 - 2023“ soll die Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich in den nächsten 10 Jahren begleiten. An Hand einer umfangreichen Unfallanalyse wurde versucht besondere Problembereiche im Unfallgeschehen offen zu legen. Neben den bereits angeführten Broschüren der Schriftenreihe zum NÖ Landesverkehrskonzept war auch das „Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020“ eine Grundlage dieser Arbeit. Aufbauend auf diese Grundlagen wurden Maßnahmen abgeleitet, die in Niederösterreich bis 2023 schwerpunktmäßig umgesetzt werden sollen. Es handelt sich dabei einerseits um bereits bewährte Maßnahmen mit hoher Sicherheitsrelevanz und andererseits um neue Ansätze der Sanierungs- und Präventionsarbeit.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Unfallzahlen ab 2012 mit den Vorjahren nur eingeschränkt vergleichbar sind. Dies ergibt sich durch die Umstellung der Unfalldatenerfassung auf das UDM-System (Unfalldatenmanagement), das sich durch eine höhere Genauigkeit auszeichnet.

2 GRUNDLAGEN DER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT IN NIEDERÖSTERREICH

Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich sind fünf Säulen. Diese bilden die Themenbereiche, in denen die Verkehrssicherheitsarbeit ansetzt. Die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung

der Verkehrssicherheit erfolgt in Niederösterreich immer auf Basis objektiver Befunde. Durch diese Vorgangsweise wird eine hohe Effizienz der verwendeten Mittel gewährleistet.

Säulen der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich:

Statistikgrundlagen

- Unfallstatistik
- Verkehrsleistung, Zähldaten
- Kfz-Zulassungsstatistik
- Bevölkerungsstatistik usw.

Infrastruktur Verkehrssicherheitsmanagement

- Unfallhäufungsstellenmanagement
- Road Safety Audit
- Road Safety Inspection
- Fahrbahnzustandsprüfungen usw.

Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung

- Verkehrserziehung in Schulen
- Sicherheitskampagnen usw.

Verkehrsüberwachung

- Planquadrat
- Seriengeschwindigkeitsmessungen
- Stationäre Radaranlagen
- Section Control
- Rotlichtüberwachungskameras usw.

Forschung und Evaluierung

- Unfallursachenforschung
- Evaluierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen usw.



3 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT IN NIEDERÖSTERREICH

Bei der Erstellung des NÖ Landesverkehrskonzeptes im Jahre 1991 wurde als Hauptziel die Reduktion des Unfallgeschehens um 20 - 50 % bis zum Jahre 2010 genannt.

3.1 Unfallentwicklung in Niederösterreich

Die nachstehenden Tabellen und Abbildungen zeigen die Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der

Zahlen der Verunglückten mit den Untergruppen Getötete und Verletzte für den Zeitraum von 1990 - 2011.

Tab. 1
Unfallgeschehen
in Niederösterreich
1990 - 2011

(Quelle: Statistik Austria)

Jahr	Unfälle	Verunglückte	Getötete	Verletzte
1990	8.585	11.942	359	11.583
1991	8.717	12.211	411	11.800
1992	8.371	11.553	400	11.153
1993	7.940	11.097	384	10.713
1994	8.061	11.129	399	10.730
1995	7.458	10.344	322	10.022
1996	7.294	10.060	294	9.766
1997	7.406	10.150	318	9.832
1998	7.185	9.785	286	9.499
1999	7.617	10.383	278	10.105
2000	7.487	10.299	299	10.000
2001	7.728	10.523	261	10.262
2002	7.787	10.603	261	10.342
2003	7.638	10.487	277	10.210
2004	7.483	10.148	269	9.879
2005	6.940	9.446	223	9.223
2006	6.814	9.274	222	9.052
2007	7.323	9.682	192	9.490
2008	6.982	9.312	174	9.138
2009	6.609	8.965	189	8.776
2010	6.299	8.442	163	8.279
2011	6.465	8.563	159	8.404

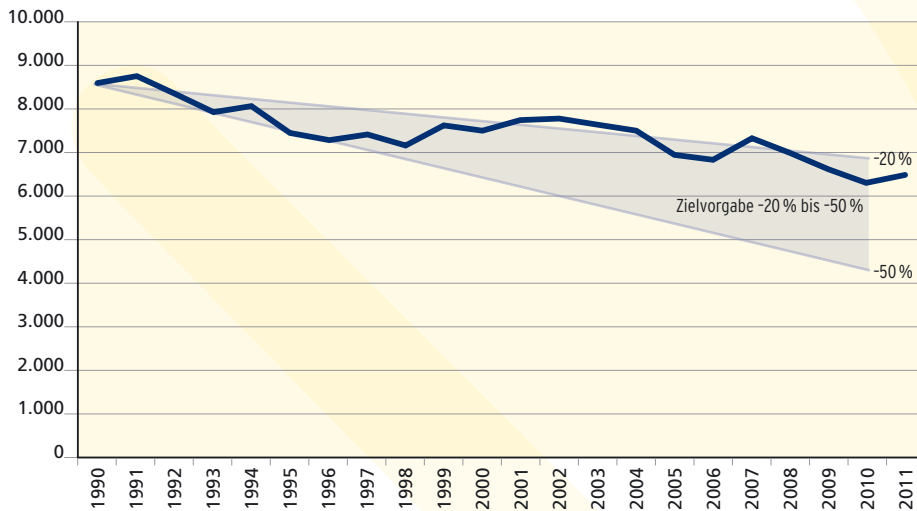


Abb. 1
Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden in NÖ 1990 - 2011

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden hat im Zeitraum 1990 bis 2011 um 24,7 % abgenommen. Es er-

eigneten sich somit im Jahre 2011 um 2.120 Unfälle mit Personenschaden weniger als noch im Jahre 1990.

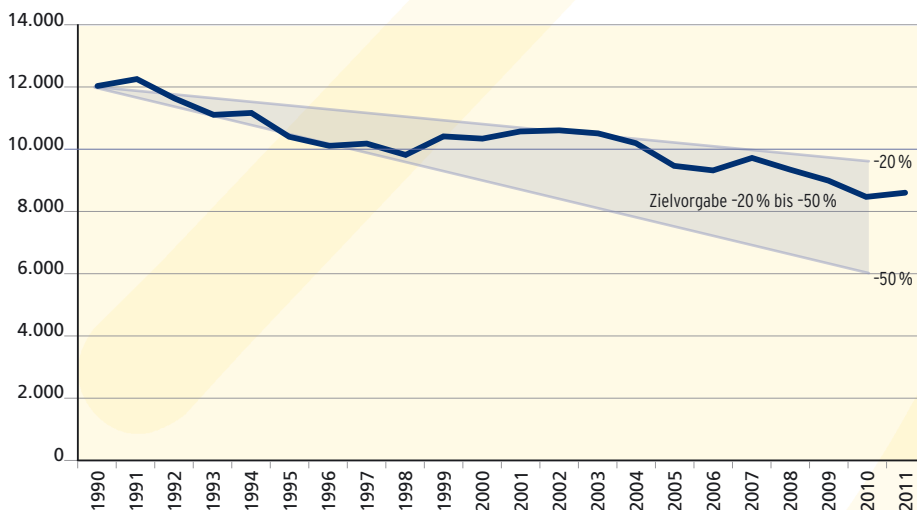


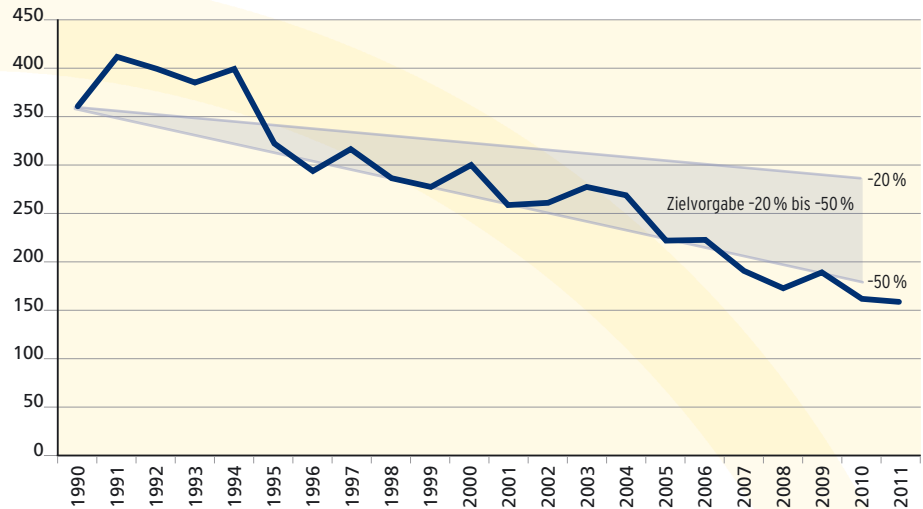
Abb. 2
Entwicklung der Zahl der Verunglückten in NÖ 1990 - 2011

Bei den Verunglücktenzahlen zeigt sich eine Reduktion von 28,3 % (gegenüber 1990). Dies entspricht 3.379 Verun-

glückte weniger als im Vergleichsjahr 1990.



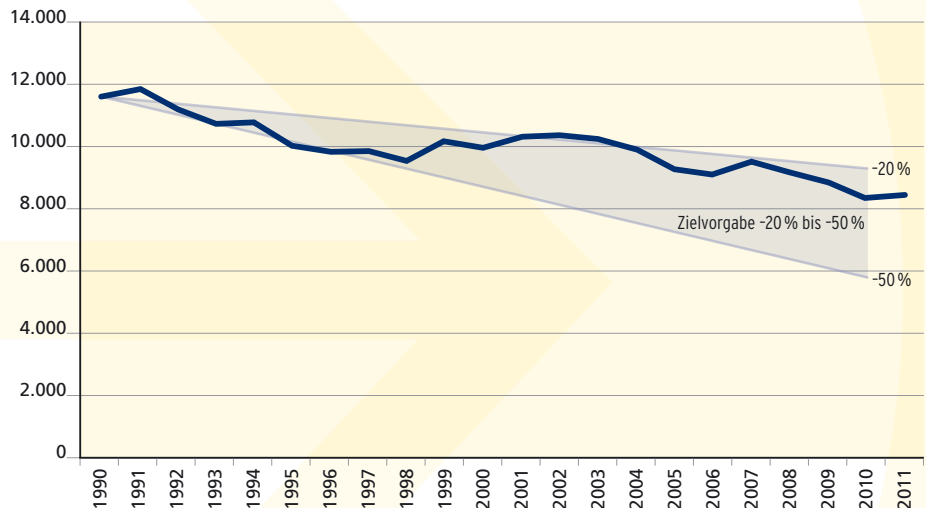
Abb. 3
Entwicklung der Zahl
der Getöteten in NÖ
1990 - 2011



Mit einer Abnahme von 55,7 % (gegenüber 1990) zeigt sich bei den Getöteten eine besonders günstige Entwicklung.

Gegenüber dem Jahre 1990 bedeutet dies 200 Verkehrstote weniger.

Abb. 4
Entwicklung der Zahl
der Verletzten in NÖ
1990 - 2011



Bei den Verletzten beträgt die Reduktion 27,4 % (gegenüber 1990). Im Jahre 2011 waren somit um 3.179 Ver-

letzte weniger zu beklagen als noch im Jahre 1990.

3.2 Unfallentwicklung im Bundesländervergleich

Im Folgenden wird die Entwicklung (1990 Index = 100) des Unfallgeschehens im Bundesländervergleich dargestellt. Auf Grund der speziellen struk-

turellen und verkehrlichen Gegebenheiten wurde Wien in diesem Vergleich nicht berücksichtigt.

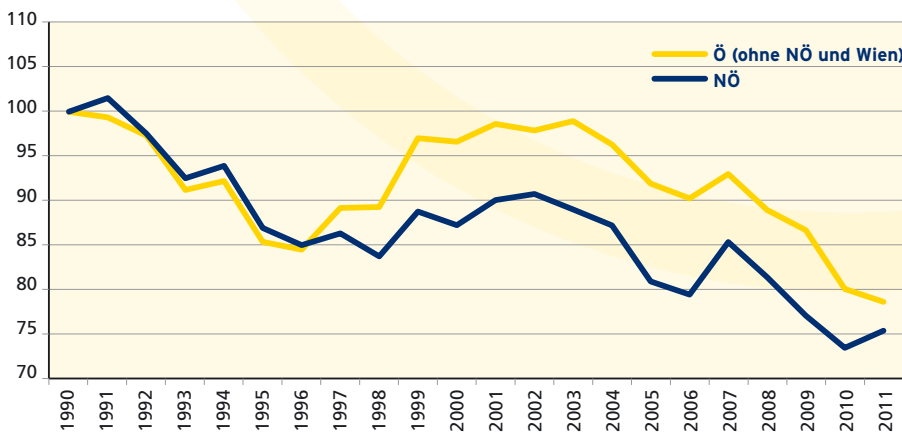


Abb. 5
Unfälle, Österreich (ohne NÖ und Wien) zu NÖ 1990 - 2011

Die Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden zeigt bis 1996 einen annähernd gleichförmigen Verlauf in Österreich (ohne NÖ und Wien) und in Niederösterreich. Danach ist in Niederösterreich ein deutlich günstigerer Verlauf festzustellen. Unter der Annahme die Unfälle in Niederösterreich hät-

ten sich so wie in Österreich (ohne NÖ und Wien) entwickelt, so wären im Zeitraum von 1997-2011 in Niederösterreich um rd. 8.500 Unfälle mit Personenschaden mehr zu verzeichnen gewesen. Dies entspricht einer zusätzlichen Unfallbelastung von rd. 570 Unfälle/Jahr.

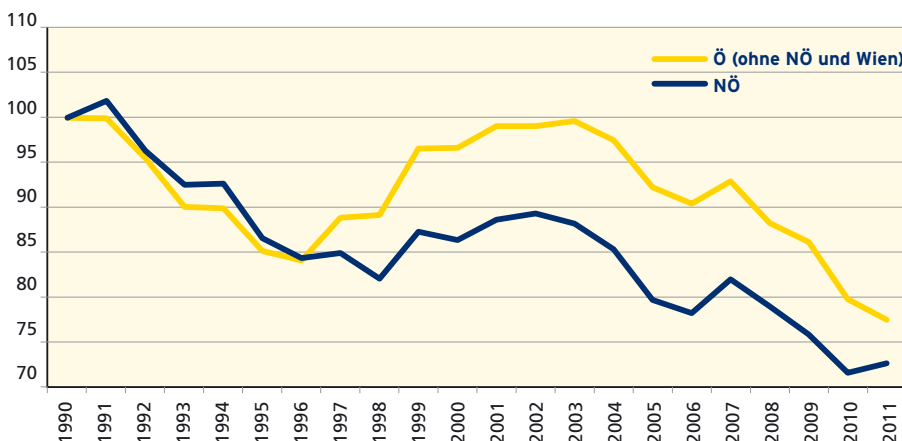
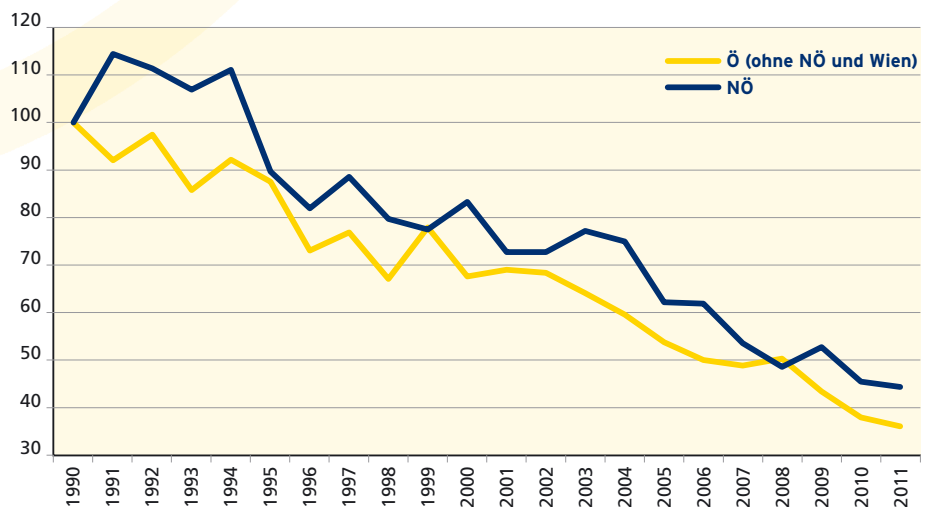


Abb. 6
Verletzte, Österreich (ohne NÖ und Wien) zu NÖ 1990 - 2011

Abb. 7
Getötete, Österreich
(ohne NÖ und Wien)
zu NÖ 1990 – 2011



Bei den Verletztanzahlen ist ein nahezu identer Verlauf wie bei den Unfällen gegeben, wobei die Entwicklung der

Verletztanzahlen in Niederösterreich geringfügig besser verläuft als die Entwicklung der Unfälle.

Bei den Getötetenzahlen ist die Entwicklung in Österreich (ohne NÖ und Wien) besser als in Niederösterreich. Insbesondere zu Beginn der 90er Jahre sind in Niederösterreich Zuwächse

bei den Getöteten gegeben. Eine mögliche Erklärung ist, dass gerade die Ost-Region in Folge der Grenzöffnung von Nachbarstaaten besondere Herausforderungen zu bewältigen hatte.

3.3 Unfallgeschehen in Relation zu Strukturdaten

Als Grundlage für die Beurteilung der Verkehrssicherheit in Niederösterreich wurden die Anteile am Unfallgeschehen mit jenen Anteilen, die auf der Grundla-

ge verfügbarer Strukturdaten berechnet wurden, verglichen. Der Anteil der Unfälle und jener der Verletzten liegen deutlich unter den

Tab. 2
Strukturdaten,
Anteil NÖ an Österreich
(ohne Wien)

EW oder Einwohnende	Fläche	Straßennetzlänge	Kfz-Bestand
24,1 %	23,0 %	29,8 %	26,0 %

Tab. 3
Gesamtunfallgeschehen,
Anteil NÖ an Österreich
(ohne Wien)

Gesamtunfallgeschehen 2009 - 2011	Unfälle	Verletzte	Getötete
	19,6 %	20,7 %	31,4 %

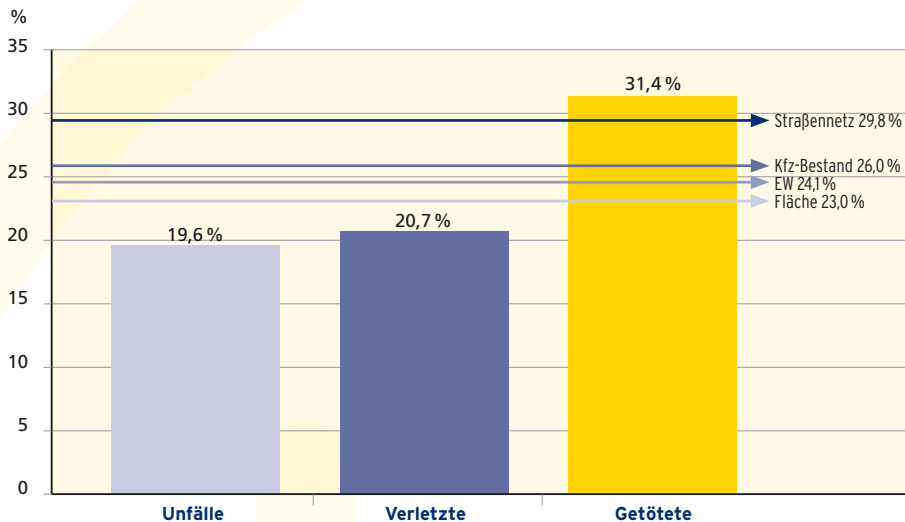


Abb. 8
Vergleich
Anteil Strukturdaten
zu Anteil
Gesamtunfallgeschehen

errechneten Anteilen aufgrund der Strukturdaten. Unter der Voraussetzung einer gleichmäßigen Unfallverteilung im österreichischen Straßennetz wäre ein Unfallanteil von 29,8 % in Niederösterreich zu erwarten, tatsächlich liegt dieser jedoch bei 19,6 %. Der Vergleich zeigt weiters, dass der Unfallanteil um rd. 34 % (=Differenz zwischen Straßennetz mit 29,8 % und Unfällen mit 19,6 %, wobei für das Straßennetz für diese Rechnung der Bezug 100 % war) unter dem Anteil der Straßennetzlänge liegt. Eine ähnlich große Abweichung zeigt der Vergleich

Straßennetzlänge zur Verletztenzahl. Am geringsten fällt die Abweichung beim Vergleich Fläche zu Verletzte mit rund 10 % aus.

Hinsichtlich der Zahl der Getöteten zeigen sich in Niederösterreich problematischere Verhältnisse. Der Getötetenanteil liegt in allen Kategorien über den jeweiligen Anteilen der Strukturdaten: beim Vergleich Getötete zu Straßennetzlänge liegt der Anteil um 5 % höher als bei den Strukturdaten, bei den Getöteten zu Fläche weicht der Wert um 37 % ab.

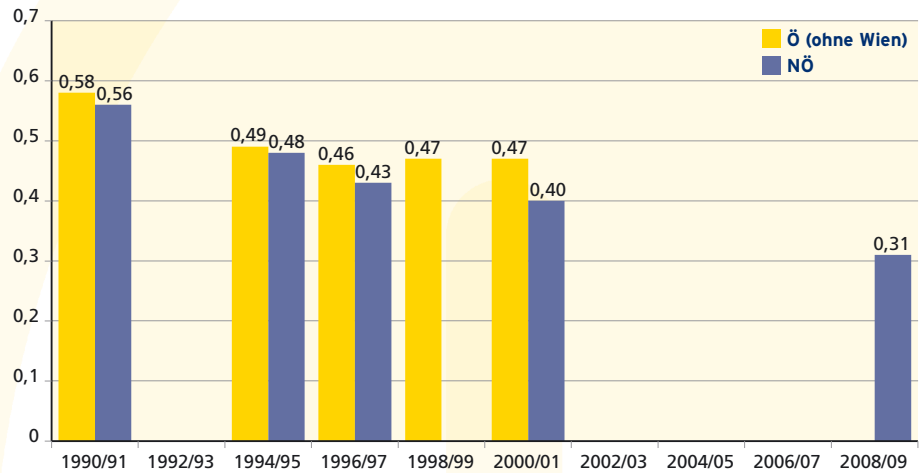
3.4 Unfallrate-Unfallrisiko im Landesstraßen B-Netz

Eine objektive Kenngröße für die Beurteilung des Unfallrisikos ist die Unfallrate. Dabei wird das Unfallgeschehen in Beziehung zum Verkehrsaufkommen gesetzt. Die daraus ermittelte sogenannte Unfallrate zeigt die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden pro 1 Mil-

lion Kfz-km. Die nachstehenden Abbildungen geben einen Überblick der Entwicklung dieser Kenngröße für das Landesstraßen B-Netz (vormals Bundesstraßen) für Freilandstrecken und für Strecken im Ortsgebiet.

Abb. 9
**Entwicklung Unfallrate
 Freiland-Landesstraßen
 B-Netz**

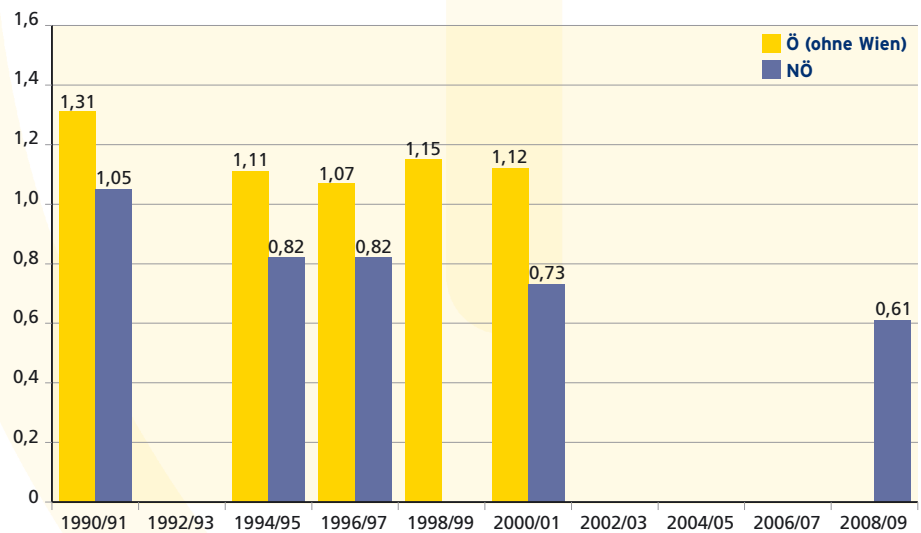
Die Grafik weist Lücken auf, weil das BMI die Unfallraten nicht in allen Jahren erheben ließ. 2008/2009 erfolgte das eigenständig durch das Amt der NÖ Landesregierung.



Im Freiland liegen die Werte von Niederösterreich unter jenen von Österreich. Gegenüber dem Beobachtungszeitraum

1990/91 ist die Unfallrate um rd. 45 % (2008/09) zurückgegangen.

Abb. 10
**Entwicklung Unfallrate
 Ortsgebiet-
 Landesstraßen B-Netz**



Im Ortsgebiet zeigt sich in Niederösterreich ein deutlich geringeres Unfallrisiko als für gesamt Österreich ohne Wien. Der Rückgang in Niederösterreich beträgt für den Zeitraum 1990/91 zu 2008/09 rd. 42 %.

Die Vergleiche des Unfallgeschehens mit Strukturdaten und die Langzeitenentwicklung ab 1997 für Niederösterreich im Vergleich zu Österreich (ohne Wien) zeigen überdurchschnittliche gute Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit.

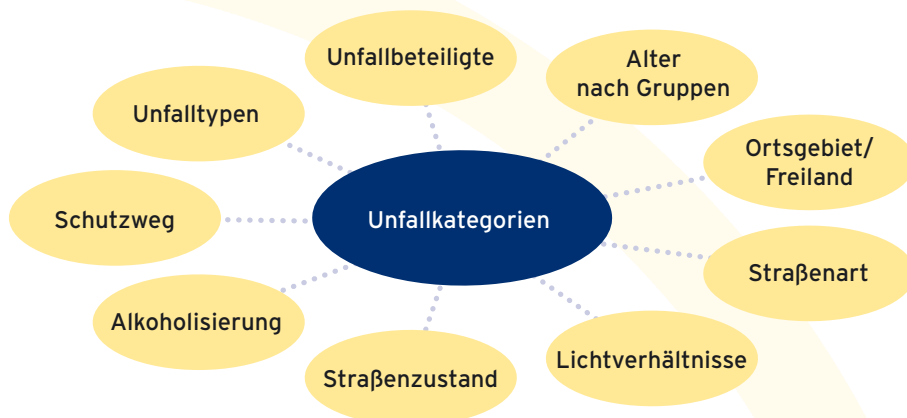
Weniger zufriedenstellend sind die Verhältnisse bei den Getöteten. Sowohl der Vergleich mit Strukturdaten als auch die Langzeitentwicklung zeigen bei Gegenüberstellung mit den Österreichwerten (ohne Wien) ungünstige Gegebenheiten. Als positiver Aspekt in diesem Zusammenhang ist die hohe Reduktion bei den Getöteten anzuführen. Mit einem Rückgang in Niederösterreich von 359 Getöteten im Jahre 1990 auf 159 Getötete im Jahre 2011, dies entspricht einer Abnahme von 55,7%, wurde das Ziel des Landesverkehrs Konzeptes 1991 deutlich übertroffen.

Das Unfallrisiko konnte in den letzten beiden Jahrzehnten auf den Landesstraßen B in Niederösterreich im Freiland um rd. 45% und im Ortsgebiet um rd. 42% reduziert werden. Die Werte sind deutlich besser als die österreichweiten Werten (ohne Wien). Anders ausgedrückt bedeutet dies, dass die Wahrscheinlichkeit, auf einer Landesstraße B in Niederösterreich einen Unfall mit Personenschaden zu erleiden, auf fast die Hälfte zurückgegangen ist. Durch diese Betrachtungsweise werden die Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit noch deutlicher sichtbar, da die negativen Einflüsse, die sich durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens ergeben, berücksichtigt werden.



4 UNFALLANALYSE – HANDLUNGSSCHWERPUNKTE 2013 – 2023

Um besondere Handlungsschwerpunkte ableiten zu können, wurde das Unfallgeschehen (Unfälle, Verletzte, Getötete) nach Unfallkategorien analysiert.



Dabei erfolgte ein Bundesländervergleich um mögliche potenzielle Problembereiche in Niederösterreich zu erkunden. Bei diesem Vergleich erfolgt eine Gegenüberstellung o.a. Unfallkategorien zwischen Niederösterreich und den restlichen Bundesländern ohne Wien für den Beobachtungszeitraum 2009-2011. Das Bundesland Wien wurde auf Grund seiner besonderen verkehrlichen und strukturellen Gegebenheiten nicht berücksichtigt.

Die Daten zu einzelnen Unfallgruppen von 2007 wurden mit jenen von 2011 verglichen. Die Betrachtung dieser mittellangen Zeiträume erfolgte unter dem Gesichtspunkt, einerseits statistische Schwankungen weitgehend auszuschließen und andererseits möglichst stationäre Vergleichsverhältnisse zu gewährleisten.

Allgemein ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass ungünstige statistische Werte alleine nicht zwangsläufig auf eine besondere Gefahrenlage hindeuten. Erhöhte Werte einzelner Merkmale sind meist auch auf besondere Verkehrs- und/oder Strukturgegebenheiten zurückzuführen.

Die Schwerpunktsetzungen im Bereich der Merkmale mit erhöhter Unfallbelastung gewährleisten einen effizienten Mitteleinsatz, da dadurch entsprechend hohe Reduktionspotentiale aktiviert werden. Zusätzlich wurden die Ergebnisse der statistischen Auswertungen im Rahmen der Erstellung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms von einer Gruppe von Expertinnen und Experten beurteilt.

4.1 Bundesländervergleich

Die Unfallparameter (Unfälle, Verletzte, Getötete) wurden nach Kategorien im Bundesländervergleich Niederösterreich zu Österreich ohne Wien gegenübergestellt. Als auffällige Abweichung wurde dabei der durchschnittliche Anteil von Niederösterreich an Österreich ohne Wien mit einem Toleranzbereich von rd. +/-10% festgelegt. Dieser Toleranzbereich wurde gewählt um eine hohe Signifikanz der Abweichungen zu gewährleisten.

Erläuterungen zur Berechnung (Beispiel Unfälle):

Der Unfallanteil von Niederösterreich an Österreich ohne Wien beträgt 19,6%.
 $10\% \text{ von } 19,6\% = 1,96\%$
 = rd. +/-2,0% Toleranzbereich.

Beispielsweise bedeutet dies für die Kategorie der Unfälle mit Personenschaden, dass alle Merkmale, die einen Anteil von 21,6% erreichen oder überschreiten (Merkmal liegt schlechter als NÖ-Durchschnitt), rot eingefärbt sind. Alle Merkmale, die einen Anteil von 17,6% erreichen oder unterschreiten (Merkmal liegt besser als NÖ-Durchschnitt), sind grün eingefärbt. Merkmale die zwischen 17,7% - 21,5% liegen (Merkmal liegt im Wesentlichen im NÖ-Durchschnitt = 19,6%), sind nicht besonders gekennzeichnet. Siehe dazu auch die nachstehende Abbildung.



Abb. 11

Erläuterung zur Berechnung Bundesländervergleich am Beispiel Unfälle
 NÖ Anteil an der Zahl der Unfälle Österreichs ohne Wien = 19,6%

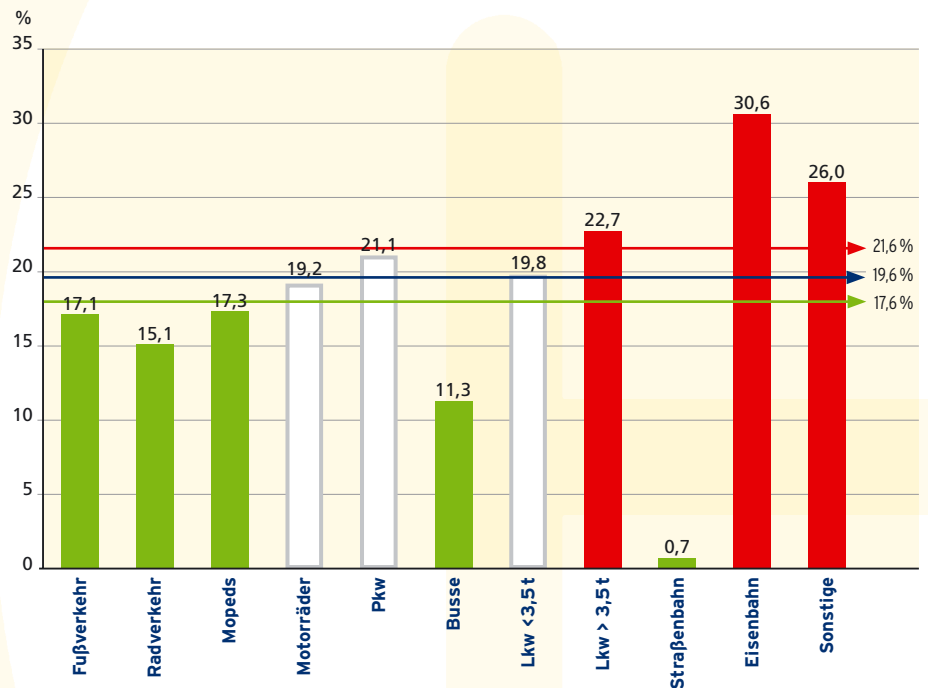
Abweichung mindestens +10% = rot
 Abweichung mindestens -10% = grün



Ergebnisse Bundesländervergleich

Die nachstehende Abbildung zeigt am Beispiel der Unfälle nach Art der Beteiligung eine Auswertung des Bundesländervergleichs.

Abb. 12
Unfälle nach Art der Beteiligung,
Anteil NÖ an Österreich
ohne Wien



Als auffällige Merkmale wurden die Kategorien Lkw>3,5t, Eisenbahn und Sonstige ausgewiesen. In der Kategorie der Sonstigen ist vor allem der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr enthalten. Der erhöhte Anteil der Unfälle mit Eisenbahnbeteiligung ist auch im

Zusammenhang mit der hohen Anzahl von Eisenbahnkreuzungen in Niederösterreich zu sehen.

Deutlich unterdurchschnittliche Anteile zeigen Fuß- und Radverkehr, Mopeds und Busse.

4.2 Unfallentwicklung Niederösterreich 2007 zu 2011

Bei der Betrachtung der Unfallentwicklung wurde das Unfallgeschehen von Niederösterreich aus dem Jahre 2007 mit jenem aus dem Jahre 2011 verglichen. Der 5-Jahresvergleich wurde gewählt um statistische Schwankungen weitgehend auszuschließen. Es wurde davon ausgegangen, dass bei mittellanger Betrachtung (2007 zu 2011) die Entwicklung der einzelnen Merkmale annähernd so verlaufen sollte wie die Entwicklung des Gesamtunfallgeschehens.

Erläuterungen zur Berechnung (Beispiel Unfälle):

Beispielsweise bedeutet dies für die Kategorie der Unfälle mit Personenschaden, dass alle Merkmale, deren In-

dexwert 2007 zu 2011 bei 94,1% oder darüber liegt, rot (Merkmal entwickelt sich schlechter als NÖ-Durchschnitt) eingefärbt sind. Alle Merkmale, bei denen der Indexwert bei 82,5% oder darunter liegt, sind grün (Merkmal entwickelt sich besser als NÖ-Durchschnitt) eingefärbt. Merkmale mit Indexwerten zwischen 82,6%-94,0% (Merkmal entwickelt sich ähnlich wie NÖ-Durchschnitt) sind in den Tabellen nicht besonders gekennzeichnet. Der Toleranzbereich für die neutrale Entwicklung beträgt +/- 5,8 Indexprozentpunkte (das sind jeweils rd. 50% von 11,7% = durchschnittliche Unfallreduktion NÖ 2007 zu 2011) vom NÖ-Durchschnitt von 88,3%. Siehe dazu auch die nachstehende Abbildung.



Abb. 13

Erläuterung zur Berechnung Unfallentwicklung am Beispiel Unfälle NÖ von 2007 zu 2011 (Unfälle -11,7%, d.h. 2011 88,3% von 2007)

Schema Vorgangsweise

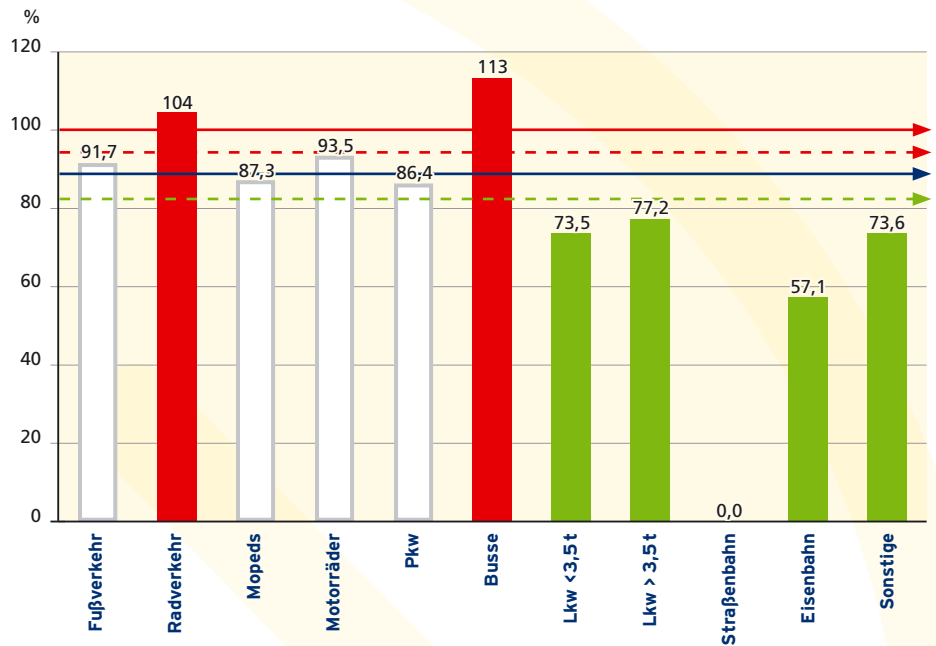
Zunahme oder Abnahme weniger 50% Landesschnitt = rot (Beispiel Unfälle: Index 2011 94,1% od. darüber)

Abnahme über 50% Landesschnitt = grün (Beispiel Unfälle: Index 2011 82,5% od. darunter)

Ergebnisse Unfallentwicklung Niederösterreich 2007 zu 2011

Die nachstehende Abbildung zeigt am Beispiel der Unfälle nach Art der Beteiligung die Ergebnisse des Vergleichs der Unfallzahlen 2007 zu 2011.

Abb. 14
Unfälle nach Art der Beteiligung,
Unfallentwicklung NÖ
2007 zu 2011



Bei Radfahrenden und Bussen ist eine ungünstige Unfallentwicklung festzustellen. Deutliche Rückgänge in der Unfallbelastung zeigen die Kategorien

Lkw < 3,5t, Lkw > 3,5t, Eisenbahn und Sonstige (vorwiegend Landwirtschaftsfahrzeuge).

4.3 Zusammenfassung: Auffällige Merkmale - Bundesländervergleich, Unfallentwicklung NÖ

Die nachstehende Auflistung gibt einen Überblick der auffälligen Merkmale nach dem Kriterium Unfälle. Daneben ist jeweils angeführt, ob der Bundesländervergleich, die Unfallentwicklung in Niederösterreich oder beides zur Ausweisung als auffälliges Merkmal führte.

Unfallbeteiligte

- Radfahrende - Unfallentwicklung NÖ
- Busse - Unfallentwicklung NÖ
- Lkw>3,5t - Bundesländervergleich
- Eisenbahn - Bundesländervergleich
- Sonstige - Bundesländervergleich

Alter nach Gruppen

- Personen 65+
- Unfallentwicklung NÖ

Ortsgebiet/Freiland

- Freiland - Bundesländervergleich

Straßenart

- ASFINAG-Netz - Bundesländervergleich
- Landesstraßen L & B - Bundesländervergleich
- Gemeindestraßen - Unfallentwicklung NÖ

Lichtverhältnisse

- Dämmerung/Dunkelheit - Bundesländervergleich

Straßenzustand

- nasse Fahrbahn - Bundesländervergleich
- winterliche Fahrbahn - Bundesländervergleich, Unfallentwicklung NÖ

Alkoholisierung

- Beteiligung alkoholisierter Lenkerinnen und Lenker oder Fußgängerinnen und Fußgänger - Bundesländervergleich

Unfalltypen

- Unfälle mit nur einer beteiligten Person - Bundesländervergleich
- rechtwinkelige Kollisionen - Bundesländervergleich, Unfallentwicklung NÖ
- Unfälle mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen - Bundesländervergleich



5 MASSNAHMEN

Im vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramm „Verkehrssichere Zukunft Niederösterreich 2013 - 2023“ erfolgt die Maßnahmenentwicklung nach den Grundsätzen

- bewährte Maßnahmenprogramme fortführen (z.B. Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen, Aktion „Schutzengel“ mit Einsatz von mobilen Tempoanzeigen zu Schulbeginn, Festlegung von Überwachungsschwerpunkten im Rahmen des jährlichen Schwerpunktprogrammes)



und

- Schwerpunktsetzung in jenen Bereichen mit hohem Reduktionspotential, auf Basis der Unfallanalyse (Bundesländervergleich, Unfallentwicklung NÖ).

In der nachfolgenden Auflistung sind sowohl die bewährten Maßnahmenprogramme als auch die neuen Schwerpunktsetzungen angeführt.

Bei Einzelmaßnahmen, die Verbesserungen bei bestimmten „auffälligen Merkmalen“ erwarten lassen, sind diese Merkmale *kursiv* in Klammer am Ende der jeweiligen Maßnahmenbeschreibung angeführt.

Bild 1: Tempoanzeigen machen die Fahrgeschwindigkeit „öffentlich“.

5.1 Maßnahmen Infrastruktur

Unfallhäufungsstellen

- Auffindung der Unfallhäufungsstellen im Autobahn-, Schnellstraßen- und Landesstraßennetz und Meldung an die Verkehrsbehörden: an das BMVIT (*ASFINAG-Netz*) oder an die Bezirksverwaltungsbehörde (*Landesstraßen B & L*)
- Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen im Autobahn-, Schnellstraßen- und Landesstraßennetz (*ASFINAG-Netz, Landesstraßen B & L*)
- Durchführung von Tiefenanalysen (Erhebung und Auswertung von Zusatzinformationen, Unfallakt und Straßenanlageverhältnisse) im Rahmen der

Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen im Zuge der Ermittlungsverfahren der Verkehrsbehörden

- Einführung standardisierter Evaluierungsberichte entsprechend § 96 Abs. 1b StVO 1960, um Sanierungsmaßnahmen noch gezielter einsetzen zu können
- Unterstützung der Gemeinden beim Aufbau eines Unfallhäufungsstellenmanagements im Gemeindestraßennetz, aufbauend auf die Pilotprojekte Mistelbach, Klosterneuburg, Neunkirchen, Tulln/Donau, Hollabrunn, Brunn/Gebirge, Wr. Neudorf (*Gemeindestraßen*)

Road Safety Audit

- Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits für Neubaustrecken (*ASFINAG-Netz, Landesstraßen B & L*)
- Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits bei größeren Umbauprojekten (*ASFINAG-Netz, Landesstraßen B & L*)

Road Safety Inspection (RSI)

- Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsinspektionen auf Landesstraßen, auf denen es vermehrt zu Konflikten und Unfällen kommt (*Freiland, Landesstraßen B & L*)
- Ausarbeitung von Indikatoren, ab wann eine Road Safety Inspection einzuleiten ist, insbesondere für besonders gefährdete Gruppen Radfahrende - Radrouten, Motorradfahrende - Motorradstrecken (*Radverkehr, Motorräder und Leichtmotorräder*)



Bild 2: Die RSI kann für bestimmte Gruppen Verbesserungen bringen.

- Berücksichtigung der Methode „Naturalistic Driving und/oder Observation“ bei der Erstellung von RSI-Berichten. Bei diesen Methoden handelt

es sich um die sicherheitsrelevante Analyse des realen Fahrverhaltens im Zuge einer bestimmten Gefahrenstrecke mittels Videoaufnahme im Fahrzeug („Naturalistic Driving“) und um die sicherheitsrelevante Analyse des realen Verkehrsverhaltens einer bestimmten Gefahrenstellen mittels Videoaufnahme des Straßenraumes („Naturalistic Observation“).

Geschwindigkeit

- Harmonisierung der Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote (*Freiland, Unfalltyp-0: Unfälle mit nur einer beteiligten Person, Unfalltyp-2: Unfälle im Begegnungsverkehr*)
- selektive (ev. mit zeitlicher Einschränkung) Geschwindigkeitsbeschränkungen vor besonders schutzbedürftigen Einrichtungen wie z. B. Kindergärten, Schulen, Seniorenheimen, Krankenhäusern (*Fußverkehr, Gemeindestraßen, Personen 65 +*)

Freiland

- punktuelle Ausstattung von Freilandstraßen mit Maßnahmen zur Verbesserung der passiven Sicherheit (Leitschienen mit Unterfahrschutz, Betonleitwände) für Benutzerinnen und Benutzer einspuriger Kraftfahrzeuge (*Motorräder und Leichtmotorräder, Freiland, Landesstraßen B & L*)
- Abstimmung der Kehrpläne, prioritäre Befreiung von beliebten Motorradstrecken von Streusplitt (*Motorräder und Leichtmotorräder, Freiland, Landesstraßen B & L*)
- Überprüfung abkommensunfallträchtiger Freilandabschnitte mit Anprall



an festes seitliches Hindernis (Bäume, Lichtmasten, usw.) und Durchführung von Absicherungsmaßnahmen (*Freiland, Straßenzustand: nasse Fahrbahn, Unfalltyp-0: Unfälle mit nur einer beteiligten Person*)

- Überprüfung unfallträchtiger Eisenbahnkreuzungen und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen. Betrachtung besonderer Problembe- reiche unter Berücksichtigung der Methode „Naturalistic Driving und/ oder Observation“ und Evaluierung der Sanierungsmaßnahmen, um diese noch gezielter einsetzen zu können (*Pkw, Eisenbahn*)
- Verwendung von Rumpelstreifen (Mittelmarkierung, Randlinien) im hochrangigen Landesstraßennetz (*Freiland, Unfalltyp-0: Unfälle mit nur einer beteiligten Person, Unfalltyp-2: Unfälle im Begegnungsverkehr*)
- Evaluierung von alleinunfallträchtigen Freilandabschnitten (*Freiland, Unfalltyp-0: Unfälle mit nur einer beteiligten Person*)

Innerorts

- Prüfung der Anwendbarkeit neuer Planungsinstrumente (z.B. Begegnungszone, Fahrradstraße) und Evaluierung in Hinblick auf die Aspekte der Verkehrssicherheit (*Fuß-, Radverkehr*)
- Durchführung von Sicherheitsinspektionen im Schulbereich im Rahmen der von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit durchgeführten Aktionen „Sicheres Halten und Parken vor Schulen“ (*Fuß-, Radverkehr, Gemeindestraßen*)
- Überprüfung der unregulierten Schutz-

wege auf ihre technische Sicherheit z.B. Beleuchtung, Sichtweiten (*Fußverkehr, Lichtverhältnisse-Dämmerung, Lichtverhältnisse-Dunkelheit*)



Bild 3: Bei Schutzwegen ist die Beleuchtung besonders wichtig.

- Umsetzung und Evaluierung neuer Maßnahmen zur Hebung der „Anhaltebereitschaft“ vor nicht signalgeregelten Schutzwegen (*Fußverkehr*)



Bild 4: Ein wichtiges Ziel in Niederösterreich ist die Erhöhung der Anhaltebereitschaft.

- Radverkehr: Überprüfung bestehender Radverkehrsanlagen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit (*Radverkehr*)
- Förderung der Gemeinden bei der Entwicklung überörtlicher Radnetze unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für den „Alltagsradverkehr“ im Rahmen der Aktion RADLand (*Radverkehr*)

5.2 Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung

Schüler/Kinder

- Betreuung von Schülerlotsen und Schulwegpolizei mit Ehrung (Schutzengel) um Personen zu motivieren diesen Dienst zu übernehmen (*Fußverkehr, Gemeindestraßen*)
- Unterstützung von Aktionen wie
 - Unfall- und Gewaltprävention im Öffentlichen Verkehr in Zusammenarbeit Schule, Gemeinde und Verkehrsträger (*Busse*)



Bild 5: Schulbuslotsen sorgen für einen sicheren Betrieb vor und im Bus.

- „Sicheres Halten und Parken vor Schulen“ (*Fuß-, Radverkehr, Gemeindestraßen*)
- „Känguru“: Verwendung von Gurt und Kindersitz (*Pkw*)



Bild 6: Aktion Känguru – schon im Kindergarten lernen die Kleinen, wie wichtig der Sicherheitsgurt ist. Sie sagen es ihren Eltern weiter.

- „Apfel-Zitrone“: Sensibilisierung hinsichtlich des Geschwindigkeitsverhaltens vor Schulen (*Fußverkehr*)



Bild 7: Wer das Limit unterschreitet, erhält als Belohnung eine Apfel.

- „Sicher Bus fahren – Achtung Bremsprobe“: mehr Sicherheit für Kinder an Haltestellen und im Bus (*Busse*)
- „Hallo Auto“ (*Fußverkehr*)
- Unterstützung des Schulerhalters/der Gemeinde bei der Erstellung von Schulwegplänen (*Fußverkehr*)
- Veranstaltung von Verkehrssicherheitswochen an Schulen mit den Themenschwerpunkten Verkehrsverhalten, Alkohol- und Drogenprävention (*Alkoholisierung*)
- Schulbuslenker: Durchführung von Verkehrssicherseminaren und Verkehrssicherheitstrainings für Schulbuslenker (*Busse*)
- Weiterführung der Aktion „Schutzengel“ mit Einsatz von MTA-Geräten (mobile Tempoanzeigen) zu Schulbeginn im September (*Fußverkehr*)
- Verbesserung der Radfahrausbildung für Kinder (*Radverkehr*)

Jugendliche

- Alkoholprävention in Schulen
(*Alkoholisierung*)



Bild 8: Mit der Rauschbrille sieht man, wie es mit 0,8 Promille Alkohol im Blut wäre. Überraschungen sind dabei nicht selten.

- Hilfestellung hinsichtlich der Organisation und der Bewerbung bedarfsorientierter Verkehrsarten bei Veranstaltungen, Discobus
(*Alkoholisierung*)
- Unterstützung der Aktion „Close To“: Jugendliche Verkehrsstraftäterinnen und Verkehrsstraftäter berichten Fahrschülerinnen und Fahrschülern über ihre Erlebnisse
(*Alkoholisierung*)
- Veranstaltung von Verkehrssicherheitstagen für junge Mopedlenkende



Bild 9: Auch ein Moped kann ein unkontrollierbares Geschoß werden, daher sind zusätzliche Mopedausbildungen wichtig.

- Unterstützung Risiko-Kompetenzmodell: Es handelt sich dabei um ein Schulungsprogramm zur Stärkung der Eigenverantwortung und zum Erkennen von Gefahrensituationen im Straßenverkehr

Seniorinnen und Senioren

- Unterstützung „bewusst.sicher.werkstatt“ Verkehrskompetenz
(*Personen 65+*)
- PR-Aktion „Rückstrahlende Bekleidung“ oder ähnliche Aktionen
(*Personen 65+*)
- Mobilitätsberatung mit Schwerpunkt Verkehrssicherheit (*Personen 65+*)

Alle Verkehrsteilnehmer

- Unterstützung „Awareness Day“: Es handelt sich dabei um anschauliche Aktionen zur Stärkung des Gefahrenbewusstseins an Eisenbahnkreuzungen (*Pkw, Eisenbahn*)
- Weiterführung Niederösterreich-Radhelm und Ausweitung der Radhelmaktion auf Erwachsene
(*Radverkehr*)
- Weiterführung der MTA-Aktion (mobile Tempoanzeigen) als Grundpfeiler der Bewusstseinsbildung hinsichtlich des Geschwindigkeitsverhaltens (*Landesstraßen B&L, Gemeindestraßen*)

5.3 Maßnahmen Überwachung

Überwachungsschwerpunkte

- Festlegung von zielgerichteten Überwachungsschwerpunkten im Rahmen des jährlichen Schwerpunktprogrammes
- regionale Überwachungsschwerpunkte in Abstimmung auf regionale Gefahrenschwerpunkte
- räumliche Optimierung der Überwachung auf Basis objektiver Gefährdungspotenziale (Serienüberwachung)
- weiterer Ausbau von technischen Überwachungsmöglichkeiten bei besonderer Gefahrenlage inklusive Evaluierung der Ergebnisse
 - Einsatz „Section Control“ auch auf Landesstraßen B&L
 - stationäre Radaranlagen
 - vermehrter Einsatz von Rotlichtkameras



Schriftenreihe Niederösterreichisches 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 Straßenbetrieb (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)

Heft 26: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)

Heft 27: „Hast du einen Plan?“ Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)

Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 - Bewährtes und Neues (März 2011)

Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote - Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012)

Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012)

Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013-2023 (August 2013)

weitere Hefte in Vorbereitung

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7 Landhausplatz 1, Haus 16 A-3109 St. Pölten
Tel.: 02742 9005 14973
oder herunterladbar auf www.noel.gv.at/verkehrsberatung und www.noel.gv.at/publikationen-verkehr

Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013-2023

Das Heft ist herunterladbar auf: www.noel.gv.at/verkehrsberatung und www.noel.gv.at/publikationen-verkehr

Impressum

Herausgeber und Medieninhaber:
Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Projektleitung:
Ing. Christian Hofecker
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
www.noel.gv.at
Tel: 02742 9005 14047
Fax: 02742 9005 14950
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Erstellt von:
Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Mitwirkung:
Dr. Sabine Hilbert
Amt der NÖ Landesregierung,
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr

Korrekturlesung:
Doris Hofecker

Fotonachweis
Bilder 5, 6, 7, 8 und 9 vom Kuratorium für Verkehrssicherheit, restliche Fotos vom Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Herstellung:
gugler* GmbH, Melk
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
ISBN: 978-3-9503124-9-2



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 71 | fax » 02742 9005 149 50
internet » www.noe.gv.at

www.noe.gv.at