













Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:
Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht
in Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehr und Straße,
der Landesverkehrsabteilung der Landespolizeidirektion Tirol
und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit, Landesstelle Tirol
Datenquelle von Unfallstatistiken:
Statistik Austria, bearbeitet durch das Kuratorium für
Verkehrssicherheit, Landesstelle Tirol

Redaktion und Bearbeitung:

Ing. Gottfried Reremoser, Oberst Markus Widmann, Dipl.-Ing. Dr. Christian Molzer, Dipl.-Ing. Mag. Ekkehard Allinger-Csollich, Mag. Ing. Norbert Blaha, Dipl.-Ing. Klaus Machata, Dipl.-Ing. Annemarie Resch,

Impressum:

Bilder und Grafiken: Landespolizeidirektion Tirol, KFV

Grafik und Design: daz* design und grafik Druck: Druckerei Aschenbrenner, Kufstein

INHALT

VORWORTE	4
VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT FÜR UNSER LAND TIROL	7
EINE ERFOLGSGESCHICHTE	9
ENTWICKLUNG DER UNFALLZAHLEN	11
UNSERE ZIELE FÜR DIESES JAHRZEHNT	15
HANDLUNGSFELDER	16
Fußgänger	17
Sicherheit auf Schutzwegen	18
Fahrrad	19
Moped	20
Motorrad	21
Lkw-Unfälle	22
Busse/Schulbusse	23
Bewusstseinsbildung, Verkehrserziehung, Aus- und Weiterbildung	24
Infrastruktur (inkl. Sichtbarkeit des Straßenverlaufs)	25
Unfallhäufungsstellen	26
Überwachung und straßenpolizeiliche Maßnahmen	27
Geschwindigkeit im Freiland und Ortsgebiet	28
Sicherheitsabstand	29
Alkohol und Drogen	30
Sicherheitsgurt und Kindersitz im und am Fahrzeug	31
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	32
Verkehrssicherheit im Nahbereich von Schulen	33
Wildunfälle/Wildschutz	34
VIISBLICK	31

Aus Gründen der Lesbarkeit und der sprachlichen Vereinfachung wird in der vorliegenden Broschüre auf die doppelte geschlechterspezifische Schreibweise verzichtet. Alle Leserinnen werden ersucht, sich in gleicher Weise angesprochen zu fühlen.



VORWORT

Mit dem vorliegenden "Verkehrssicherheitsprogramm Tirol 2013 – 2022" haben wir uns im Bereich der Verkehrssicherheit wiederum ambitionierte Ziele gesteckt.

Der deutliche Rückgang von Verkehrsunfällen und Verkehrstoten in den vergangenen zehn Jahren zeigt aber auch, dass das Land Tirol bereits bisher gemeinsam mit seinen Partnern Polizei und KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) hervorragende Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung geleistet hat. Dabei setzen wir bei der aktuellen Arbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zwei besondere Schwerpunkte: Einerseits geht es um bauliche Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahrenbereichen auf unseren Straßen und andererseits um bewusstseinsbildende Maßnahmen. Wir möchten den Menschen damit ins Gewissen reden und aufzeigen, welche fatalen Folgen etwa ein Fahren im angetrunkenen Zustand oder ohne Sicherheitsgurt, etc. haben kann.

Trotz laufender Verbesserung der Unfallstatistik ist jeder Toter ein Toter zuviel. Gerade die schweren Motorradunfälle in jüngster Zeit in Tirol haben uns aufgezeigt, dass wir den bereits begonnenen Weg mit aller Kraft weiterverfolgen müssen.

Deshalb werden wir auch in den kommenden zehn Jahren mit neuen Ideen und großem Engagement alles daran setzen, dass der Straßenverkehr möglichst sicher abgewickelt werden kann. Wir laden alle VerkehrsteilnehmerInnen ein, diesen Weg für mehr Schutz und weniger Unfallleid auf unseren Verkehrswegen mit uns zu gehen!

LH-Stv. Anton Steixner Straßenbaureferent

LR DI Dr. Bernhard Tilg Verkehrsreferent





VORWORT

Die Mobilität der Bevölkerung war noch nie so hoch wie heute. Neben der einheimischen Bevölkerung nutzen auch Millionen von Gästen und Durchreisenden unser Straßennetz. Dass trotz des ständig steigenden Verkehrsaufkommens die Zahl der Verkehrsunfälle und der dabei verletzten und getöteten Menschen in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist, lässt sich auf viele verschiedene Faktoren zurückführen, unter anderem auf die Anstrengungen der Tiroler Polizei zur Hebung der Verkehrssicherheit.

Zwei wesentliche Säulen bestimmen unsere Arbeit im Verkehrsbereich: Eine fundierte Prävention und eine wirkungsorientierte Überwachung der Einhaltung der Verkehrsvorschriften. Dabei geht es uns vorrangig um die Hauptunfallursachen wie beispielsweise die nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer, einen zu geringen Sicherheitsabstand, Unaufmerksamkeit oder Vorrangverletzungen, aber auch um die korrekte Sicherung der Fahrzeuginsassen oder die Anhaltebereitschaft bei Schutzwegen. Konsequente Aktionen sollen dazu beitragen, Verkehrsteilnehmer vor Verkehrsrowdys und Hochrisikolenkern zu schützen. Um Kinder und Jugendliche auf die möglichen Gefahren des Straßenverkehrs rechtzeitig vorzubereiten, werden wir der Verkehrserziehung, der Verkehrssicherheitsberatung und der Schulwegsicherung auch weiterhin besondere Bedeutung beimessen.

Die Überwachung des Schwerverkehrs und effektive Maßnahmen im Bereich der einspurigen Fahrzeuge – insbesondere Motorrad und Moped - werden in den nächsten Jahren besondere Schwerpunkte bilden.

Ein verständnisvolles Miteinander im Straßenverkehr trägt sehr wesentlich zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Aus diesem Grund appellieren wir an allen VerkehrsteilnehmerInnen, durch eigenverantwortliches und rücksichtsvolles Verhalten mit dazu beizutragen, gefährliche Situationen im Straßenverkehr möglichst zu vermeiden.

Mag. Helmut Tomac Landespolizeidirektor

Oberst Markus Widmann Leiter Verkehrspolizei





VORWORT

Im KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) geht uns die Arbeit vorerst nicht aus. Entgegen dem Trend der kontinuierlich gesunkenen Verkehrsunfälle der letzten Jahre wurde in Tirol im Jahr 2011 wieder ein leichter Anstieg verzeichnet. Vor allem bei den ungeschützten Verkehrsteilnehmern wird der verstärkte Handlungsbedarf deutlich. So sind neben Motorradfahrern und Kindern auch Radfahrer im Straßenverkehr besonders gefährdet.

Immer mehr Personen entscheiden sich das Auto stehen zu lassen und auf alternative Fortbewegungsmittel umzusteigen. Radfahren erfreut sich besonders großer Beliebtheit, hält es doch fit, ist preiswert und schont die Umwelt. Viele dieser Gründe führten 2011 zu einem starken Anstieg der Radfahrer. Es ist wichtig auf diese neue Entwicklung zu reagieren und unsere Infrastruktur und Regelungen daran anzupassen.

Im KFV beschäftigen wir uns intensiv mit diesen Themen der Zukunft. Aber die Zukunft kann nur gut werden, wenn wir in der Gegenwart den Grundstein dafür legen. Dazu gehören das Auffinden von Unfallhäufungsstellen und detaillierte Unfalldatenanalysen. Nur auf diese Weise können risikoreiche Stellen im Straßenverkehr saniert und effektive Präventionsarbeit geleistet werden.

Bei den Unfallursachen ist aber der Mensch selbst, mit seiner Unachtsamkeit, Selbstüberschätzung und Leichtsinnigkeit der ausschlaggebende Faktor. Maßnahmen zur Stärkung der Eigenverantwortung werden daher weiterhin einen Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit bilden.

Wir möchten uns bei den Tiroler Behörden für die gute Zusammenarbeit in den letzten Jahren bedanken und hoffen auch in Zukunft erfolgreich gemeinsam Präventionsarbeit leisten zu können.

Lassen Sie uns gemeinsam die Ziele und Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms erfolgreich umsetzen!

Herzlichst Mag. Ing. Norbert Blaha KFV-Landesstellenleiter in Tirol





VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT FÜR UNSER LAND TIROL

AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG:

Abteilung Verkehrsrecht Heiliggeiststraße 7 - 9 6020 Innsbruck

Abteilung Verkehr und Straße Herrengasse 1 - 3 6020 Innsbruck



LANDESPOLIZEIDIREKTION TIROL

Landesverkehrsabteilung Kaiserjägerstraße 8 6020 Innsbruck lpd-t-landesverkehrsabteilung@polizei.gv.at Tel: +43 (0)59133-70-4444



KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

Landesstelle Tirol Südtiroler Platz 4 6020 Innsbruck kfv.tirol@kfv.at Tel: +43 (0)5 77 0 77-2711







EINE ERFOLGSGESCHICHTE

Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm ist der Nachfolger des Tiroler Verkehrssicherheitsprogramms 2002 – 2012. In den vergangenen Jahren wurde in Tirol eine Vielzahl von Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt, die in diesem Programm festgeschrieben waren und so zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen haben.

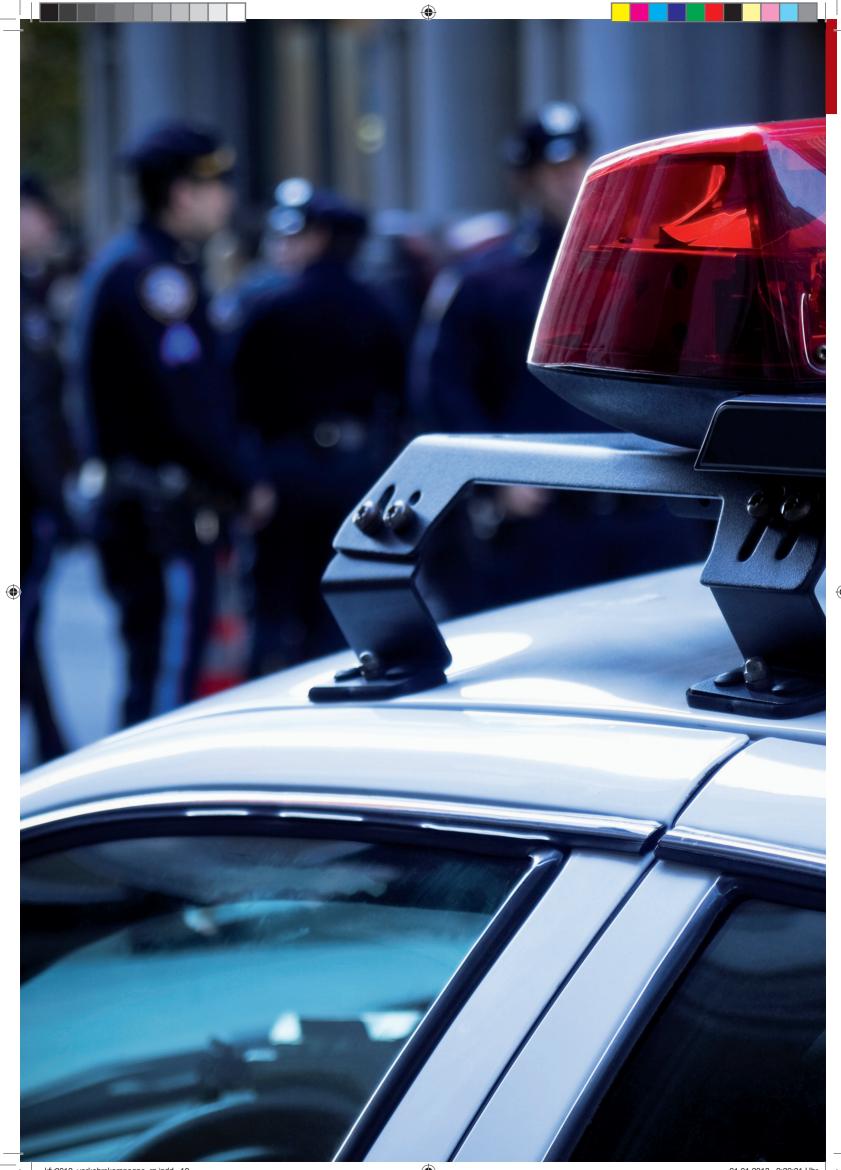
DAZU ZÄHLEN UNTER ANDEREM FOLGENDE, ERFOLGREICH UMGESETZTE MASSNAHMEN:

- Bewusstseinsbildung (jährliche Verkehrssicherheitskampagnen Land Tirol-Polizei-KFV)
- Verkehrserziehung in Kindergärten, Volksschulen, Hauptschulen AHS und BHS sowie in Berufsschulen
- Umsetzung von Schulprojekten (Pedibus, Velobus etc.)
- Sanierung von Unfallhäufungsstellen
- Überwachungsmaßnahmen (flächendeckender Einsatz von Alkovortestgeräten, Geschwindigkeitsmessgeräten und von technischen Geräten zur Überprüfung der Einhaltung der EU-Sozialvorschriften; landes- und bezirksweite Schwerpunktaktionen)
- Errichtung von Kontrollstellen auf dem Haupttransitnetz und auf dem Sekundärnetz zur Kontrolle des Schwerverkehrs
- Intensivierung der polizeilichen Zusammenarbeit mit den Nachbarländern Deutschland (Bayern) und Italien (Südtirol-Trentino)
- Schutzwegoffensive des Landes zur Sanierung von Schutzwegen
- Maßnahmen für Motorradfahrer





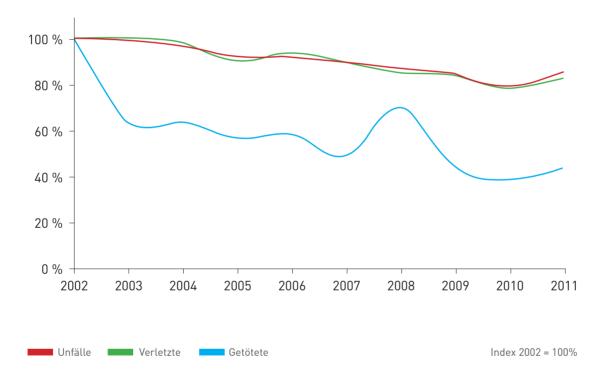






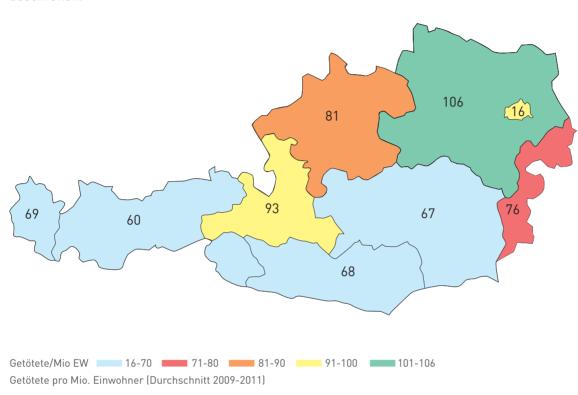
Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden und der dabei Verletzten nahm in den letzten Jahren in Tirol kontinuierlich ab. Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer unterliegt leichten Schwankungen. Im Jahr 2011 ist sowohl die Zahl der Unfälle mit Personenschaden als auch jene der dabei Verletzten und Getöteten wieder leicht angestiegen. In diesem Jahr wurden bei 3.822 Unfällen 4.883 Verkehrsteilnehmer verletzt und 44 getötet.

UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN, VERLETZTE UND GETÖTETE IN TIROL, 2002-2011





Tirol ist nun eines der sichersten Bundesländer: die Zahl der Verkehrstoten pro Einwohner weist den zweitbesten Wert Österreichs auf. Diesen erfolgreichen Weg wollen wir weiter beschreiten.



HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE TIROLER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT: UNGESCHÜTZTE VERKEHRSTEILNEHMER

In den vergangenen Jahren konnten entscheidende Fortschritte erzielt werden, vor allem für die Sicherheit von Pkw-Insassen. Im Jahr 2011 ist die Zahl der getöteten ungeschützten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Rad, Moped, Motorrad) allerdings wieder gestiegen. Motorradfahrer stellen, neben den Pkw-Insassen, in Tirol die größte Gruppe der **Getöteten**, gefolgt von Fußgängern und Radfahrern (2011: 10/8/4 Getötete).

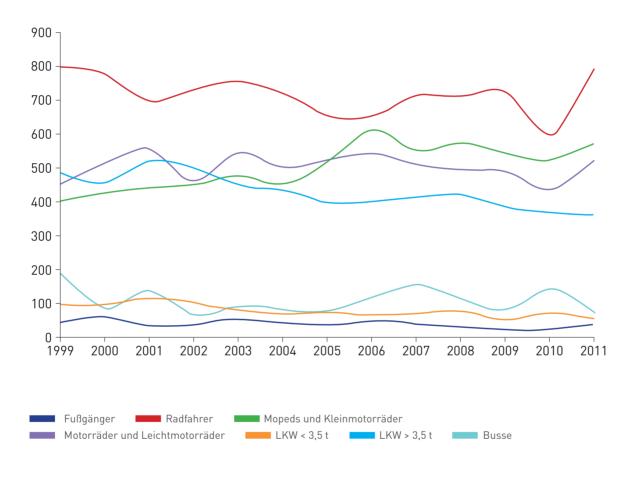






Bei den **Verletzten** zeigt sich ein ähnliches Bild: auch hier nahmen die Zahlen der Radfahrer, Mopedfahrer bzw. Motorradfahrer im Jahr 2011 teilweise deutlich zu. Radfahrer stellen in Tirol neben den Pkw-Insassen die größte Gruppe (2011: 793). Die Zahlen sind hier zuletzt so hoch wie seit mehr als 10 Jahren nicht. Die Zahl der verletzten Mopedfahrer hat sich in den Jahren seit 1995 in Tirol auf das 2,5fache erhöht, wesentlich stärker als in Österreich generell. Auch die Zahl der verletzten Motorradfahrer weist den höchsten Wert der vergangenen 5 Jahre auf.

VERLETZTE VERKEHRSTEILNEHMER IN TIROL, 1999-2011 (ohne PKW-Insassen)



Dieses Verkehrssicherheitsprogramm setzt deshalb einen besonderen Schwerpunkt bei den ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Mit zahlreichen Maßnahmen in 18 Handlungsfeldern, die von einer Expertengruppe des Landes Tirol, der Tiroler Polizei und des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) erarbeitet wurden, wollen wir den Herausforderungen des neuen Jahrzehnts begegnen und die Verkehrssicherheit Tirols weiter wesentlich erhöhen.

kfv2012 verkehrskampagne_rz.indd 13

13







Sanfte Mobilität muss sicherer werden! Da bereits Zusammenstöße mit geringen Geschwindigkeiten bei ungeschützten Verkehrsteilnehmern zu schweren Verletzungen führen, wollen wir in diesem Jahrzehnt besonders für diese Gruppe gezielte Verkehrssicherheitsarbeit leisten. Für die Gruppe der ungeschützten Verkehrsteilnehmer setzen wir uns folgendes Ziel:

- Fußgänger
- Radfahrer
- Mopedfahrer
- Motorradfahrer

- 20% Unfälle mit Personenschaden

Auch insgesamt müssen die Unfallzahlen weiterhin gesenkt werden. Folgende Ziele setzt sich das Land Tirol für die Verkehrssicherheitsarbeit bis zum Jahr 2022:

- Getötete: weniger als 30 Tote (2011: 44)
- Unfälle mit Personenschaden: minus 20% auf unter 3.000 (2011: 3.822)

Mit der Umsetzung der Maßnahmen und der Erreichung der Zielvorgaben verfolgt das Land Tirol folgendes Leitziel, das regelmäßig evaluiert wird:

Tirol stets unter den **Top-Bundesländern** in der Verkehrssicherheitsarbeit.





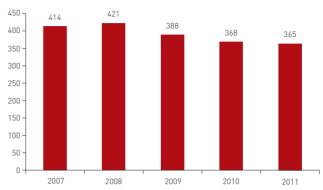


FUSSGÄNGER

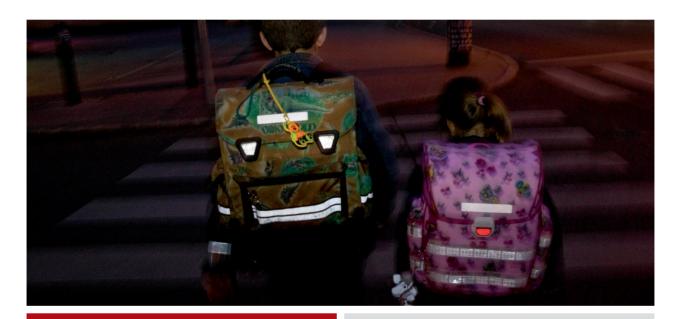
Fußgänger werden bei Unfällen oft überdurchschnittlich schwer verletzt und stellen in Tirol fast 14% aller Verkehrstoten. Besonders ältere Fußgänger weisen aufgrund ihrer oft schwächeren körperlichen Verfassung eine hohe Unfallschwere auf: mehr als die Hälfte aller getöteten Fußgänger in Tirol sind Personen über 60 Jahre.

Die Sichtbarkeit entscheidet über die Sicherheit: Mehr als ein Drittel aller getöteten Fußgänger verunglückt bei Dämmerung oder Dunkelheit.

VERLETZTE FUSSGÄNGER IN TIROL, 2007-2011



Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung: KFV



Im Jahr 2011 wurden in Tirol bei insgesamt 392 Unfällen mit Beteiligung von Fußgängern 365 Fußgänger verletzt und 8 getötet.

ZIELE

- → Reduktion der Fußgängerunfälle um 20%
- → Erhöhung der Sichtbarkeit von Fußgängern

MASSNAHMEN

- → Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und der Querungsstellen (Beleuchtung, Sicherung etc.)
- → Beachtung des Prinzips der "Barrierefreiheit" (insb. für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen) bei Planung und Überprüfung von Anlagen
- → Errichtung alternativer baulicher Querungshilfen, wo Schutzwege nach RVS nicht möglich bzw. sinnvoll sind
- → Erhöhung der Sichtbarkeit von Fußgängern z.B. durch die Ausgabe von Warnwesten oder Reflektorbändern an Kinder und Begleitpersonen in Vorschulen, Schulen oder bei Veranstaltungen für Senioren
- → Mobilitätsberatungen für Senioren

Verkehrs-Sicherheits-Programm Tirol

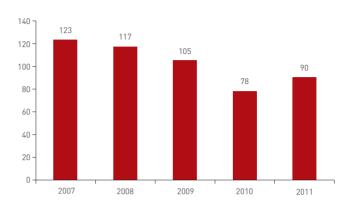
17



SICHERHEIT AUF SCHUTZWEGEN

Auf Schutzwegen kommt es 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.

AUF SCHUTZWEGEN VERLETZTE FUSSGÄNGER IN TIROL, 2007-2011



Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung: KFV

In der Broschüre "mobile 02 -Schutzwege sicher gestalten" sind umfassende Informationen zu den rechtlichen Voraussetzungen, den Beurteilungskriterien und der Ausstattung von Schutzwegen zu finden (herunterzuladen unter: http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/publikationen).



Im Jahr 2011 wurden in Tirol bei insgesamt 96 Unfällen auf Schutzwegen (davon 81 auf Schutzwegen ohne Ampelregelung) 90 Fußgänger verletzt und einer getötet.

ZIELE

- → Erhöhung der Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern vor Schutzwegen
- → Reduktion der Unfälle besonders auf Schutzwegen ohne Ampelregelung

MASSNAHMEN

18

- ightarrow Überwachung der Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern
- \rightarrow Überprüfung bestehender Schutzwege auf die richtige Anlage (Sichtweiten, Aufstellflächen, Kennzeichnung etc.) und ihre Notwendigkeit
- → Überprüfung der ungeregelten Schutzwege auf ihre technische Sicherheit und Konformität mit den Richtlinien (Sichtbeziehungen und Beleuchtung, neue Technologien etc.)
- → Prioritäre Überprüfung unfallträchtiger Schutzwege
- → Beleuchtung von Schutzwegen entsprechend einschlägiger Richtlinien und Normen Infokampagne hinsichtlich des richtigen Verhaltens vor und auf Schutzwegen

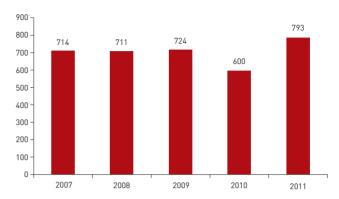




FAHRRAD

Die Vorteile des Radfahrens sind bekannt: es ist umweltfreundlich, gesund und macht zudem Spaß. 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. Die Fahrleistung mit dem Rad hat sich in den letzten Jahren verdoppelt. In Innsbruck werden z.B. bereits 22% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt. Radfahrer erleiden bei Zusammenstößen oft schwere Verletzungen Die Zahl der Unfälle und der dabei verletzten oder getöteten Radfahrer ist in Tirol zuletzt gestiegen. Deshalb wird künftig ein besonderer Schwerpunkt bei Sicherheit von Radfahrern gesetzt.

VERLETZTE RADFAHRER IN TIROL, 2007-2011



Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung: KFV



Bei der Planung und Gestaltung der Infrastruktur für Radfahrer bieten die Broschüren "mobile 03 - Radfahren fördern" und "mobile 04 - Planungsleitfaden Radverkehr" vom Amt der Tiroler Landesregierung eine nützliche Hilfestellung (herunterzuladen unter: http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/publikationen).

Im Jahr 2011 wurden bei 796 Unfällen 793 Radfahrer verletzt und 4 getötet.

ZIELE

- → Reduktion der Radunfälle um 20%
- → Verringerung der Verletzungsschwere
- → Erarbeitung eines Tiroler Radverkehrskonzeptes

MASSNAHMEN

- ightarrow Erstellung eines Tiroler Radverkehrskonzeptes mit umfassender Betrachtung des Radverkehrs
- → Erweiterung des Radwegenetzes (Radwege, Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen)
- → Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und der Querungsstellen (Beleuchtung, Sicherung, vorgezogene Aufstellflächen an Kreuzungen etc.)
- ightarrow Beachtung von Anforderungen des Fahrradverkehrs bei der Planung und Ausführung von Straßenprojekten
- ightarrow Gezielte Analyse von Radunfällen und Ableitung von Maßnahmen
- → Ausbildung und Schulung junger Radfahrer
- → Abhaltung von Fahrradsicherheitskursen auch für Senioren
- → Schwerpunktaktionen zur Kontrolle der Ausrüstung von Fahrrädern (Sichtbarkeit, Beleuchtung bei Dunkelheit etc.) und des Verhaltens der Radfahrer (verbotenes Benützen von Gehsteigen, Missachtung von Stopptafel und Rotlicht, verbotenes Fahren gegen die Einbahn etc.)
- → Erhöhung der Sichtbarkeit von Radfahrern durch Bewerbung des Themas "Mach dich sichtbar"
- → Veranstaltung von Info-Kampagnen rund ums Radfahren (z.B. Helm, Beleuchtung, Verkehrsverhalten) unter besonderer Berücksichtigung von Personen mit Migrationshintergrund
- → Positive Bewusstseinsbildung für Helmtragen in allen Altersgruppen, insbesondere bei Kindern sowie Vorbildwirkung der Erwachsenen
- → Bewusstseinsbildung zur richtigen Verwendung von Kindersitzen am Fahrrad





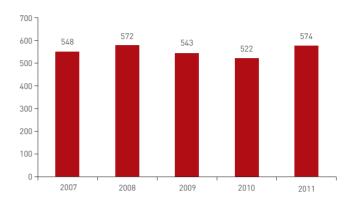


MOPED

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 Mopedunfällen zu beklagen. Ein großes Sicherheitsproblem sind Mopeds, die serienmäßig – oder nach "Tuning" – die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nennenswert überschreiten können.

Mopeds sind die unsichersten Fahrzeuge: Die Gruppe der Mopedfahrer weist die höchsten Unfallzahlen pro zugelassene Fahrzeuge auf.

VERLETZTE MOPEDFAHRER IN TIROL, 2007-2011



Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung: KFV



Im Jahr 2011 wurden in Tirol bei 515 Unfällen 574 Mopedfahrer verletzt und 3 getötet.

ZIELE

- → Reduktion der Mopedunfälle um 20%
- → Gezielte Aufklärungsarbeit hinsichtlich "Tuning"

MASSNAHMEN

20

- → Weiterhin intensive Kontrollen von Mopeds in Bezug auf "Tuning" (Geschwindigkeit, Lärm etc.) durch Einsatz von Mopedprüf- und Lärmmessgeräten
- ightarrow Öffentlichkeitsarbeit zum Thema "Moped" insb. zum Thema "Tuning"
- ightarrow Verkehrserziehung an AHS, BHS und Berufsschulen
- \rightarrow Verbindung von Bewusstseinsbildung im Bereich Verkehrssicherheit mit Jungendkriminalitätsprävention ("Bleib sauber Jugend OK")



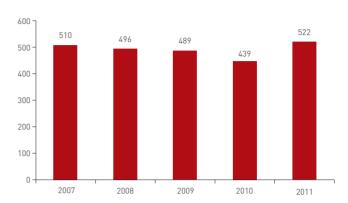


MOTORRAD

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 den Motorradfahrern das Unfallrisiko deutlich. Knapp 60% aller getöteten Motorradfahrer sind Männer über 40 Jahre ("Wiedereinsteiger").

In Tirol sind auch Unfälle von ausländischen Motorradfahrern ein Thema: etwas weniger als die Hälfte der am Motorrad Verunglückten stammt aus dem Ausland, vor allem aus Deutschland.

VERLETZTE MOTORRADFAHRER IN TIROL, 2007-2011



Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung: KFV





Im Jahr 2011 wurden bei insgesamt 496 Unfällen 522 Motoradfahrer verletzt, 10 wurden getötet.

ZIELE

- → Reduktion der Motorradunfälle um 20%
- → Intensive Öffentlichkeitsarbeit in den Nachbarländern

MASSNAHMEN

- ightarrow Überwachung der Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten
- → Überprüfung der Motorräder auf ihren technischen Zustand (Lärm etc.)
- ightarrow Sicherung bekannter Motorradstrecken und vorrangige Sanierung von Unfallstrecken und -kreuzungen
- ightarrow Sanierung von Fahrbahnschäden mit griffigen Asphaltbaustoffen
- → Vermeidung von Griffigkeitswechseln des Fahrbahnbelags
- → Entfernung bzw. Absicherung von Objekten am Straßenrand an neuralgischen Strecken
- ightarrow Ausbau des Unterfahrschutzes bei Leitschienen auf Straßen mit hohem Motorradverkehrsaufkommen und Einsatz neuartiger Rückhaltesysteme
- → Erstellung von Kehrplänen zu Saisonbeginn, prioritäre Befreiung von Streusplitt
- → Deutliche Kennzeichnung des Straßenverlaufes: Prinzip "selbsterklärende Straße"
- → Detailstudie von Motorradunfällen für gezielte Verkehrssicherheitsarbeit
- → Fahrverhaltensbeobachtungen auf Motorradstrecken
- ightarrow Bewusstseinsbildung auch für ausländische Lenker entlang von Motorradunfallstrecken, angestrebt werden außerdem grenzüberschreitende Aktionen
- $\,
 ightarrow\,$ Bewusstseinsbildung bei Pkw-Lenkern bzgl. Unfälle mit Motorradlenkern
- → Abhaltung von Fahrsicherheitstrainings (v.a. für Wiedereinsteiger)
- → Risikokompetenz für Motorradlenker (v.a. für Wiedereinsteiger)





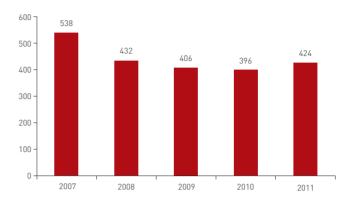


LKW-UNFÄLLE

Unfälle mit Beteiligung von Lkw weisen aufgrund der großen Massen 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-Lenker selbst, sondern auch für andere, meist schwächere Verkehrsteilnehmer ein hohes Gefahrenpotential dar. Deshalb sind hier verstärkte Kontrollen vorgesehen.

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

VERLETZTE BEI UNFÄLLEN MIT LKW-BETEILIGUNGEN IN TIROL, 2007-2011



Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung: KFV



Im Jahr 2011wurden bei 314 Unfällen mit Lkw-Beteiligung 424 Personen verletzt und 6 getötet.

ZIELE

- ightarrow Reduktion der Anzahl der Lkw-Unfälle um 20%
- → Erhöhung des Verantwortungsbewusstseins bei Lkw-Lenkern

MASSNAHMEN

22

- → Intensive Kontrollen sowohl auf Autobahnen als auch auf dem Sekundärstraßennetz (Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, Fahrtauglichkeit der Lenker, Fahrzeugzustand etc.)
- \Rightarrow Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeiten von Lkw-Lenkern
- → Kontrolle der richtigen Bereifung und Einhaltung der Kettenmitnahmepflicht
- → Beibehaltung des hohen Kontrollstandards auf den Kontrollstellen der Haupttransitrouten bzw. auf den Kontrollplätzen des Sekundärstraßennetzes unter besonderer Berücksichtigung technischer Überprüfungsmöglichkeiten (z.B. Prüfzugeinsätze) und des weiterhin intensiven Einsatzes speziell ausgebildeter Organe der Polizei zur wirksamen Ahndung spezifischer Verstöße im Schwerverkehrsbereich
- → Schaffung von weiteren für die Schwerverkehrskontrolle geeigneten Anhalteplätzen für polizeiliche Kontrollen auf dem Sekundärstraßennetz
- $\,
 ightarrow\,$ Forcierung des freiwilligen Einsatzes von Alkohol-Interlocks in Lkw-Flotten





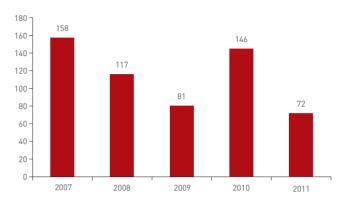
BUSSE/SCHULBUSSE

Buslenker tragen für die sichere Beförderung einer großen Zahl an Fahrgästen die Verantwortung. Technisch einwandfreie Fahrzeuge und ein absolut fahrtauglicher Lenker sind Voraussetzung dafür, dass das Busfahren eine der sichersten Fortbewegungsarten bleibt.

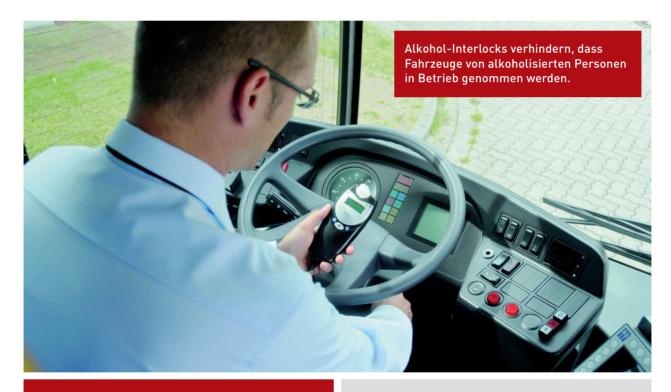
Für Buslenker gilt eine Alkoholgrenze von 0,1‰.

In der EU wurden schon Versuche mit Alkohol-Interlocks durchgeführt. Für Schulbusse haben manche Länder bereits eine Ausrüstungspflicht eingeführt.

VERLETZTE BUSINSASSEN IN TIROL, 2007-2011



Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung: KFV



Im Jahr 2011 wurden bei 107 Unfällen mit Bussen 72 Businsassen verletzt.

ZIELE

- → Reduktion der Busunfälle um 20%
- → Erhöhung des Verantwortungsbewusstseins bei Buslenkern

MASSNAHMEN

- → Überwachung von Lenk- und Ruhezeiten (Reisebusse)
- → Kontrolle der Busse und Fahrtauglichkeit der Lenker
- → Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeiten
- → Forcierung des freiwilligen Einsatzes von Alkohol-Interlocks in (Schul-)bussen
- ightarrow Forcierung der Aus- und Weiterbildung von Schulbuslenkern



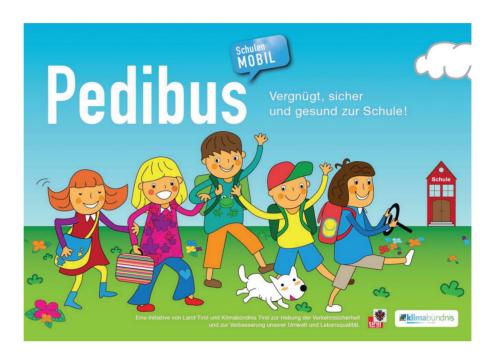




BEWUSSTSEINSBILDUNG, VERKEHRSERZIEHUNG, AUS- UND WEITERBILDUNG

Aktionen und Kampagnen zu wichtigen Sicherheitsthemen (z.B. Sichtbarkeit, Geschwindigkeit, Gurt, Alkohol) wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Auch gezielte Verkehrserziehung für Personen unterschiedlichen Alters bildet eine wichtige Grundlage für eine sichere Verkehrsteilnahme.

In Tirol wird die Verkehrserziehung neben den Schulen und Kindergärten auch von Polizei, KFV, Klimabündnis, Jugendrotkreuz, AUVA, ÖAMTC und ARBÖ getragen. Im Rahmen der Verkehrserziehung wurden in den Schulen in den letzten Jahren folgende Verkehrssicherheitsprojekte durchgeführt:







→ Fahrradwerkstätte (Vermittlung von Wissen über kleine Reparaturen, Sicherheitsvorschriften, umweltfreundlichen Radverkehr)

Infos zu Verkehrserziehungsprojekten sind unter http://www.schulenmobil.at abrufbar.

ZIELE

- → Durchführung von einer bewusstseinsbildenden Aktion pro Jahr
- Ausweitung der Verkehrserziehung in Tirol für unterschiedliche Altersklassen

MASSNAHMEN

- $\rightarrow \ \, \text{Altersklassenspezifische Bewusstseinsbildung}$
- ightarrow Bewusstseinsbildung in- und ausländischer Lenker, besonders auf Motorradstrecken
- → Zielgruppenorientierte Bewusstseinsbildung, Fahrsicherheitstrainings bzw. Mobilitätsberatungen (insb. für Motorrad-Wiedereinsteiger, Senioren, Migranten)
- → Gewährleistung einer qualitativ hochwertigen Ausbildung in ermächtigten Ausbildungsstätten sowie einer regelmäßigen Weiterbildung von Fahrlehrern, Fahrsicherheitsinstruktoren und Fahrprüfern
- → Verkehrserziehung in Kindergärten, in Volks- und Hauptschulen sowie auch in AHS, BHS und Berufsschulen (insbesondere durch Lehrer)
- → Institutionalisierung des Prinzips "Close To": Jugendliche Verkehrsstraftäter berichten Fahrschülern über ihre Erlebnisse
- → Gefahrenwahrnehmungstrainings für jugendliche Fahranfänger
- → Bewusstseinsbildende Maßnahmen wie Vorträge oder Referate für die Generation 60+ zur Sensibilisierung von Senioren auf Einschränkungen (Gehör, Sehvermögen etc.)

Verkehrs-Sicherheits-Programm Tirol





(

INFRASTRUKTUR (INKL. SICHTBARKEIT DES STRASSENVERLAUFS)

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 intuitiv zu einem sicheren Verhalten angeleitet werden. Wichtige Punkte sind hier eine ausreichende Sicht auf den Straßenverlauf und die anderen Verkehrsteilnehmer sowie eine weitreichende Barrierefreiheit. Zudem sollten gefährlichen Objekte am Straßenrand entfernt bzw. abgesichert werden ("fehlerverzeihende Straße").

Für eine umfassende Verbesserung der Sicherheit der Infrastruktur sind neue zwei Instrumente ganz zentral: das Verkehrssicherheitsaudit (zur Begutachtung von Straßenprojekten in der Planungsphase) und die Verkehrssicherheitsinspektion (zur regelmäßigen Überprüfung bestehender Infrastruktur).



ZIELE

→ Integriertes Sicherheitsmanagement auf dem Tiroler Straßennetz

MASSNAHMEN

- → Sicherheitsbegutachtung von Straßenprojekten in der Planungsphase und Sicherheitsinspektionen bestehender Abschnitte im Landesstraßennetz
- ightarrow Laufende Sanierung von Unfallhäufungsstellen
- → Einsatz von Rumpelstreifen ("Rumble Strips") im hochrangigen Netz als Basis für Untersuchungen zur möglichen Anwendung von Rumpelstreifen auf Freilandstraßen
- → Testung von neuen Produkten bei Bodenmarkierungen (z.B. Strukturmarkierungen) mit verbesserter Reflexion auch bei Regen
- → Anwendung neuer Erkenntnisse bei Kreuzungsgestaltungen (Kreisverkehre, Bypass-Lösungen, Verkehrslichtsignalanlagen etc.)
- → Straßenverkehrssicherheitsaudit von Baustellenplänen und Monitoring bei Langzeitbaustellen auf stark verkehrsbelasteten Straßen (bzw. am hochrangigen Netz) und Schulungen bzgl. Baustellenabsicherung
- → Einsatz von Warn- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA), bei Bedarf auch im Sekundärnetz z.B. vor Schulen und Kindergärten
- → Überprüfung der Informationspräsentation im Straßenverkehr nach Kriterien der kognitiven Leistungsfähigkeit (z.B. Erfassbarkeit von mehreren nebeneinander befindlichen Verkehrszeichen oder Silbenzahl auf Informationstafeln)
- → Deutliche Kennzeichnung des Straßen- bzw. Fahrbahnverlaufes: Prinzip "selbsterklärende Straße" (auch bei Radwegen) und Sicherung des Straßenrands (fehlerverzeihende Straße)
- → Beleuchtung unfallträchtiger Straßenabschnitte (Autobahnknoten, Kreisverkehrsanlagen im Freiland, Querungsstellen des Fußgängerverkehrs etc.) unter Beachtung normgerechter Ausführung

Verkehrs-Sicherheits-Programm Tirol

25





UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

Unter einer Unfallhäufungsstelle (UHS) wird ein Knotenpunkt oder ein Streckenabschnitt mit einer Länge von max. 250 m verstanden, wo sich wiederholt Unfälle ereignen. Derartige Stellen sind vorrangig zu entschärfen, um weitere Unfälle zu verhindern. UHS sind nicht nur auf Landesstraßen, sondern auch auf Gemeindestraßen zu finden. 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.



UNFALLHÄUFUNGSSTELLE

(max. 250 m Länge):

→ mind. 3 gleichartige Unfälle mit Personen schaden in 3 Jahren und einem Relativkoeffizienten > 0,8 (Berechnet sich aus sämtlichen UPS und der täglichen Verkehrsstärke auf einem Streckenabschnitt)

oder

→ 5 gleichartige Unfälle (inkl. Sachschadensunfälle) in 1 Jahr

ZIELE

- → Laufende Sanierung aller bekannten Unfallhäufungsstellen
- → Durchführung von Verkehrssicherheitschecks in allen Tiroler Gemeinden

MASSNAHMEN

- → Jährliche Identifikation von Unfallhäufungsstellen und Prioritätsreihung nach Höhe der Unfallkosten bzw. der Unfallschwere
- → Sanierung von Unfallhäufungsstellen, z.B. durch bauliche Maßnahmen, Beschränkungen und Verbote und Überwachungsmaßnahmen.

- ightarrow Überprüfung der umgesetzten Maßnahmen auf ihre Effizienz
- → Unfallhäufungsstellensanierung auch im Gemeindestraßennetz, z.B. im Zuge der Verkehrssicherheitschecks für Gemeinden









ÜBERWACHUNG UND STRASSENPOLIZEILICHE MASSNAHMEN

In Tirol wurde in den letzten Jahren eine Vielzahl von Kontrollen durchgeführt, die wesentlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen haben. Dabei führte bereits die Präsenz der Exekutive zu einer positiven Beeinflussung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer. Die häufigsten Kontrollen werden dabei im Bezug auf Geschwindigkeit, Alkohol, Sicherheitsabstände, Gurtverwendung, Kindersicherung, Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung und technischen Zustand von Fahrzeugen durchgeführt.

Erfahrungsgemäß ist die Kombination von Bewusstseinsbildung und Kontrolle am wirksamsten, da sich so das Verhalten der Verkehrsteilnehmer auch längerfristig beeinflussen lässt.



ZIELE

- → Aufrechterhaltung der hohen Kontrolldichte und weitere Effizienzsteigerung durch Einsatz moderner technischer Überwachungsgeräte
- $\,
 ightarrow\,$ Verstärkte Kombination von Bewusstseinsbildung und Kontrollen

MASSNAHMEN

- → Sicherstellung einer weiterhin hohen subjektiven Kontrolldichte
- → 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.)
- → Ausweitung des Angebots an Überwachungsstandorten für die Polizei
- → Überprüfung sektoraler Fahrverbote
- → Kopplung von bewusstseinsbildenden Kampagnen mit Überwachung
- → Überprüfung der Wirksamkeit von Bewusstseinsbildung und Kontrollen
- → Kontrolle der Einhaltung der relevanten Richtlinien bei Baustellen, speziell deren nächtlicher Sicherung und Beleuchtung
- → Lobbying für eine österreichweite Harmonisierung der Strafkataloge, Erhöhung der Mindeststrafhöhen (z.B. für Schnellfahren), Automatisierung der Abläufe sowie Erhöhung der Obergrenze bei Organstrafverfügungen

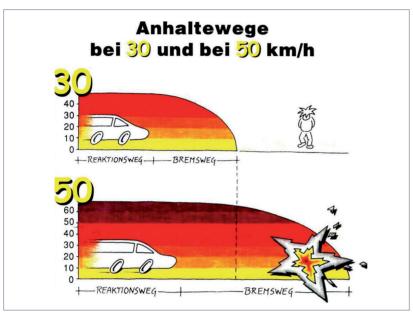
→ Diskussion zur Verringerung der Straftoleranzen: Tempolimits dürfen nicht als unverbindliche Empfehlungen aufgefasst werden





GESCHWINDIGKEIT IM FREILAND UND ORTSGEBIET

Die Hauptunfallursache auf Österreichs Straßen ist nicht angepasste Geschwindigkeit. Regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen auf den Straßen Tirols zeigen an vielen Stellen immer wieder erhöhte Durchschnittswerte. Österreichweit überschreiten mehr als 80% der Lenker ein Tempolimit von 30km/h. Im Ortsgebiet bei 50km/h sind es 60%, bei 100km/h halten sich immerhin noch 24% der Lenker nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit.





Informationen zum Thema "Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet" (Grundlagen, Rechtliche Voraussetzungen, Gutachten etc.) sind in der Broschüre "mobile 01 - Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet" zu finden (herunterzuladen unter: http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/publikationen).

Bei Alleinunfällen (Unfälle mit nur einem beteiligten Fahrzeug) waren 2011 fast die Hälfte aller Tiroler Verkehrstoten zu beklagen (21 Getötete). In den meisten EU-Ländern gelten im Freiland geringere Tempolimits als in Österreich.

ZIELE

- → Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus sowohl im Freiland als auch im Ortsgebiet an die örtlichen Verhältnisse
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus sowohl im Freiland als auch im Ortsgebiet

MASSNAHMEN

28

- → Gezielte Kontrolle von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Planquadrate)
- → Unterstützung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch bauliche Maßnahmen (Verengung der Fahrbahn, Verkehrsinseln, Baumpflanzungen, Grünstreifen etc.) auf untergeordneten Gemeindestraßen
- Weitere Optimierung der Standortwahl für die Geschwindigkeitsüberwachung
- → Einsatz mobiler Tempoanzeigen (zur Bewusstseinsbildung)
- → Kopplung von bewusstseinsbildenden Kampagnen mit Schwerpunktaktionen zur Tempoüberwachung
- → Einsatz moderner technischer Überwachungsgerätschaften
- → Einsatz von Frontradargeräten zur vereinfachten Ermittlung von straffälligen Lenkern auf Strecken mit hohem Anteil ausländischer Fahrzeuge





SICHERHEITSABSTAND

Auffahrunfälle ereignen sich vor allem im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) und auf gut ausgebauten Landesstraßen bei trockenen Straßenverhältnissen. Drängeln und zu geringer Sicherheitsabstand zählt zu einer der häufigsten Unfallursachen in Österreich.

Laut Straßenverkehrsordnung muss der Lenker eines Fahrzeuges einen solchen Abstand zum vorderen Fahrzeug halten, dass ihm jederzeit das rechtzeitige Anhalten möglich ist, wenn der Lenker vor ihm abbremst.



In Tirol ereigneten sich im Jahr 2011 621 Auffahrunfälle mit Personenschaden bei denen 873 Verkehrsteilnehmer verletzt und 2 getötet wurden.

ZIELE

→ Verringerung der Zahl von Auffahrunfällen um 20%

MASSNAHMEN

- → Intensivierte stationäre und mobile Abstandsmessungen auf Autobahnen und Schnellstraßen auch in Kombination mit Anhaltung und Ahndung
- → Gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Bewusstseinsbildung









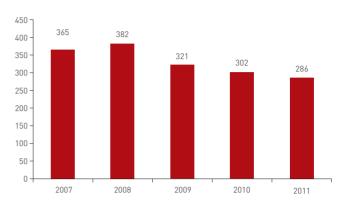
ALKOHOL UND DROGEN

Mit steigendem Promille-Gehalt steigt auch das Unfallrisiko signifikant an: bei 0,5‰ ist das Unfallrisiko schon doppelt so hoch wie bei einem nüchternen Fahrer, bei 0,8‰ sogar viermal so hoch

Viele Lenker 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.

VERLETZTE BEI INFÄLLEN MIT ALKOHOLISIERTEN IN TIROL, 2007-2011



Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung: KFV





Im Jahr 2011 ereigneten sich 277 Unfälle mit alkoholisierten Beteiligten, bei denen 286 Personen verletzt und 3 getötet wurden.

ZIELE

- ightarrow Senkung der Alkoholunfälle um 20%
- → Pilotprojekte zum Einsatz von Drogen-Vortestgeräten

MASSNAHMEN

30

- \rightarrow Weiterhin intensive Alkoholkontrollen mit Vortestgeräten
- ightarrow Verstärkte Kontrollen hinsichtlich Beeinträchtigung durch Drogen, auch unter probeweisem Einsatz von Drogen-Vortestgeräten
- → Weiterhin Umsetzung von Informationskampagnen zur Bewusstseinsbildung wie "Weg vom G(l)as" oder "a guats Gfühl – fahr nüchtern"
- ightarrow Alkoholprävention in Fahrschulen und Schulen





SICHERHEITSGURT UND KINDERSITZ IM UND AM FAHRZEUG

Nach Erhebungen des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) lag 2011 die Gurtanlegequote in Tirol bei 95,6%, das entspricht dem höchsten Wert in ganz Österreich. Bei der Kindersicherung sind Tiroler ebenfalls im Spitzenfeld: 98,7% aller Kinder waren richtig gesichert. Diese sehr guten Werte gilt es durch entsprechende Maßnahmen auch in den nächsten Jahren zu erreichen, denn immer noch gibt es zahlreiche ungesicherte Todesopfer!

Kinder unter 14 Jahren und einer Körpergröße unter 150 cm müssen im Pkw mit entsprechenden Rückhalteeinrichtungen befördert werden. Halten sich Eltern nicht an diese Vorschriften, besteht ein hohes Risiko für Verletzungen an Brustkorb, Kopf, Gesicht und Extremitäten der Kinder.

Auf dem Rad müssen Kinder unter 8 Jahren in einem geeigneten Kindersitz transportiert werden, der hinter dem Sattel angebracht und fest und sicher mit dem Fahrrad verbunden sein muss.





Das Risiko bei einem Unfall getötet zu werden ist für nicht angeschnallte Fahrzeuginsassen 6mal höher als für Fahrer und Mitfahrer, die angeschnallt sind.

2011 kamen in Tirol 10 nichtangegurtete Pkw-Insassen ums Leben.

ZIELE

- → Erhöhung der Gurtverwendungsquote auf 100% mit besonderem Augenmerk auf die Gurtverwendung auf Rücksitzen
- → Erhöhung der Kindersicherungsquote auf 100%

MASSNAHMEN

- → Schwerpunktkontrollen insbesondere im Umfeld von Kindergärten und Schulen
- → Kampagnen wie "Klick vorne Gurt, hinten auch"
- $\,
 ightarrow\,$ Verstärkung der Aufklärungsarbeit in Kindergärten und Schulen
- ightarrow Schwerpunktkontrollen und Aufklärungsarbeit hinsichtlich des Angurtens auf den Rücksitzen

ightarrow Aufklärungsarbeit hinsichtlich Kindersicherung am Fahrrad









HALTESTELLEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Grundsätzlich gilt die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln als sehr sicher. Bei der Planung von Haltestellenbereichen muss allerdings besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der ÖV-Benützer gelegt und die technische Ausstattung und Beleuchtung laufend verbessert werden.



Der Leitfaden "mobile 05 - Haltestellen attraktiv gestalten" des Landes Tirol bietet bei der Gestaltung von verkehrssicheren, fahrgastfreundlichen und barrierefreien Haltestellen eine wichtige Unterstützung. Dieser kann auf der Homepage des Landes Tirol heruntergeladen werden (http://www. tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/publikationen).

ZIELE

→ Erhöhung der Sicherheit bei Haltestellen des ÖV

MASSNAHMEN

32

- → Errichtung von baulich von der Fahrbahn getrennten Ein- und Ausstiegsbereichen
- → Einheitliche Kennzeichnung von Haltestellen, eventuell mit größeren, hoch reflektierenden Symbolen
- → Beleuchtung von Fußgängerquerungsbereichen bei Haltestellen; bei Bedarf richtliniengemäße Anlage von Schutzwegen



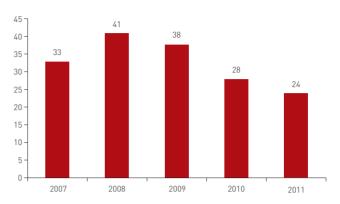






Kinder reagieren im Straßenverkehr anders als Erwachsene, sind sich der Gefahren oft nicht bewusst und benötigen daher besondere Berücksichtigung bei der Verkehrssicherheitsarbeit. Der Weg zur Schule ist meist der erste Weg, den Kinder alleine bewältigen. Wird das Umfeld der Schule als nicht sicher empfunden, werden viele Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht, wodurch mehr Verkehr erzeugt wird und neue Gefahren für andere Schüler entstehen. Weitere Maßnahmen für ein sicheres Schulumfeld sollen dazu beitragen die Zahl der verunglückten Kinder auf dem Schulweg langfristig zu senken.

SCHULWEGUNFÄLLE IN TIROL, 2007-2011



Quelle: Statistik Austria, Datenbearbeitung: KFV



Im Jahr 2011 wurden in Tirol bei 24 Unfällen 25 Kinder auf ihrem Weg zur Schule verletzt.

ZIELE

- ightarrow Weiterhin keine getöteten Kinder am Schulweg
- → Weitere Senkung der Unfallzahlen

MASSNAHMEN

- → Einheitliche Gestaltung der Straßenräume im Schulumfeld (Bodenmarkierungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schutzwege etc.)
- → Ausbau der Radabstellanlagen in und um Schulen
- → Schulwegsicherung durch die Polizei oder die "Schulwegpolizei" (Eltern, Ehrenamtliche etc.)
- → Erstellung von Schulwegplänen für Volksschulen
- → Durchführung von Sicherheitsinspektionen für höhere Schulen
- → Verkehrserziehung durch ausgebildete Lehrer und Polizei
- ightarrow Risikokompetenz für Schüler und Jugendliche (z.B. Projekt "Schulen mobil")





WILDUNFÄLLE/WILDSCHUTZ

Laut Jagdstatistik wurden im Jagdjahr 2010/11 im Straßenverkehr österreichweit 78.003 Wildtiere getötet. Im Land Tirol kamen in diesem Jagdjahr insgesamt 1.266 Tiere im Straßenverkehr ums Leben, davon entfielen 1.040 auf Rehwild (82%) und 149 auf Rotwild (12%). Die Errichtung von Wildschutzeinrichtungen (Straßenverkehrszeichen, Wildwarneinrichtungen, Wildzäunen, Wildtierpassagen) dient der Vermeidung von Verkehrsunfällen und somit zum Schutz der Verkehrsteilnehmer sowie der freilebenden Tiere. Dabei ist besondere Rücksicht darauf zu nehmen, dass der Lebensraum des Wildes durch die Maßnahmen nicht zu sehr eingeschränkt wird.







In den Jahren 2007-2011 wurden in Tirol 33 schwere Wildunfälle verzeichnet.

ZIELE

- → Verringerung der Personen- und Sachschadensunfälle mit Wild
- → Evaluierung vorhandener Wildschutzeinrichtungen

MASSNAHMEN

34

- $\rightarrow \ \ \text{Identifikation von Unfallstrecken mit hohem Wildwechsel/Wildkorridoren}$
- $\rightarrow \ \, \text{Pr\"{u}fung/Evaluierung unterschiedlicher Wildschutzeinrichtungen}$
- ightarrow Bewusstseinsbildung zum richtigen Verhalten auf Strecken mit starkem Wildwechsel





AUSBLICK

AUSBLICK

Durch die schrittweise Umsetzung des Maßnahmenkatalogs in diesem Programm wollen wir dazu beitragen, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in Tirol dauerhaft zu erhöhen.

Eine begleitende Expertengruppe (Vertreter des Landes Tirol, der Polizei und des KFV) evaluiert die Erfolge des Programms laufend und schlägt bei Bedarf neue Maßnahmen vor. Die Gruppe berichtet dem Verkehrssicherheitsbeirat bei dessen regelmäßigen Sitzungen.

