

Stand: Januar 2024

Sicherheit im Verkehr

Programm
2017 bis 2025

salzburg.
mobil 2025



LAND
SALZBURG

Bildnachweis/Fotos:

Seite 5: Wildbild

Seite 6: Arno Bachert_pixelio.de

Seite 7: Polizei

Seite 8: Polizei

Seite 10: Bild 1: Land Salzburg, Ursula Hemetsberger
Bild 2: uschi dreiucker_pixelio.de

Seite 11: iStock

Seite 12: Wildbild

Seite 13: Präventur, Jürgen Witzemann

Seite 14: ARBÖ

Seite 15: Bild 1: Polizei

Bild 2: Thorsten Pahlke_pixelio.de

Seite 16: iStock

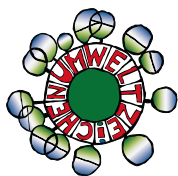
Seite 17: Bild 1: Polizei

Bild 2: ÖAMTC, Aloisia Gurtner

Seite 18: Bild 1: Land Salzburg, Ursula Hemetsberger

Bild 2: qay_pixelio.de.

Seite 19: Wildbild



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens, Druckerei Land Salzburg UW-Nr. 1271

Impressum

Medieninhaber: Land Salzburg

Herausgeber: Abteilung 6 - Infrastruktur und Verkehr, vertreten durch Ursula Hemetsberger

Autoren: Rainer Kolator, Rupert Wallinger im Auftrag des Amtes der Salzburger Landesregierung unter Einbindung der Expertinnen und Experten des Steuerungsgremiums des Salzburger Verkehrssicherheitsprogramms

Gestaltung: Landes-Medienzentrum - Daten übernommen

Konzept Umschlaggestaltung: Michaela Schneider-Manns Au

Druck: Druckerei Land Salzburg, 5020 Salzburg

Alle: Postfach 527, 5010 Salzburg

Stand: Januar 2024

Inhalt

Vorwort.....	4
1 Verkehrssicherheit 2017 bis 2025	5
1.1 Zielsetzungen	5
1.2 Organisation.....	6
1.3 Arbeitsgruppen - Programmschwerpunkte	6
2 Verkehrsunfälle in Salzburg.....	7
2.1 Entwicklung der Unfall- und Verkehrszahlen.....	7
2.2 Im Ortsgebiet mehr Unfälle als im Freiland.....	8
2.3 Sicherheitsniveaus verschieben sich	9
3 Programmschwerpunkte 2017 bis 2025	10
3.1 Verkehrssicherheit in Ortsgebieten.....	10
3.2 Ablenkung	11
3.3 Fahrradsicherheit.....	12
3.4 Mopedsicherheit	13
3.5 Motorradsicherheit	14
3.6 Fahrverhalten.....	15
3.7 Fahrtauglichkeit.....	16
3.8 Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung	17
3.9 Infrastruktur	18
4 Ausblick	19

Vorwort

4



Mit „Sicherheit im Verkehr 2017 bis 2025“ wurde ein langfristiges und zugleich zukunftsorientiertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Bundesland Salzburg erstellt. Das Programm enthält neun sicherheitsrelevante Schwerpunkte mit konkreten Maßnahmen zur Umsetzung. Die koordinierte Zusammenarbeit der Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit im Bundesland soll gemeinsam zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr in Salzburg beitragen.

Die technologischen Veränderungen im Verkehrsbereich bringen einerseits Erleichterungen und Verbesserungen. Andererseits ergeben sich durch die Entwicklungen aber auch neue Fragestellungen und Sicherheitsprobleme im Straßenverkehr, mit denen wir uns intensiv beschäftigen müssen. An erster Stelle steht die massive Ablenkung der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer beispielsweise durch das Mobiltelefon.

Im Programm „Sicherheit im Verkehr 2017 bis 2025“ werden Maßnahmen zu jenen neun Programmschwerpunkten definiert, die entsprechend den Unfällen auf Salzburger Straßen und der Einschätzung der Expertinnen und Experten der Verkehrssicherheit im Land Salzburg für eine verbesserte Sicherheit auf unseren Straßen besonders wichtig sind. Neben bewusstseinsbildenden Maßnahmen sind auch Vorgaben und Regeln wichtig, die kontrolliert werden müssen.

Die Zusammenarbeit der Organisationen, die sich um mehr Verkehrssicherheit bemühen, ist ebenso wichtig wie das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Ich danke allen, die etwas dazu beitragen, dass unsere Straßen sicherer werden!

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' followed by a horizontal line that loops back to the left.

Mag. Stefan Schnöll
Verkehrslandesrat



1. Verkehrssicherheit 2017 bis 2025

1.1 Zielsetzungen

Übergeordnetes Ziel des Salzburger Programms „Sicherheit im Verkehr 2017 bis 2025“ ist es, das Verkehrssicherheitsniveau im Bundesland Salzburg noch weiter zu erhöhen.

Die Zahl der Unfälle soll um 10 Prozent reduziert und die Anzahl der Verletzten und Getöteten weiter kontinuierlich verringert werden. Das langfristige Ziel ist die „Vision Zero“, also null Verkehrstote im Bundesland Salzburg.

Der Ansatz des Programms „Sicherheit im Verkehr 2017 bis 2025“ versteht sich dabei als ein strategischer Leitfaden, der in der operativen Verkehrssicherheitsarbeit aufgenommen und in Maßnahmen, Aktionen und Kampagnen umgesetzt werden muss, um im Verkehrsumfeld Wirkung zu erzeugen. Dabei kann eine nachhaltige Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsreichen erreicht werden:

Mensch

Besonders bewusstseinsbildende Maßnahmen sollen das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer positiv beeinflussen: Durch kooperatives Verhalten im Straßenverkehr, wie gegenseitige Rücksichtnahme, defensives Verhalten in unübersichtlichen Situationen, Vermeidung von Ablenkungen, kann jede und jeder einen wesentlichen Beitrag für das Sicherheitsniveau im Verkehrsraum leisten.

Fahrzeug

Auf neue technische Entwicklungen, die auch Gefahren und Risiken mit sich bringen können, muss aus Sicht der Verkehrssicherheit rasch und zielgerichtet reagiert werden: Der rasant wachsende Anteil an Pedelecs bzw. E-Bikes im Straßenraum, die Entwicklung und der künftige Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen oder die Entwicklung von neuen spielzeugähnlichen Fahrzeugen. Die Wandlung des Cockpits von Kraftfahrzeugen zu Multimedia-Bedienflächen stellen schon heute wesentliche Herausforderungen an die Verkehrsteilnehmenden und an die Verkehrssicherheit.

Straße

Die vorhandene Infrastruktur hat unstrittig einen wesentlichen Einfluss auf das Niveau der Verkehrssicherheit. Häufig ereignen sich Unfälle dort, wo die Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen überraschend in ungünstige Situationen geraten. Die Abstimmung von Sichtbeziehungen und Straßentrassierung, regelkonform ausgestattete Schutzwege, ein ordnungsgemäßer Zustand der Fahrbahnen, gut angelegte und ausgestaltete Geh- und Radwege können helfen, die Sicherheit zu verbessern.

Das Programm „Sicherheit im Verkehr 2017 bis 2025“ enthält Maßnahmen in allen erwähnten Bereichen. Diese sollen einen Beitrag dazu leisten, die Sicherheit im Verkehrsraum zu erhöhen und die Anzahl der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten zu verringern.

1.2 Organisation

Verkehrssicherheitsarbeit kann nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn über das strategische Programm hinaus operative Maßnahmen auf der Straße und bei den Verkehrsteilnehmenden erfolgen.

6

Es ist daher besonders wichtig, die Salzburger Verkehrssicherheitsarbeit als gemeinsame Anstrengung und Zusammenarbeit wesentlicher Akteure (siehe Steuerungsgremium) zu verstehen und zu leben. Das Salzburger Verkehrssicherheitsprogramm 2017 bis 2025 wird von einem Netzwerk von Partnern getragen.

STEUERUNGSGREMIUM

Im Steuerungsgremium koordinieren die relevanten Akteure die Verkehrssicherheitsarbeit im Bundesland Salzburg. Im Steuerungsgremium sind folgende Organisationen vertreten:

- Land Salzburg
- Stadt Salzburg
- Polizei
- ÖAMTC
- ARBÖ
- KFV
- Bildungsdirektion
- AUVA

Koordiniert wird das Steuerungsgremium durch das Amt der Salzburger Landesregierung, Referat Straßenbau und Verkehrsplanung.

1.3 Arbeitsgruppen - Programmschwerpunkte

Im Verkehrssicherheitsprogramm 2017 bis 2025 sind neun Programmschwerpunkte festgelegt. Die Leitungen der Arbeitsgruppen organisieren die Arbeit in diesen Programmschwerpunkten und berichten darüber dem Steuerungsgremium.

Die Leitung der einzelnen Programmschwerpunkte wird von folgenden Organisationen bzw. Personen ausgeübt:

1. Verkehrssicherheit in Ortsgebieten

Land Salzburg, Georg Resch
Stadt Salzburg, Michael Schwifcz
Polizei, Thomas Schwaiger

2. Ablenkung

KFV, Martin Pfanner
ÖAMTC, Christina Holzer-Weiss
ARBÖ, Günther Frühwirth

3. Fahrradsicherheit

Land Salzburg, Ursula Hemetsberger
Stadt Salzburg, Verena Hefinger

4. Mopedsicherheit

ARBÖ, Günther Frühwirth
KFV, Martin Pfanner

5. Motorradsicherheit

ARBÖ, Günther Frühwirth
Stadt Salzburg, Michael Schwifcz

6. Fahrverhalten

Polizei, Thomas Schwaiger
KFV, Martin Pfanner

7. Fahrtauglichkeit

Polizei, Thomas Schwaiger
ÖAMTC, Christina Holzer-Weiss

8. Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung

ÖAMTC, Christina Holzer-Weiss
Bildungsdirektion für Salzburg,
Astrid Leitner

9. Infrastruktur

Land Salzburg, Peter Weissenböck
Stadt Salzburg, Michael Schwifcz





2. Verkehrsunfälle in Salzburg

2.1 Entwicklung der Unfall- und Verkehrszahlen

Bei der Gegenüberstellung der Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und den Verkehrszahlen im Bundesland Salzburg zeigt sich, dass trotz steigender Verkehrszahlen (Zunahme um ca. 10% von 2002 bis 2015) die Zahl der Unfälle mit Personenschaden (UPS) seit einem Höchststand im Jahr 2007 rückläufig ist.

Anmerkung:

Bei der Analyse der Unfalldaten ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2012 die Erhebung der Straßenverkehrsunfälle grundsätzlich geändert wurde, weshalb ein direkter Vergleich der Daten vor und nach 2012 nicht zulässig ist.

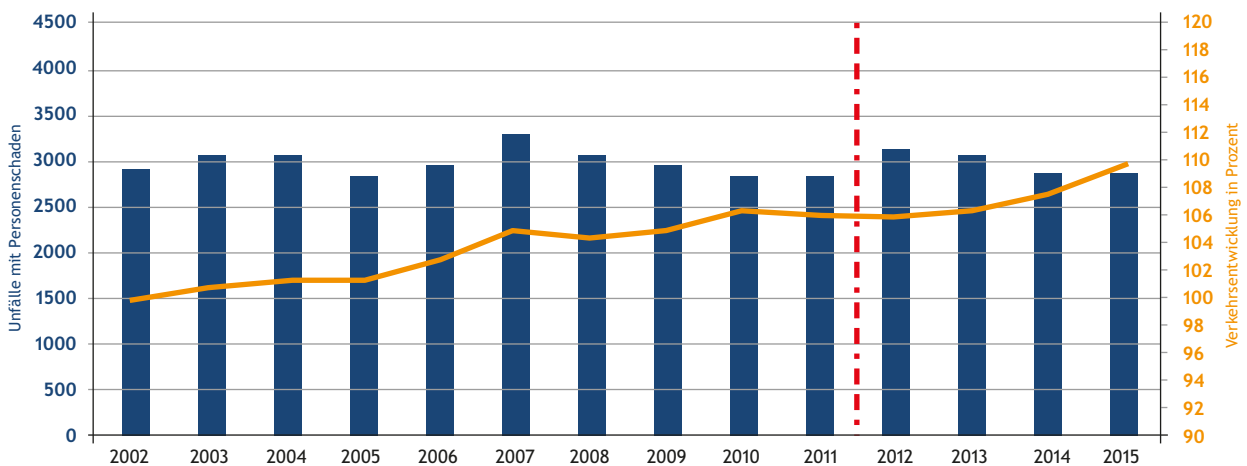


Abb. 1: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Verkehrszahlen (Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung)

Aber auch seit dem Jahr 2012 kam es zu einer deutlichen Reduktion der Unfälle mit Personenschaden - trotz steigender Verkehrsaufkommen.

2.2 Im Ortsgebiet mehr Unfälle als im Freiland

Im Land Salzburg nimmt die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sowohl im Freiland als auch im Ortsgebiet tendenziell ab.

Die Gegenüberstellung der Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet und im Freiland zeigt aber sehr deutlich, dass sich wesentlich mehr Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet ereignet haben als im Freiland.

8



Unfälle Ortsgebiet/Freiland

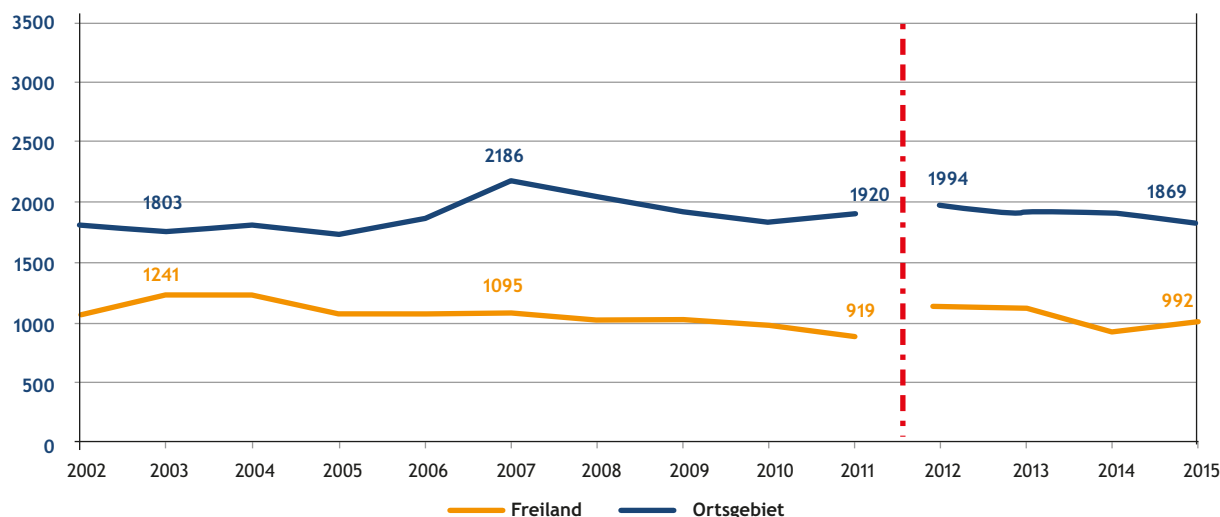


Abb. 2: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet und im Freiland (Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung)

Innerorts besteht eine sehr große Vielfalt an unterschiedlichen Arten der Verkehrsteilnahme mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Ansprüchen an den Verkehrsraum.

Zu Fuß Gehende und Radfahrende sind als „ungeschützte“ Verkehrsteilnehmende naturgemäß wesentlich verletzungsgefährdeter als Personen

in mehrspurigen Fahrzeugen mit entsprechender Knautschzone. Die Unfallfolgen sind bei diesen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen daher gravierender.

Die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit führt zu weniger Unfällen und trägt damit zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

2.3 Sicherheitsniveaus verschieben sich

Deutlich zurückgegangen ist die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmenden: Starben in den Jahren 2008 bis 2011 insgesamt 195 Menschen auf Salzburgs Straßen, so waren es in den folgenden vier Jahren insgesamt 152 (durchschnittlich 38 pro Jahr).

Eine wesentliche Entwicklung im Unfallbereich ist die Verschiebung von Sicherheitsniveaus zwischen den Verkehrsarten.

Während sowohl bei den Verunglückten (= Verletzte und Getötete) als auch besonders bei den Getöteten insgesamt Rückgänge erzielt werden konnten, treten diese Sicherheitsgewinne verstärkt bei den Autoinsassen auf.

Waren im Zeitraum 2008 bis 2011 noch mehr als die Hälfte der Getöteten Insassen von zweispurigen Kraftfahrzeugen, sind im Zeitraum 2012 bis 2015 die Mehrheit der zu Tode gekommenen ungeschützte Verkehrsteilnehmende (zu Fuß Gehende, Radfahrende, Moped- und Motorradnutzende). Der Trend einer für die Gruppe der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden ungünstigen Entwicklung zeigt sich auch bei Betrachtung der Verunglückten (Getötete und Verletzte zusammen).

Hinsichtlich der getöteten PKW-Insassen ergibt sich, dass deren Anzahl von 94 im Zeitraum 2008 bis 2011 auf 63 im Zeitraum 2012 bis 2015 gesunken ist.

9

**Getötete nach Verkehrsarten
2008 - 2011**

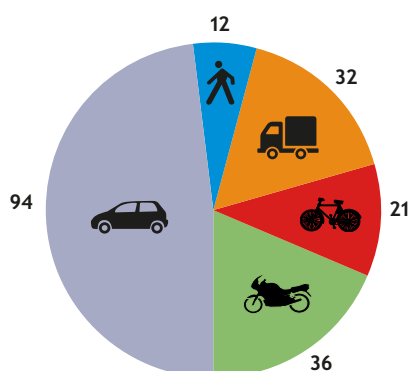


Abb. 3: Verunglückte (= Verletzte und Getötete) nach Verkehrsarten des Zeitraumes 2008 - 2011 (Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung)

Im Zeitraum 2008 bis 2011 sind insgesamt 15.043 Menschen bei Verkehrsunfällen im Bundesland Salzburg verletzt oder getötet worden. Das entspricht durchschnittlich 3.760 Verunglückten pro Jahr.

2012 wurde die Erhebung der Straßenverkehrsunfälle grundsätzlich geändert, sodass ein direkter Vergleich der Verunglückten-Daten vor und nach 2012 nicht zulässig ist. In den Jahren 2012 bis 2015 verunglückten jährlich

**Getötete nach Verkehrsarten
2012 - 2015**

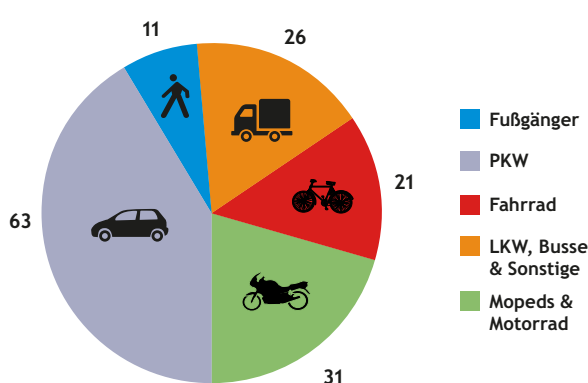


Abb. 4: Verunglückte (= Verletzte und Getötete) nach Verkehrsarten des Zeitraumes 2012 - 2015 (Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung)

durchschnittlich 3.723 Menschen bei Verkehrsunfällen im Bundesland Salzburg.

Mehr als die Hälfte der verunglückten Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen verunfallte als Insassen von PKW, wobei der Anteil rückläufig ist. Fast jeder fünfte verunglückte Verkehrsteilnehmende war mit Moped und Motorrad unterwegs. Die Anzahl der verletzten und getöteten Radfahrenden hat sowohl absolut als auch prozentuell in den letzten Jahren zugenommen.

3. Programmschwerpunkte 2017 bis 2025

3.1 Verkehrssicherheit in Ortsgebieten

Ortsgebiete zeichnen sich dadurch aus, dass eine große Durchmischung unterschiedlicher Nutzungsansprüche in einem räumlich beschränkten Umfeld bestehen.

10

Dabei wollen zu Fuß Gehende, Radfahrende, Fahrzeug-Lenkende, Moped- und Motorrad-Lenkende, etc. den vorhandenen Raum so uneingeschränkt wie möglich nutzen. Durch die unterschiedlichen Nutzungsansprüche bei einer größeren Dichte an Verkehrsteilnehmenden entstehen häufig Konfliktsituationen.

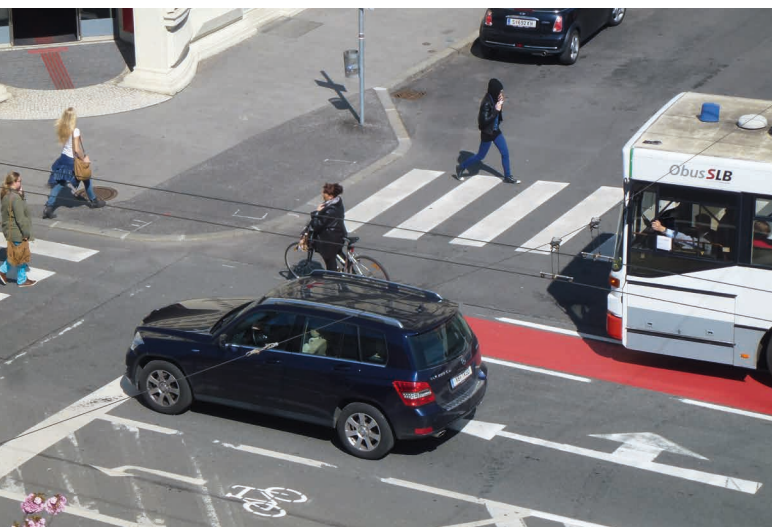
Derzeit ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden in den Ortsgebieten deutlich höher als im Freiland.

➔ Ziele

- **weniger Unfälle mit Personenschaden** in Ortsgebieten
- **Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß Gehende** in den Ortsgebieten (Verminderung von Umwegen, qualitativ hochwertiges Wegenetz, sichere Querungsmöglichkeiten - Anstoßen von Fußgängerprojekten in den Gemeinden)
- **Verbesserung der Bedingungen für Radfahrende** in den Ortsgebieten
- **Förderung eines rücksichtsvollen Verhaltens** der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen und Schaffung eines Bewusstseins, durch das eigene Verhalten wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen zu können.

! Maßnahmen

- **Entwicklung und Gestaltung des Verkehrsraumes** mit besonderer Rücksicht aller Arten von Verkehrsteilnahme, insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmende
- **Gestaltung von Fußgängerbereichen** im Ortsgebiet
- **Überprüfung der bestehenden Schutzwege** auf Richtlinienkonformität und bewusstseinsbildende Maßnahmen hinsichtlich des richtigen Verhaltens vor und auf Schutzwegen
- **Verbesserung der Infrastruktur** für zu Fuß Gehende, z.B. durch die Errichtung baulicher Querungshilfen
- **Verbesserung der Radverkehrsverbindungen**
- **Sicherheitsoffensive bei den Haltestellen** des öffentlichen Verkehrs (Zu- und Abwege, ausreichend Aufstellflächen, soziale Sicherheit beachten, Einbinden der öffentlichen Verkehrsbetriebe, etc.)
- **Geschwindigkeitsüberwachung**, besonders in sensiblen Bereichen wie Schulen, Seniorenheimen
- **Überwachung der Anhaltebereitschaft** vor Schutzwegen
- **Förderung von Konzepten des Miteinanders im Verkehr**
- **Unfallhäufungsstellenanierung** in Ortsgebieten
- **Flexible Tempolimits** (z.B. vor Schulen)
- **bewusstseinsbildende Maßnahmen:**
 - zur Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen
 - zum Thema Geschwindigkeit (z.B. durch mobile Tempoanzeigen)
 - zur Sichtbarmachung in der Dämmerung/ Dunkelheit (Reflexmaterialien)
 - zum Verkehrsverhalten (z.B. Aktion toter Winkel)





3.2 Ablenkung

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert grundsätzlich eine ausreichende Konzentration auf das Verkehrsgeschehen. Ablenkung vermindert die auf die Verkehrssituation gerichtete Aufmerksamkeit und ein stark erhöhtes Unfallrisiko wird dadurch in Kauf genommen.

Die Verkehrsteilnehmenden sind häufig durch verkehrsfremde „Nebentätigkeiten“ wie das Hantieren mit dem Smartphone, das Bedienen von Navigationsgeräten bzw. des Radios, Rauchen, Essen oder durch visuelle Reizüberflutung (z.B. Werbeflächen) abgelenkt. Auch eine „geistige Abwesenheit“ bei Stress, Übermüdung oder allgemein verminderter Fahrtauglichkeit kann auftreten. In den letzten Jahren hat sich die Ablenkung zur Hauptunfallursache im Straßenverkehr entwickelt.

➔ Ziele

- **Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer** zum Thema Ablenkung und Risikoverhalten
- **Bewusstmachung**, dass jeder Verkehrsteilnehmende durch sein eigenes Verhalten zum Verursacher von Unfällen werden kann
- **Reduktion der Unfälle** aufgrund von Ablenkung

! Maßnahmen

- **Schwerpunktaktionen der Polizei** (z.B. zum Thema Telefonieren, SMS)
- **Bewusstseinsbildung für die Gefahren**, die von der **Bedienung von technischen Geräten** im Fahrzeug (z.B. Navigationsgerät, Radio) während der Fahrt ausgehen
- **Bewusstseinsbildung für die Gefahren durch Ablenkung**
- **Bewusstseinsbildende Maßnahmen für zu Fuß Gehende und Radfahrende** bezüglich der Gefahren durch die Nutzung des Smartphones etc. (z.B. lange Blickzuwendung auf das Handy, Musikhören mittels Kopfhörer)
- **Verbesserung der Datengrundlage für Ablenkung** im Straßenverkehr insbesondere für bewusstseinsbildende Maßnahmen
- **Sensibilisierung bei der zivilrechtlichen Genehmigung** der Werbeanlagen
- **Reduktion der Informationsfülle** im Straßenraum



3.3 Fahrradsicherheit

Fahrradfahren ist gesamtgesellschaftlich gesehen eindeutig als positiv zu bewerten: Radfahren ist gesundheitsfördernd, bringt keine schädlichen Emissionen, verursacht einen geringen Platzbedarf und keine Lärmentwicklung. Aus diesen Gründen wird Radfahren gefördert (vgl. auch „salzburg.mobil 2025“ und Radverkehrsstrategie „Fahr Rad in Salzburg!“).

Das Fahrrad stellt nicht nur eine beliebte Freizeitaktivität dar, sondern es werden damit auch zunehmend mehr Alltagsfahrten (Wege zur Arbeit, Schule, Einkauf) erledigt.

Um mit steigendem Radverkehrsanteil nicht gleichzeitig die Zahl der Radunfälle zu erhöhen, sind Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen vorgesehen.

➔ Ziele

- weniger Unfälle mit Fahrradbeteiligung
- Förderung des Bewusstseins für ein sicheres Verkehrsverhalten
- Förderung des Bewusstseins über eine ordnungsgemäße Ausstattung des Fahrrads
- Förderung der Nutzung des Fahrrads

! Maßnahmen

- **Ausbau von Radwegen und -routen** (Gemeinden vernetzen, Radverbindungen zu wichtigen Einrichtungen wie Schulen etc.)
- **Lückenschluss im Radroutennetz**
- **Gezielte Verbesserung der Infrastruktur** für den Radverkehr (z.B. Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen, breitere Radwege bei Neubau)
- **Förderung von geeigneten Radabstellanlagen**
- **Verpflichtende Radabstellanlagen** bei öffentlichen Gebäuden (Bautechnikgesetz)
- **Landeseinheitliche Radwegweisung**
- **Informationen über richtiges Helmtragen** und Helmförderaktionen im Schulbereich
- **Bewusstseinsbildende Maßnahmen zum Thema Fahrradausstattung** (z.B. Beleuchtung, Bremsanlagen)
- **Schwerpunktkontrollen bezüglich der Ausstattung** der Fahrräder (z.B. Beleuchtung, Bremsen) und des Fahrverhaltens der Radfahrenden und des Verhaltens der anderen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen gegenüber Radfahrenden
- **Sicherstellung einer sicheren Benutzbarkeit der Radwege** durch die Erhalter (z.B. Winterdienst, Fahrbahnbelag, Lichtraum)
- **Verbesserung der Fahrtechnik** durch Nutzung von Parcours bzw. Radworkshops (z.B. für Schülerinnen und Schüler, E-Bikes)
- **Information über die Verhaltens- und Verkehrsregeln** für Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmende (z.B. toter Winkel, Abstand beim Überholen, E-Bike-Broschüre)

3.4 Mopedsicherheit

Die Fortbewegung mit Mopeds bietet Jugendlichen den ersten aktiven Kontakt mit motorisierten Verkehrsmitteln. Vor allem in ländlichen Gebieten mit einem reduzierten Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln stellen die Mopeds oftmals die einzige Möglichkeit dar, die Lehrstelle in akzeptabler Zeit zu erreichen bzw. ihre Freizeitwege unabhängig zurücklegen zu können.

Vor allem 15- und 16-Jährige sind von Mopedunfällen betroffen. Die Unfallhäufigkeit ist 10-mal so hoch wie bei PKW-Lenkenden. Die Gruppe der Mopedfahrenden weist die höchsten Unfallzahlen pro zugelassene Fahrzeuge auf. Mopedunfälle ereignen sich primär im Ortsgebiet.

➔ Ziele

- weniger Unfälle mit Mopedbeteiligung
- Förderung des Bewusstseins über die Gefahren des Mopedfahrens besonders bei jungen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen
- Bessere Fahrzeugsicherheit

! Maßnahmen

- **Bewusstseinsbildende Maßnahmen** über die **Gefahren beim Mopedfahren** und zur Förderung eines risikoärmeren Fahrverhaltens (z.B. Moped-Simulator an Schulen)
- **Mopedkontrollen der Polizei** (verkehrstechnische Überprüfung auf Veränderungen beim Moped wie z.B. Erhöhung der max. möglichen Fahrgeschwindigkeit)
- **Verkehrserziehung und Moped Workshops** für Jugendliche an Schulen
- **Fahrtechniktrainings für Mopedlenkende**
- **Bemühungen unterstützen, die Qualität der Ausbildung zu verbessern** (z.B. Anzahl der Teilnehmenden, Prüfungsprozedere)

13



3.5 Motorradsicherheit

Die fehlende Knautschzone in Kombination mit hohen Fahrgeschwindigkeiten macht das Motorrad zum Verkehrsmittel mit den schwersten Unfallfolgen.

Speziell nach der Winterpause oder bei Wiedereinsteigern führt die mangelnde Fahrpraxis zu einer Erhöhung des Unfallrisikos. Wiedereinsteiger als Motorradfahrer verunfallen häufig in der Altersgruppe 40 bis 55 Jahre. Die Motorradfahrenden verunfallen dabei häufiger im Freiland bei entsprechend höheren Fahrgeschwindigkeiten.

➔ Ziele

- weniger Unfälle mit Motorradbeteiligung
- Bewusstseinsbildung über die Gefahren des Motorradfahrens
- Verbesserung der Fahrtechnik

! Maßnahmen

- Bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Förderung eines risikoärmeren Fahrverhaltens
- Geschwindigkeitskontrollen, Überwachungsschwerpunkte
- Fahrtechniktrainings für Motorradlenkende, speziell nach der Winterpause und für Wiedereinsteiger
- Überprüfung der Motorräder auf ihren technischen Zustand
- Analyse der Motorradunfälle und Sanierung von Unfalhäufungsstellen mit Motorradbeteiligung (z.B. Optimierung der Fahrlinie in Kurvenbereichen)
- Bewusstseinsbildung bei PKW-Lenkenden zur Vermeidung von Unfällen mit Motorrädern

14





3.6 Fahrverhalten

Ein rücksichtsvolles Verhalten gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden ist ein wesentlicher Faktor zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Eine der Hauptursachen für Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten ist die nicht angepasste Geschwindigkeit. Österreicher halten sich nur ca. 40 % der Fahrzeuglenkenden an die Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb des Ortsgebietes mit einer max. erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Auf Autobahnen oder Schnellstraßen zählt ein zu geringer Sicherheitsabstand zu den häufigsten Unfallursachen. Dabei fehlt oftmals das Bewusstsein für die große Gefährdung, die durch ein solches Fahrverhalten ausgelöst wird. In Kombination mit Ablenkung oder Müdigkeit kommt es bei einem abrupten Bremsmanöver des vorausfahrenden Fahrzeuges zu einer Kollision, im schlimmsten Fall zu einer Massenkarambolage.



➔ Ziele

- **weniger Unfälle mit Personenschaden** aufgrund nicht angepasster Fahrgeschwindigkeit und nicht ausreichendem Sicherheitsabstand
- **Förderung einer angepassten Fahrgeschwindigkeit** durch Bewusstseinsbildung
- **Gestaltung des Straßenraums** für eine bessere Einhaltung der Geschwindigkeitslimits
- **Förderung eines rücksichtsvollen Fahrverhaltens**

! Maßnahmen

- **Bewusstseinsbildung** zur Förderung eines rücksichtsvollen Verhaltens aller Verkehrsteilnehmenden
- **Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen** und Abstandskontrollen durch die Polizei
- **Unterstützung von Geschwindigkeitsbeschränkungen** durch Straßenraumgestaltung (z.B. Verengungen, Verkehrsinseln)
- **Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung** (z.B. baulich, Wechselverkehrszeichen) in sensiblen Bereichen (z.B. Schulen, Horte)
- **Einsatz mobiler Tempoanzeigen** (Bewusstseinsbildung)
- **Überprüfung von bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen** auf ihre Erfordernis



3.7 Fahrtauglichkeit

Wesentliche Faktoren, die die Fahrtauglichkeit der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen negativ beeinflussen, sind Alkohol, Drogen, Medikamente, Müdigkeit oder auch eine allgemeine schlechte physische und psychische Verfassung der Lenkenden.

Von diesen Beeinträchtigungen der Fahrtauglichkeit geht ein sehr hohes Gefährdungspotenzial aus.

Mit einem steigenden Promillegehalt steigt auch das Unfallrisiko signifikant an. Bei 0,5‰ Blutalkohol ist das Unfallrisiko bereits doppelt so hoch wie bei einem nüchtern Lenkenden, bei 0,8‰ Blutalkohol ist es bereits viermal so hoch.

Auch die Beeinträchtigung durch Drogen und Medikamente ist ein Problem der Verkehrssicherheit. Zur besseren Feststellung der Drogenbeeinträchtigung werden die zukünftige Möglichkeit der Überprüfung auf Drogen und der dazugehörige gesetzliche Rahmen beitragen.

Aber auch die Gefahren des Sekundenschlafs werden oft unterschätzt. Hier gilt es, die Frühwarnsignale wie Gähnen, Augenbrennen, Blendempfindlichkeit nicht zu ignorieren, sondern eine Pause einzulegen.

➔ Ziele

- Verkehrsteilnehmende im Rahmen von **Bewusstseinsbildungsmaßnahmen zum Thema Verantwortung und Eigenverantwortung sensibilisieren**

- Erhöhung des **Bewusstseins, dass jeder Verkehrsteilnehmer und jede Verkehrsteilnehmerin durch eigenes Fehlverhalten in die Verursacherrolle kommen kann** mit allen damit zusammenhängenden Folgen (Verantwortung für Unfälle/Verletzte/Tote) - insbesondere hinsichtlich der Gefahren aus eingeschränkter Fahrtauglichkeit (Alkohol, Drogen, Medikamente, Übermüdung etc.)

! Maßnahmen

- **Bewusstseinsbildung für das eigene Risikoverhalten im Straßenverkehr** durch Einfluss von Alkohol, Drogen, Medikamenten
- **Bewusstseinsbildung über die Gefahren durch Übermüdung** („Sekundenschlaf“)
- **Bewusstseinsbildung für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer**, ihre Fahrtauglichkeit kritisch zu hinterfragen und überprüfen zu lassen (z.B. Seh-, Reaktionsvermögen)
- **Maßnahmen fördern, die den Verzicht auf die Nutzung von Kfz erleichtern** (z.B. Einrichtung von Ruftaxis in Gemeinden)
- **Maßnahmen fördern, die den Verzicht auf die Nutzung von Kfz bei geplantem Alkoholkonsum erleichtern** (z.B. Shuttleservice nach Firmenfeiern, Discobus)
- **Schwerpunktkontrollen der Polizei** bezüglich Verkehrsteilnehmende unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss



3.8 Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung

Verkehrserziehung ist ein lebenslanger Prozess mit dem Ziel, sozial verantwortliches Verhalten im Verkehr zu erlangen und zu verfestigen. Jede Altersgruppe ist aufgefordert, sich immer wieder des eigenen Verkehrsverhaltens bewusst zu werden und sich entsprechend der Verkehrsteilnahme zu verhalten. Rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmende verhalten sich tolerant anderen gegenüber. Die positive Vorbildwirkung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden ist ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Neben der Verkehrserziehung in Schulen und Kindergärten zählt die Ausbildung von Fahrzeuglenkenden, die regelmäßige Weiterbildung von Fahrlehrenden und -instruktoren und die Beratung von Menschen im Seniorenalter zu diesem Schwerpunkt.

➔ Ziele

- **Beibehaltung des bestehenden hohen Sicherheitsstandards** bei der Verkehrserziehung der Schulkinder im Grundschulalter, weiter Intensivierung dieser Maßnahmen ab der Sekundarstufe
- **Weitere Reduktion der Anzahl an Verkehrsunfällen** mit Kindern und Jugendlichen („Vision Zero“)
- **Verminderung des Risikos im Straßenverkehr** Unfallopfer zu werden
- **Rücksichtsvolles Verhalten der Verkehrsteilnehmenden**

! Maßnahmen

- **bewusstseinsbildende Maßnahmen** zum Thema **Risikoverhalten** (z.B. Ablenkung) und **Vorbildwirkung** (Sichtbarkeit bei Dämmerung/Dunkelheit)
- auf die unterschiedlichen Zielgruppen (nach Alter: Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Senioren; nach Verkehrsmittel: Motorrad, Fahrrad, PKW etc.) abgestimmte **Information über das richtige Verhalten im Straßenverkehr**
- **Durchführung von Schwerpunktaktionen in Schulen** (Berufsschulen, Höhere Schulen) zu den Themen Verkehrsverhalten, Alkohol- und Drogenkonsum und deren Auswirkung
- **Beibehaltung der bestehenden Maßnahmen für die schulische Verkehrserziehung** (z.B. Schülerlotsen, Schulwegpolizei, freiwillige Radfahrprüfung)
- **Beratung für Seniorinnen und Senioren** über die Möglichkeiten, ihre Fahrtauglichkeit überprüfen zu lassen bzw. eine ausreichende nicht Kfz-basierte Mobilität zu gewährleisten



3.9 Infrastruktur

Die Gestaltung und der Zustand des Verkehrsraumes haben einen großen Einfluss auf das Unfallgeschehen. Durch eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes (Stichwort „selbsterklärende Straße“) kann das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden in eine gewünschte, positive Richtung gelenkt werden.

18

Bei geplanten Straßenbauprojekten können mittels Verkehrssicherheitsaudits (RSA) bereits in der Planungsphase verkehrssicherheitstechnische Mängel eruiert und kostengünstig beseitigt werden. Bei bestehenden Straßen können im Rahmen von Verkehrssicherheitsinspektionen (RSI) Problemstellen erkannt und durch entsprechende Maßnahmen entschärft werden.

Im Rahmen des Unfallhäufungsstellen-Managements werden gefährliche Straßenstellen erkannt und entschärft.

➔ Ziele

- Schaffung eines übersichtlichen, selbsterklärenden Straßenraumes
- Reduktion der Unfallhäufungsstellen (UHS) im Bundesland Salzburg durch laufende Bearbeitung
- Halten bzw. Verbessern der Verkehrssicherheit der Bestandsinfrastruktur (z.B. ausreichende Griffbarkeit der Fahrbahnoberfläche, ausreichende Sichtweiten etc.)

! Maßnahmen

- Implementierung von Verkehrssicherheitsaudits und Verkehrssicherheitsinspektionen für Projekte im Landesstraßennetz
- Gewährleistung des laufenden Unfallhäufungsstellen-Managements entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen: Ermittlung von bestehenden Unfallhäufungsstellen und „Sanierung“
- Überprüfung der vorhandenen Querungshilfen auf Erforderlichkeit und richtlinienkonforme Ausgestaltung
- Überprüfung der vorhandenen Verkehrszeichen auf Erforderlichkeit, Zustand und Gesetzmäßigkeit
- Sensibilisierung der Straßenerhalter für die Vermeidung von Sichteinschränkungen im Knotenbereich
- Überprüfung auf bescheidgemäße Absicherung von Straßenbaustellen
- Überprüfung der bestehenden Werbeanlagen im Straßenraum auf richtlinienkonforme Standortwahl und richtlinienkonformen Betrieb
- Überprüfung der vorhandenen Eisenbahnkreuzungen





4. Ausblick

Die Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogramms ist an das Salzburger Landesmobilitätskonzept „salzburg.mobil 2025“ angepasst, weil dieses den verkehrspolitischen Rahmen im Land Salzburg vorgibt. Das Ziel einer verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel trägt auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die Unterstützung der Gemeinden in verkehrlicher Sicht (z.B. Kommunale Mobilitätsberaterausbildung, Newsletter, Vernetzung) ist ein weiterer Beitrag zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit. Der Verkehrssicherheitsfonds des Landes Salzburg unterstützt Aktivitäten, damit Salzburgs Straßen sicherer werden.

Mehr Verkehrssicherheit bis 2025

Die Maßnahmen dieses Verkehrssicherheitsprogramms werden schrittweise umgesetzt und bei Bedarf angepasst. Die Arbeitsgruppen treffen sich regelmäßig zur Abstimmung. Diese Gruppe berichtet dem Steuerungsgremium in seiner jährlichen Sitzung.

Dieses Verkehrssicherheitsprogramm will einen Beitrag dazu leisten, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden in Salzburg zu erhöhen.

salzburg.
mobil 2025



LAND
SALZBURG