



LAND
TIROL

Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025-2034



Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Vorworte | 4 |
| Rückblick und Ziele für dieses Jahrzehnt..... | 7 |
| Überblick über das Verkehrsunfallgeschehen in Tirol | 8 |
| Entwicklung der Unfallzahlen..... | 8 |
| Wichtige Unfallkennzahlen..... | 11 |
| Handlungsfelder | 18 |
| Aktive Mobilitätsformen..... | 18 |
| Verkehrssicherheit auf dem Schulweg und im Nahbereich von Schulen..... | 28 |
| Motorisierter Verkehr | 30 |
| Verkehrstüchtigkeit | 42 |
| Bewusstseinsbildung, Mobilitätsbildung, Aus- und Weiterbildung..... | 46 |
| Überwachung und straßenpolizeiliche Maßnahmen | 48 |
| Infrastruktur..... | 52 |
| Wildunfälle/Wildschutz..... | 55 |
| Ausblick..... | 56 |
| Impressum | 57 |

Vorworte

Land Tirol

Das Ziel im Bereich Verkehrssicherheit ist klar: Die Zahl der Unfälle durch umfassende Präventionsmaßnahmen senken. In der nun vorliegenden „Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025–2034“ wird dieses Ziel durch vielfältige Projekte auf unterschiedlichen Ebenen näher definiert. Von Aufklärungs- und Schulungsangeboten für Kinder und Jugendliche über Praxismodule für Pkw- und Motorradlenkende bis hin zu Initiativen, wie dem seit Jahrzehnten beliebten Schulstartpaket und Fahrradkursen für Jung und Alt. Viele Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beginnen beim defensiven und umsichtigen Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Doch auch die Infrastruktur muss entsprechend angepasst werden. Daher sind auch weiterhin Projekte wie die Förderung einer ausreichenden Beleuchtung und Kennzeichnung von Schutzwegen oder die Auflösung unfallträchtiger Straßenabschnitte durch Baumaßnahmen in der neuen Verkehrssicherheitsstrategie vorgesehen.

Wir sind überzeugt, dass die in den letzten Jahren und Jahrzehnten gesetzten Maßnahmen und geförderten Initiativen auch einen Anteil an der langfristigen Reduktion der Unfälle mit Verletzten und getöteten Personen haben. Zudem gibt es im Vergleich zum Start des letzten Verkehrssicherheitsprogramms 2013 durch neue Technologien, verbesserte Sicherheitsfeatures an Fahrzeugen sowie Schutzbekleidung einen so guten Schutz wie nie zuvor. Und trotzdem: Eine Veränderung im Mobilitätsverhalten, immer besser motorisierte Fahrzeuge und auch der demografische Wandel hin zu einem höheren Durchschnittsalter der Gesellschaft und den damit einhergehenden geänderten Bedürfnissen stellen die Verkehrssicherheit laufend vor neue Aufgaben, die wir in der nun anstehenden Dekade bewältigen müssen.

Durch einen Mix aus der Fortsetzung von bewährten Projekten und Maßnahmen sowie neuen Initiativen werden wir gemeinsam mit unseren Partnern Polizei und Kuratorium für Verkehrssicherheit an der Bewusstseinsbildung sowie an einem engen Kontrollnetz und der Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur arbeiten, um die Straßen Tirols für alle Verkehrsteilnehmenden so sicher wie möglich zu machen.



LHStv Josef Geisler
Straßenbaureferent



LR René Zumtobel
Verkehrs- und Mobilitätsreferent

Landespolizeidirektion Tirol

Das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft ist ungebrochen hoch. Neben dem regionalen Individualverkehr nutzen auch Millionen von Gästen und Durchreisenden mit Pkw oder Motorrädern unser Straßennetz in Tirol. Trotz des ständig steigenden Verkehrsaufkommens ist die Zahl der Verkehrsunfälle und der dabei verletzten und getöteten Menschen im letzten Jahrzehnt kontinuierlich zurückgegangen. Dies verdeutlicht die Bedeutung der Kontrollen und Präventionsmaßnahmen der Tiroler Polizei, die gezielt auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgerichtet sind. Ziel der polizeilichen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen ist es, rücksichtslose Verkehrsteilnehmer:innen anzuhalten, auf ihr Fehlverhalten hinzuweisen und entsprechend zur Verantwortung zu ziehen.

Zwei wesentliche Säulen prägen die Arbeit der Tiroler Polizei im Verkehrsbereich. Zum einen soll durch präventive Maßnahmen eine nachhaltige Bewusstseinsbildung bei den Verkehrsteilnehmer:innen erreicht werden. Dazu appelliert die Polizei an alle Lenker:innen durch eigenverantwortliches und rücksichtsvolles Verhalten dazu beizutragen, gefährliche Situationen im Straßenverkehr zu vermeiden. Zum anderen ist es die wirkungsorientierte Überwachung der Einhaltung von Verkehrsvorschriften. Dabei geht es der Polizei vorrangig darum, den Hauptunfallursachen, wie beispielsweise der nicht angepassten Geschwindigkeit, der Beeinträchtigung durch Drogen und Alkohol, oder einem zu geringen Sicherheitsabstand, entsprechend entgegenzuwirken. Auch die Kontrolle des Schwerverkehrs und effektive Überwachungsmaßnahmen im Bereich der Motorradlenker:innen, werden auch in den nächsten Jahren wieder besondere Schwerpunktthemen in Tirol sein.

Um Kinder und Jugendliche auf die Gefahren des Straßenverkehrs rechtzeitig vorzubereiten, wird die Polizei der Verkehrserziehung, der Verkehrssicherheitsberatung und der Schulwegsicherung auch weiterhin besondere Bedeutung beimessen. Ein rücksichtsvolles Miteinander sowie eine defensive und verantwortungsbewusste Fahrweise tragen wesentlich zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit bei. Um auch weiterhin den aktuellen Entwicklungen gerecht zu werden und die Verkehrssicherheit zu steigern, werden durch die Tiroler Polizei in enger Abstimmung mit dem Land Tirol wieder konsequente Schwerpunkte im verkehrspolizeilichen Bereich gesetzt. Durch ein Maßnahmenbündel sollen die Straßen Tirols insgesamt noch sicherer gemacht werden!



Mag. Helmut Tomac
Landespolizeidirektor von Tirol

Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)

Das Land Tirol verfolgt das Ziel, höchste Sicherheit im Straßenverkehr mit größtmöglicher Mobilität zu vereinen. Die Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025-2034 deckt dabei alle Aspekte der Verkehrssicherheitsarbeit ab – von der Infrastruktur und Fahrzeugtechnik bis hin zum menschlichen Verhalten.

In den vergangenen Jahren wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Tirols Straßen umgesetzt. Die neue Strategie enthält sowohl weiterentwickelte als auch neue Maßnahmen, die in den kommenden Jahren zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen sollen.

Trotz des positiven Trends der sinkenden Zahlen von Verkehrstoten und Verletzten zu Beginn der 2000er-Jahre, ist in Tirol in den letzten zehn Jahren, abgesehen von den Corona-Jahren 2020 und 2021, ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Besonders ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen wie Motorradfahrer:innen, Kinder und Radfahrer:innen (sowohl mit Muskelkraft als auch elektrisch) sind besonders gefährdet. Die zunehmende Beliebtheit alternativer Fortbewegungsmittel wie Fahrräder und E-Scooter, sowohl in städtischen als auch ländlichen Gebieten, erfordert eine Anpassung der Infrastruktur und Regelungen.

Um den schnellen technologischen Wandel und die Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu berücksichtigen, werden die Handlungsfelder und Maßnahmen der Verkehrssicherheitsstrategie regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Ziel ist es, ein Miteinander im Straßenverkehr zu fördern, das von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägt ist.

Wir danken den Tiroler Behörden für die gute Zusammenarbeit und das Engagement in der Verkehrssicherheitsarbeit und freuen uns auf weitere erfolgreiche Präventionsarbeit in der Zukunft. Gemeinsam können wir die Ziele „50 % weniger Getötete, 50 % weniger Schwerverletzte, kein getötetes Kind und 25 % weniger Unfälle mit Personenschaden“ im Straßenverkehr erreichen und die notwendigen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsstrategie erfolgreich umsetzen.



Mag. Christian Schimanofsky

Geschäftsführer
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Rückblick und Ziele für dieses Jahrzehnt

Die Sicherheit auf Tirols Straßen hat bereits seit einigen Jahrzehnten einen hohen Stellenwert, und daher wurde die Verkehrssicherheitsarbeit mit Programmen, welche Analysen des Verkehrsunfallgeschehens und zielgerichteten Maßnahmen beinhaltet haben, koordiniert. Durch diverse Begleitprogramme des Tiroler Landesverkehrskonzepts und die vorangegangenen Verkehrssicherheitsprogramme wurden bereits wichtige Schritte gesetzt, um die Verkehrssicherheit in Tirol zu erhöhen.

Die vorliegende Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025-2034 baut darauf auf und stellt die Fortsetzung des Tiroler Verkehrssicherheitsprogramms 2013-2022 und die Basis für die Verkehrssicherheitsarbeit der kommenden 10 Jahre dar.

Das Ziel der Verkehrssicherheitsstrategie Tirol für das kommende Jahrzehnt (2025-2034) folgt der übergeordneten Vision Zero, der Valetta Declaration of Road Safety 2017 und dem Ziel der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie bis 2030:

- **50 % weniger Getötete**
- **50 % weniger Schwerverletzte**
- **0 getötete Kinder**
- **25 % weniger Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr! (Basis: Ø 2019-2023)**

Das Ziel der Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025-2034 ist es, eine sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass insbesondere die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten deutlich gesenkt werden soll, unabhängig von der betrachteten Verkehrsart. Jede einzelne getötete und schwerverletzte Person auf den Straßen Tirols ist eine Person zu viel! 2023 verletzten sich 937 Personen bei einem Verkehrsunfall schwer und insgesamt 35 wurden getötet. Die „Vision Zero“ muss sowohl für Schwerverletzte als auch für Getötete als Ziel gesetzt werden und um das Erreichen zu können, muss der Safe System Approach in den Vordergrund rücken.¹ Durch die Reduktion der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten kann das Leid vieler Familien verhindert werden. Das Bewusstsein in der Bevölkerung zu schaffen, für die eigene Sicherheit aber auch für die der anderen verantwortlich zu sein, soll dazu beitragen einen respektvollen Umgang im Straßenverkehr sowie ein sicheres und gemeinsames Miteinander auf Tirols Straßen zu ermöglichen.

¹ Durch verantwortungsvolles Miteinander im Straßenverkehr, geteilte Verantwortung und gemeinsames Handeln soll mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen im Verkehrssystem entstehen.

Überblick über das Verkehrsunfallgeschehen in Tirol

Entwicklung der Unfallzahlen

Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und der dabei Verletzten unterliegt leichten jährlichen Schwankungen, reduzierte sich in den letzten Jahren aber stetig. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten hält sich, nach starken Reduktionen Anfang der 2000er-Jahre, seit 2017 – mit Ausnahme der zwei Corona-Jahre 2020 und 2021 – bei ca. 33 Personen pro Jahr.

Im Jahr 2023 wurden bei 3.874 Unfällen 4.705 Verkehrsteilnehmende verletzt und 35 getötet, 2024² wurden 32 Personen getötet. Das gesetzte Ziel von unter 30 getöteten Personen wurde im Jahr 2022 zwar erreicht (29 Personen), allerdings stieg die Zahl der Getöteten 2023 bereits wieder auf 35 Personen. Vor Corona war ein Anstieg der Unfallzahlen mit Personenschaden zu erkennen, während Corona (2020, 2021) sind die Zahlen gesunken, allerdings in den Jahren 2022 und 2023 wieder deutlich gestiegen. Das Ziel des Tiroler Verkehrssicherheitsprogramms 2013-2022, weniger als 3.000 Unfälle mit Personenschaden zu verzeichnen, konnte somit nicht erreicht werden.

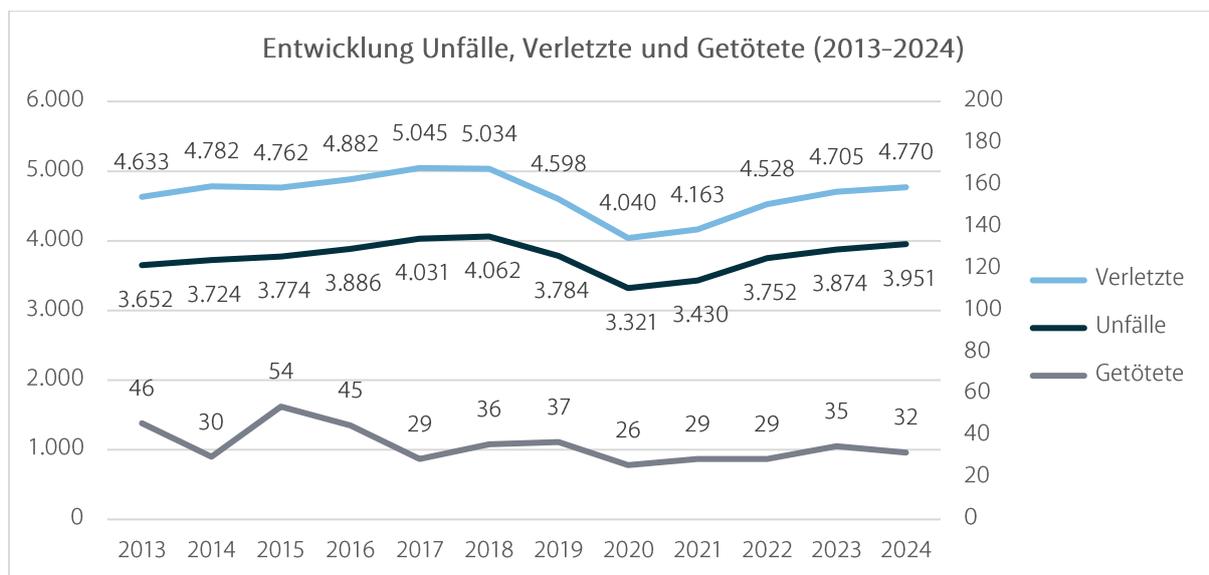


Abbildung 1: Unfälle mit Personenschaden, Verletzte und Getötete in Tirol, 2013-2024; Quelle: Statistik Austria, BMI, Bearbeitung: KFV

² Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts waren detaillierte Unfalldaten bis Ende 2023 verfügbar, für das Jahr 2024 lag lediglich die Summe der Unfälle, Verletzten und Getöteten vor.

| Jahr | Unfälle | Verletzte gesamt | Davon: | | Getötete |
|-------------|---------|---------------------|--------------------|--------------------|----------|
| | | | Leicht verletzt | Schwer verletzt | |
| 2000 | 4.359 | 5.733 | 3.782 | 1.951 | 104 |
| 2001 | 4.572 | 6.021 | 4.044 | 1.977 | 115 |
| 2002 | 4.455 | 5.870 | 3.984 | 1.886 | 100 |
| 2003 | 4.474 | 5.905 | 3.928 | 1.977 | 64 |
| 2004 | 4.329 | 5.788 | 4.014 | 1.774 | 64 |
| 2005 | 4.128 | 5.320 | 3.515 | 1.805 | 57 |
| 2006 | 4.139 | 5.540 | 3.673 | 1.867 | 59 |
| 2007 | 4.019 | 5.296 | 3.568 | 1.728 | 49 |
| 2008 | 3.898 | 5.033 | 3.438 | 1.595 | 71 |
| 2009 | 3.785 | 4.968 | 3.279 | 1.689 | 44 |
| 2010 | 3.543 | 4.649 | 3.163 | 1.486 | 39 |
| 2011 | 3.823 | 4.884 | 3.308 | 1.576 | 44 |
| 2012 | 3.699 | 4.687 | 3.761 | 926 | 42 |
| 2013 | 3.652 | 4.633 | 3.732 | 901 | 46 |
| 2014 | 3.724 | 4.782 | 3.730 | 1.052 | 30 |
| 2015 | 3.774 | 4.762 | 3.742 | 1.020 | 54 |
| 2016 | 3.886 | 4.882 | 3.790 | 1.092 | 45 |
| 2017 | 4.031 | 5.045 | 3.914 | 1.131 | 29 |
| 2018 | 4.062 | 5.034 | 4.009 | 1.025 | 36 |
| 2019 | 3.784 | 4.598 | 3.643 | 955 | 37 |
| 2020 | 3.321 | 4.040 | 3.222 | 818 | 26 |
| 2021 | 3.430 | 4.163 | 3.300 | 863 | 29 |
| 2022 | 3.752 | 4.528 | 3.556 | 972 | 29 |
| 2023 | 3.874 | 4.705 | 3.768 | 937 | 35 |
| 2024 | 3.951 | 4.770 | | | 32 |

Tabelle 1: Unfallgeschehen in Tirol 2000-2024. Unfälle mit Personenschaden, Verletzte und Getötete (absolut); Quelle: Statistik Austria, BMI, Bearbeitung: KFV

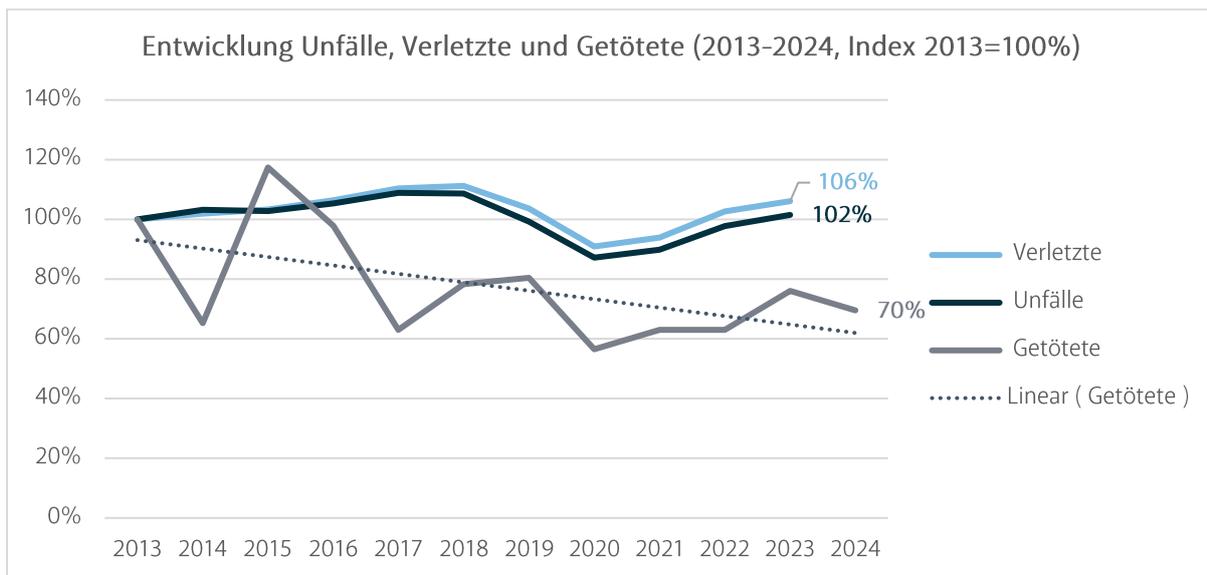


Abbildung 2: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden, Verletzten und Getöteten in Tirol, 2013-2024 (Index 2013=100%); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Tirol befindet sich hinsichtlich der Getöteten bezogen auf die Bevölkerung in Österreich im sehr guten Mittelfeld (45 Getötete/1 Mio. Einwohner:innen im Jahr 2023 bzw. 41 Getötete/1 Mio. Einwohner:innen im Durchschnitt der Jahre 2019-2023), auf dem dritten Platz hinter Wien und Vorarlberg. Werden allerdings auch die Schwerverletzten mit einbezogen, lag Tirol im Durchschnitt der Jahre 2019-2023 auf dem letzten Platz.

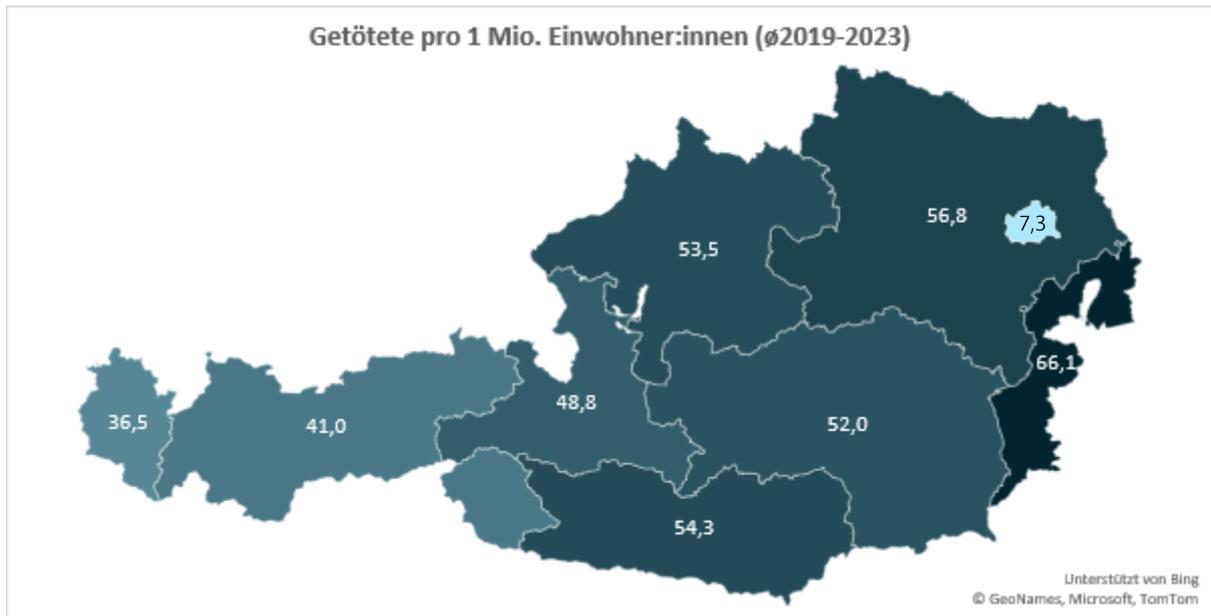


Abbildung 3: Getötete pro Million Einwohner:innen, Durchschnitt 2019-2023; Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Wichtige Unfallkennzahlen

Strukturdaten

Tirol umfasst ca. 15 % der Fläche des Bundesgebiets und ist das drittgrößte Bundesland Österreichs. Es umfasst nur knapp 5 % des österreichischen Dauersiedlungsraums, weist jedoch eine hohe Bevölkerungsdichte auf (ca. 490 Einwohner:innen pro km² Dauersiedlungsraum). Das Tiroler Landesstraßennetz weist eine Länge von 2.318 km auf. Davon entfallen 1.038 km auf Landesstraßen B und 1.280 km auf Landesstraßen L.³ Diese Besonderheiten gilt es bei der Interpretation der Unfallzahlen zu berücksichtigen.

Straßenart

Mehr als die Hälfte der Verkehrsunfälle ereignen sich in Tirol im Ortsgebiet (64 %), weitere 32 % auf Freilandstraßen und 4 % auf Autobahnen und Schnellstraßen (Durchschnitt der Jahre 2019-2023). Unfälle auf Freilandstraßen verlaufen häufig besonders schwer, daher sieht diese Verteilung für die getöteten Verkehrsteilnehmer:innen ganz anders aus: Etwas weniger als zwei Drittel der Getöteten (63 %) sind auf Freilandstraßen zu beklagen, ein weiteres Viertel (27 %) im Ortsgebiet und 10 % auf Autobahnen.

³ Statistik Straße und Verkehr 2023, https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/publikationen/statistik_strasseverkehr.html, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

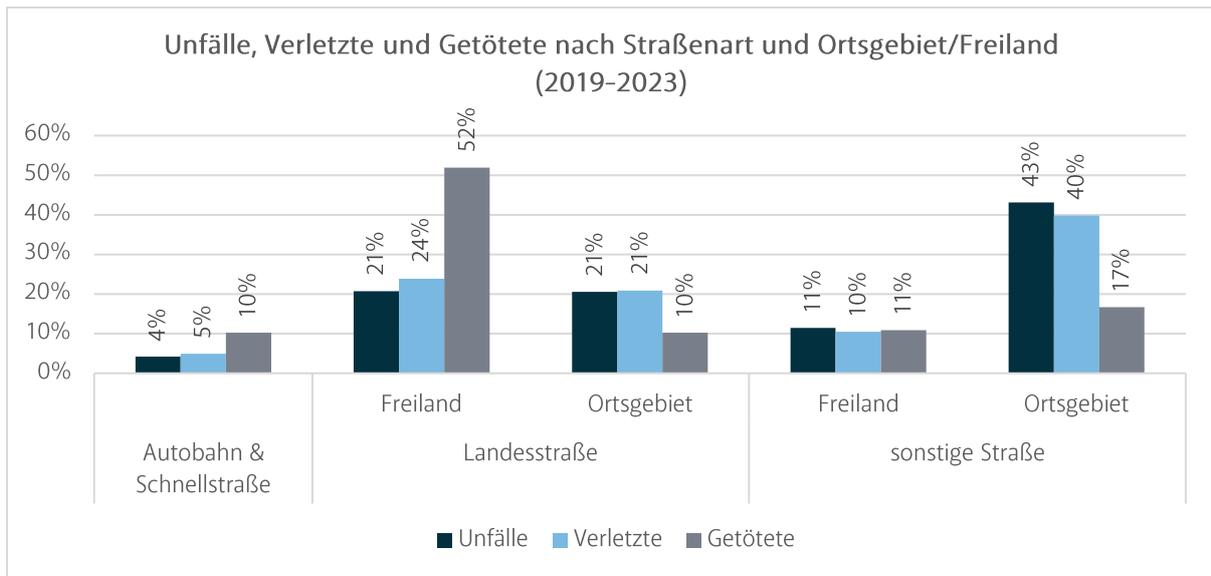


Abbildung 4: Anteile Unfälle, Verletzte und Getötete Straßenart und Ortsgebiet/Freiland **in Tirol** (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Weiters ist ein hoher Freiland-Anteil bei getöteten ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen zu beobachten. Deutlich mehr als die Hälfte (58 %) der getöteten Radfahrenden (inkl. E-Scooter) und ein Fünftel der getöteten Fußgänger:innen (21 %) waren im Freiland zu finden (ähnlich hohe Werte sind auch zu beobachten, wenn Autobahnen und Schnellstraßen aus der Betrachtung ausgenommen werden).

Verkehrsart

Das Ziel der letzten zehn Jahre in Tirol war es, die Unfälle mit Personenschaden um 20 Prozent zu senken. Dieses Vorhaben wurde bei den Pkw-Insass:innen, Mopedfahrenden sowie bei den Motorradfahrenden erreicht. Anders sieht das Bild bei Radfahrenden und Lkw-Insass:innen aus. Die Unfälle mit Personenschaden haben sich beim Radfahren im Jahr 2023 mehr als verdoppelt (+81 %) und bei den Lkw-Insass:innen wurde ein Anstieg von +14 % verzeichnet. Bis 2023 waren E-Scooter nicht separat ausgewiesen und wurden in der Kategorie Fahrrad erfasst.⁴

⁴ Bei Detail- oder Einzeljahrauswertungen von Fahrradunfällen werden E-Scooter ausgenommen, bei aggregierten Auswertungen sind sie enthalten.

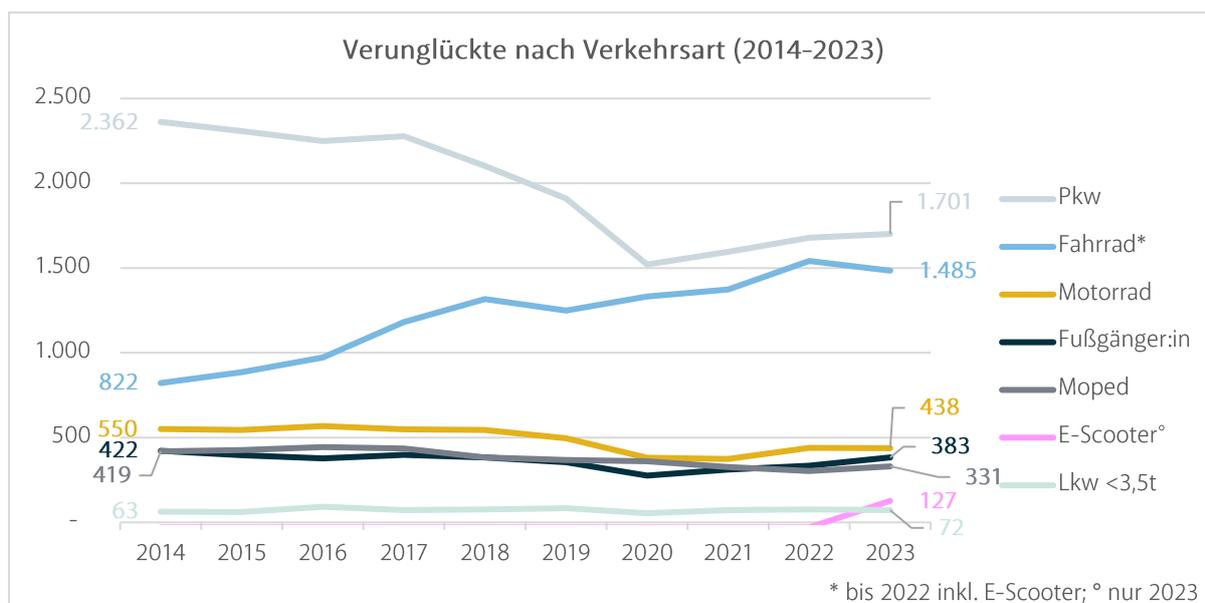


Abbildung 5: Verunglückte nach Verkehrsart in Tirol (2014-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Die meisten Verkehrsteilnehmer:innen im Jahr 2023 starben in Tirol bei Pkw- und Motorrad-Unfällen (jeweils 11), gefolgt von getöteten Zufußgehenden (7). Werden nur die Getöteten (Ø2019-2023) betrachtet, sticht in Tirol das Motorrad als relevante Verkehrsart hervor (25 % der Getöteten, an zweiter Stelle hinter dem Pkw mit 35 %), dies auch im Vergleich mit den anderen Bundesländern an allen Verunglückten.

Werden auch die Schwerverletzten mit einbezogen, dominiert klar das Fahrrad (inkl. E-Scooter) als jene Verkehrsart mit den mit Abstand meisten Schwerverletzten und Getöteten (43 % der Schwerverletzten und Getöteten, 407 pro Jahr). An zweiter Stelle folgen Pkw-Insass:innen (20 %) und Motorradfahrer:innen (18 %).

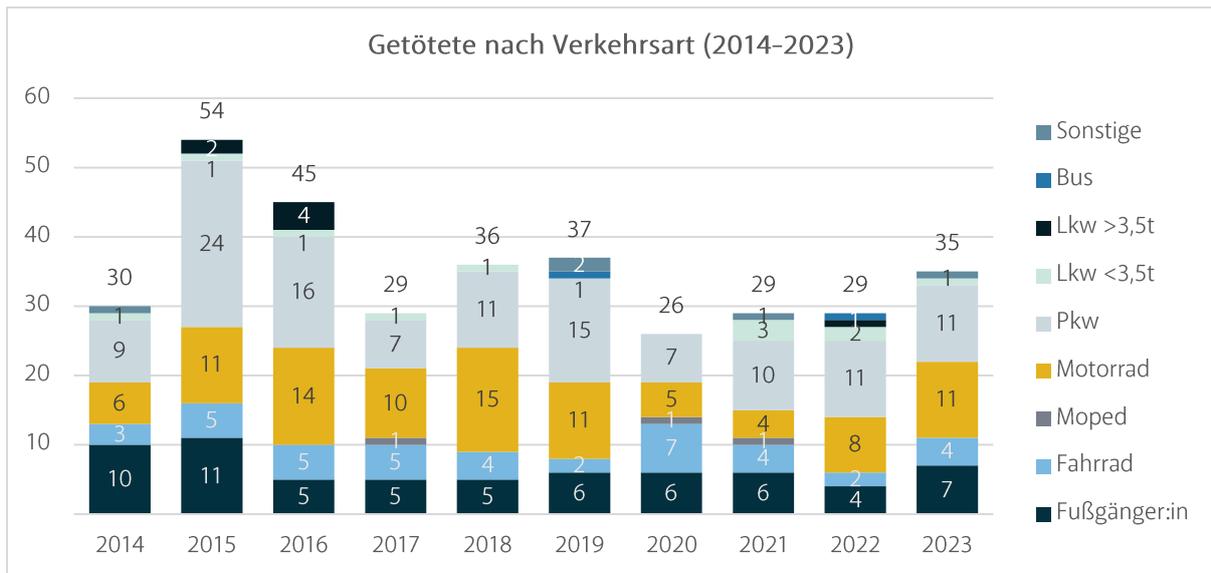


Abbildung 6: Getötete nach Verkehrsart in Tirol (2014–2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

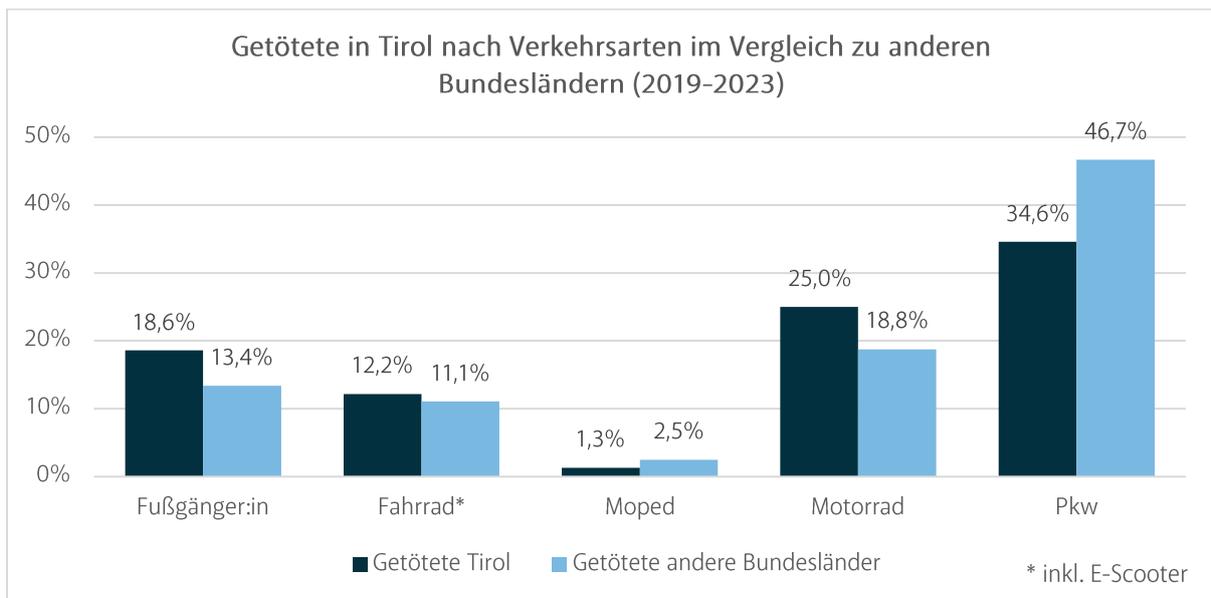


Abbildung 7: Getötete nach Verkehrsart (Anteile) in Tirol im Vergleich zu anderen Bundesländern (2019–2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Alter und Geschlecht der Verunglückten

Je nach Alter gibt es unterschiedliche Schwerpunkte bei den Schwerverletzten und Getöteten abhängig von den Verkehrsarten. Den höchsten Anteil an mit dem Moped Schwerverletzten und Getöteten haben 15- bis 19-Jährige. Das Motorrad hat in Tirol, im Gegensatz zu anderen Bundesländern, bei den 20- bis 64-Jährigen durchgehend einen Anteil von rund 18–25 % bei den Schwerverletzten und Getöteten. In absoluten Zahlen fallen die meisten schwerverletzten und getöteten Motorradfahrenden in die Altersgruppe 50 bis 59 Jahre.

Mit dem Fahrrad ist der Anteil bei den 10- bis 14-Jährigen und ab 35 Jahren am höchsten, nach Absolutzahlen zwischen 50 und 64 Jahren. Bei Fußgänger:innen sind die Anteile am höchsten bei den unter 14-Jährigen und den über 80-Jährigen, als Pkw-Insass:innen bei den 20- bis 44-Jährigen.

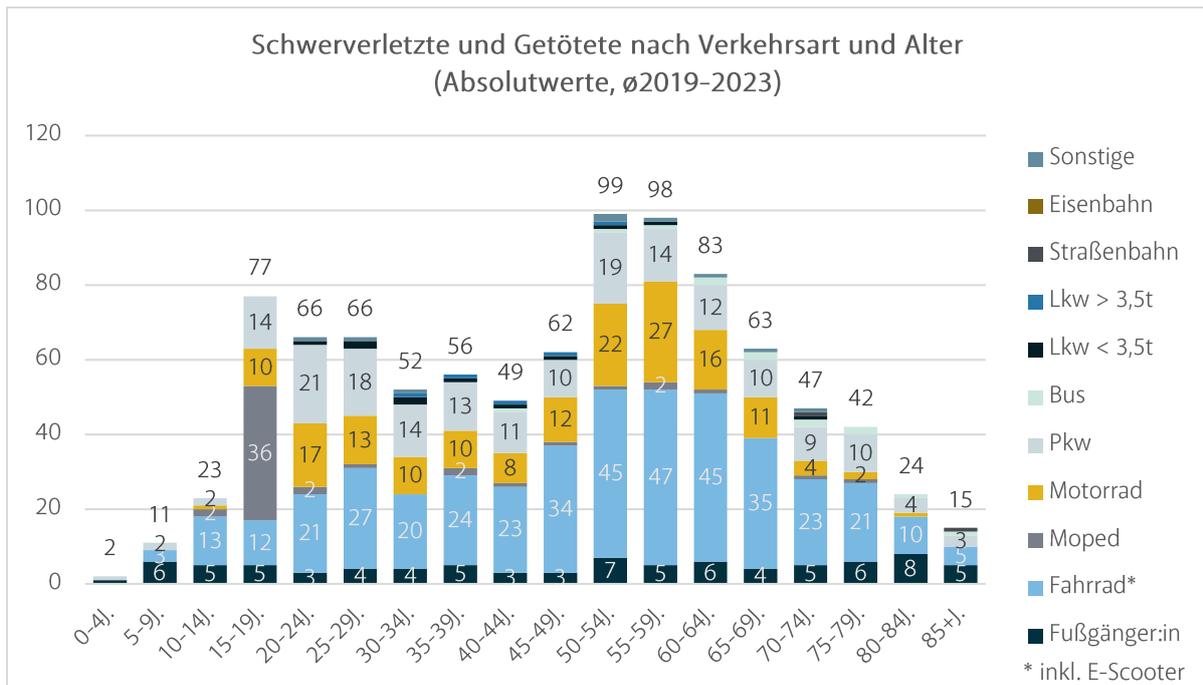


Abbildung 8: Getötete und Schwerverletzte nach Alter und Verkehrsart in Tirol (pro Jahr, Durchschnitt 2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Je schwerer die Verletzung, desto höher ist auch der Männer-Anteil (57 % aller Verunglückten, 74 % bei den Getöteten). Bei den Unfallverursachenden von tödlichen Unfällen liegt der Männer-Anteil sogar bei 81 %.



Abbildung 9: Anteile nach Geschlecht: Verunglückte (links), Schwerverletzte und Getötete (Mitte) und Getötete (rechts) in Tirol (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Die Altersgruppe mit den meisten Getöteten waren die 20-29-Jährigen. Werden Getötete und Schwerverletzte zusammen betrachtet, ist die Altersgruppe 50-59 Jahre am stärksten vertreten. Die Analyse der Hauptunfallverursachenden hat gezeigt, dass Unfälle zum überwiegenden Anteil von Männern verursacht (2 von 3 Unfällen) werden, noch viel stärker zeigt sich das bei tödlichen Unfällen (4 von 5 tödlichen Unfällen), besonders häufig von Männern von 15-29 Jahren und 50-59 Jahren.

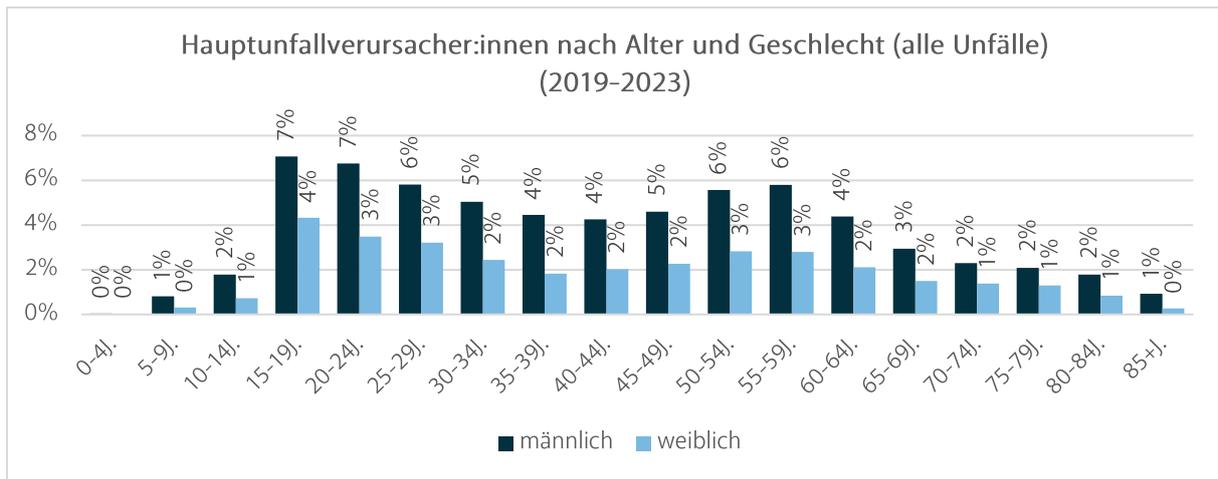


Abbildung 10: Vermutliche Hauptunfallverursacher:innen, Anteile nach Alter und Geschlecht in **Tirol** (2019–2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Unfallursachen

Seit 2012 wird die vermutliche Hauptunfallursache⁵ in der Unfallstatistik erfasst. Seither liegt Unachtsamkeit und Ablenkung jedes einzelne Jahr an der Spitze, fast die Hälfte aller Unfälle mit Personenschaden in Tirol ist darauf zurückzuführen. Unachtsamkeit/Ablenkung ist die häufigste Unfallursache und auch für die meisten Schwerverletzten und Getöteten verantwortlich, bei den Getöteten liegt nicht angepasste Geschwindigkeit an zweiter Stelle, was in Zusammenhang mit dem hohen Freiland-Anteil bei den Getöteten steht. **Relevante Anteile am Unfallgeschehen haben daneben noch die Unfallursachen Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung, Alkohol und Drogen, Überholen und mangelhafter Sicherheitsabstand.**

Insbesondere bei Unfällen, die von Motorradfahrenden verursacht wurden, ist der Anteil nicht angepasster Geschwindigkeit hoch (28 % aller Unfälle, 29 % schwerer Unfälle). Bei den Unfällen, die durch Pkw-Lenkende verursacht werden, ist hingegen Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung nach Unachtsamkeit/Ablenkung an zweiter Stelle.

⁵ Die in der amtlichen Unfallstatistik der Statistik Austria angegebene vermutliche Hauptunfallursache und der / die mutmaßliche Hauptunfallverursacher:in gehen auf die polizeiliche Ersteinschätzung am Unfallort zurück.

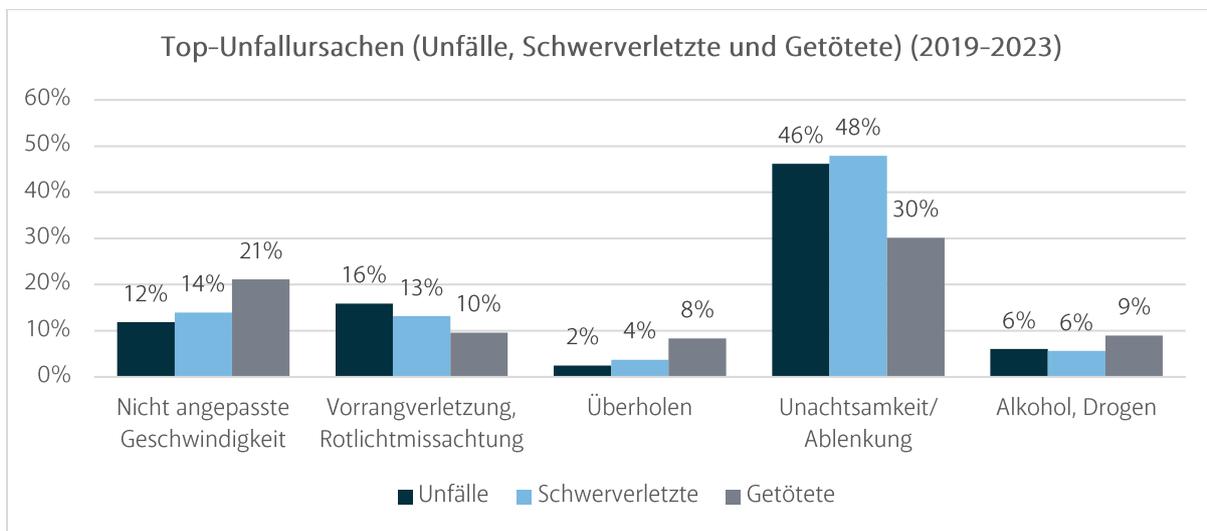


Abbildung 11: Unfälle, Schwerverletzte und Getötete, Anteile nach vermutlicher Hauptunfallursache (Top 5) in Tirol (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Schwerpunkte anhand der Unfallanalyse

Aufgrund der umfassenden Analyse wurden folgende Schwerpunkte identifiziert, die in den kommenden 10 Jahren im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit in Tirol stehen werden:

- Aktive Mobilitätsformen:
 - Fußverkehr
 - Radverkehr (Fahrrad und E-Bike)
 - Neue Mobilitätsformen (E-Scooter)
- Sicherer Schulweg
- Motorisierter Verkehr:
 - Moped
 - Motorrad
 - Pkw (inkl. Gurt und Kindersicherung)
- Verkehrstüchtigkeit:
 - Alkohol
 - Drogen
 - Unachtsamkeit & Ablenkung
- Überwachung
- Nicht angepasste Geschwindigkeit
- Infrastrukturgestaltung
- Neue Technologien und Fahrerassistenzsysteme
- Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung



Handlungsfelder

Aktive Mobilitätsformen

Fußverkehr

Über die letzten Jahre – mit Schwankungen in den einzelnen Jahren – gibt es einen Abwärtstrend bei der Zahl der verunglückten Fußgänger:innen. Im Schnitt der letzten 10 Jahre (2014-2023) wurden pro Jahr 7 Fußgänger:innen getötet, 96 schwer und 261 leicht verletzt. Im Schnitt der letzten 5 Jahre (2019-2023) wurden pro Jahr 6 Fußgänger:innen getötet, 79 schwer und 247 leicht verletzt.

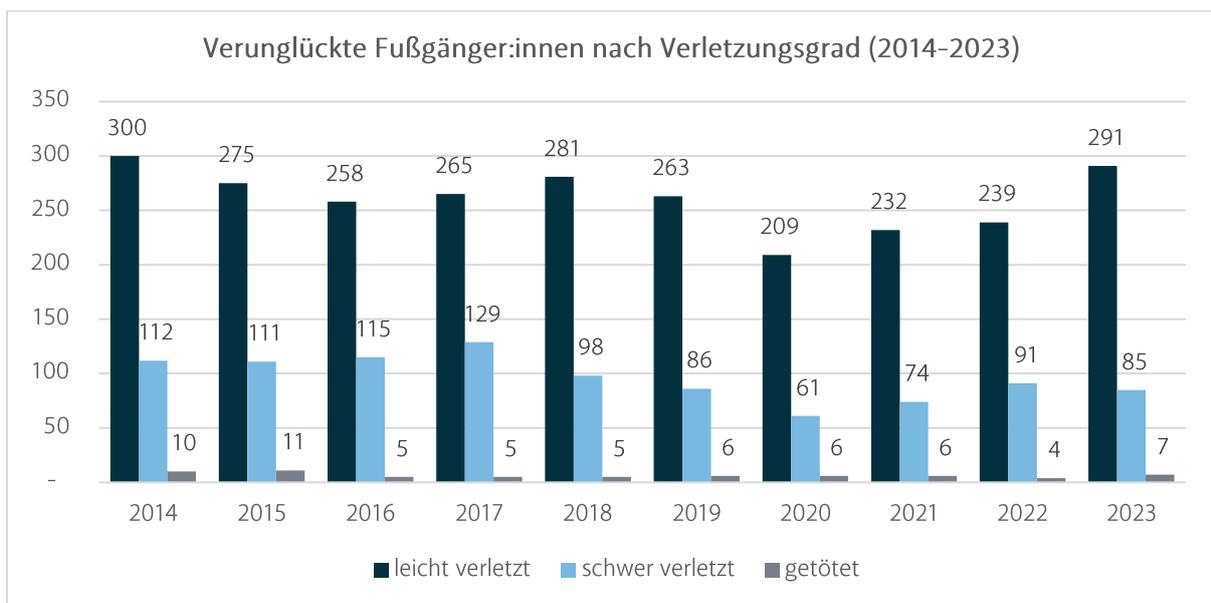


Abbildung 12: Verunglückte Fußgänger:innen nach Verletzungsgrad in Tirol (2014-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Besonders Kinder und Jugendliche aber auch ältere Menschen sind gefährdet zu Fuß zu verunglücken. Während Kinder und Jugendliche bei allen verunglückten Fußgänger:innen hervorstechen (5-19-Jährige: 25 %), jedoch meist nur leicht verletzt werden, ist der Anteil schwerverletzter und getöteter Fußgänger:innen bei Personen ab 70 Jahren besonders hoch (70+: 29 %). Diese hohe Verletzungsschwere bei älteren Fußgänger:innen ist vor allem bei den 80-84-Jährigen sichtbar, denn 43 % der Verunglückten wurden schwer verletzt oder getötet.

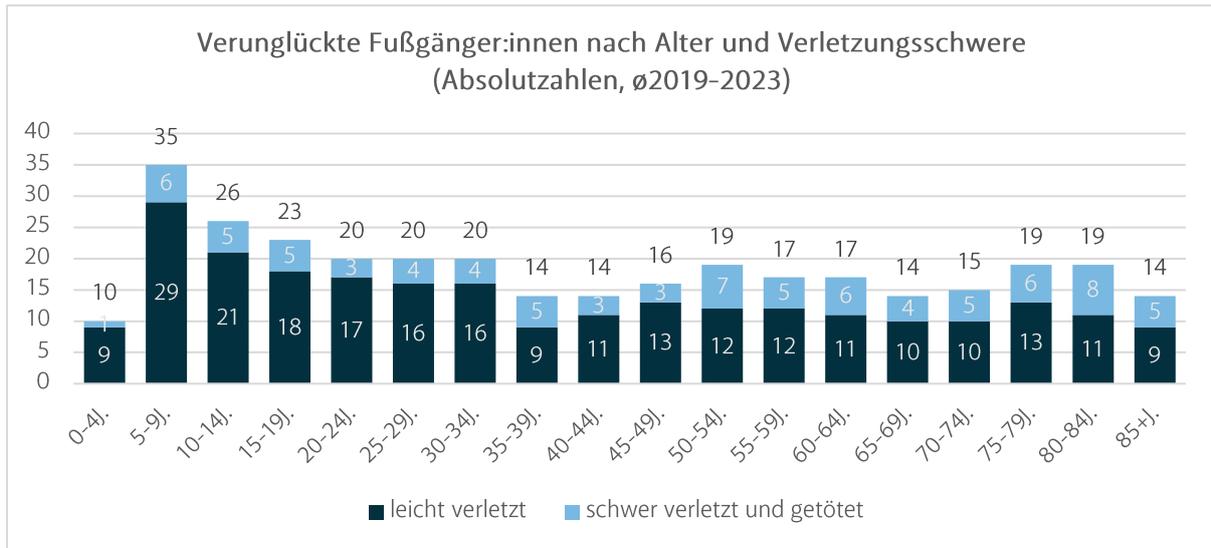


Abbildung 13: Verunglückte Fußgänger:innen nach Alter und Verletzungsschwere in Tirol (pro Jahr, Durchschnitt 2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

34 % der schwerverletzten und getöteten Fußgänger:innen verunglückten in der Dämmerung oder in der Nacht. Die Sichtbarkeit von Zufußgehenden ist vor allem bei schweren Unfällen ein wichtiges Thema, denn die Anteile von künstlicher Beleuchtung, Dämmerung und Dunkelheit sind bei schweren Unfällen höher. Insgesamt ereignet sich der Großteil der Unfälle mit Zufußgehenden jedoch bei Tageslicht (71 % aller Verunglückten).

Der Schutz für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden ist außerordentlich wichtig. Ein Drittel der getöteten Fußgänger:innen befand sich auf einem Schutzweg und der Hauptunfallgegner bei (allen) Schutzwegunfällen ist der Pkw (85 %).

Generell sind die Unfallgegner von Fußgänger:innen größtenteils Pkw, gefolgt von Fahrrädern und Lkw.



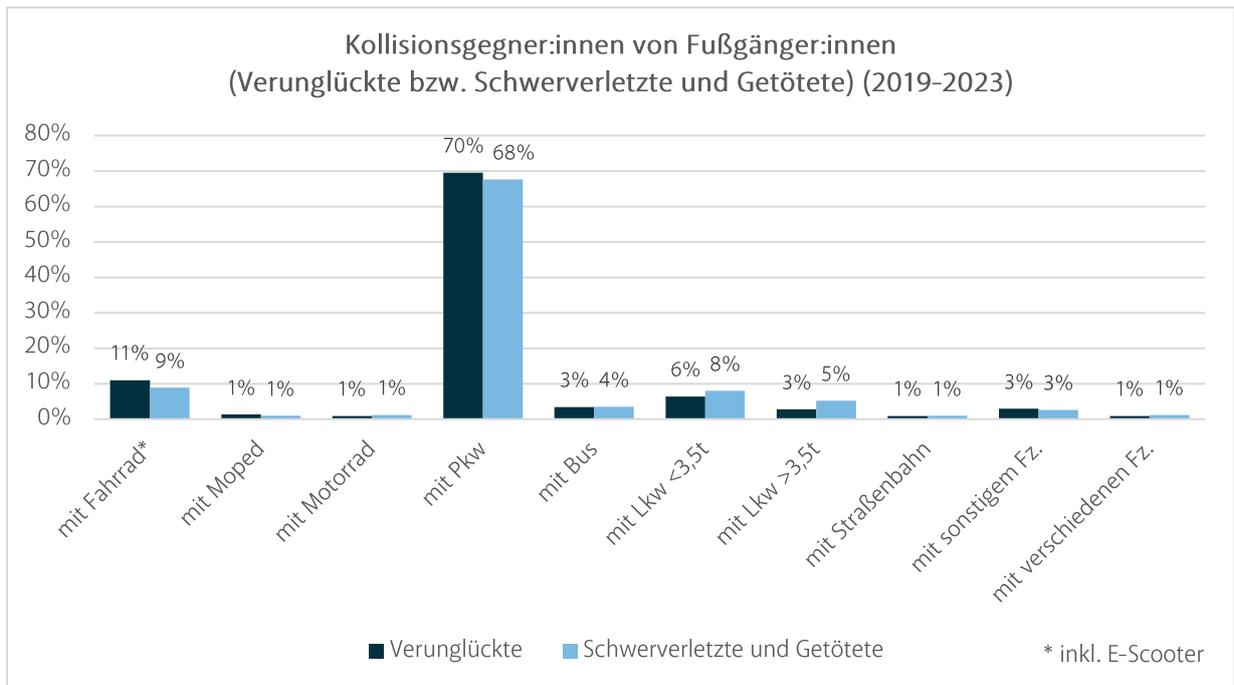


Abbildung 14: Verunglückte Fußgänger:innen, Anteile nach Kollisionsgegner:in und Verletzungsschwere in Tirol (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Es wurden bereits in den letzten Jahren einige Projekte des Klimabündnis Tirol umgesetzt, welche mit finanzieller Unterstützung aus Mitteln des VSF durchgeführt werden, um die Verkehrssicherheit für Zufußgehende zu erhöhen, wie bspw. Pedibus für Schulen und Schutzwegsicherheitsinitiative.

Maßnahmen & Lösungswege

- Anwendung der in der RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr bei der Planung und Gestaltung Fußverkehrsinfrastruktur
- Schaffung sicherer Infrastruktur: Berücksichtigung des Fußverkehrs bei Neuplanungen, Bau und Umbauten inkl. der sicheren Führung des Fuß- und Radverkehrs bei Baustellen
- Reduktion der höchstzulässigen Geschwindigkeiten insbesondere in sensiblen Bereichen
- Überprüfung unregelter Schutzwege auf ihre Richtlinienkonformität, technische Sicherheit und Beleuchtung mit der Priorität zur Verbesserung von unfallträchtigen Schutzwegen durch sicherheitserhöhende Maßnahmen
- Beachtung des Prinzips der Barrierefreiheit, insb. für Senior:innen und mobilitätseingeschränkte Personen bei Planung und Überprüfung von Anlagen
- Verstärkte Kontrollen und Überwachung der Anhaltebereitschaft an Schutzwegen, begleitet von einer Kampagne zur Bewusstseinsbildung zur Erhöhung der Anhaltebereitschaft an Schutzwegen
- Informationskampagnen und Bewusstseinsbildung zu den wichtigsten Themen wie bspw. richtiges Verhalten an Schutzwegen, Sichtbarkeit von Fußgänger:innen, sowie Sensibilisierung der Selbsteinschätzung (Gehör, Sehvermögen, Beweglichkeit, Risikowahrnehmung etc.) von Senior:innen
- Veranstaltungen/Informationskampagnen/Aktionen an Schulen mit den Themenschwerpunkten Verkehrsverhalten von zu Fuß gehenden Kindern im Straßenverkehr
- Informationskampagnen für Zufußgehende und Radfahrende über die Gefahr des toten Winkels und typische Unfallsituationen (Radfahrende: Rechtsabbiegender Lkw; Zufußgehende: Queren vor stehendem/verkehrsbedingt haltendem Lkw)
- Mobilitätsberatungen für Senior:innen

Radverkehr (Fahrrad und E-Bike)

Die Vorteile des Radfahrens sind bekannt, es ist umweltfreundlich, gesund und vor allem auf kurzen Wegen stellt es das schnellere Verkehrsmittel dar. Deshalb steigen immer mehr Menschen für alltägliche Wege (Arbeit-, Schul-, Einkaufs-, Freizeitwege) auf das Fahrrad um. Radfahrende erleiden jedoch bei Zusammenstößen oft schwere Verletzungen. Die Zahl der verunglückten Radfahrenden ist in den vergangenen 10 Jahren stark gestiegen – sie hat sich seit 2014 knapp verdoppelt. Im Schnitt der letzten 10 Jahre (2014–2023) werden pro Jahr 4 Radfahrende getötet, 354 schwer und 858 leicht verletzt. Im Schnitt der letzten 5 Jahre (2019–2023) werden pro Jahr 4 Radfahrende getötet, 396 schwer und 996 leicht verletzt. Es ist jedoch von einer höheren Dunkelziffer auszugehen, weil in der Unfallstatistik nur die polizeilich erfassten Unfälle enthalten sind und vor allem Alleinunfälle von Radfahrenden häufig nicht dokumentiert werden.

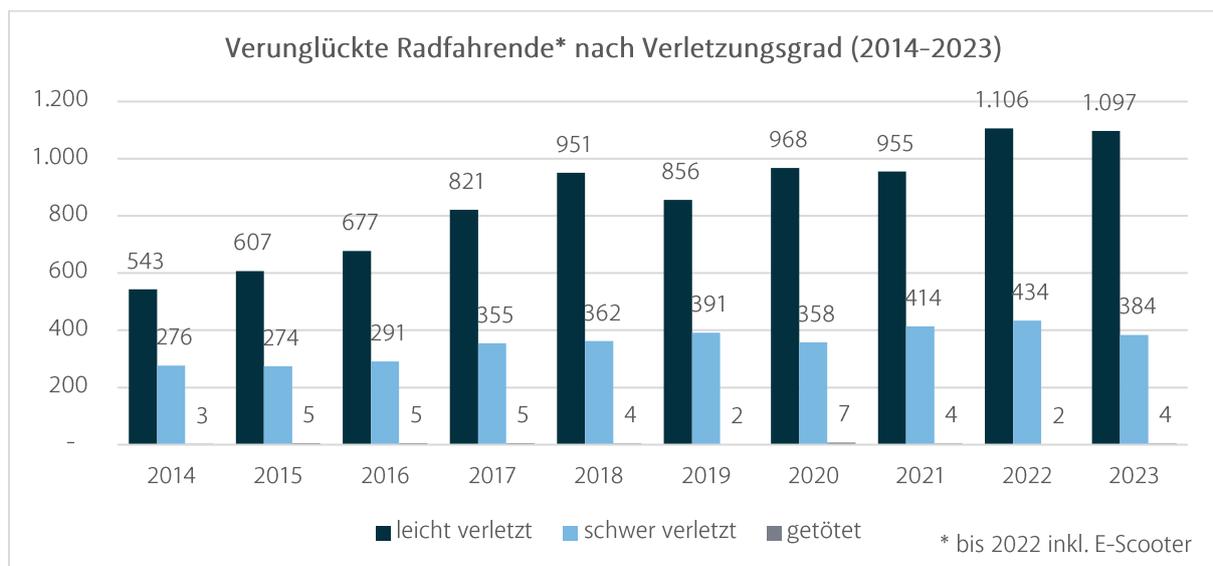


Abbildung 15: Verunglückte Radfahrende nach Verletzungsgrad (2014–2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

*Anmerkung: Bis 2022 waren E-Scooter in der Kategorie Fahrrad enthalten und nicht extra ausgewiesen. Seit 2023 werden E-Scooter separat ausgewiesen und sind bei den folgenden Detailauswertungen nicht mehr bei den Fahrrädern enthalten, die Zeitreihen und Mittelwerte werden dadurch ggf. beeinflusst.

Die meisten verunglückten Radfahrenden gibt es im mittleren Erwachsenenalter von 45 bis 64 Jahren, die Verletzungsschwere nimmt ebenfalls ab ca. 45 Jahren zu, bleibt aber bis ins hohe Alter hoch (Anteil Schwerverletzte und Getötete an allen Verunglückten > 30 %).

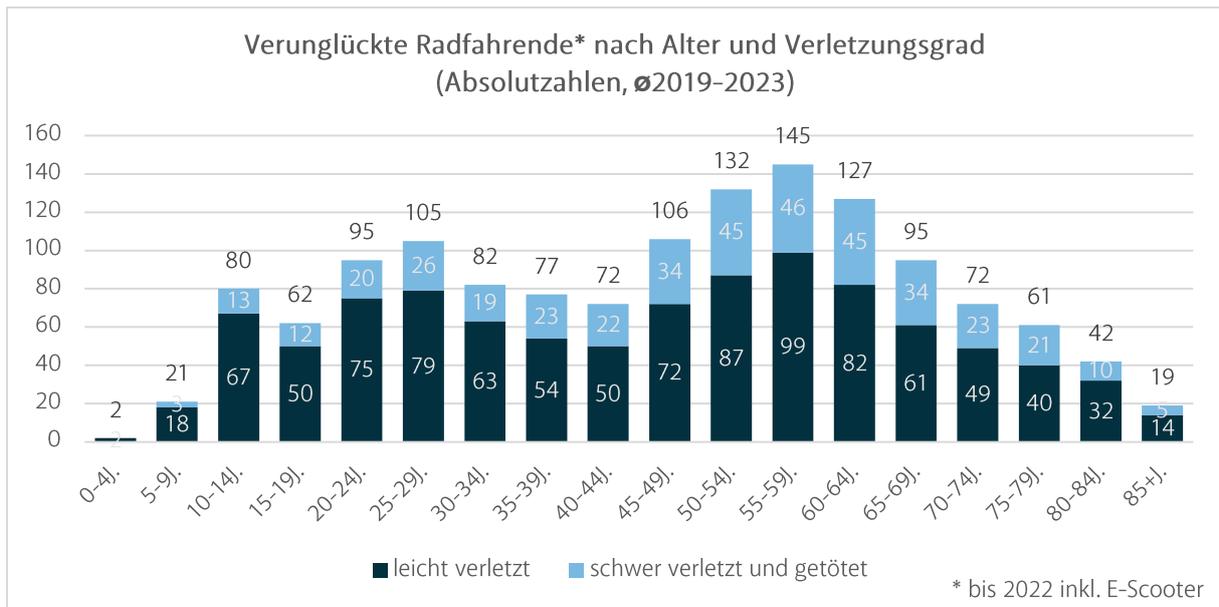


Abbildung 16: Verunglückte Radfahrende nach Alter und Verletzungsgrad **in Tirol** (pro Jahr, Durchschnitt 2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

71 % aller Fahrradunfälle ereignen sich im Ortsgebiet. Der Ortsgebiet-Anteil ist bei Schwerverletzten und Getöteten etwas geringer. Rund zwei Drittel der getöteten Radfahrenden (2019-2023) sind im Freiland gestorben. Es gibt einen hohen Anteil an Alleinunfällen (ohne Kollisionsgegner:in) und die Hälfte der getöteten Radfahrenden finden sich bei Alleinunfällen. Zudem verunglückt jede:r 10. bei einer Kollision mit anderen Radfahrenden.

Die häufigste Unfallursache bei schweren Fahrradunfällen auf Seiten der Radfahrenden ist Unachtsamkeit/ Ablenkung, besonders auffallend als Unfallursache für Alleinunfälle. Auf Seiten der Kollisionsgegner:innen folgt Unachtsamkeit/Ablenkung knapp nach Vorrangverletzung.

Der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrräder ist in den letzten Jahren bei den Verunglückten sowohl in Tirol als auch im Rest Österreichs gestiegen, die Anteile bewegen sich in etwa im gleichen Ausmaß. Den höchsten Anteil an elektrisch betriebenen Fahrrädern haben die Verunglückten von 60 bis 79 Jahren, allerdings ist der E-Anteil in den letzten Jahren auch bei den 10- bis 14-jährigen merklich gestiegen.



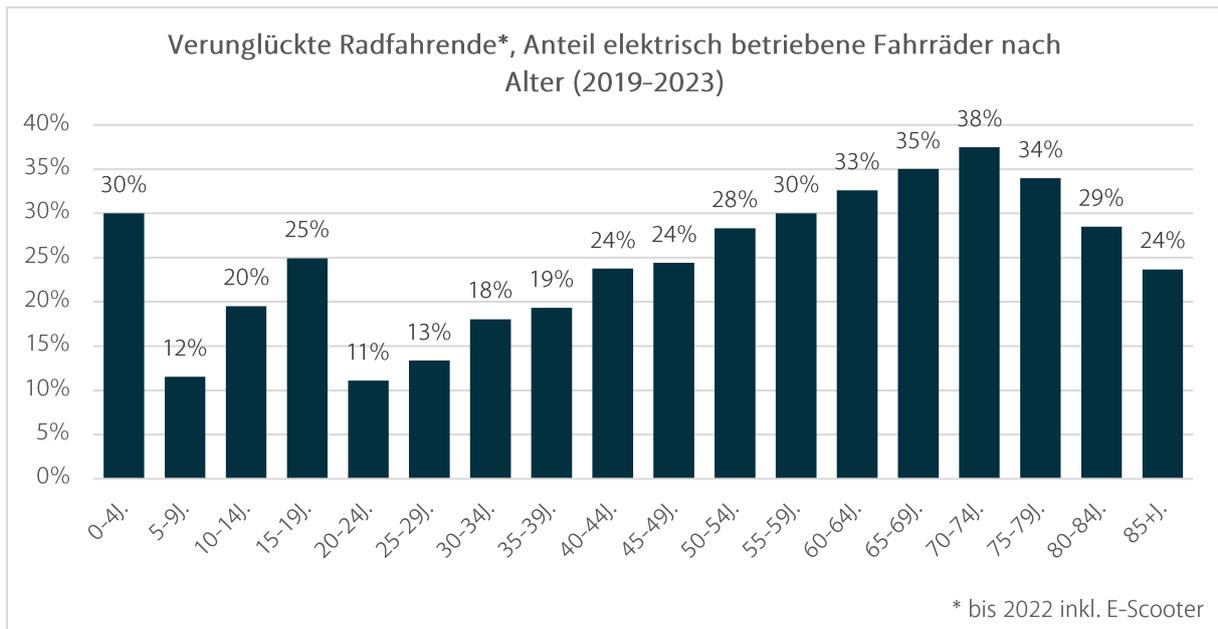


Abbildung 17: Verunglückte Radfahrende, Anteil elektrisch betriebene Räder nach Alter **in Tirol** (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Das Unfallgeschehen zeigt einen sehr starken saisonalen Schwerpunkt in den Sommermonaten. Zudem dürften in Tirol die Radverkehrsunfälle eine hohe Tourismuskomponente aufweisen, denn der Anteil verunglückter Radfahrender mit nicht-österreichischer Staatsbürgerschaft beläuft sich auf über ein Drittel. (Die Staatsbürgerschaft lässt allerdings keinen Rückschluss auf den Wohnsitz zu, anders als bei Kfz gibt es keine weiteren Indizien (Zulassung/Kennzeichen)). Zudem gibt es einen etwas höheren E-Bike-Anteil bei mit dem Fahrrad verunglückten mutmaßlichen Tourist:innen. Je nach Nationalität unterscheidet sich auch die Altersverteilung der verunglückten Radfahrenden. Bei verunglückten Radfahrenden mit nicht-österreichischer Nationalität ist der Alleinunfall-Anteil deutlich höher. Dies könnte in mangelnder Fahrzeugbeherrschung begründet sein (Urlaubssituation, fehlende Fahrpraxis, ggf. ausgeliehenes, nicht gut bekanntes Fahrrad u.ä.).

Um die Verkehrssicherheit für Radfahrende in Tirol zu erhöhen, wurden in den letzten Jahren Projekte des Klimabündnis Tirol, des Vereins Sicheres Tirol und anderer Institutionen umgesetzt, welche mit finanzieller Unterstützung aus Mitteln des VSF durchgeführt werden, wie bspw. Fahrradkurse für Senior:innen und Migrant:innen, PRO BYKE-Radberatungen für Tiroler Gemeinden und die Mobile Jugendverkehrsschule.

Helm & Sicherung von Kindern

Auf dem Rad müssen Kinder unter 8 Jahren in einem geeigneten Kindersitz transportiert werden, welcher der Größe des Kindes entspricht, hinter dem Sattel angebracht werden muss und fest und sicher mit dem Rahmen verbunden sein muss. Das Gurtsystem des Kindersitzes darf nicht leicht vom Kind geöffnet werden können. Kinder dürfen ebenfalls in einer Transportkiste befördert werden, wenn diese für den Transport für Kinder geeignet ist und über ein Gurtsystem verfügt, welches nicht leicht von den Kindern geöffnet werden kann. Für Kinder bis 12 Jahre gilt zudem eine Helmpflicht.

Maßnahmen & Lösungswege

- Anwendung der in der RVS 03.02.13 Radverkehr bei der Planung und Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur
- Schaffung sicherer Infrastruktur: Berücksichtigung des Radverkehrs (inkl. E-Bikes und Lastenräder) bei Neuplanungen und Umbauten von Verkehrsinfrastrukturen
- Überprüfung bestehender Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere der Radfahranlagen
- Sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs auch bei Baustellen
- Einsatz neuer Planungsinstrumente (z. B. Schulstraße)
- RSI (Road Safety Inspection) für Radwege bzw. Radrouten
- Gezielte Analyse von Radunfällen für die Ableitung notwendiger Maßnahmen
- Finanzielle und inhaltliche Unterstützung bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten und deren Umsetzung
- Schwerpunktaktionen zur Kontrolle der Ausrüstung von Fahrrädern (insbesondere Beleuchtung bei Dunkelheit, Sichtbarkeit, Reflektoren) und des Verhaltens der Radfahrer:innen (verbotenes Benützen von Gehsteigen, Missachtung von Stopptafel und Rotlicht, verbotenes Fahren gegen die Einbahn etc.) durch die Exekutive, begleitet mit Aufklärung
- Bewusstseinsbildung zum Helmtragen in allen Altersgruppen, zur Sichtbarkeit von Radfahrer:innen sowie zur Kindersicherung am Fahrrad (unter Berücksichtigung der verschiedenen Formen des Kindertransports)
- Informationskampagnen rund ums Radfahren für Anfänger:innen und Wiedereinsteiger:innen, besondere Berücksichtigung von Personen mit Migrationshintergrund, Kinder und Personen der Altersgruppe 50+
- Aktionen und Schulungen junger Radfahrer:innen im Zuge der freiwilligen Radfahrprüfung
- Fahrrad- und E-Bike-Sicherheitskurse für alle Altersgruppen und Nutzer:innen
- Informationskampagnen zum Thema E-Bikes in Schulen, bei der Radfahrausbildung, bei der allgemeinen Fahrausbildung aber auch für die ältere Bevölkerung und Migrant:innen
- Bewusstseinsbildung zum Thema Verkehrssicherheit und toter Winkel / Lkw-Rechtsabbiegen bei Radfahrenden und Lkw-Fahrer:innen, um sie auf die Gefahren aufmerksam zu machen
- Gezielte Bewusstseinsbildung und Informationskampagnen zum Thema Sicherheit auf dem Fahrrad für Tourist:innen
- Aufklärungsarbeit hinsichtlich Kindersicherung am Fahrrad (Kindersitze am Fahrrad und andere Transportarten – Kinderanhänger, Lastenrad, Longtail)

Zusätzlich: Weitere Informationen und Umsetzung der angeführten Maßnahmen in der Tiroler Radstrategie 2030

Neue Mobilitätsformen (E-Scooter)

E-Scooter sind ein zunehmend beliebtes Trendverkehrsmittel und mittlerweile fixer Bestandteil des Verkehrsbildes, in der Stadt genauso wie im ländlichen Raum. Die Verkaufszahlen privater E-Scooter sind in den letzten Jahren stetig angestiegen und auch das Angebot an Leih-E-Scootern wird laufend ausgeweitet. Dieser Trend zeigt sich auch in den Unfallzahlen.

Bis 2022 waren E-Scooter in der Kategorie Fahrrad enthalten und in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik nicht extra ausgewiesen, seit 2023 werden sie separat erfasst. Die Analyse ist daher nur für das Jahr 2023 möglich. 2023 wurden 92 E-Scooter-Fahrende leicht und 35 schwer verletzt, es gab keine getöteten E-Scooter-Fahrenden.

Zwei Drittel der Verunglückten sind männlich und der Altersschwerpunkt der Verunglückten liegt zwischen 15 und 34 Jahren (48 %), allerdings weisen auch die 55- bis 59-Jährigen einen Anteil von 11 % auf.

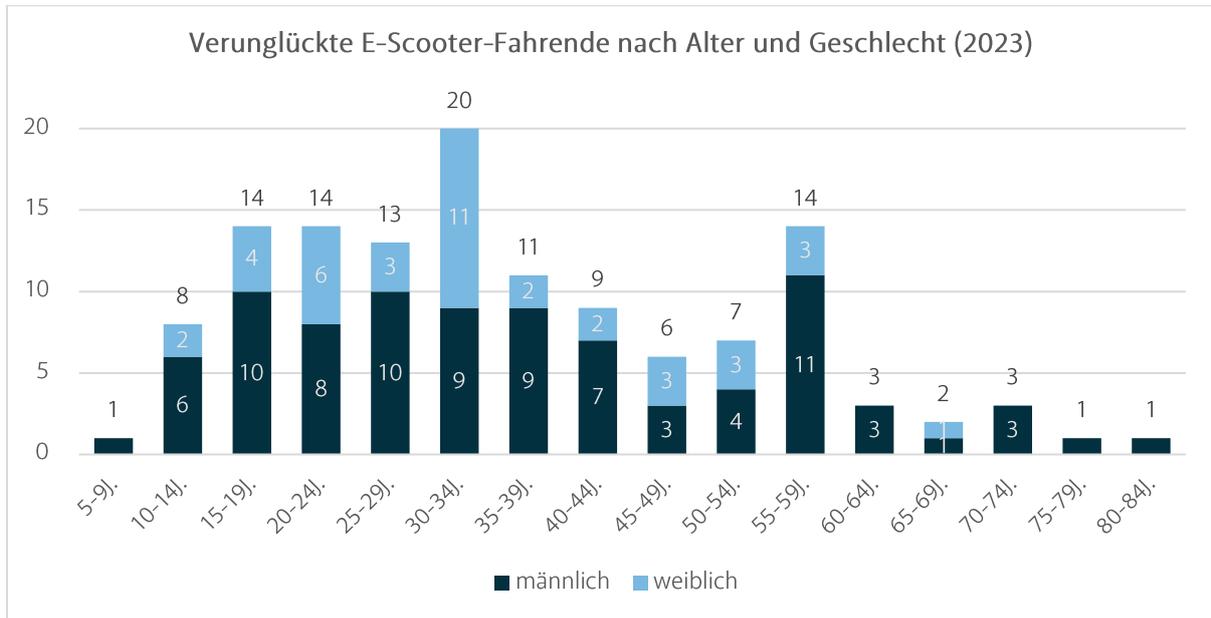


Abbildung 18: Verunglückte E-Scooter-Fahrende nach Alter und Geschlecht **in Tirol** (2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

E-Scooter-Unfälle ereignen sich das ganze Jahr über, die meisten zwischen Juni und November. Das Unfallgeschehen konzentriert sich auf die Nachmittags- und Abendstunden, was für eine vermehrte Freizeitnutzung spricht. Diese zeitliche Verteilung des Unfallgeschehens dürfte mutmaßlich auch mit dem hohen Anteil an alkoholisierten unfallbeteiligten E-Scooter-Lenkenden zusammenhängen (15 % alkoholisierte Unfallbeteiligte – der mit Abstand höchste Anteil von allen Verkehrsteilnehmer:innengruppen). Es ist allerdings zu beachten, dass die Absolutzahlen recht klein sind, da nur ein Jahr betrachtet werden kann. Von den 21 Unfällen von alkoholisierten E-Scooter-Fahrenden handelte es sich bei 20 um Alleinunfälle.

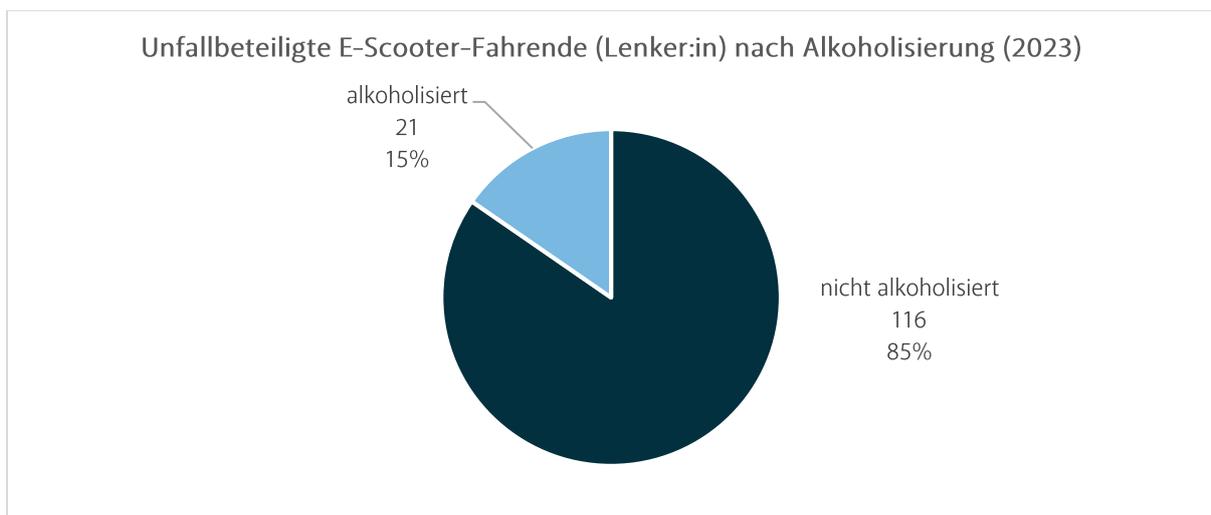


Abbildung 19: Unfallbeteiligte E-Scooter-Fahrende (Lenker:in) nach Alkoholisierung **in Tirol** (2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Mehr als die Hälfte der Unfälle sind Alleinunfälle (davon rund ein Viertel (28 %) mit alkoholisierten E-Scooter-Fahrenden), an zweiter Stelle Kreuzungsunfälle. Drei Viertel der E-Scooter-Unfälle werden von den E-Scooter-Fahrenden verursacht. Nimmt man die Alleinunfälle aus, dann wird rund die Hälfte der E-Scooter-Unfälle von den E-Scooter-Fahrenden selbst verursacht. Wichtigste Kollisionsgegner:innen (ein Viertel aller Unfälle) sind Pkw, gefolgt von Radfahrenden und Zufußgehenden. Nur knapp ein Fünftel der Unfälle ereignen sich auf der Radfahrinfrastruktur (Radfahrstreifen, Radweg, Geh- und Radweg) und 7 % der Unfälle ereigneten sich auf Gehsteigen/Gehwegen.

Maßnahmen & Lösungswege

- Berücksichtigung der infrastrukturellen Anforderungen neuer Mobilitätsformen (bspw. E-Scooter)
- Beobachtung der Entwicklung der Unfallzahlen & Verkaufszahlen
- Überprüfung der Einhaltung der zulässigen Bauartgeschwindigkeit für E-Scooter („Tuning“)
- Informationskampagnen zu den Regeln und zum richtigen Verhalten mit dem E-Scooter
- Schulungen und Informationskampagnen zum Thema E-Scooter in Schulen, bei der Radfahrausbildung, bei der allgemeinen Fahrausbildung aber auch für die ältere Bevölkerung und alle Nutzer:innengruppen
- Abhaltung von E-Scooter Sicherheitskursen für alle Altersgruppen und Nutzer:innen
- Unterstützung bei der Forderung zur Umsetzung einer Helmpflicht für E-Scooter-Nutzer:innen, sowie einer zweiten Bremse und einer Glocke/Hupe für den E-Scooter



Verkehrssicherheit auf dem Schulweg und im Nahbereich von Schulen

Kinder reagieren im Straßenverkehr anders als Erwachsene. Sie sind sich der Gefahren oft nicht bewusst und benötigen daher besondere Berücksichtigung bei der Verkehrssicherheitsarbeit. Je älter Kinder werden, desto mehr nimmt ihre selbstständige Mobilität zu, was sich auch in der Unfallstatistik widerspiegelt. Der Aktionsradius ist im Kindergartenalter noch vergleichsweise gering und auf das Wohnumfeld beschränkt, aber mit dem Schuleintritt werden bereits längere Wege im erweiterten Wohnumfeld und innerhalb der Gemeinde ohne Begleitung Erwachsener zurückgelegt. Oft gehen der Schulwechsel im Alter von 10 Jahren bzw. neue Freizeitaktivitäten mit wachsender Mobilität über die Gemeindegrenzen hinweg einher, sowie der Nutzung weiterer Verkehrsmittel. Das Fahrrad und der öffentliche Verkehr gewinnen hier an Bedeutung. Weiters dürfen Kinder nach dem Absolvieren der Freiwilligen Radfahrprüfung ab 10 bzw. – bei Besuch der 4. Schulstufe – ab 9 Jahren allein mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs sein. Diese steigende Mobilität ist auch im Unfallgeschehen sichtbar. 10- bis 14-jährige Kinder verunglücken häufiger mit dem Fahrrad, ab einem Alter von 13 bis 14 Jahren gewinnt auch das Moped (als Mitfahrer:in) an Bedeutung. Über alle Altersgruppen gleichermaßen ist das Mitfahren im Pkw für Kinder relevant.

Insgesamt wurden in den letzten 5 Jahren 186 Kinder auf dem Schulweg verletzt (davon 33 schwer) und 1 Kind (11 Jahre, zu Fuß unterwegs) getötet. Der Großteil der auf dem Schulweg schwerverletzten Kinder (22) war zu Fuß unterwegs, 6 mit dem Fahrrad, 3 mit dem Moped und 2 im Bus.

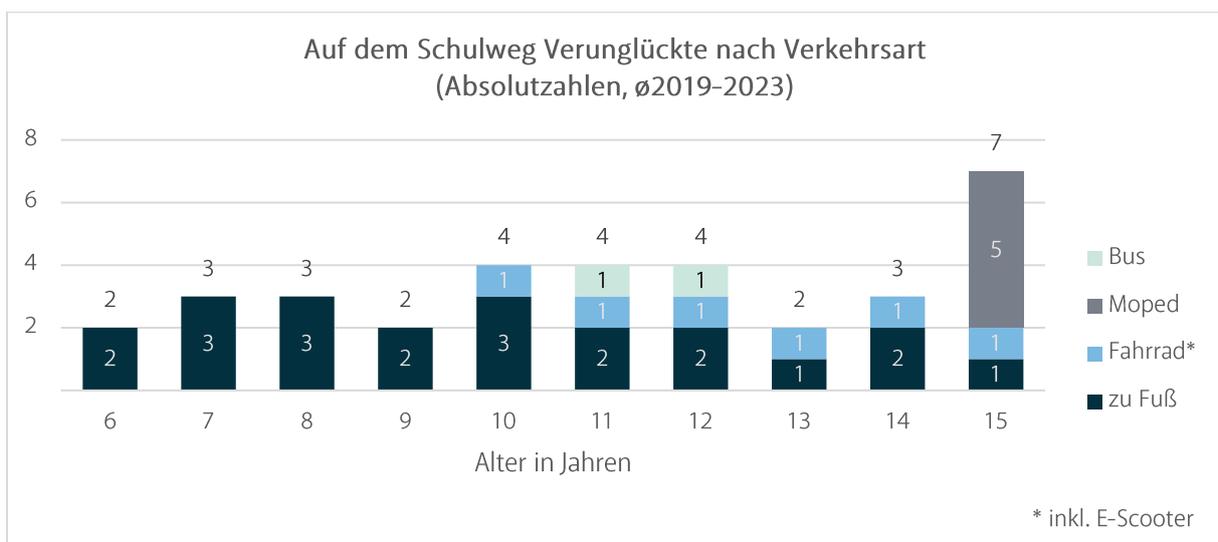


Abbildung 20: Auf dem Schulweg verunglückte Kinder (6 bis 15 Jahre) nach Alter und Verkehrsart in Tirol (pro Jahr, Durchschnitt 2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Kinder bis 14 Jahre sind im Vergleich zu anderen Altersgruppen am sichersten unterwegs, bzw. verunglücken am seltensten bei Unfällen. Mit steigendem Alter und zunehmender selbstständiger Mobilität steigt die Zahl der verunglückten Kinder bis 14 stetig an. Mit 15 und dem Erwerb des Mopedführerscheins vervierfacht sich die Zahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen. Danach nimmt die Zahl wieder ab.

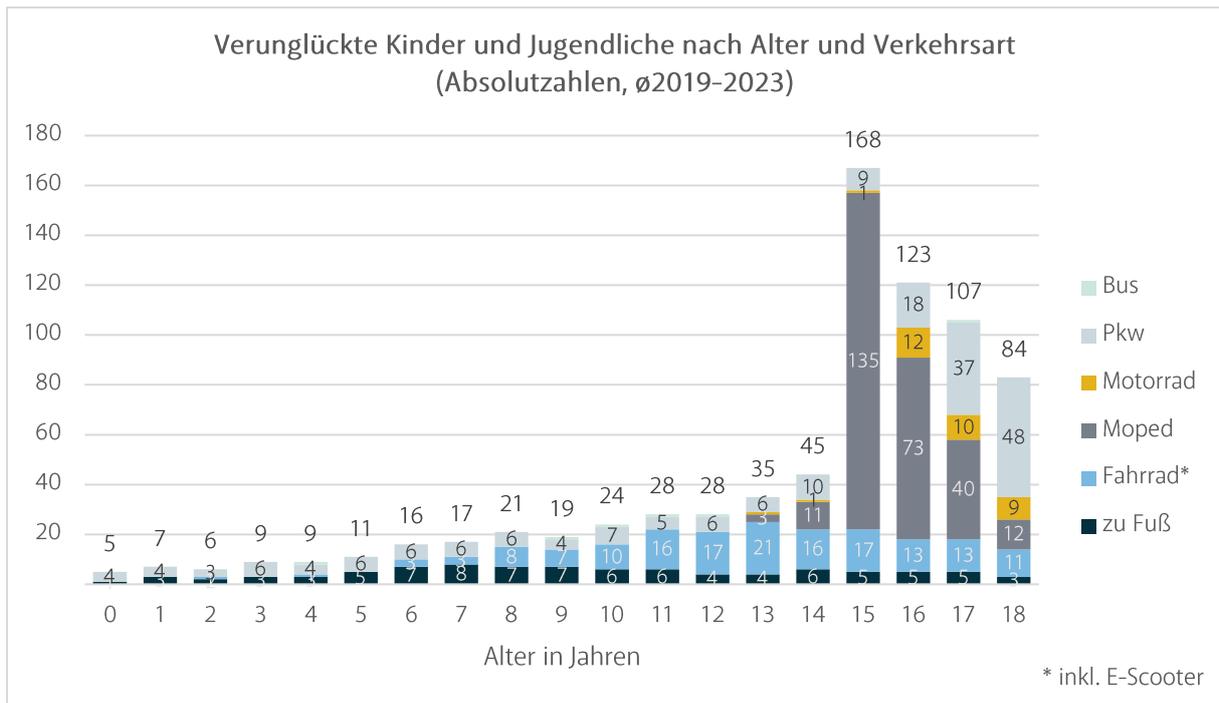


Abbildung 21: Verunglückte Kinder und Jugendliche (0-18 Jahre) nach Alter und Verkehrsart **in Tirol** (pro Jahr, Durchschnitt 2019-2023);
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Maßnahmen & Lösungswege

- Anwendung der in der RVS 03.04.14 Gestaltung des Schulumfeldes angeführten Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung des Schulumfeldes (Fußgängerzone vor der Schule, Wohnstraße, Begegnungszone, Tempo 30-Zone etc.)
- Gemeinden bei der Umsetzung von Schulstraßen gemäß StVO-Novelle unterstützen
- Durchführung von Sicherheitsinspektionen im Schulbereich
- Einheitliche Gestaltung der Straßenräume im Schulumfeld (Bodenmarkierungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schutzwege etc.)
- Ausbau Radabstellanlagen in/um Schulen
- Betreuung von Schülerlotsen und Schulwegpolizei (Erwachsenenlotsen)
- Unterstützung bei der Erstellung von Schulwegplänen
- Durchführung von Aktionen für die Sicherheit am Schulweg (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit (E)-Scooter, mit Moped, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und im Pkw)
- Mobilitätsbildung durch ausgebildete Lehrer:innen und Polizei
- Steigerung der Risikokompetenz für Schüler:innen und Jugendliche (bspw. Pedibus für Schulen)
- Verstärkte Nutzung der Unterrichtsmaterialien für Verkehrs- und Mobilitätsbildung für Schüler:innen (z.B. Risi&Ko)

Motorisierter Verkehr

Moped

Die Fortbewegung mittels Moped bietet für Jugendliche häufig den ersten Kontakt mit dem motorisierten Verkehr. Selbstüberschätzung und fehlende Fahrpraxis führen bei dieser Gruppe häufig zu Unfällen mit schweren Verletzungen. Fast 80 % aller verletzten 15- bis 19-Jährigen sind bei Moped-Unfällen zu beklagen. Ein großes Sicherheitsproblem sind Mopeds, die serienmäßig – oder nach dem „Tuning“ – die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nennenswert überschreiten können. Die Gruppe der Mopedfahrer:innen weist die höchsten Unfallzahlen pro zugelassene Fahrzeuge auf.

Insgesamt ist ein sinkender Trend bei den verunglückten Mopedfahrenden über die letzten 10 Jahre zu verzeichnen. Im Schnitt der letzten 10 Jahre (2014-2023) werden pro Jahr 60 Mopedfahrer:innen (Lenker:innen und Beifahrer:innen) schwer und 319 leicht verletzt. Im Schnitt der letzten 5 Jahre (2019-2023) werden pro Jahr 50 Mopedfahrer:innen (Lenker:innen und Beifahrer:innen) schwer und 288 leicht verletzt.

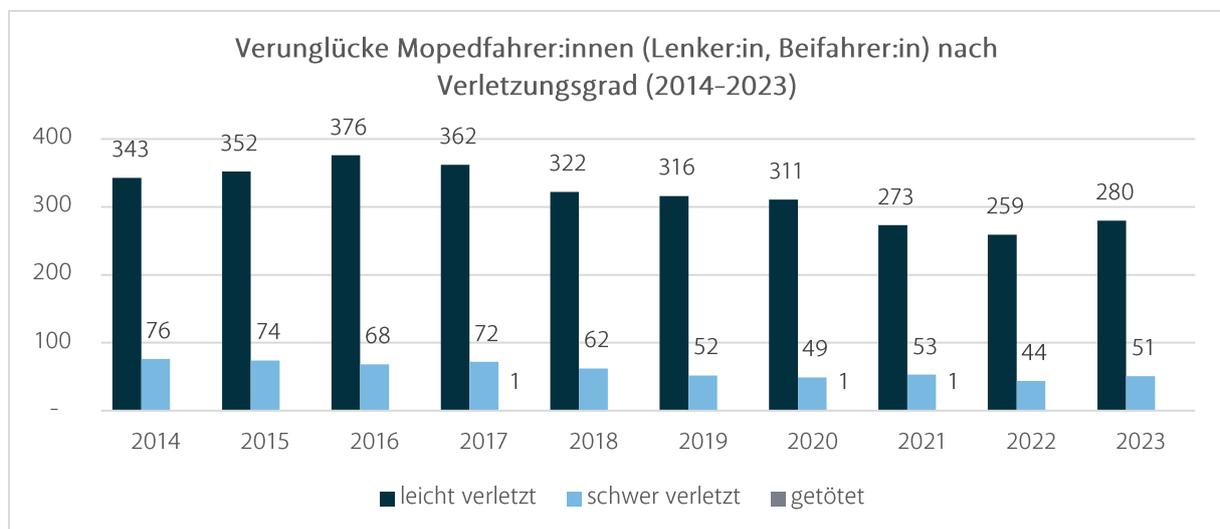


Abbildung 22: Verunglückte Mopedfahrende (Lenker:innen und Beifahrer:innen) nach Verletzungsgrad in Tirol (2014-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Das Unfallgeschehen konzentriert sich stark auf Jugendliche, denn fast zwei Drittel der verunglückten Mopedfahrenden (Lenker:innen und Beifahrer:innen) sind 15 oder 16 Jahre alt. Es gibt einen leichten Burschen- bzw. Männer-Überhang (55 % männlich) und Selbstüberschätzung und fehlende Fahrpraxis führen bei dieser Gruppe oft zu Unfällen mit schweren Verletzungen.

Der Großteil der Mopedunfälle ereignet sich im Ortsgebiet (80 %) und zudem gibt es einen deutlichen saisonalen Schwerpunkt in der warmen Jahreszeit (74 % von Mai bis September). Weiters werden rund zwei Drittel aller Mopedunfälle durch die Mopedlenker:innen selbst verursacht. Wenn die Alleinunfälle ausgenommen sind, verursachen die Mopedenkenden hingegen nur knapp die Hälfte der Unfälle selbst.

Maßnahmen & Lösungswege

- Gezielte Aufklärungsarbeit und Öffentlichkeitsarbeit zu „Moped und Tuning“ sowie „Mopedsicherheit“
- Weiterhin intensive Kontrollen von Mopeds in Bezug auf „Tuning“ (Geschwindigkeit, Lärm etc.) durch Einsatz von Mopedprüf- und Lärmmessgeräten
- Verkehrs- und Mobilitätsbildung an AHS, Mittelschulen, BHS, PTS und Berufsschulen
- Verbindung von Bewusstseinsbildung im Bereich Verkehrssicherheit mit Jugendkriminalitätsprävention
- Nutzung neuer Kanäle zur Bewusstseinsbildung, wie z. B. Jugendberatungsorganisationen oder Social Media
- Veranstaltung von Verkehrssicherheitstagen für junge Mopedlenkende
- Fahrsicherheitstrainings zur Fahrzeugbeherrschung, Stärkung der Risikokompetenz, Bewusstseinsbildung über Ablenkung
- Unterstützung der Einführung einer verpflichtenden praktischen Mopedprüfung
- Informationskampagnen und Bewusstseinsbildung zu Schutzkleidung und Helm
- Informationskampagnen und Bewusstseinsbildung zu Fahrerassistenzsystemen: Abbiegeassistent bei Kfz (Pkw und Lkw) – Perspektivenwechsel
- Bewusstseinsbildung zum Thema Rücksichtnahme (von Seiten der anderen Verkehrsteilnehmer:innen)



Motorrad

Die Kombination aus oft hohen Geschwindigkeiten, der Gefahr nicht oder „zu spät“ gesehen zu werden und der fehlenden Knautschzone machen das Motorrad zum Verkehrsmittel mit den schwersten Unfallfolgen. Gerade nach der Winterpause oder aufgrund mangelnder Fahrpraxis steigt bei Motorradfahrer:innen das Unfallrisiko deutlich. 97 % aller getöteten Motorradfahrer:innen sind Männer und mehr als die Hälfte aller Verunglückten sind über 40 Jahre alt („Wiedereinsteiger:innen“). In Tirol sind auch Unfälle von Motorradfahrer:innen mit einer nicht-österreichischen Staatsbürgerschaft ein Thema, das nicht außer Acht gelassen werden darf. Durchschnittlich stammen in etwa 40 % der am Motorrad Verunglückten aus dem Ausland – der größte Anteil stammt aus unserem Nachbarland Deutschland.

In den letzten Jahren ist ein sinkender Trend bei den verunglückten Motorradfahrenden zu verzeichnen. In den letzten 10 Jahren wurden insgesamt 95 Motorradfahrer:innen getötet, im Schnitt (2014-2023) werden pro Jahr 10 Motorradfahrende getötet, 198 schwer und 281 leicht verletzt (Lenker:innen und Beifahrer:innen). Im Schnitt der letzten 5 Jahre (2019-2023) wurden pro Jahr 8 Motorradfahrende getötet, 157 schwer und 261 leicht verletzt.

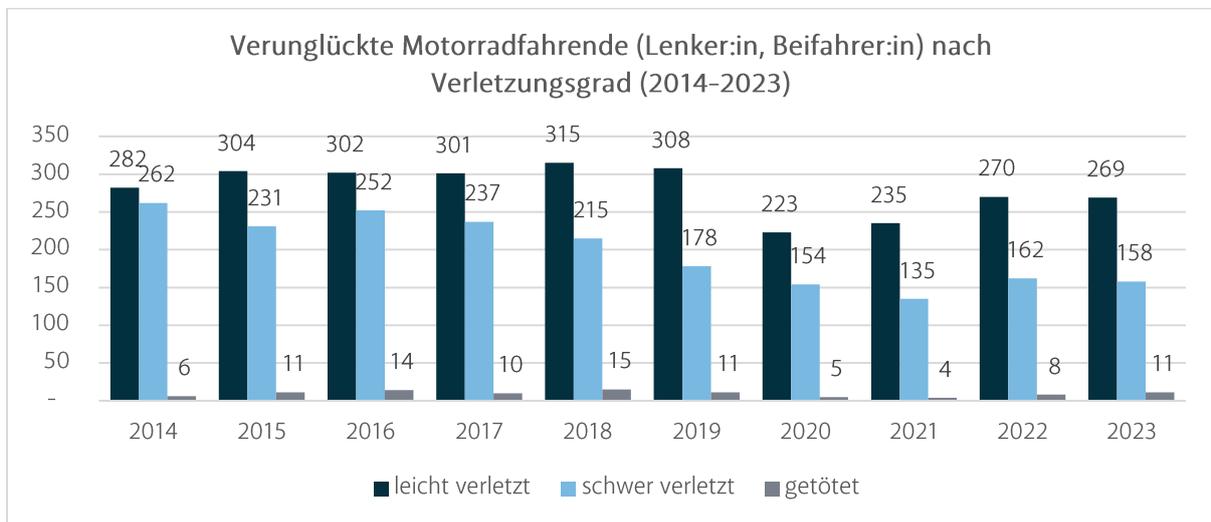


Abbildung 23: Verunglückte Motorradfahrende (Lenker:innen und Beifahrer:innen) nach Verletzungsgrad in **Tirol** (2014-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Die höchsten Anteile an den verunglückten Motorradfahrenden haben die 50- bis 59-Jährigen. Weiters sind verunglückte Motorradfahrende zum überwiegenden Teil männlich (86 %), getötete Motorradfahrende fast ausschließlich männlich (97 %).

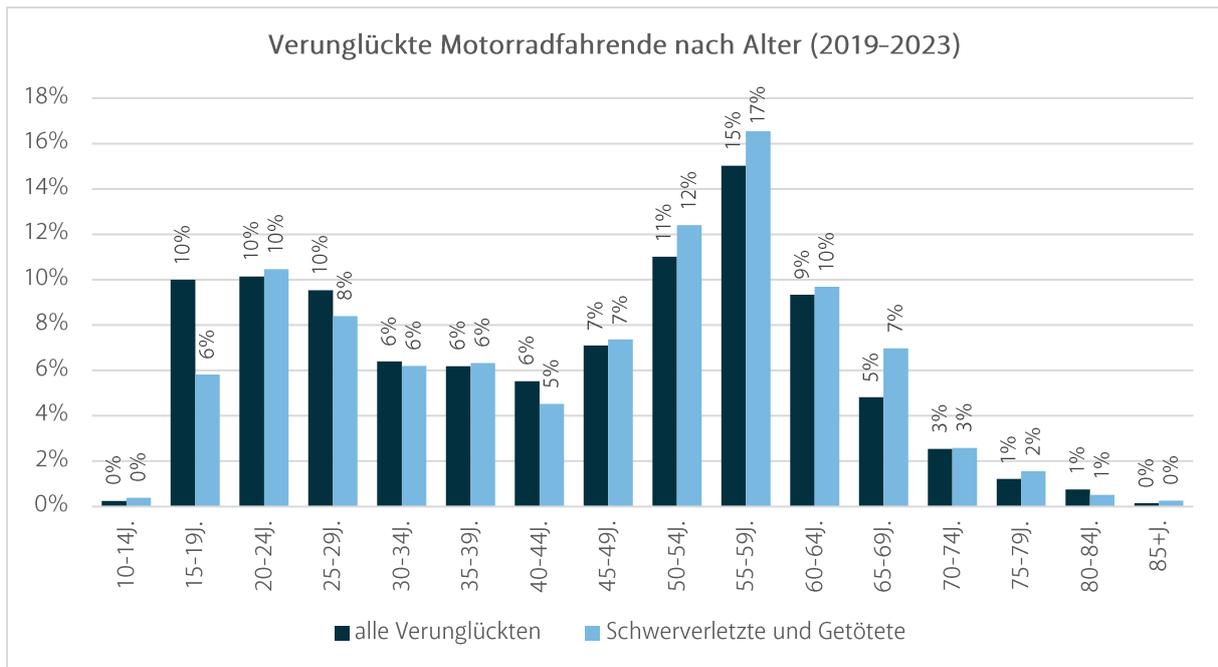


Abbildung 24: Verunglückte Motorradfahrer:innen nach Alter und Verletzungsgrad **in Tirol** (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Die Motorradunfälle weisen einen hohen Anteil an Alleinunfällen auf. Fast die Hälfte (46 %) der schweren Motorradunfälle sind Alleinunfälle. Neben dem Sturz ist das Abkommen in der Kurve (nach rechts in der Linkskurve bzw. nach links in der Rechtskurve) der häufigste Unfalltyp bei schweren Unfällen.

Insgesamt werden fast drei Viertel (71 %) der schweren Motorradunfälle durch Motorradlenkende selbst verursacht. Wenn die Alleinunfälle ausgenommen sind, verursachen die Motorradlenkenden rund die Hälfte (49 %) der schweren Unfälle. Diese Alleinunfälle gehen zum größten Teil auf Unachtsamkeit/Ablenkung und nicht angepasste Geschwindigkeit der Motorradlenkenden zurück.

Im Freiland ereignen sich vorwiegend Alleinunfälle, im Ortsgebiet liegen Kollisionen mit Pkw knapp vor den Alleinunfällen.

Der starke Anteil der Freizeitnutzung bei den schweren Motorradunfällen zeigt sich in der Unfallverteilung, v.a. der Freilandunfälle. Drei Viertel aller schweren Motorradunfälle im Freiland ereignen sich von Juni – September und knapp 40 % ereignen sich an Wochenenden. In der Verteilung von Ortsgebiet und Freiland im Wochenverlauf fällt insbesondere auf, dass im Ortsgebiet die Zahl der schweren Unfälle an allen Wochentagen inkl. Wochenende in etwa gleichbleibend ist, während am Wochenende im Freiland ein sehr deutlicher Anstieg zu verzeichnen ist.

Neben Österreicher:innen stellen Deutsche die größte Gruppe an Verunglückten dar (Kennzeichen Österreich: 63 %, Deutschland: 29 %). Von den 39 Getöteten in den letzten 5 Jahren waren 23 mit einem österreichischen Kennzeichen unterwegs (59 %), 13 mit **einem deutschen (33 %), und je eine Person mit einem schweizerischen, niederländischen und unbekanntem Kennzeichen unterwegs.**

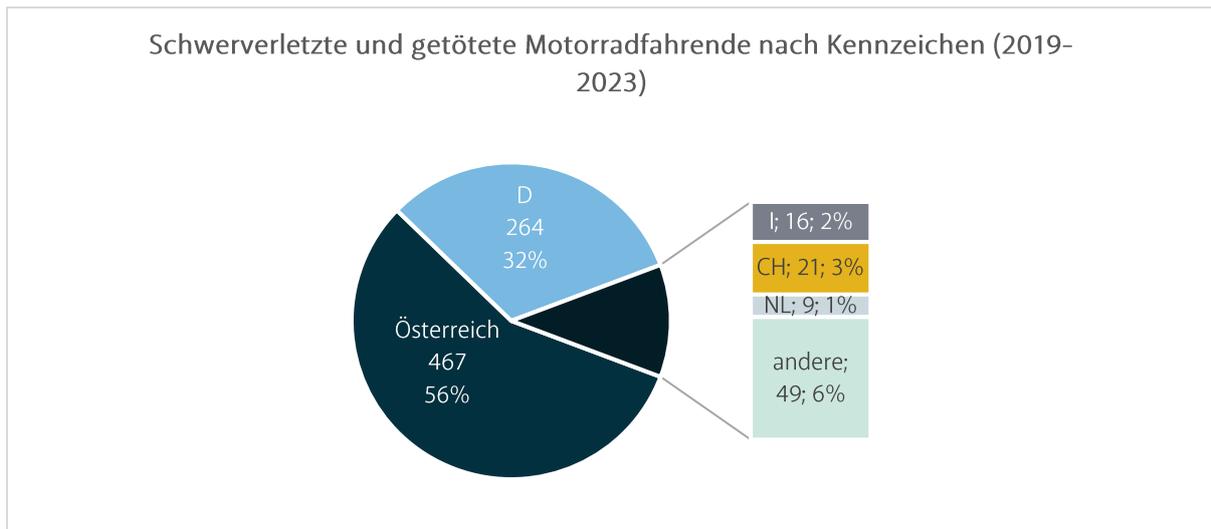


Abbildung 25: Schwerverletzte und getötete Motorradfahrer:innen nach int. Kennzeichen **in Tirol** (pro Jahr, Durchschnitt 2019-2023);
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Während die Freizeitnutzung insgesamt (bzw. international) ein starkes Tourismusphänomen sein dürfte, ist das innerhalb Österreichs anscheinend nicht der Fall: Von den Verunglückten mit österreichischem Kennzeichen war der überwiegende Anteil mit einem Tiroler Kennzeichen unterwegs. 22 von 23 getöteten Motorradfahrenden mit österreichischem Kennzeichen (96 %) waren mit in Tirol zugelassenen Motorrädern unterwegs.

Maßnahmen & Lösungswege

- Überwachung Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten
- Überprüfung Motorräder auf ihren technischen Zustand (Lärm, Tuning etc.)
- Abstimmung der Kehrpläne, prioritäre Befreiung beliebter Motorradstrecken von Streusplitt
- Sicherung bekannter Motorradstrecken und vorrangige Sanierung von Unfallstrecken und -kreuzungen (z. B. punktuelle Ausstattung mit Leitschienen mit Unterfahrschutz an neuralgischen Stellen, deutliche Kennzeichnung des Fahrbahnverlaufs, Vermeidung von Griffigkeitswechseln des Fahrbahnbelags, Kurvenmarkierungen (Ellipsen))
- Deutliche Kennzeichnung des Straßenverlaufes: Prinzip „selbsterklärende Straße“
- Detailstudie von Motorradunfällen für gezielte Verkehrssicherheitsarbeit
- Saisonale Überwachungsschwerpunkte, insbes. zu Beginn der Motorradsaison (April/Mai) kombiniert mit Bewusstseinsbildung
- Fahrverhaltensbeobachtungen auf Motorradstrecken
- Abhaltung von Fahrsicherheitstrainings (v.a. für Wiedereinsteiger:innen)
- Aufklärung zu Risikokompetenz für Motorradlenkende (v.a. für Wiedereinsteiger:innen)
- Verstärkte Integration des Perspektivenwechsels („aus Sicht des Pkw- beziehungsweise Motorrad-Lenkenden“) in die Ausbildung
- Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung auch für ausländische Lenker:innen entlang von Motorradunfallstrecken, grenzüberschreitende Aktionen in Nachbarländern
- Informationskampagnen und Bewusstseinsbildung zu Schutzkleidung, Helme und zu Fahrerassistenzsystemen von Motorrädern
- Informationskampagnen und Bewusstseinsbildung zu Fahrerassistenzsystemen: Abbiegeassistent bei Kfz (Pkw und Lkw) – Perspektivenwechsel
- Bewusstseinsbildung Pkw-Lenker:innen bzgl. Unfällen mit Motorradlenker:innen und vice versa (Risikosituationen)

Pkw

Pkw-Unfälle sind ebenfalls eine wichtige zu adressierende Gruppe für die Verkehrssicherheitsarbeit in Tirol: Pro Jahr sind es rund ein Drittel der Verkehrstoten, die in einem Pkw sterben. In den letzten Jahren war ein Rückgang der Zahl der verunglückten Pkw-Insass:innen zu beobachten (-28 %). In den letzten 10 Jahren wurden insgesamt 121 Pkw-Insass:innen getötet, im Schnitt (2014-2023) werden pro Jahr 12 Pkw-Insass:innen getötet, 223 schwer und 1.735 leicht verletzt (Lenker:innen und Beifahrer:innen). Im Schnitt der letzten 5 Jahre (2019-2023) werden pro Jahr 11 Pkw-Insass:innen getötet, 177 schwer und 1.494 leicht verletzt.

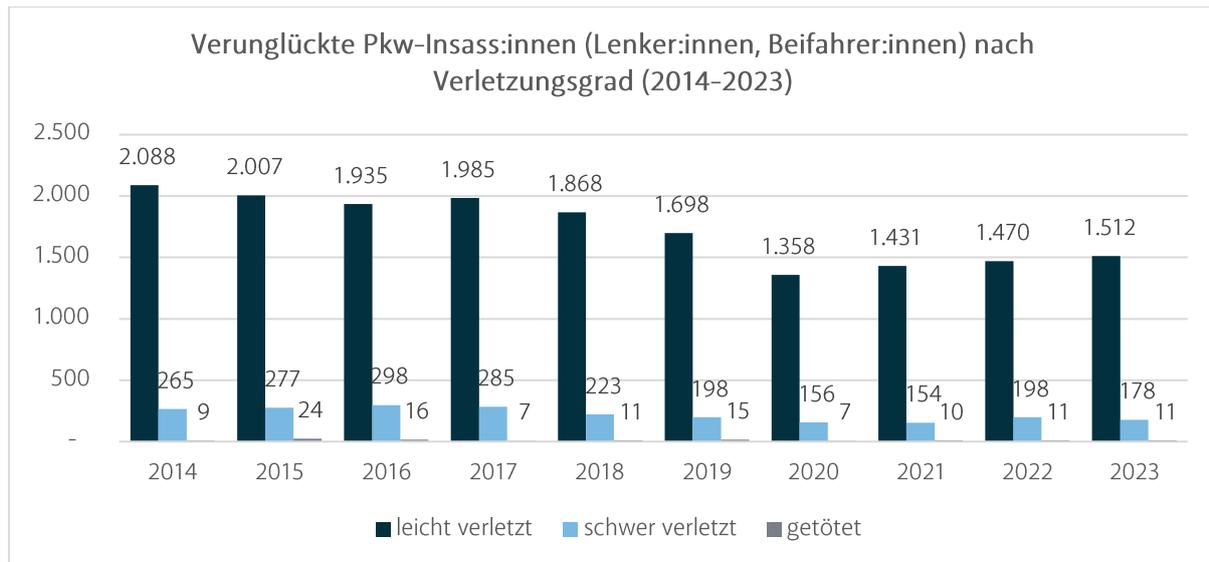


Abbildung 26: Verunglückte Pkw-Insass:innen (Lenker:innen und Beifahrer:innen) nach Verletzungsgrad in Tirol (2014-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Während sich fast zwei Drittel der Pkw-Unfälle im Ortsgebiet ereignen, ist die Verletzungsschwere im Freiland erwartungsgemäß höher. 68 % der schwerverletzten und getöteten Pkw-Insass:innen sind im Freiland zu beklagen, von den Getöteten sogar 96 %. Autobahnen und Schnellstraßen haben einen Anteil von 15 % an den Getöteten und 11 % an den Schwerverletzten und Getöteten. Im Freiland auf der Landesstraße verzeichnet Tirol 70 % der Getöteten und 51 % der schwer bzw. tödlich Verunglückten.

Insgesamt am häufigsten ereignen sich Unfälle im Richtungsverkehr und Kreuzungsunfälle. Für die Pkw-Insass:innen sind allerdings Unfälle im Begegnungsverkehr und Alleinunfälle, jeweils im Freiland, die gefährlichsten Unfalltypen, die die meisten Schwerverletzten und Getöteten fordern.

Die häufigsten Unfallgegner:innen sind andere Pkw (ein Drittel der Pkw-Unfälle), gefolgt von Unfällen mit Radfahrenden sowie Alleinunfällen. Vier von zehn getöteten Pkw-Insass:innen sterben bei einem Alleinunfall.

Die Hauptunfallursachen von Pkw-Unfällen sind Unachtsamkeit/Ablenkung, gefolgt von Vorrangverletzungen/ Rotlichtmissachtung, mangelhaftem Sicherheitsabstand und nicht angepasster Geschwindigkeit. Bei Unfällen mit schwerverletzten und/oder getöteten Pkw-Insass:innen ist Unachtsamkeit/Ablenkung die mit Abstand häufigste Ursache.

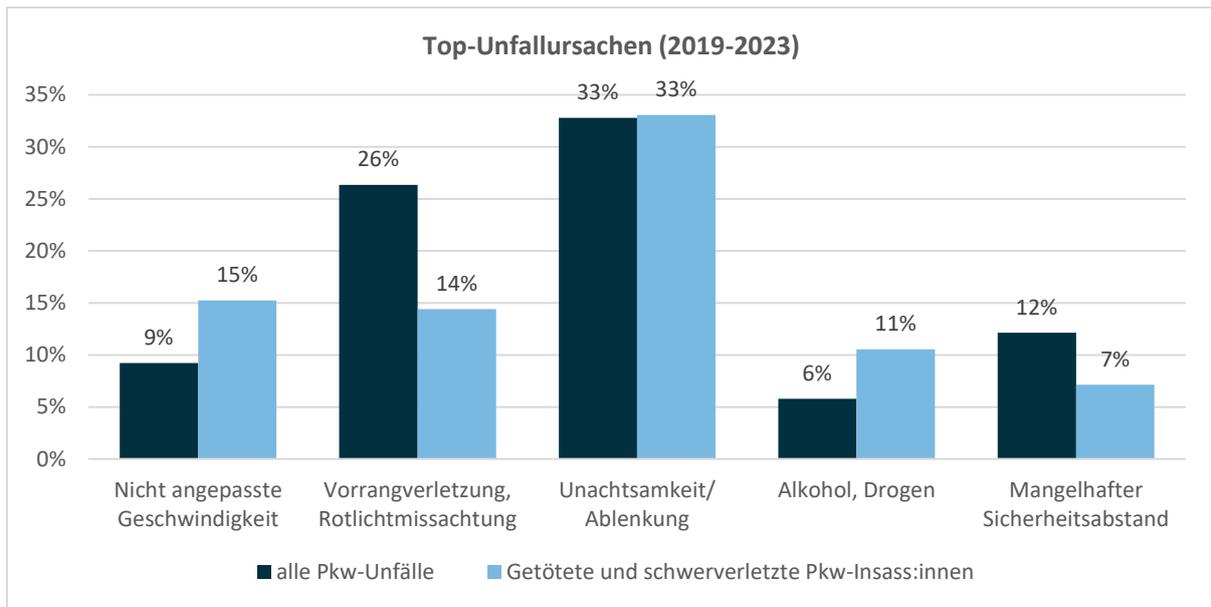


Abbildung 27: Vermutliche Hauptunfallursachen von allen Pkw-Unfällen und von Pkw-Unfällen mit schwerverletzten und/oder getöteten Pkw-Insass:innen in Tirol (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Auch wenn Alleinunfälle ausgenommen werden, trägt in der Mehrzahl der Fälle der:die Pkw-Lenker:in die Schuld an Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge.

Während die schwerverletzten und getöteten Pkw-Insass:innen relativ gleichmäßig über das Jahr verteilt sind, weist die Verteilung der Pkw-Unfälle mit schwerverletzten und getöteten Beteiligten (nicht nur im Pkw, sondern alle Beteiligten) einen deutlichen Schwerpunkt in den warmen Monaten auf, wenn mehr schwächere Unfallgegner:innen (Fußgänger:innen, Radfahrende, Motorradfahrende etc.) unterwegs sind.

Junge Pkw-Lenker:innen haben die höchsten Anteile an der Unfallverursachung, v.a. junge, männliche Lenker haben die größten Anteile bei den Verursacher:innen schwerer Unfälle. Bei Unfällen mit Schwerverletzten und Getöteten (alle Beteiligten, nicht nur im Pkw) sind ihre Anteile allerdings etwas geringer.

Sicherheitsgurt und Kindersitz

In Österreich besteht eine gesetzliche Pflicht zum Anlegen des Sicherheitsgurts in Kraftfahrzeugen sowohl für Lenkende als auch für alle Insass:innen, unabhängig davon, ob sie vorne oder hinten sitzen. Diese Regelung gilt für alle Pkw, Lkw und auch für Kleintransporter.

Für Kinder gibt es weitere Spezifikationen, die eingehalten werden müssen. Kinder unter 14 Jahren und einer Körpergröße unter 135 cm müssen im Pkw mit entsprechenden Rückhalteeinrichtungen befördert werden. Verantwortlich für die korrekte Sicherung ist der:die Lenker:in. Halten sich Lenker:innen nicht an diese Vorschriften drohen nicht nur hohe Verwaltungsstrafen, sondern es besteht vor allem ein hohes Risiko für Verletzungen an Brustkorb, Kopf, Gesicht und Extremitäten der Kinder.

Nach Erhebungen des KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) liegt die Gurtanlagequote in Tirol bei 98 %⁶. Das heißt, dass 2 % der Pkw-Insass:innen nicht angegurtet sind. Die Nichtverwendung des Sicherheitsgurts hat massive Auswirkungen auf die Unfallfolgen. Die Wahrscheinlichkeit bei einem Unfall getötet oder schwer verletzt zu werden steigt ohne Gurt auf ein Vielfaches. Im Zeitraum von 2019 bis 2023 waren 4 von 10 getöteten Pkw-Insass:innen nicht ordnungsgemäß gesichert (Gurt bzw. Kindersitz). Den größten Anteil

⁶ Ergebnis von der Sicherungsquoten in Österreich Stichprobenerhebungen des KfV (2021-2023), N=14.113

ungesicherter getöteter Pkw-Insass:innen gab es auf Landesstraßen, gefolgt von sonstigen Straßen (Gemeindestraßen).

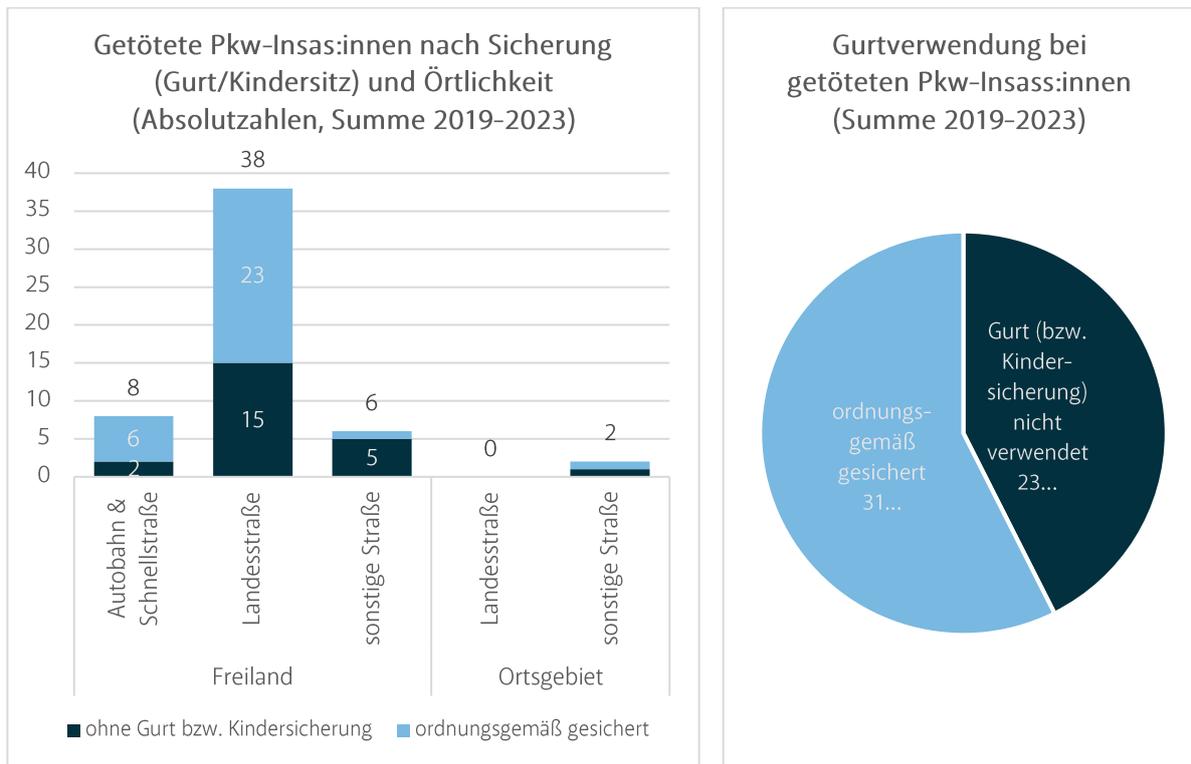


Abbildung 28: Gurt- bzw. Kindersitzverwendung von getöteten Pkw-Insass:innen (links) und Gurt- bzw. Kindersitzverwendung von getöteten Pkw-Insass:innen nach Straßenart und Ortsgebiet/Freiland in Tirol (pro Jahr, Durchschnitt 2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV



Maßnahmen & Lösungswege

Pkw

- Evaluierung von unfallträchtigen Freilandabschnitten (Alleinunfälle und Unfälle im Begegnungsverkehr), Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen
- Überwachung und Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Gurtverwendung (vorne und auf den Rücksitzen)
- Überwachung und Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Kindersicherung
- Bewusstseinsbildung und Weiterbildung von jungen Lenker:innen (z. B. Risikokompetenz, angepasste Geschwindigkeit, Ablenkung)
- Mobilitätsberatung mit Schwerpunkt Verkehrssicherheit für die Generation 65+
- Informationskampagnen und Bewusstseinsbildung zum Thema Rücksichtnahme im Straßenverkehr („partnerschaftlicher Umgang im Straßenverkehr“): vor allem gegenüber ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen
- Sensibilisierung von Autofahrenden zu Abstandseinhaltung bei Überholmanövern (aufbauend auf Verkehrssicherheitskampagne FAHR FAIR)
- Informationskampagnen zu Fahrerassistenzsystemen wie bspw. Müdigkeitserkennung, Spurverlassenswarnung, Notbremsassistent etc.
- Kontrollen / Überwachung der Exekutive hinsichtlich der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten im Ortsgebiet und im Freiland
- Aktualisierung der Fahrausbildungsinhalte sowie Weiterbildung der Fahrlehrenden zum Thema neue Technologien (E-Fahrzeuge und Fahrerassistenzsysteme – Müdigkeitserkennung, Alkoholwegfahrsperre, Abbiegeassistent)
- Automation und Digitalisierung im Bereich der Aus- und Weiterbildung

Gurt und Kindersitz

- Schwerpunktkontrollen und Aufklärungsarbeit hinsichtlich des Angurtens sowohl vorne als auch auf den Rücksitzen in Kfz
- Kampagnen zum Thema Gurt
- Schwerpunktkontrollen besonders im Umfeld von Kindergärten und Schulen
- Verstärkung der Aufklärungsarbeit in Kindergärten und Schulen (Aufklärung über die passenden Kindersitze je nach Alter/Größe, aber auch zur korrekten Anwendung von Kindersitzen)
- Unterstützung bei der Abschaffung des Kontrollhindernisses Gurt

Lkw

Unfälle mit Beteiligung von Lkw weisen aufgrund der großen Masse der Fahrzeuge die höchste Unfallschwere überhaupt auf. Technische Mängel an den Lkw, nicht bzw. falsch gesicherte Ladung und ein Überschreiten der Lenkzeiten stellen nicht nur für Lkw-Lenkende selbst, sondern auch für andere, meist schwächere Verkehrsteilnehmer:innen ein hohes Gefahrenpotenzial dar. In den letzten 10 Jahren wurden insgesamt 52 Personen bei Unfällen mit Lkw >3,5t getötet, im Schnitt (2014-2023) werden pro Jahr 5 Personen getötet, 31 schwer und 122 leicht verletzt.

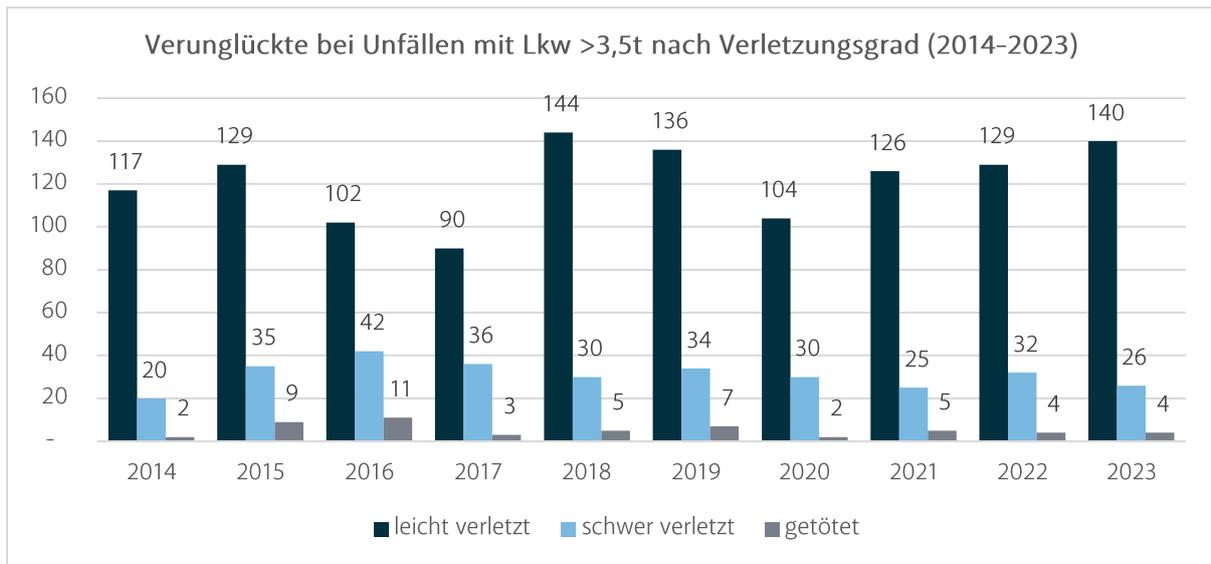


Abbildung 29: Verunglückte bei Unfällen mit Lkw >3,5t (Lkw-Insass:innen und Kollisionsgegner:innen) nach Verletzungsgrad in Tirol (2014-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

In den Tiroler Unfallzahlen spiegelt sich die Rolle des Transitverkehrs wider: Rund jeder sechste unfallbeteiligte Lkw hatte ein ausländisches Kennzeichen.

Fast die Hälfte (47 %) der bei Unfällen mit Lkw >3,5t Schwerverletzten und Getöteten sind Pkw-Insass:innen, danach Lkw-Lenker:innen selbst und Fußgänger:innen.

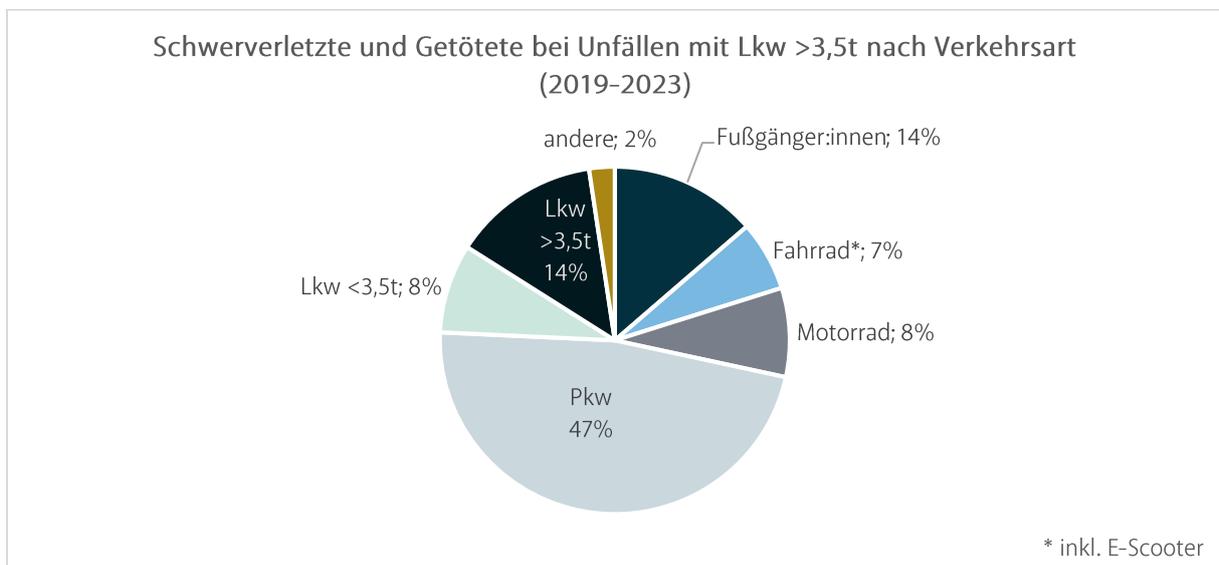


Abbildung 30: Schwerverletzte und Getötete bei Unfällen mit Lkw >3,5t nach Verkehrsart in Tirol (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Von den 22 Personen, die in den letzten 5 Jahren bei einem Unfall mit Beteiligung eines Lkw >3,5t starben, waren 8 Pkw-Insass:innen, jeweils 4 Fußgänger:innen bzw. Motorradfahrende, 3 Insass:innen eines Lkw <3,5t und jeweils 1 Person im Bus, im Lkw >3,5t selbst bzw. mit einem sonstigen Fahrzeug unterwegs.

Maßnahmen & Lösungswege

- Erhöhung des Verantwortungsbewusstseins bei Lkw-Lenker:innen (z.B. bereits in der Ausbildung)
- Überwachung und intensive Kontrollen auf Autobahnen und Sekundärstraßennetz (Lenk- und Ruhezeiten, Fahrtauglichkeit der Lenker:innen, Fahrzeugzustand, richtige Bereifung, Einhaltung der Geschwindigkeit, Ladungssicherung etc.)
- Beibehaltung des hohen Kontrollstandards auf den Kontrollstellen der Haupttransitrouten und Kontrollplätzen des Sekundärstraßennetzes
 - Besondere Berücksichtigung technischer Überprüfungsöglichkeiten
 - Steigerung der Effizienz der Kontrollen durch weitere Automatisierung und Digitalisierung der Kontrollstellen
 - Weiterhin intensiver Einsatz speziell ausgebildeter Organe der Polizei zu wirksamer Ahndung spezifischer Verstöße im Schwerverkehrsbereich
- Schaffung von weiteren für die Schwerverkehrskontrolle geeigneten Anhalteplätzen für polizeiliche Kontrollen auf dem Sekundärstraßennetz. Dafür werden in einem ersten Schritt Strecken und geeignete Standorte identifiziert
- Intensive Überwachungen von Kleintransportern zu Lenk-, Ruhezeiten- sowie Gewichtskontrollen (siehe Regierungsprogramm Tirol, S. 54)⁷
- Forcierung des freiwilligen Einsatzes von Alkohol-Interlocks in Lkw-Flotten
- Forcierung der Nachrüstung von Abbiegeassistenten (und anderen Fahrerassistenzsystemen, die ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen schützen)
- Informationskampagnen zum Abbiegeassistent/Totwinkelassistent
- Bewusstseinsbildung Gurt für Lkw-Lenkende
- Vertiefende Ausbildung der Lkw-Fahrer:innen im Rahmen der Berufskraftfahrer Aus- und Weiterbildung hinsichtlich des Themas Toter Winkel und typische Unfallsituationen (Radfahrende: Rechtsabbiegende Lkw; Zufußgehende: Queren vor stehendem/verkehrsbedingt haltendem Lkw)

⁷ Stabilität in der Krise, Erneuerung für Tirol. Regierungsprogramm für Tirol 2022-2027:

https://www.tirol.gv.at/fileadmin/bilder/navigation/regierung/2022/Regierungsprogramm_2022_Stabilitaet_Erneuerung.pdf

Busse / Schulbusse

Buslenker:innen tragen für die sichere Beförderung einer großen Zahl an Fahrgästen die Verantwortung. Technisch einwandfreie Fahrzeuge und ein:e absolut fahrtaugliche:r Lenker:in sind die Grundvoraussetzung dafür, dass das Busfahren eine der sichersten Fortbewegungsarten bleibt.

In den letzten 10 Jahren wurden insgesamt 2 Bus-Insass:innen getötet. Pro Jahr werden im Schnitt (2014-2023) 18 Bus-Insass:innen schwer und 86 leicht verletzt. Zudem verunglückten 86 % der Bus-Insass:innen im Ortsgebiet.

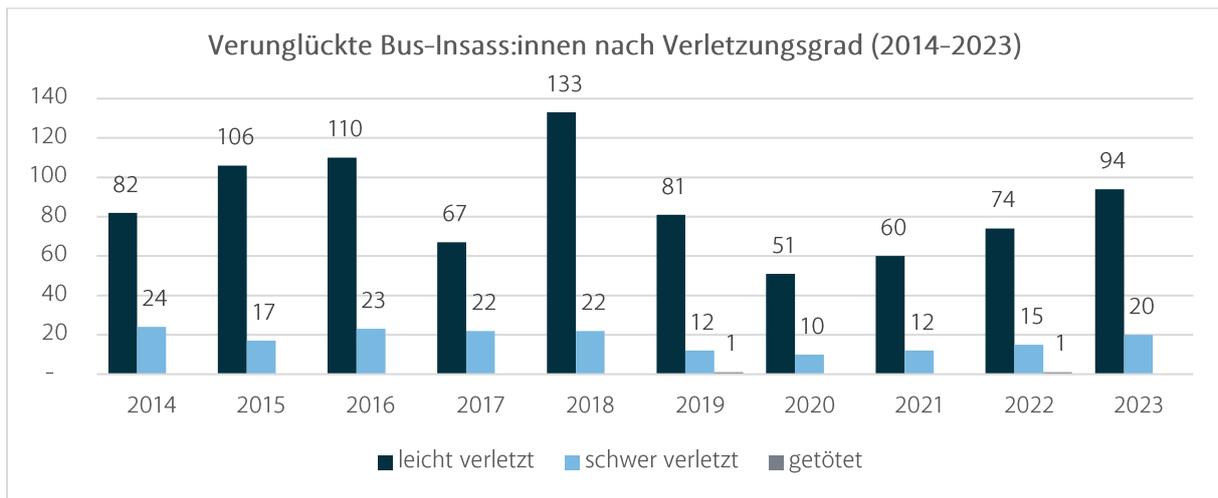


Abbildung 31: Verunglückte Bus-Insass:innen nach Verletzungsgrad in Tirol (2014-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Maßnahmen & Lösungswege

- Überwachung Lenk- und Ruhezeiten (Reisebusse)
- Überprüfung der Beleuchtung von Querungsbereichen für Zufußgehende bei Bushaltestellen; bei Bedarf richtliniengemäße Anlage von Schutzwegen
- Überwachung und intensive Kontrollen (Fahrtauglichkeit der Lenker:innen, Fahrzeugzustand, richtige Bereifung, Einhaltung der Geschwindigkeit, Ladungssicherung etc.)
- Forcierung des freiwilligen Einsatzes von Alkohol-Interlocks in (Schul-)Bussen
- Forcierung der Aus- und Weiterbildung von (Schul-)Buslenker:innen
- Entwicklung von Weiterbildungsmodulen zu Verkehrssicherheit, die im Rahmen der regelmäßigen Weiterbildungen für Buslenker:innen verwendet werden
- Bewusstseinsbildung (z. B. Aktionen) zum sicheren Busfahren – mehr Sicherheit für Kinder an Haltestellen und im Bus / Sicherheit an Bushaltestellen allgemein / Gurtverwendung im Bus
- Durchführung von Verkehrssicherseminaren und Verkehrssicherheitstrainings für Buslenker:innen

Verkehrstüchtigkeit

Mit steigendem Promille-Gehalt steigt auch das Unfallrisiko signifikant an: bei 0,5 ‰ ist das Unfallrisiko schon doppelt so hoch wie bei einer nüchternen Person, bei 0,8 ‰ sogar viermal so hoch. Viele Lenkende unterschätzen die Auswirkungen von Alkohol und Drogen. Durch den Konsum von derartigen Suchtmitteln kommt es zum sogenannten „Tunnelblick“, bei dem nur noch Teile des Verkehrsgeschehens wahrgenommen werden. Die Reaktionsfähigkeit wird mit steigendem Alkohol- oder Drogenkonsum ebenfalls stark herabgesetzt. In Tirol erfolgte in den letzten Jahren eine massive Erhöhung der Alkoholkontrolldichte mit Vortestgeräten. Für Drogentests gibt es in Österreich jedoch noch keinen einheitlichen Standard. Der Einsatz geeigneter Speichelvortestgeräte ermöglicht jedoch eine Erhöhung der Kontrolldichte und stellt eine genaue Identifizierung von Drogenlenkenden sicher. Derzeit sind in der österreichischen Speichelvortestgeräteverordnung vier Speichelvortests aufgenommen, welche sich deutlich in Anwendbarkeit und Sensitivität unterscheiden.

Alkohol & Drogen

Laut der Unfallstatistik sterben in Tirol pro Jahr 16 Personen (Ø 2019-2023) bei einem Unfall mit alkoholisierten Beteiligten. Da in Österreich Getötete und Bewusstlose nicht auf Alkohol oder Drogen getestet werden, sind die offiziellen Zahlen mit einer möglichen hohen Dunkelziffer behaftet. Bei einem Drittel der alkoholisierten Unfallbeteiligten lag eine erhebliche Alkoholisierung von über 1,6 Promille vor.

In den fünf Jahren von 2019 bis 2023 starb jeder: 10. bei einem Alkoholunfall (10 %).

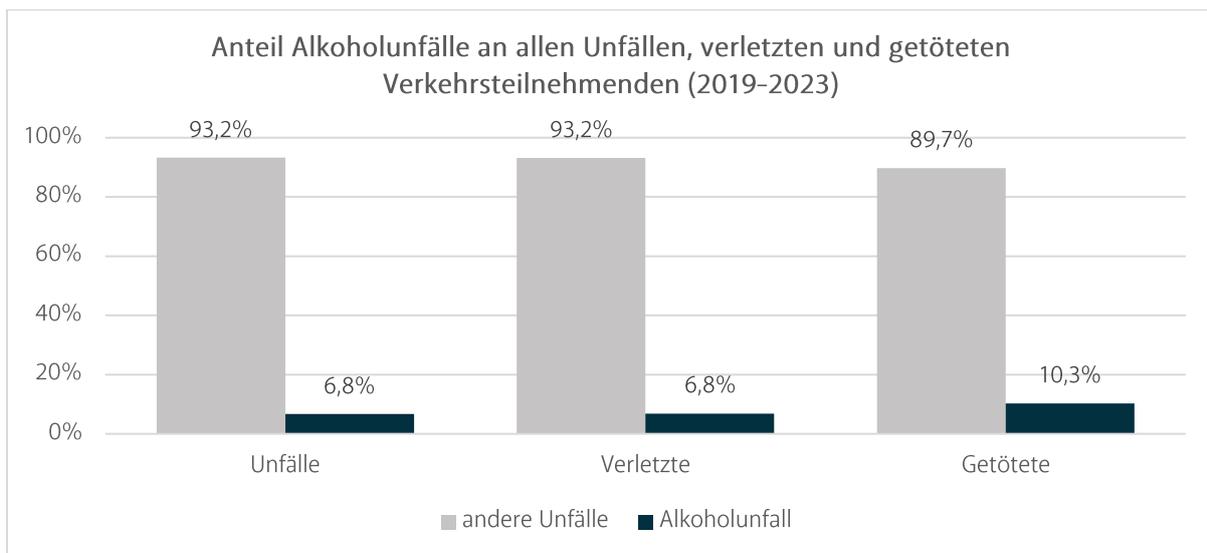


Abbildung 32: Anteil Alkoholunfälle an allen Unfällen, den Verletzten und Getöteten in Tirol (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Den höchsten Anteil an alkoholisierten aktiv Unfallbeteiligten (also Lenker:innen bzw. Fußgänger:innen, keine Mitfahrenden) hatten E-Scooter-Fahrende (hier gibt es allerdings nur Zahlen für 2023), danach mit Abstand Fahrradfahrende, gefolgt von Lenker:innen von Lkw <3,5t und Pkw. Bei Lenker:innen von Bussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen wurde in den Jahren 2019-2023 nach Unfällen keine Alkoholisierung nachgewiesen.

Die Zahl der überführten Alkolenker:innen ist nach einem leichten Rückgang während der Corona-Jahre 2020 und 2021 sogar über das Niveau von 2019 gestiegen: +15 % 2021-2022, +1 % 2022-2023, +9 % 2019-2023. Tirol hat in Österreich die zweithöchste Anzeigenrate bezogen auf die Wohnbevölkerung.

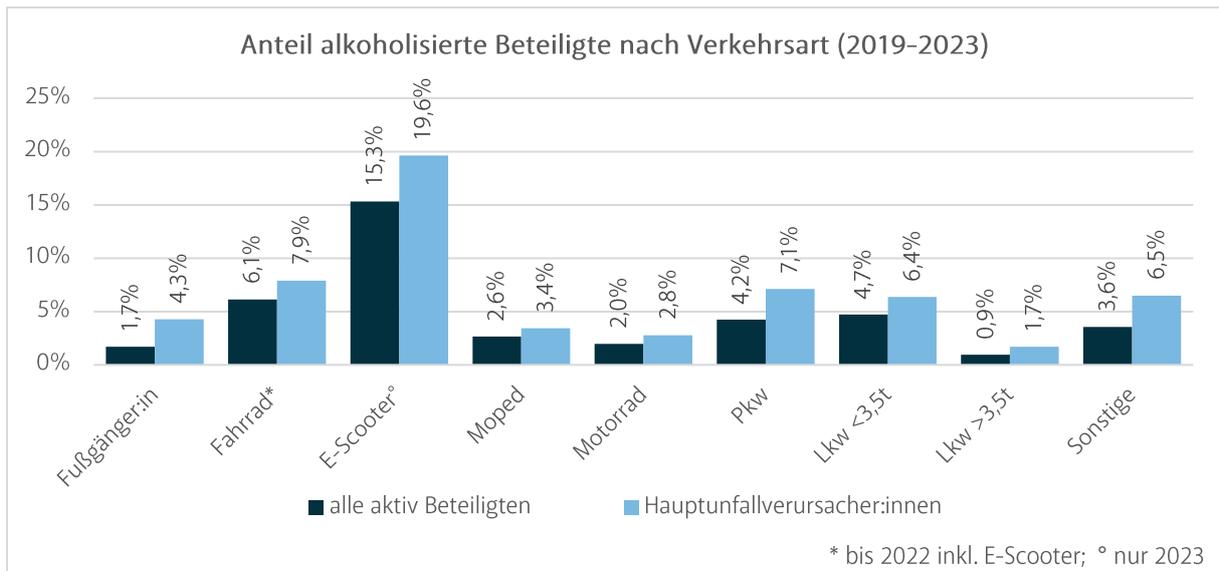


Abbildung 33: Anteil alkoholisierte Beteiligte und alkoholisierte Hauptunfallverursacher:innen (Lenker:innen oder Fußgänger:innen) nach Verkehrsart in Tirol (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Drogen wurden laut der Unfallstatistik (2019-2023) bei 0,3 % der Unfälle nachgewiesen, 1,9 % der Getöteten starben bei einem Drogenunfall. Hier ist von einer Dunkelziffer auszugehen. Die Zahl der angezeigten Drogenlenker:innen ist von 2019 bis 2023 stark gestiegen, von 172 Personen auf 1.052 Personen (+512 %). In Tirol erfolgte in den letzten Jahren eine Erhöhung der Kontrolldichte auf Drogen im Straßenverkehr mit Vortestgeräten. Tirol lag zuletzt an zweiter Stelle der Bundesländer was die angezeigten Drogenlenker:innen in Relation zur Wohnbevölkerung betrifft.

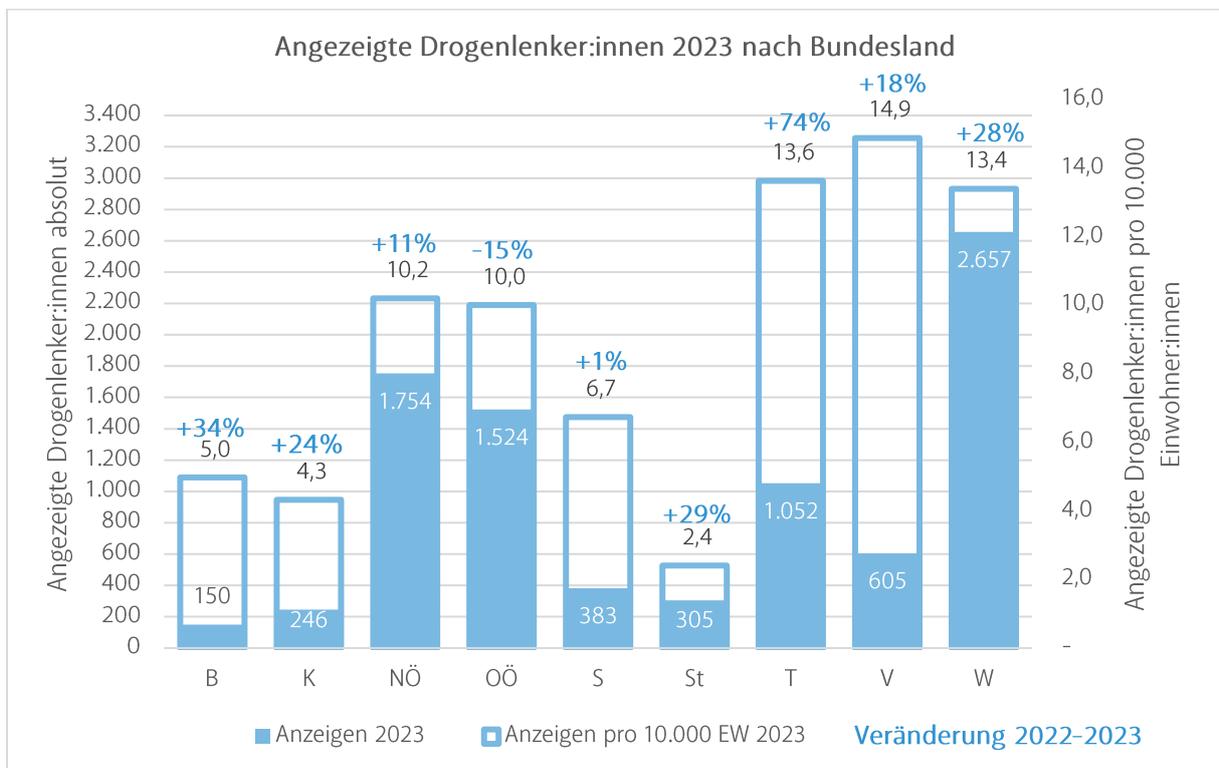


Abbildung 34: Verkehrsüberwachungsbilanz Drogen nach Bundesländern (2023), absolut und bezogen auf die Einwohner:innenzahl; Quellen: BMI Verkehrsüberwachungsbilanz, Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Maßnahmen & Lösungswege

- Intensive Kontrollen zu Beeinträchtigung von Alkohol mit Vortestgeräten
- Umsetzung von Informationskampagnen zur Bewusstseinsbildung (Trennen von Alkoholtrinken und Fahren, Aufzeigen von Alternativen – Fahrgemeinschaften, Taxi, öffentliche Verkehrsmittel)
- Angebot von Alternativen (Ausbau der Öffis in Nachtstunden, „Clubbus“, Bewerbung bedarfsorientierter Verkehrsarten bei Veranstaltungen)
- Alkoholprävention in Fahrschulen und Schulen
- Aufnahme von neuen Inhalten in die Fahrausbildung: Fahrerassistenzsysteme wie bspw. Alkoholwegfahrsperre
- Schwerpunktkontrollen zu Alkohol
- Kontrollen zu Beeinträchtigung durch Drogen; verstärkter Einsatz von geeigneten Speichelvortests
- Bewusstseinsbildung (Informationskampagnen, Aktionen, ...) an Schulen aber auch für die gesamte Bevölkerung und alle Altersgruppen
- Drogenprävention in Fahrschulen und Schulen
- Schwerpunktkontrollen zu Drogen
- Junge Verkehrsstraftäter:innen berichten Fahrschüler:innen über ihre Erlebnisse (Peer-to-Peer-Education)

Ablenkung & Unachtsamkeit

Ablenkung und Unachtsamkeit führen zu einer Verzögerung bei der Wahrnehmung und dem Erkennen von Gefahren und reduzieren die Reaktionsfähigkeit. Nebentätigkeiten wie bspw. die Nutzung des Mobiltelefons, Essen oder Trinken, Rauchen, Musikhören, intensive Gespräche mit Mitfahrenden, die Bedienung des Entertainmentprogramms im Pkw oder jegliche andere Tätigkeit aber auch die Nutzung von Fahrerassistenzsystemen ebenso wie Tagträumen beeinflussen die Fahrtüchtigkeit und Achtsamkeit von Kfz-Lenkenden aber auch von Zufußgehenden und Radfahrenden, und führen zu Ablenkung, Unachtsamkeit und einem erhöhten Unfallrisiko. Dies zeigt sich auch in der Unfallstatistik, denn fast die Hälfte (Durchschnitt 2019-2023) aller mutmaßlichen Hauptunfallverursachenden ist abgelenkt oder unaufmerksam.⁸ Pro Jahr sterben in Tirol 10 Verkehrsteilnehmende bei Unfällen, die durch Ablenkung und Unachtsamkeit verursacht wurden. Seit 2019 zeigt sich bei der Unfallursache Ablenkung und Unachtsamkeit ein Abwärtstrend, dennoch liegt Ablenkung und Unachtsamkeit nach wie vor an erster Stelle der Unfallursachen.

⁸ Die in der amtlichen Unfallstatistik der Statistik Austria angegebene vermutliche Hauptunfallursache und der:die mutmaßliche Hauptunfallverursacher:in gehen auf die polizeiliche Ersteinschätzung am Unfallort zurück.

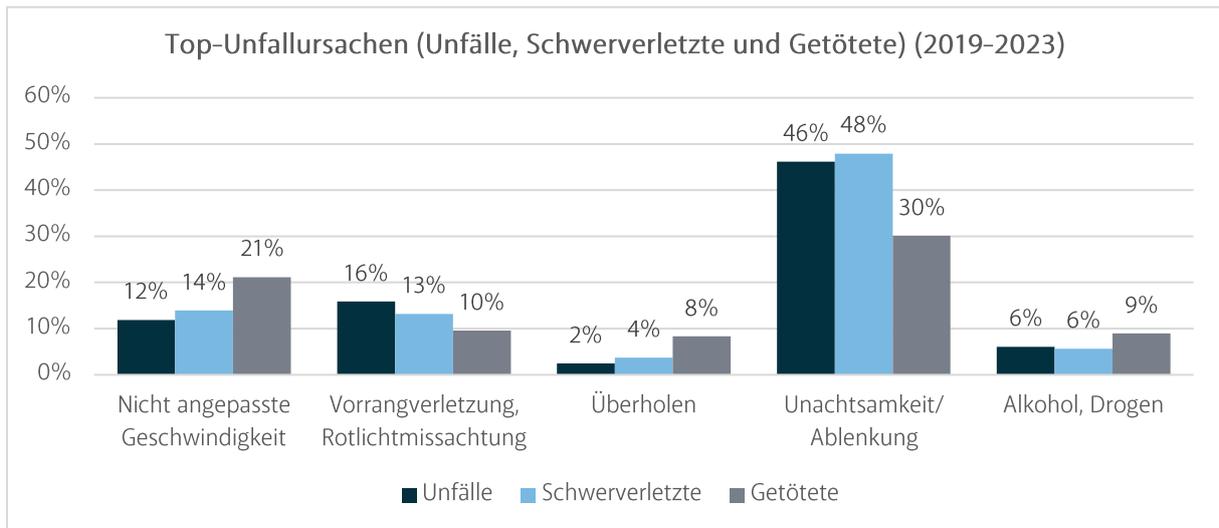


Abbildung 35: Unfälle, Schwerverletzte und Getötete, Anteile nach vermutlicher Hauptunfallursache (Top 5) in Tirol (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

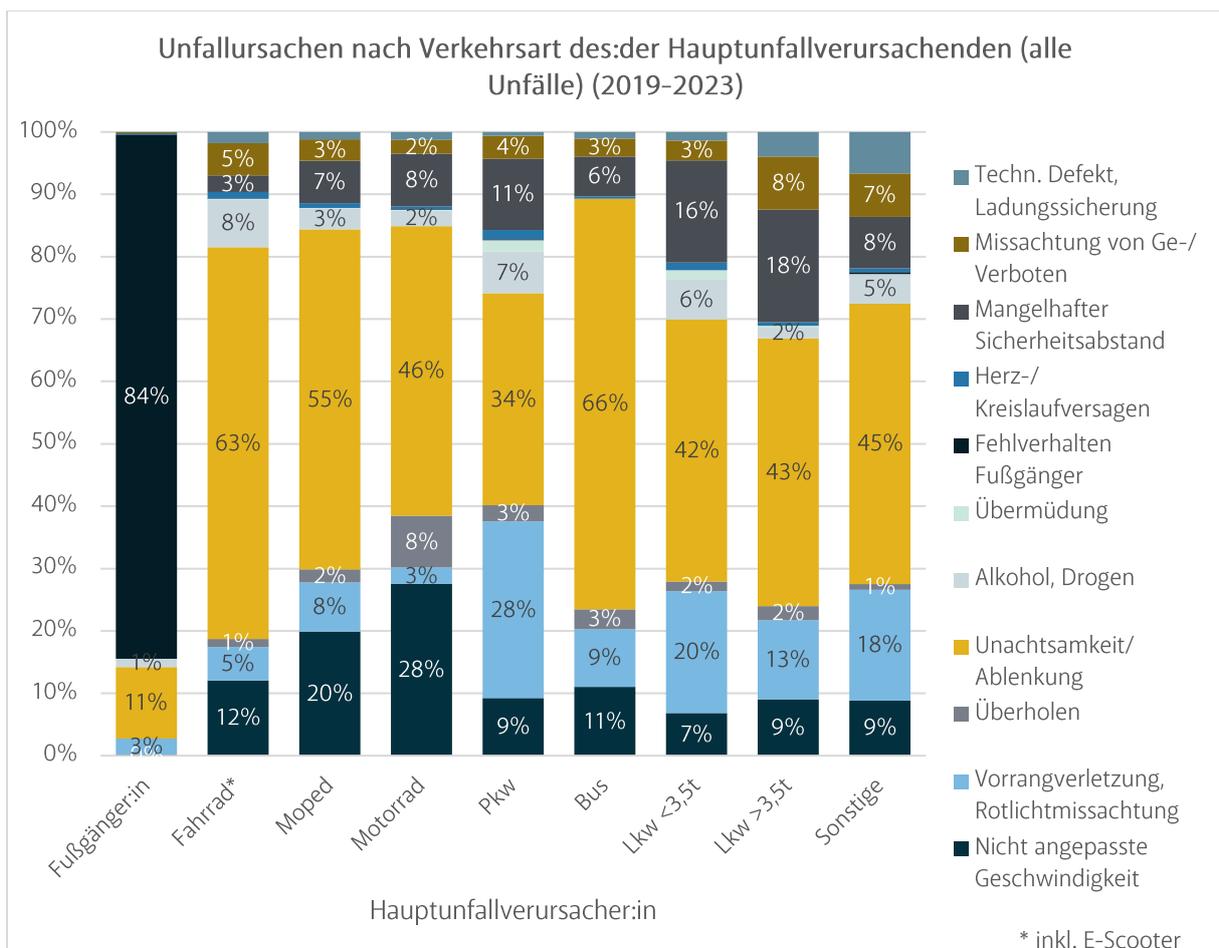


Abbildung 36: Anteile vermutliche Hauptunfallursache nach Verkehrsart des:der Hauptunfallverursachenden (alle Unfälle) in Tirol (2019-2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Maßnahmen & Lösungswege

- Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Gefahren von Unachtsamkeit und Ablenkung, insbesondere durch das Mobiltelefon (Telefonieren, Schreiben und Lesen von Nachrichten, Kopfhörer – Musik hören) für alle Verkehrsteilnehmenden (Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, E-Scooter-Fahrer:innen, Kfz-Lenker:innen)
- Infrastrukturbasierte Maßnahmen (bspw. Rumpelstreifen am Rand und am Mittelstreifen der Fahrbahn) zur Vermeidung von Unfällen aufgrund von Unachtsamkeit, Müdigkeit oder Ablenkung
- Schwerpunktkontrollen der Exekutive
- Abschaffung von Kontrollhindernissen für die Beweisführung durch die Polizei (z. B. Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung)
- Inhaltliche Einbettung der Thematik Ablenkung in die (Fahr-)Aus- und Weiterbildung und die schulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung

Bewusstseinsbildung, Mobilitätsbildung, Aus- und Weiterbildung

Um eine Verkehrssicherheitskultur von klein auf zu verankern und zu verändern ist eine nachhaltige und kontinuierliche Bewusstseinsbildung hinsichtlich der potenziellen Gefahren im Straßenverkehr und eines sicheren Verhaltens aller Verkehrsteilnehmenden von großer Bedeutung. Verschiedenste Aktionen und Kampagnen zu wichtigen Sicherheitsthemen (z. B. Gurt, Sichtbarkeit, Alkohol, Drogen, Geschwindigkeit) wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Eine gezielte Verkehrs- & Mobilitätsbildung für Personen unterschiedlichen Alters und mit unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten bildet zudem eine wichtige Grundlage für eine sichere Straßenverkehrsteilnahme und fördert die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

In Tirol wird die Mobilitätsbildung von Schulen, Kindergärten, Polizei, KFV, Klimabündnis, Verein Sicheres Tirol, Jugendrotkreuz, AUVA, ÖAMTC und ARBÖ durchgeführt. Im Rahmen der Mobilitätsbildung wurden in den Schulen in den letzten Jahren eine Vielzahl an Verkehrssicherheitsprojekten durchgeführt.

Weiters zählt zu den elementaren Maßnahmen einer sinnvollen Verkehrssicherheitsarbeit vor allem eine verbesserte Ausbildung der Fahrzeuglenkenden. Denn oftmals weisen vor allem junge Lenker:innen eine mangelnde Risikokompetenz und ein zu geringes Gefahrenbewusstsein auf, was zu einer Unterschätzung von Gefahren oder Überschätzung des eigenen Könnens führen kann. Diese Erkenntnis ist nicht neu, jedoch soll in den nächsten Jahren vor allem Themen wie Risikoverhalten und Selbstüberschätzung als auch der Verbesserung der Wissensvermittlung in der Fahrausbildung große Bedeutung beigemessen werden. Auch die regelmäßige Weiterbildung von Fahrlehrer:innen, Fahrsicherheitsinstructor:innen und Fahrprüfer:innen ist unerlässlich, um eine qualitativ hochwertige Fahrausbildung zu ermöglichen.

Das Ziel des Landes ist die Mobilitätsbildung in den nächsten Jahren weiter zu intensivieren, sowohl in Schulen und Kindergärten als auch in Unternehmen und bei Privatpersonen.

Maßnahmen & Lösungswege

- Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Gefahren von Unachtsamkeit und Ablenkung, insbesondere durch das Mobiltelefon (Telefonieren, Schreiben und Lesen von Nachrichten, Kopfhörer – Musik hören) für alle Verkehrsteilnehmenden (Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, E-Scooter-Fahrer:innen, Kfz-Lenker:innen)
- Gezielte altersklassenspezifische Bewusstseinsbildung zu den wichtigsten Verkehrssicherheitsthemen („Lebenslanges Lernen“) durch Aktionen, Kampagnen, Vorträge etc.
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen (Vorträge, Referate) für die Generation 60+ zur Sensibilisierung von Senior:innen auf Einschränkungen (Gehör, Sehvermögen etc.)
- Zielgruppenorientierte Bewusstseinsbildung, Fahrsicherheitstraining bzw. Mobilitätsberatung (insb. für Motorrad-Wiedereinsteiger:innen, Senior:innen, Migrant:innen)

- Bewusstseinsbildung in- und ausländischer Lenker:innen, besonders auf touristisch frequentierten Motorradstrecken
- Gewährleistung qualitativ hochwertiger Ausbildungen in ermächtigten Ausbildungsstätten
 - Regelmäßige Weiterbildung von Fahrlehrer:innen, Fahrsicherheitsinstruktor:innen und Fahrprüfer:innen
 - Dazu gehören die Themen: Fahrerassistenzsysteme (Müdigkeitserkennung, Abbiegeassistent, Notbremsassistent, Spurverlassenswarnung etc.), E-Mobilität (E-Fahrzeuge)
- Mobilitätserziehung in Kindergärten, Volks- und Mittelschulen, AHS, BHS und Berufsschulen (insbesondere durch Lehrer:innen)
- Gefahrenwahrnehmungstrainings für jugendliche Fahranfänger:innen
- Inhaltliche Einbettung der Thematik Ablenkung in die (Fahr-)Aus- und Weiterbildung und die schulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung
- Aktualisierung der Fahrausbildungsinhalte sowie Weiterbildung der Fahrlehrenden zum Thema neue Technologien (E-Fahrzeuge und Fahrerassistenzsysteme) und zum Thema Radverkehr (positive Auswirkungen des Radverkehrs, Abstandseinhaltung bei Überholmanövern, „holländischer Griff“ etc.)
- Automation und Digitalisierung im Bereich der Aus- und Weiterbildung



Überwachung und straßenpolizeiliche Maßnahmen

Die Überwachungs- und Kontrolltätigkeit der Exekutive ist einer der Pfeiler zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Präsenz der Exekutive und regelmäßige Schwerepunktkontrollen können das Verhalten der Verkehrsteilnehmer:innen positiv beeinflussen. Kontrollschwerpunkte sind hier bei der Kindersicherung, Alkohol und Drogen, Geschwindigkeit, Gurtverwendung, Ablenkung (Telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung bzw. Nutzung des Mobiltelefons während des Lenkens eines Fahrzeuges oder andere Nebentätigkeiten) aber auch bei der Überprüfung des technischen Zustandes der Fahrzeuge zu setzen. Um das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer:innen langfristig und nachhaltig zu beeinflussen und zu verändern, erweist sich zudem die Kombination aus Kontrollen und Bewusstseinsbildung als besonders wirksam.

Straßenpolizeiliche Maßnahmen umfassen Bodenmarkierungen, welche eine wichtige Orientierungshilfe für alle Verkehrsteilnehmenden darstellen, und Verkehrszeichen (bspw. Begegnungszonen, Vorrangregelungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote), welche auf Verordnungen basieren und ebenfalls zur Verkehrssicherheit beitragen können.

Maßnahmen & Lösungswege

- Festlegung von zielgerichteten und regionalen Überwachungsschwerpunkten im Rahmen des jährlichen Schwerpunktprogrammes
- Situationsspezifische Überwachung (z. B. Geschwindigkeit, Abstand, Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen, Gurtverwendung, Kindersicherung, Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung) und intensive Kontrollen (Moped-Tuning, technische Kontrollen, Lenk- und Ruhezeiten etc.)
- Schwerepunktkontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen – insbesondere im Umfeld von Kindergärten und Schulen
- Kontrollschwerpunktaktionen für verschiedenste Verkehrsarten:
 - Fahrrad & E-Bike (Ausrüstung, Verhalten, Kindersicherung)
 - E-Scooter (Verhalten, Technischer Zustand)
 - Moped (Ausrüstung, Verhalten, technischer Zustand)
 - Motorrad (Ausrüstung, Verhalten, Geschwindigkeit, technischer Zustand)
 - Pkw (Gurtverwendung, Kindersicherung, Geschwindigkeit, Verhalten, Alkohol, Drogen, technischer Zustand)
- Weiterer Ausbau von technischen Überwachungsmöglichkeiten bei besonderer Gefahrenlage inklusive Evaluierung der Ergebnisse
- Kopplung bewusstseinsbildende Kampagnen mit Überwachung
- Selektive (evtl. mit zeitlicher Einschränkung) Geschwindigkeitsbeschränkungen vor besonders schutzbedürftigen Einrichtungen wie z. B. Kindergärten, Schulen, Seniorenheimen, Krankenhäusern
- Harmonisierung zur Verordnung gleichzeitiger Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote
- Prüfung der Anwendbarkeit von Planungsinstrumenten gem. StVO (z. B. Begegnungszonen) und Evaluierung im Hinblick auf die Aspekte der Verkehrssicherheit
- Lobbying für österreichweite Harmonisierung der Strafkataloge, Erhöhung Mindeststrafhöhen, Automatisierung Abläufe, Erhöhung Obergrenze bei Organstrafverfügungen und ein bundesweites Verwaltungsstrafregister
- Diskussion zur Verringerung der Straftoleranz – Tempolimits dürfen nicht als unverbindliche Empfehlung aufgefasst werden

Geschwindigkeit im Freiland und Ortsgebiet

Eine der Hauptunfallursachen auf Österreichs Straßen ist nicht angepasste Geschwindigkeit. Regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen auf den Straßen Tirols zeigen an vielen Stellen immer wieder erhöhte Durchschnittswerte. Die Geschwindigkeitserhebungen des KFV⁹ haben gezeigt, dass österreichweit 71 % der Kfz-Lenker:innen ein Tempolimit von 30 km/h überschreiten. Im Ortsgebiet bei 50 km/h sind es 43 %, bei 100 km/h halten sich immer noch 12 % der Kfz-Lenker:innen nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit.

Maßnahmen & Lösungswege

- Informationen für Gemeinden zur Umsetzung niedrigerer Geschwindigkeitsbeschränkungen und anderer Potenziale, die sich durch die StVO-Änderungen ergeben.
- Gezielte Kontrolle von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Planquadrate)
- Unterstützung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch bauliche Maßnahmen (Verengung der Fahrbahn, Verkehrsinseln...) auf untergeordneten Gemeindestraßen
- Optimierung der Standortwahl für die Geschwindigkeitsüberwachung
- Einsatz mobiler Tempoanzeigen (zur Bewusstseinsbildung)
- Bewusstseinsbildende Kampagnen mit Schwerpunktaktionen zu Tempoüberwachung koppeln
- Einsatz moderner technischer Überwachungsgerätschaften
- Einsatz Frontradargeräte zur vereinfachten Ermittlung von straffälligen Lenker:innen auf Strecken mit hohem Anteil an Fahrzeugen mit nicht-österreichischem Kennzeichen
- Forderung der Aufnahme von Geschwindigkeitsübertretungen in den Katalog der Vormerkdelikte

Sicherheitsabstand

Auffahrunfälle ereignen sich auf allen Straßenarten. Sie sind jedoch auf Landesstraßen im Freiland und im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) schwerwiegender (hoher Anteil an Getöteten und Schwerverletzten). Drängeln und zu geringer Sicherheitsabstand zählt zu einer der häufigsten Unfallursachen in Österreich. Laut Straßenverkehrsordnung muss der:die Lenker:in eines Fahrzeuges einen solchen Abstand zum vorderen Fahrzeug halten, dass jederzeit das rechtzeitige Anhalten möglich ist, wenn das vordere Fahrzeug abbremst.

In den vergangenen 5 Jahren sind insgesamt 11 Personen bei Unfällen mit Auffahren auf ein stehendes oder fahrendes Fahrzeug (6 davon auf Autobahnen oder Schnellstraßen, 4 auf Landesstraßen, 1 auf einer sonstigen Straße), sowie eine Person durch einen Unfall mit Auffahren auf ein Hindernis oder eine Absicherung gestorben (auf einer Autobahn/Schnellstraße). Alle tödlichen Auffahrunfälle ereigneten sich im Freiland.

⁹ Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken des motorisierten Verkehrs in Österreich, Standarderhebung des KFV, 2023

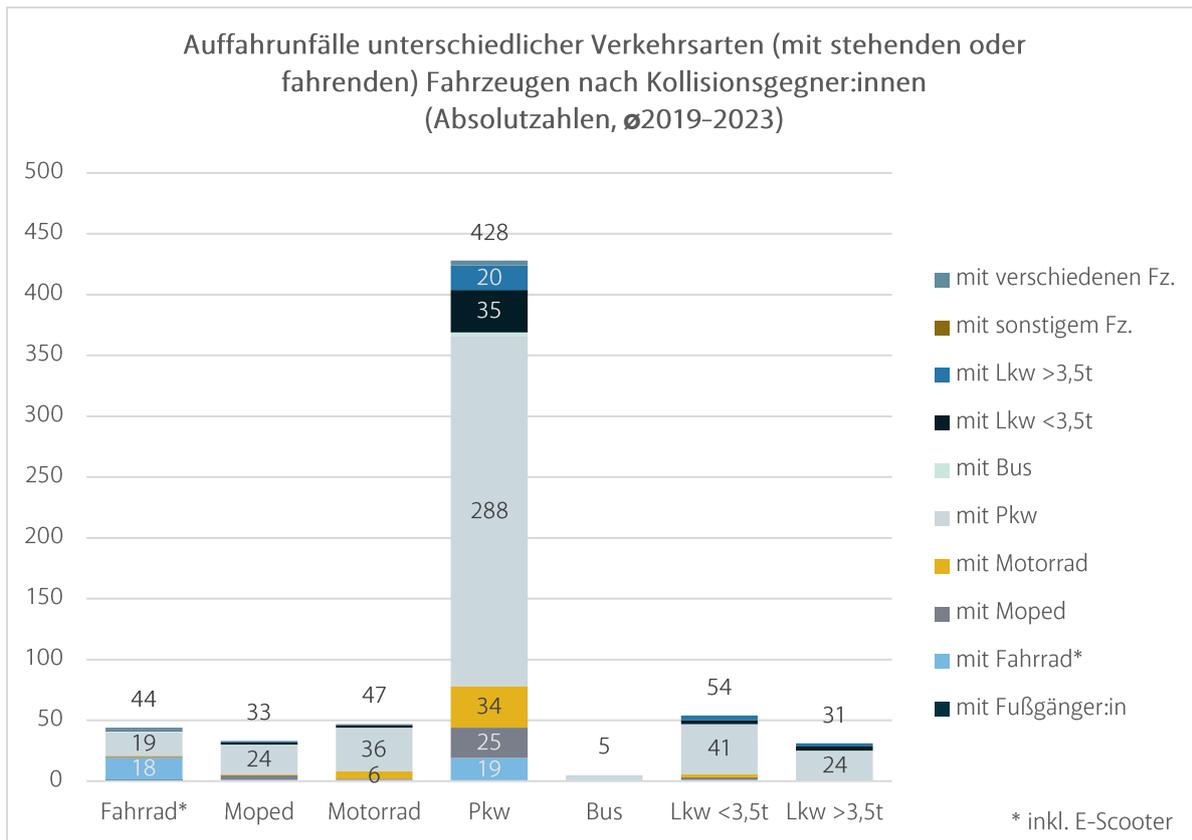


Abbildung 37: Auffahrunfälle mit stehenden oder fahrenden Fahrzeugen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer:innengruppen nach Kollisionsgegner:innen **in Tirol** (pro Jahr, Durchschnitt 2019–2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

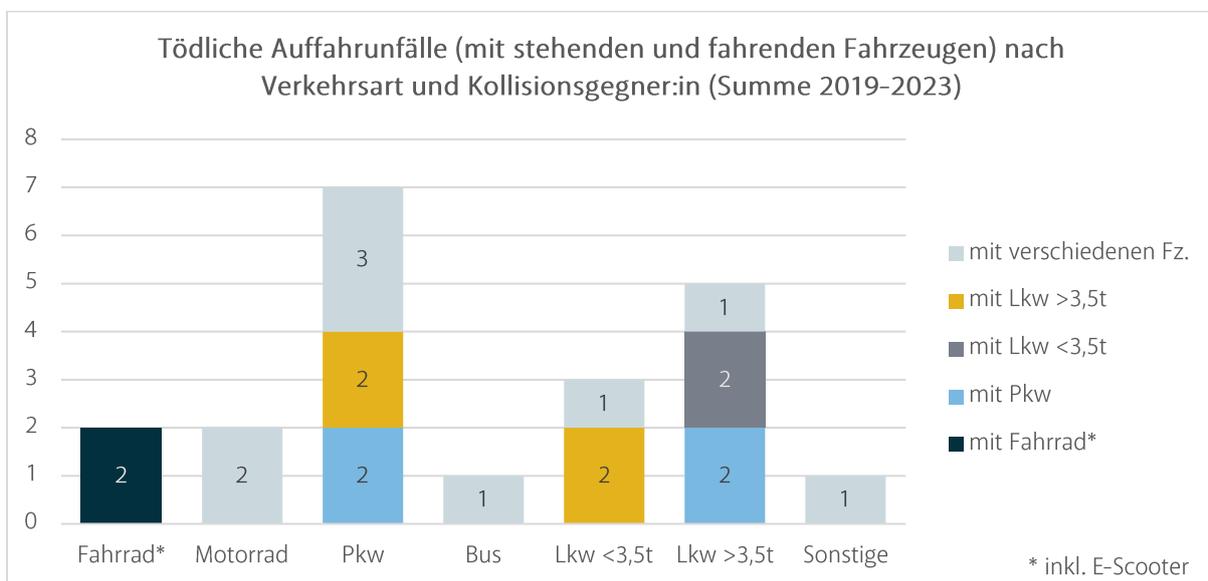


Abbildung 38: Tödliche Auffahrunfälle mit stehenden oder fahrenden Fahrzeugen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer:innengruppen nach Kollisionsgegner:innen **in Tirol** (Summe 2019–2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Maßnahmen & Lösungswege

- Stationäre und mobile Abstandsmessungen auf Autobahnen und Schnellstraßen auch in Kombination mit Anhaltung und Ahndung intensivieren
- Bewusstseinsbildung zum richtigen Abstand durch Straßenmarkierungen (z. B. 2-Sekunden-Punkte)
- Gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Bewusstseinsbildung



Infrastruktur

Ausgestaltung und Zustand der Straßen haben einen direkten Einfluss auf das Unfallgeschehen. Die Infrastruktur sollte dabei einen weitgehend selbsterklärenden Charakter haben, durch welchen die Nutzer:innen intuitiv zu einem sicheren Verhalten angeleitet werden. Wichtige Punkte sind hier eine ausreichende Sicht auf den Straßenverlauf und die anderen Verkehrsteilnehmer:innen sowie eine weitreichende Barrierefreiheit. Zudem sollten gefährliche Objekte am Straßenrand entfernt bzw. abgesichert werden („fehlerverzeihende Straße“).

Für eine umfassende Verbesserung der Sicherheit der Infrastruktur sind zwei Instrumente zentral: das Verkehrssicherheitsaudit (Road Safety Audit), zur Begutachtung von Straßenprojekten in der Planungsphase, und die Verkehrssicherheitsinspektion (Road Safety Inspection), zur regelmäßigen Überprüfung bestehender Infrastruktur. Einer Priorisierung auf jene Strecken mit hohem Unfallgeschehen bzw. Verkehrsaufkommen kommt eine besondere Bedeutung zu, um die öffentlichen Mittel effizient einsetzen und die wirksamsten Maßnahmen setzen zu können. Im Fokus sollten dabei, aufgrund des hohen Anteils am Unfallgeschehen, Freilandstraßen (Landesstraßen) stehen.

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt der Infrastruktursicherheit ist die Identifikation und Sanierung von Unfallhäufungsstellen und -strecken, sowohl auf Landes- als auch auf Gemeindestraßen. Unter einer Unfallhäufungsstelle (UHS) wird ein Knotenpunkt oder ein Streckenabschnitt mit einer Länge von max. 250 m verstanden, an dem sich wiederholt Unfälle ereignen. Derartige Stellen sind vorrangig zu entschärfen, um weitere Unfälle zu verhindern. Ein erfolgreiches Umsetzungsbeispiel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Tiroler Gemeindestraßen sind Sicherheitschecks für Gemeinden. Dabei wird das Gemeindegebiet anhand einer Checkliste überprüft. Auf Basis der entsprechenden Ergebnisse werden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Die Gemeinden werden bei der Finanzierung vom Land Tirol und vom Verkehrssicherheitsfonds unterstützt.

Auf Schutzwegen kommt es ebenfalls immer wieder zu gefährlichen Konfliktsituationen, die häufig zu Unfällen führen. Die Sicht auf Schutzwege ist oft durch falsch geparkte Fahrzeuge oder Begleitgrün eingeschränkt. Dadurch wird das Erkennen von querenden Personen erschwert und umgekehrt der Blick auf herannahende Fahrzeuge eingeschränkt. Bei der Planung, dem Bau und der Überprüfung von Schutzwegen ist besonders auf eine richtlinienkonforme Ausführung zu achten, um eine maximale Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Ein Drittel der getöteten Fußgänger:innen verunglückten auf einem Schutzweg. Der Pkw ist mit 85 % aller Schutzwegunfälle der Hauptunfallgegner. Für die Verbesserung der Sichtbarkeit der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden auf Schutzwegen gibt es bereits seit einigen Jahren eine Initiative, welche mit der Hilfe von Förderungen aus dem VSF finanziert wird, bei der mehr als 500 Schutzwege hinsichtlich ihrer Beleuchtung saniert wurden.

Während der überwiegende Teil der Verletzten im Ortsgebiet und 2 von 5 Verletzten im Freiland verunglücken, ist die Verteilung bei den Getöteten genau umgekehrt. Innerorts, wo viele verschiedene Verkehrsarten aufeinandertreffen, kommt dem Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer:innen eine besondere Bedeutung zu. Eine entsprechende Infrastrukturgestaltung trägt dazu bei aktive Mobilität zu fördern, unterstützt Kfz-Lenkende dabei eine angepasste Geschwindigkeit zu wählen und Innerortsbereiche für alle Verkehrsteilnehmer:innen sicher und attraktiv zu gestalten.

Es gibt jedoch auch einen hohen Freiland-Anteil bei den getöteten ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen. Deutlich mehr als die Hälfte der getöteten Radfahrenden (inkl. E-Scooter) sowie ein Fünftel der getöteten Fußgänger:innen (ähnlich hohe Werte auch, wenn Autobahnen und Schnellstraßen aus der Betrachtung ausgenommen werden) verunglücken im Freiland.

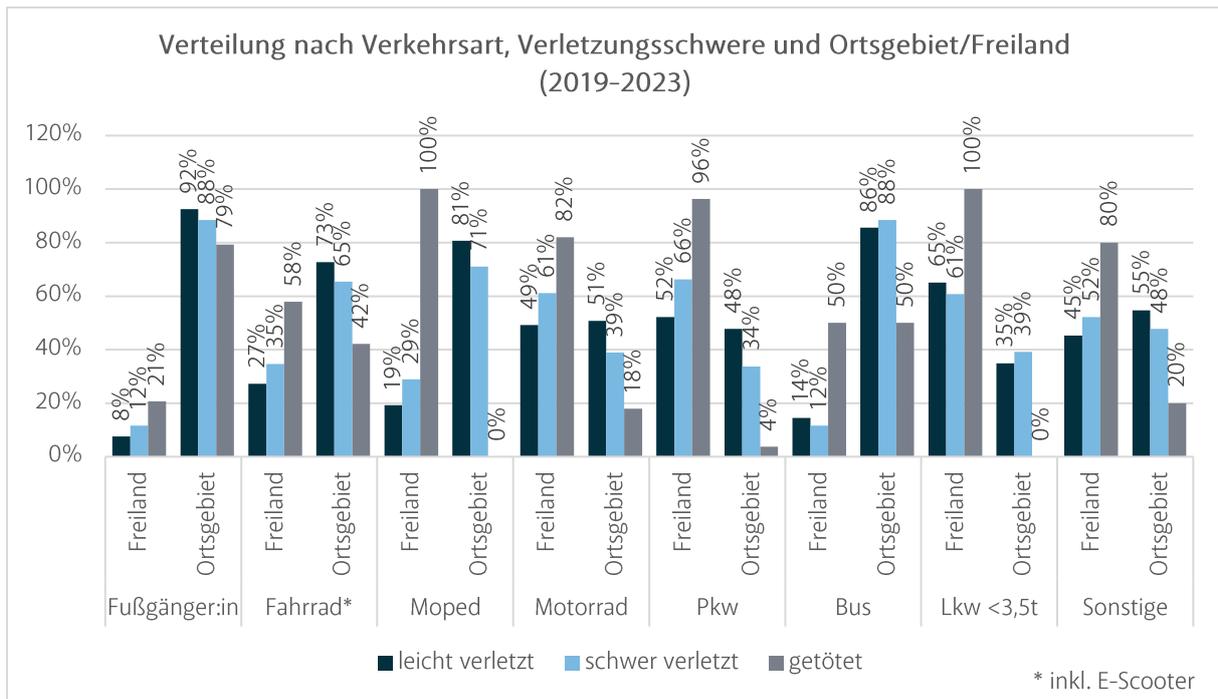


Abbildung 39: Anteile Verunglückte nach Verkehrsart, Verletzungsgrad und Ortsgebiet/Freiland in Tirol (2019–2023); Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Weiters stellen Freilandstraßen österreichweit einen Hotspot der Verkehrsunfallstatistik dar. Auch für die Verkehrssicherheitsarbeit in Tirol kommt Freilandstraßen, insbesondere Landesstraßen, besondere Bedeutung zu. Fast drei Viertel der Getöteten verunglücken bei einem Unfall im Freiland, die Hälfte der Getöteten sterben auf Landesstraßen im Freiland. Daher kann mit geeigneten Maßnahmen gerade auf Freilandstraßen Großes bewegt werden und besonders viele Menschenleben gerettet werden.

Maßnahmen & Lösungswege

- Kontinuierliche Schulungen und Auffrischkurse für Mitarbeiter:innen der Gemeinden und der Straßenmeistereien (Baubezirksämter), um Mängel im Straßenraum zu erkennen. Dabei soll auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr), aber auch der unterschiedlichen Nutzer:innengruppen (z. B. Schüler:innen, Senior:innen etc.) eingegangen werden
- Einsatz von Rumpelstreifen im hochrangigen Netz als Basis für Untersuchungen zur möglichen Anwendung auf Freilandstraßen
- Testung neuer Produkte bei Bodenmarkierungen mit verbesserter Reflexion auch bei Regen
- Überprüfung und Verbesserung der Beleuchtung in Galerien und Tunnels
- Anwendung neuer Erkenntnisse bei Kreuzungsgestaltungen
- Straßenverkehrssicherheitsaudits von Baustellenplänen und Monitoring bei Langzeitbaustellen auf stark verkehrsbelasteten Straßen + Schulungen Baustellenabsicherung
- Einsatz von Warn- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen, bei Bedarf auch im Sekundärnetz (z. B. vor Schulen)
- Überprüfung der Informationspräsentation im Straßenverkehr nach Kriterien der kognitiven Leistungsfähigkeit
- Deutliche Kennzeichnung des Straßen- und Fahrbahnverlaufs – „selbsterklärende Straße“ & die Sicherung des Straßenrands „fehlerverzeihende Straße“

- Besondere Berücksichtigung der Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs bei Planung/Ausführung von allen Straßenprojekten und Ausbau der Fahrradinfrastruktur entlang von Landesstraßen B&L, alternativ Senkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für Kfz
- Tempolimits in Einklang mit den Anlageverhältnissen der jeweiligen Straßen
- Geschwindigkeitsreduktion in sensiblen Bereichen durch bauliche Maßnahmen (Verengung der Fahrbahn, Verkehrsinseln, Baumpflanzungen, Grünstreifen, temporäre Bodenschwellen etc.)
- Überprüfung unfallträchtiger Eisenbahnkreuzungen und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen

Schutzwege

- Erhöhung der Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenker:innen vor Schutzwegen
- Verstärkte Kontrollen der Exekutive zur Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenker:innen vor Schutzwegen
- Überprüfung bestehender Schutzwege auf die richtige Anlagengestaltung / auf ihre technische Sicherheit und Richtlinien-Konformität (Sichtweiten, Aufstellflächen, Kennzeichnung, Beleuchtung) und deren Notwendigkeit
- Verbesserung der Sicherheit von Schutzwegen durch geeignete Maßnahmen wie Verbesserung der Ausstattung & Kennzeichnung, der Sichtverhältnisse, der Bodenmarkierungen, des Geschwindigkeitsregimes, der Halte- und Parkverbote im Umkreis, der Aufstellflächen oder Beleuchtung
- Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger:innen, z. B. durch die Errichtung alternativer baulicher Querungshilfen, wo Schutzwege nach RVS nicht möglich bzw. sinnvoll sind
- Prioritäre Überprüfung unfallträchtiger Schutzwege
- Infokampagnen richtiges Verhalten vor/auf Schutzwegen
- Einhaltung der RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr

Unfallhäufungsstellen

- Sicherheitsbegutachtung von Straßenprojekten in der Planungsphase und Sicherheitsinspektionen bestehender Abschnitte im Landesstraßennetz
- Unfallhäufungsstellenmanagement im Landesstraßennetz
- Unterstützung der Gemeinden beim Aufbau eines Unfallhäufungsstellenmanagements im Gemeindestraßennetz
- Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung und Evaluierung von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit (siehe Regierungsprogramm Tirol, S. 54)¹⁰
- Jährliche Identifikation von Unfallhäufungsstellen und Prioritätsreihung nach Höhe der Unfallkosten/ Unfallschwere
- Sanierung von Unfallhäufungsstellen (durch bauliche Maßnahmen, Beschränkungen etc.)
- Überprüfung abkommensunfallträchtiger Freilandabschnitte mit Anpralltests seitliches Hindernis (Bäume, Lichtmasten usw.) und Durchführung von Absicherungsmaßnahmen
- Beleuchtung unfallträchtiger Straßenabschnitte – Beachten normgerechter Ausführung
- Überprüfung umgesetzter Maßnahmen auf ihre Effizienz
- Vernetzung von Unfall-, Straßen- und Verkehrsdatenbanken als Basis für indikator- und risikobasierte Priorisierung von zu sanierenden Strecken

¹⁰ Stabilität in der Krise, Erneuerung für Tirol. Regierungsprogramm für Tirol 2022-2027: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/bilder/navigation/regierung/2022/Regierungsprogramm_2022_Stabilitaet_Erneuerung.pdf

Wildunfälle/Wildschutz

Laut Jagdstatistik ist in Tirol jedes Jahr bei Verkehrsunfällen Fallwild in der Größenordnung von rund 1.625 Tieren (Durchschnitt der Jahre 2019–2023) zu beklagen. Bei Wildunfällen kommen auch Menschen zu Schaden. 2023 gab es 19 Wildunfälle mit Personenschaden, bei welchen 20 Personen verletzt wurden.

Die Errichtung von Wildschutzeinrichtungen (Straßenverkehrszeichen, Wildwarneinrichtungen, Wildzäunen, Wildtierpassagen) dient der Vermeidung von Verkehrsunfällen und somit sowohl dem Schutz der Verkehrsteilnehmenden als auch der freilebenden Tiere. Dabei ist besondere Rücksicht darauf zu nehmen, dass der Lebensraum des Wildes durch die Maßnahmen nicht zu sehr eingeschränkt wird.

Maßnahmen & Lösungswege

- Identifikation von Unfallstrecken mit hohem Wildwechsel/Wildkorridoren
- Prüfung und Evaluierung unterschiedlicher Wildschutzeinrichtungen
- Bewusstseinsbildung zum richtigen Verhalten auf Strecken mit starkem Wildwechsel
- Reduktion der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf identifizierten Strecken

Ausblick

Durch die schrittweise Umsetzung des Maßnahmenkatalogs der Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025-2034 soll die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen in Tirol dauerhaft erhöht werden. Um kontinuierliche Anpassungen an den raschen Technologiewandel und Mobilitätsverhaltensveränderungen zu ermöglichen, sollen die Handlungsfelder und Maßnahmen jährlich geprüft und im Anlassfall überarbeitet werden.

Eine begleitende Expert:innengruppe (Vertreter:innen des Landes Tirol, der Polizei und des KFV) führt jährlich eine Unfallanalyse durch, evaluiert die Fortschritte des Programms und schlägt bei Bedarf neue Maßnahmen vor. Die Gruppe berichtet dem Verkehrssicherheitsbeirat bei dessen regelmäßigen Sitzungen.

Ein gestärktes Miteinander bei der Umsetzung der Verkehrssicherheitsstrategie ist von großer Bedeutung und daher sollen alle Tiroler Behörden und Gemeinden zusammenarbeiten und unterstützt werden. Dadurch soll eine gute Verkehrssicherheitsarbeit und erfolgreiche Präventionsarbeit in der Zukunft ermöglicht werden.

Aus dem Nebeneinander soll ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmer:innen werden, in dem gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr herrscht. Jede und jeder ist für die eigene Sicherheit und die der anderen mitverantwortlich und kann etwas dafür tun, und dieses Bewusstsein soll durch die Maßnahmen dieser Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025-2034 ebenfalls gestärkt werden.

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht in Zusammenarbeit mit der Abteilung Mobilitätsplanung, der Landespolizeidirektion Tirol und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit

Datenquellen von Unfallstatistiken: Statistik Austria, bearbeitet durch das KFV

Redaktion: Maria Scheibmayr MSc, Hatun Atasayar BSc, DIⁱⁿ Veronika Zuser, Mag. Martin Pfanner – KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Grafik: KFV

Fotos: Land Tirol



