



2017 – 2021
VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM
BURGENLAND



INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	3
1 DAS BURGENLÄNDISCHE VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM	4
2 UNFALLBILANZ	5
3 PKW	6
4 LKW/BUS	7
5 MOPED	8
6 MOTORRAD	9
7 FAHRRAD	10
8 FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER	11
9 KINDER UND JUGENDLICHE	12
10 ÄLTERE VERKEHRSTEILNEHMERINNEN UND VERKEHRSTEILNEHMER	13
11 MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE PERSONEN	14
12 BEWUSSTSEINSBILDUNG	15
13 VERKEHRSÜBERWACHUNG	16
14 ALKOHOL UND SUCHTMITTEL	17
15 VERKEHRSMITTELWAHL	18
16 UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN	19
17 EISENBAHNKREUZUNGEN	20
18 RAUMPLANUNG	21
19 SICHERHEITSÜBERPRÜFUNGEN FÜR STRASSEN	22
20 QUALITÄTSSICHERUNG BEI DER AUS- UND WEITERBILDUNG	23

VORWORT

von Landeshauptmann-Stellvertreter
Johann Tschürtz



Das Verkehrssicherheitsprogramm hat eine klare Vision: Vision Zero – kein einziger Verkehrstoter mehr auf burgenländischen Straßen. Jeder einzelne Verkehrstote ist einer zu viel. Die positive Bilanz der Verkehrsunfallstatistik der vergangenen Jahre zeigt, dass mit den Maßnahmen, die zur Erreichung dieses ambitionierten Ziels im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms umgesetzt wurden, ein wertvoller Beitrag zum Schutz der Verkehrssicherheit getätigt wurde.

Nun, in der bereits dritten Auflage des Verkehrssicherheitsprogramms für das Burgenland, gilt es, die hohe Qualität in der Verkehrssicherheitsarbeit beizubehalten und weitere effiziente Schritte für die Sicherheit aller Menschen auf unseren Straßen zu setzen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, wurden für jede einzelne Verkehrsart maßgeschneiderte Maßnahmenpakete entwickelt. Ein großer Schwerpunkt des Verkehrssicherheitsprogramms 2017 – 2021 liegt aber auch auf dem Bereich Bewusstseinsbildung. Einerseits soll dabei die Eigenverantwortung jedes Einzelnen gefördert und andererseits die gegenseitige Rücksichtnahme gestärkt werden. Das Verkehrssicherheitsprogramm steht aber zugleich auch ganz im Zeichen der gesetzlichen Neuerungen für Österreichs Straßenverkehr, auf Basis derer sich neue Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergeben.

Ich danke allen, die bisher an der Hebung der Verkehrssicherheit und an der Erstellung des neuen Programmes mitgearbeitet haben. Um das Verkehrssicherheitsprogramm Burgenland 2017 – 2021 aber auch tatsächlich umsetzen zu können, ist die Mitwirkung jedes Einzelnen erforderlich. Nur wenn alle, die an der Gestaltung des Straßenverkehrs beteiligt sind, ihre Kräfte vereinen, kann aus der Vision eines Straßenverkehrs, in dem keine Todesopfer zu beklagen sind, ein greifbares Ziel werden.

Johann Tschürtz

1. Das Burgenländische VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM

(3. Auflage)

Das Burgenländische Verkehrssicherheitsprogramm geht in seine 3. Auflage. Auf Basis einer umfangreichen Evaluierung der bisher umgesetzten Maßnahmen und unter Berücksichtigung neuer Gefahrenmomente und Erkenntnisse im Verkehrswesen soll die Schwerpunktsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit für die nächsten 5 Jahre festgelegt werden.

Das Burgenland hat eine lange Tradition und hohe Qualität in der Verkehrssicherheitsarbeit. Maßnahmen werden unter Berücksichtigung objektiver Grundlagen entwickelt und umgesetzt. Beispielsweise werden neben den Unfalldaten der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Burgenland auch die Verkehrsunfälle mit Sachschaden im Landesstraßennetz statistisch erfasst und ausgewertet. Dadurch wird die Befundlage verdichtet, mögliche Problembereiche früher und eindeutiger erkannt, wodurch ein effizienter Mitteleinsatz gewährleistet ist.

Die Schwerpunkte im Verkehrssicherheitsprogramm widmen sich auch den neuen gesetzlichen Möglichkeiten und den aktuellsten Erkenntnissen der Unfallursachenforschung. Die Maßnahmenentwicklung erfolgte nach folgenden Grundsätzen:

- 1. Stärkung der Eigenverantwortung und Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme** einerseits durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung und andererseits durch bewusstseinsbildende Verkehrssicherheitsaktionen und Verkehrserziehung
- 2. Unterstützung und Entwicklung von Initiativen zur Sicherung des Straßenverkehrs außerhalb der Tätigkeit der Exekutive**, z. B. Schülerlotsen, „Sicherheitspartner“
- 3. Rigorose Überwachung sicherheitsrelevanter Bestimmungen** einerseits durch technische Einrichtungen (z. B. Rotlichtüberwachungskamera) und andererseits durch gezielten Einsatz der Exekutive

In den folgenden Kapiteln sind Ziele und Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach Sachthemen angeführt, die in den nächsten 5 Jahren erreicht bzw. umgesetzt werden sollen.

Hinweise:

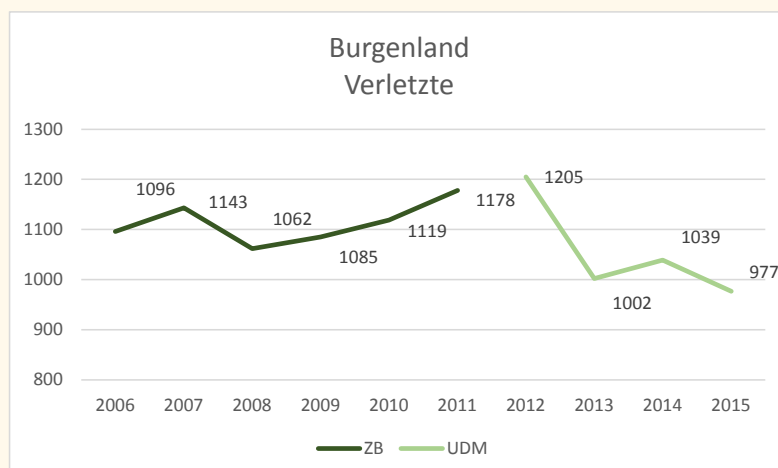
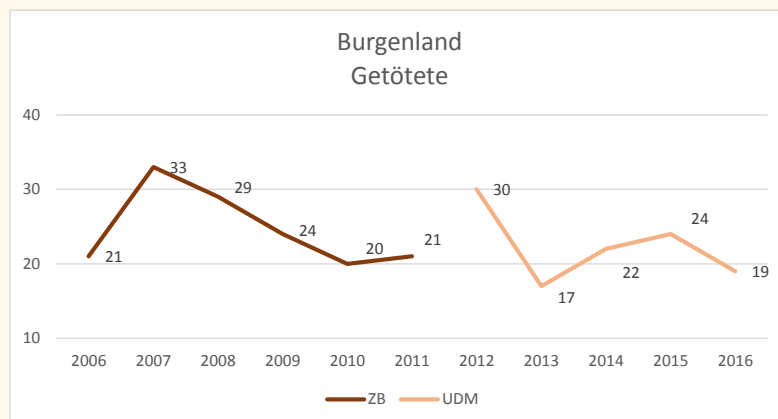
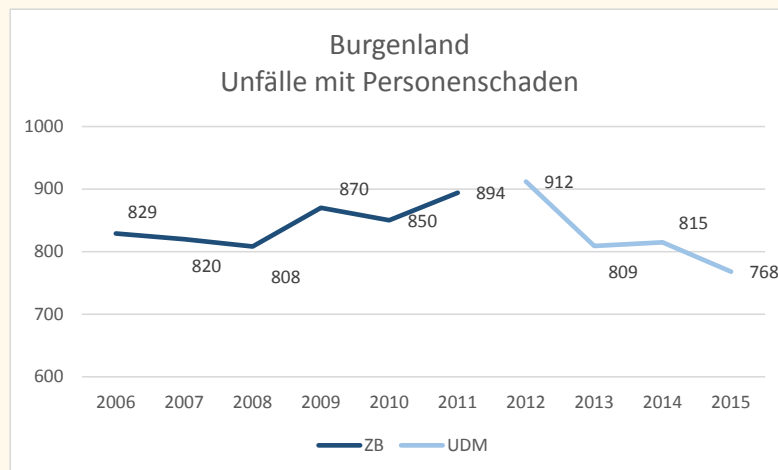
- Bestimmte Maßnahmen, die für mehrere Sachkategorien besonders relevant sind, werden in jeder betreffenden Kategorie aufgelistet. Maßnahmen, die auch in einer vorgereichten Kategorie vorkommen, sind kursiv geschrieben.*
- Die definitiven Zahlen zur Unfalldaten 2016 lagen bei Programmerstellung noch nicht vor.*



2. UNFALLBILANZ

In den nachfolgenden Abbildungen ist das Unfallgeschehen im Burgenland der letzten 10 Jahre dargestellt. Für die Kategorie der Getöteten ist auch die vorläufige Anzahl für das Jahr 2016 angeführt. Auf Grund der Umstellung in der Unfallaufnahme vom händischen Zählblatt (ZB) auf das elektronische Unfalldatenmanagement (UDM) wurden in den Zeitreihen unterschiedliche Farben verwendet.

Ab dem Jahr 2012 ist eine günstige Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und den dabei verletzten Personen erkennbar. Bei den Getöteten zeigen sich größere Schwankungen und zeigt sich keine eindeutige Trendentwicklung.



3. PKW

Im Jahr 2015 ereigneten sich im Burgenland 591 Personenschadenunfälle mit Pkw-Beteiligung, dabei verunglückten 609 Pkw-Insassen. Das Unfallgeschehen zeigt in den letzten Jahren eine günstige Entwicklung. Unfälle mit Pkw-Beteiligung haben aber weiterhin den höchsten Anteil am Gesamtunfallgeschehen. Dadurch ist in der Kategorie der Unfälle mit Pkw-Beteiligung nach wie vor das größte Reduktionspotential gegeben.



ZIELE

- Verringerung der Unfälle mit Pkw-Beteiligung
- Mehr Verkehrssicherheit durch geringere Geschwindigkeiten und durch Bewusstseinsbildungsarbeit

MASSNAHMEN

- a) Ermittlung und Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen auch im Gemeindestraßennetz mit Eingliederung in das bestehende UHS-Management für das höherwertige Straßennetz
- b) Weiterhin gezielte Aufnahme der Unfälle mit Sachschaden als zusätzliche Grundlage für das Unfallhäufungsstellenmanagement und die Verkehrssicherheitsarbeit
- c) Einsatz von „Rumpelstreifen“ (Mittelmarkierung, Randlinie) in Freilandabschnitten nach sorgfältiger Standortprüfung
- d) Überprüfung abkommensunfallträchtiger Freilandabschnitte mit Anprall an festes seitliches Hindernis und Umsetzung von Absicherungsmaßnahmen
- e) Schrittweise Überprüfung von Rohrdurchlässen und Umgestaltung nach Prioritätenreihung gemäß RVS 03.08.67
- f) Umsetzung des Konzeptes der „selbsterklärenden Straße“ (ideale Straße führt „automatisch“ zum richtigen Verkehrsverhalten) durch entsprechende Gestaltung der Straßenräume
- g) Prüfung der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Einsatzes „Section Control“ auch auf Landesstraßen
- h) Ausbau von „Park & Drive“ Stellplätzen im Bereich hochrangiges A-/S-Netz
- i) Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeiten innerorts und auf Landesstraßen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen
- j) Aktionen zur Bewusstseinsbildung zu den Hauptunfallursachen
- k) Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen
- l) Förderung von Erste-Hilfe-Auffrischkursen als Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr



4. LKW/BUS

Die Anzahl der Verunglückten bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung zeigt von 2010 bis 2014, mit geringen Schwankungen und Werten zwischen 95 und 107 Personen, ein nahezu gleichbleibendes Niveau.

Mit 131 verunglückten Personen bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung war im Jahr 2015 ein Anstieg festzustellen.



ZIELE

- Reduzierung der Unfälle mit LKW- und Bus-Beteiligung
- Verlagerung des Schwerverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz
- Verbesserung der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Lkw und Bussen und der dazugehörigen Infrastruktur (z. B. Bushaltestellen)

MASSNAHMEN

- a) Überwachung Lkw-Durchfahrverbote
- b) Weiterhin technische Unterwegskontrollen und Überwachung des zulässigen Gesamtgewichtes und der Ladungssicherung, auch bei Lkw < 3,5t (Klein-Lkw)
- c) Überprüfung der Möglichkeit im Zuge von Autobahnen und Schnellstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw > 7,5t in Nachtstunden von 22 – 5h von 60 km/h auf 80 km/h anzuheben, um den Verkehrsablauf zu harmonisieren
- d) Bewusstseinsbildung, Aktionen und Kampagnen zur Problematik „toter Winkel von Schwerfahrzeugen“
- e) Freiwilliger Einbau von Alkohol-Wegfahrsperren in Flotten forcieren
- f) Informationsmaßnahmen für SchulbuslenkerInnen im Gelegenheitsverkehr
- g) Sensibilisierungsmaßnahmen und Bewusstseinsbildung bei Frächtern zur Problematik Manipulation digitaler Tachografen
- h) Schrittweise Überprüfung von Bushaltestellen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit



5. MOPED

Der Evaluierungsbericht zeigt beim Unfallgeschehen mit Moped-Beteiligung in den letzten Jahren einen rückläufigen Trend.

Im Jahr 2015 verunglückten 86 Personen bei 73 Unfällen mit Moped-Beteiligung.



ZIELE

- Weniger Unfälle mit Moped-Beteiligung
- Stärkung der Eigenverantwortung für die Verwendung von Sicherheitseinrichtungen
- Stärkung des Verantwortungsbewusstseins bei der Verkehrsteilnahme

MASSNAHMEN

- a) Überwachung der Helm- und Helmriemenverwendung am Moped
- b) Bewusstseinsbildung zur Verwendung von Helm und Schutzkleidung am Moped
- c) Verbesserung der Ausbildung von jungen Lenkerinnen und Lenkern
- d) Unterstützung der Einführung der Mehrphasenausbildung für MopedlenkerInnen
- e) Kontrolle von Mopedtuning



6. MOTORRAD

Die Unfallentwicklung mit Motorradbeteiligung zeigt mit Schwankungen relativ gleichbleibende Werte. Die Schwankungen sind auch in Zusammenhang mit den Witterungsverhältnissen zu sehen.

Im Jahr 2015 verunglückten 83 Personen bei 76 Unfällen mit Motorrad-Beteiligung.



ZIELE

- Weniger Unfälle einspuriger Kraftfahrzeuge
- Umsetzung von Maßnahmen zur Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten
- Erhöhung der passiven Sicherheit durch Verbesserungen der Infrastruktur

MASSNAHMEN

- a) Ausstattung von Leitschienen mit Unterfahrschutz
- b) Vermeidung von Griffigkeitsunterschieden bei Deckensanierungen
- c) Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der „Kurvenfahrlinie“
- d) Fahrsicherheitstrainings für MotorradfahrerInnen bzw. WiedereinsteigerInnen fortsetzen bzw. verstärken
- e) Überprüfung von typischen Motorradstrecken mit erhöhtem Unfallaufkommen (RSI)
- f) Risikokompetenztrainings für Motorradlenkerinnen und -lenker
- g) Einsatz von bewusstseinsbildenden Maßnahmen an bekannten Motorradstrecken



7. FAHRRAD

Das Unfallgeschehen mit Fahrrad-Beteiligung zeigt in den letzten Jahren stark schwankende Werte. Eine Trendbeurteilung der Entwicklung ist daher nicht möglich.

Es dürfte auch in dieser Kategorie ein Einfluss der Witterungsverhältnisse gegeben sein. Im Jahr 2015 verunglückten 113 Personen bei Unfällen mit Fahrrad-Beteiligung.



ZIELE

- Weniger verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer
- Steigerung des Radverkehrsanteils

MASSNAHMEN

- a) Entwicklung und Umsetzung Hauptrouten-Radwegenetz für den Alltagsradverkehr (Radwege-Basisnetz Burgenland) mit klar definiertem Qualitäts- und Sicherheitsstandard
- b) Durchführung von Road Safety Inspections im Bereich Hauptrouten (Radweg) Radverkehr
- c) Strukturierte und schrittweise Überprüfung aller Radwege im Hinblick auf die Fragestellung Benützungspflicht ja/nein und auf RVS-Konformität
- d) Förderung und Bewusstseinsbildung für die Benutzung des Radhelms (z. B. Förderaktion für den Kauf von Radhelmen)
- e) Information der Gemeinden zum Thema Begegnungszone und Fahrradstraße und Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung und Errichtung
- f) Fahrrad-Sicherheitskurse für SeniorInnen (WiedereinsteigerInnen, Stichwort „E-bike“)
- g) Fahrradfreundliche Infrastruktur bei Neu- und Umplanungen mitdenken
- h) Bewusstseinsbildung/Aktionen zur Problematik „Toter Winkel“
- i) Verbesserte Radfahrführung in Kreuzungsbereichen gemäß Best Practice-Beispielen
- j) Prüfung von vorgezogenen Haltelinien für Radfahrer in Kreuzungsbereichen
- k) Ausdehnung der Möglichkeit Radfahren gegen die Einbahn
- l) Ermöglichung der Gefahrenstellenmeldung durch Straßenbenutzer via neuer Technologien (z. B. Handy-App)
- m) Unterstützung von Radworkshops mit der Zielgruppe 1. bis 4. Schulstufe zur Verbesserung der motorischen Fähigkeit junger RadfahrerInnen



8. FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

Beim Unfallgeschehen mit FußgängerInnen-Beteiligung ist in den Jahren 2010 bis 2014 kein eindeutiger Trend erkennbar. Die 44 Unfälle mit FußgängerInnen-Beteiligung im Jahr 2015 sind der deutlich geringste Wert der letzten Jahre. Die Unfälle von FußgängerInnen auf Schutzwegen zeigen, auch aufgrund von Adaptierungen bestehender Schutzwege, eine sehr günstige Entwicklung. Im Jahr 2015 wurden nur mehr 5 Unfälle mit FußgängerInnen-Beteiligung am Schutzweg registriert.



ZIELE

- Weniger verunglückte Fußgängerinnen und Fußgänger
- Verbesserung der FußgängerInnen-Infrastruktur
- Nutzung neuer verkehrsrechtlicher Möglichkeiten zur Gestaltung des Straßenraums

MASSNAHMEN

- a) Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Anhaltebereitschaft vor nicht signalgeregelten Schutzwegen
- b) Information betreffend der Möglichkeit, Halte- und Parkverbote durch Bodenmarkierungen kundzumachen (§ 55/8 StVO 1960), um Gehsteige von Verkehrszeichenstehern frei zu halten
- c) Schrittweise Überprüfung der Verkehrszeichen auf Gehsteigen im Hinblick auf die Höhe Unterkante von mind. 2,20 m
- d) Berücksichtigung einer Mindestbreite von 2,0 m von Gehsteigen im Zuge von Um- und Neubauten
- e) Verbesserung der Infrastruktur von FußgängerInnen (z. B. sichere alternative Querungshilfen anbieten, wenn ein Schutzweg aufgrund RVS nicht möglich ist etc.)
- f) Bewusstseinsbildung zur Sichtbarkeit von FußgängerInnen
- n) *Information der Gemeinden zum Thema Begegnungszone und Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung und Errichtung**
- g) *Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeiten innerorts und auf Landesstraßen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen**

**Maßnahme ist auch in einer vorgereichten Kategorie angeführt*



9. KINDER UND JUGENDLICHE

Mit einer Anzahl zwischen 45 – 70 verunglückten Kinder (0 – 14 Jahre) zeigen sich von 2010 – 2014 größere Schwankungen. Im Jahr 2015 verunglückten 50 Kinder im Straßenverkehr.

Bei den verunglückten Kindern und Jugendlichen bei Unfällen mit Moped-Beteiligung wurde mit 60 Personen im Jahr 2015 ein Tiefstand erreicht.



ZIELE

- Weniger verunglückte Kinder und Jugendliche
- Gezielte Mobilitätsausbildung von Kindern und Jugendlichen
- Bewusstseinsbildung zur Vermeidung von Ablenkungen im Straßenverkehr z. B. durch Handy-Nutzung

MASSNAHMEN

- a) Erstellung von Schulwegplänen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit, Überprüfung und Gestaltung des Schulumfeldes
- b) Umsetzung Model „Tempo 30 vor Schulen“ (unter Berücksichtigung der verkehrsrechtlichen Aspekte) während der Unterrichtszeiten
- c) Entwicklung eines Modells „Buslotsen im Schülerverkehr“ (Prävention bei Haltestelle und im Bus)
- d) Bewusstseinsbildung speziell bei der Gruppe der FahranfängerInnen (z. B. Kampagne zum Thema Ablenkung, verstärkte Einbindung des Themas Ablenkung in die schulische Verkehrserziehung und in die freiwillige Radfahrprüfung)



10. ÄLTERE VERKEHRSTEILNEHMERINNEN UND VERKEHRSTEILNEHMER

Im Jahr 2015 verunglückten 150 Seniorinnen und Senioren im Alter 65+ Jahre. Gegenüber dem Jahr 2010 mit 139 verunglückten Personen in diesem Alter ergibt sich eine leichte Zunahme.

ZIELE

- Weniger verunglückte Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr
- Anpassung des Straßenraumes an die Bedürfnisse älterer Personen

MASSNAHMEN

- a) Fahrrad-Sicherheitskurse für SeniorInnen (WiedereinsteigerInnen, Stichwort „E-bike“)
- b) Umsetzung von Maßnahmen im Umfeld von Seniorenwohnheimen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- c) Förderung der selbständigen motorisierten Mobilität bis ins hohe Alter (z. B. Workshops zur Selbsteinschätzung von älteren Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern)
- d) Aktionen/Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren (z.B. Fahrrad-Sicherheitskurse)



11. MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE PERSONEN

Die selbstständige und verkehrssichere Verkehrsteilnahme mobilitätseingeschränkter Personen ist weiterhin ein wichtiges Anliegen der Verkehrspolitik. Der Abbau von Hindernissen, Barrieren und Gefahrenstellen steht dabei im Vordergrund. Insbesondere bei Neubauten und Sanierungsmaßnahmen ist diese Verkehrsteilnehmergruppe besonders zu berücksichtigen.

ZIEL

- Abbau von Barrieren im Straßenraum zur Förderung der eigenständigen Verkehrsteilnahme von mobilitätseingeschränkten Personen

MASSNAHMEN

- a) Strukturierte Überprüfung der Notwendigkeit zur Errichtung von Behindertenstellplätzen im öffentlichen Straßenraum
- b) Ausrüstung von Verkehrslichtsignalanlagen mit Blindenakustik
- c) Schrittweise Umsetzung RVS 02.02.36 (Gehsteigabsenkungen, taktile Führung)



12. BEWUSSTSEINSBILDUNG

Ein zentraler Schwerpunkt im Verkehrssicherheitsprogramm der nächsten 5 Jahre wird im Bereich Bewusstseinsbildung gesetzt. Durch gezielte Aktionen und Kampagnen soll einerseits die Eigenverantwortung gestärkt und andererseits die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden. Insbesondere soll das Verständnis für die Bedürfnisse der jeweils anderen Verkehrsteilnehmer geschärft werden. Daneben soll auch die Einsicht über die Notwendigkeit bestimmter verkehrsregelnder oder verkehrstechnischer Maßnahmen zur Sicherung des Straßenverkehrs unterstützt werden.

ZIELE

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Eigenverantwortung und gegenseitige Rücksichtnahme sollen für alle Bürgerinnen und Bürger bei allen Arten der Verkehrsteilnahme im Vordergrund stehen

MASSNAHMEN

- a) Kampagne „SICHERES BURGENLAND SEI DABEI!“
- b) Kampagne „Sicher nach Hause von Veranstaltungen“ (z. B. Weihnachtsfeiern)
- c) Bewusstseinsbildende Maßnahmen zum Thema neue Sport- und Freizeitgeräte (z. B. Segway) im Straßenverkehr
- d) *Bewusstseinsbildung speziell bei der Gruppe der FahranfängerInnen (z. B. Kampagne zum Thema Ablenkung, verstärkte Einbindung des Themas Ablenkung in die schulische Verkehrserziehung und in die freiwillige Radfahrprüfung)**
- e) *Bewusstseinsbildung, Aktionen und Kampagnen zur Problematik „toter Winkel von Schwerverfahrzeugen“**
- f) *Förderung und Bewusstseinsbildung für die Benutzung des Radhelms**
- g) *Aktionen zur Bewusstseinsbildung zu den Hauptunfallursachen**
- h) *Bewusstseinsbildung zur Verwendung von Helm und Schutzkleidung am Moped**
- i) *Einsatz von bewusstseinsbildenden Maßnahmen an bekannten Motorradstrecken**
- j) *Bewusstseinsbildung zur Sichtbarkeit von FußgängerInnen**
- k) *Aktionen/Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren (z. B. Fahrrad-Sicherheitskurse)**

**Maßnahme ist auch in einer vorgereichten Kategorie angeführt*



13. VERKEHRSÜBERWACHUNG

Neben den sicherheitsrelevanten Voraussetzungen der Verkehrsinfrastruktur und dem Verkehrsverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen, ist die Kontrolle und Überwachung der „Spielregeln“ im Straßenverkehr ein sehr wichtiger Eckpfeiler der Verkehrssicherheitsarbeit.

Durch den gezielten Einsatz der Exekutive aber auch durch den verstärkten Einsatz von technischen Einrichtungen zur Überwachung an besonderen Problemstellen, soll ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.



ZIELE

- Senkung von Übertretungen im Straßenverkehr
- Kopplung von bewusstseinsbildenden Kampagnen, Medienarbeit und Überwachung, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer langfristig zu ändern

MASSNAHMEN

- a) Prüfung der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Einsatzes von Rotlichtkameras bei Verkehrslichtsignalanlagen und Lichtzeichen bei Eisenbahnkreuzungen
- b) Festlegung von landesweiten Schwerpunktaktionen der Verkehrsüberwachung (z. B. Ladungssicherung, Anhaltebereitschaft bei Stopptafeln, Beachtung Schutzweg – Radfahrerüberfahrt, Mobiltelefon usw.) mit medialer Begleitung
- c) *Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit innerorts und auf Landesstraßen**
- d) *Prüfung der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Einsatzes „Section Control“ auch auf Landesstraßen**
- e) *Überwachung Lkw-Durchfahrverbote**
- f) *Weiterhin technische Unterwegskontrollen und Überwachung des zulässigen Gesamtgewichtes und der Ladungssicherung, auch bei Lkw <3,5t (Klein-Lkw)**
- g) *Überwachung der Helm- und Helmriemenverwendung am Moped**
- h) *Kontrolle von Mopedtuning**

**Maßnahme ist auch in einer vorgereichten Kategorie angeführt*



14. ALKOHOL UND SUCHTMITTEL

Die Anzahl der Alkoholunfälle ist in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen. Ereigneten sich im Jahr 2012 noch 96 Unfälle unter Alkoholeinfluss so reduzierte sich dieser Wert im Jahr 2015 auf „nur“ mehr 46 Alkoholunfälle.

Diese positive Entwicklung gilt es nunmehr fortzuführen.



ZIELE

- Weniger Unfälle verursacht durch Alkoholeinfluss sowie Drogen- und Medikamenteneinfluss
- Bewusstseinsbildung zur Gefahr „Alkohol und Drogen am Steuer“

MASSNAHMEN

- a) Verstärkte Bewerbung der Aktion „Durstlöscher“ – Angebot von zumindest einem stark verbilligten alkoholfreien Getränk in Gaststätten
- b) Festlegung Planquadrante auf Basis Unfallanalyse (ev. landesweite Schwerpunktaktionen)
- c) Aufklärungskampagnen zum Thema Suchtmittel am Steuer
- d) Alkoholverweigerungs-Geräte in Fahrzeugen forcieren
- e) Drogenvortestgeräte forcieren
- f) Bewusstseinsbildende Maßnahmen speziell für die Gruppe der jungen Lenkerinnen und Lenker und Lenkerinnen und Lenker 50+ Jahre



15. VERKEHRSMITTELWAHL

Die Verlagerung von Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln (Moped, Motorrad, PKW) einerseits auf den öffentlichen Personennahverkehr, als verkehrssicheres Verkehrsmittel, und andererseits auf das Fahrrad, als Verkehrsmittel mit geringem Gefahrenpotenzial für andere VerkehrsteilnehmerInnen, ist eine wichtige Aufgabe auch im Interesse der Verkehrssicherheit. Es gilt weiterhin die Rahmenbedingungen für die Nutzung von Bahn, Bus und Fahrrad zu verbessern um dadurch einen Beitrag für weniger Verkehrsunfälle zu leisten.

ZIEL

- Weniger Individualverkehr durch verstärkte Nutzung alternativer Mobilität (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, öffentliche Verkehrsmittel)

MASSNAHMEN

- a) Ausbau „Bike & Ride“ Anlagen (Wetterschutz, Fahrradabstellanlagen)
- b) *Entwicklung und Umsetzung Hauptrouten-Radwegenetz für den Alltagsradverkehr (Radwege-Basisnetz Burgenland) mit klar definiertem Qualitäts- und Sicherheitsstandard **
- c) *Strukturierte und schrittweise Überprüfung aller Radwege im Hinblick auf die Fragestellung Benutzungspflicht ja/nein und auf RVS-Konformität **
- d) *Information der Gemeinden zum Thema Begegnungszone und Fahrradstraße und Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung und Errichtung**
- e) *Fahrradfreundliche Infrastruktur bei Neu- und Umplanungen mitdenken**
- f) *Verbesserte Radfahrführung in Kreuzungsbereichen gemäß Best Practice-Beispielen**
- g) *Prüfung von vorgezogenen Haltelinien für RadfahrerInnen in Kreuzungsbereichen**
- h) *Ausdehnung der Möglichkeit Radfahren gegen die Einbahn**
- i) *Schrittweise Überprüfung von Bushaltestellen im Sinne der Verkehrssicherheit**

**Maßnahme ist auch in einer vorgereichten Kategorie angeführt*



16. UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

Neben dem bereits bestehenden Unfallhäufungsstellenmanagement für das Autobahn-, Schnellstraßen- und Landesstraßennetz, soll durch die nachstehenden Maßnahmen die Bearbeitung dieser besonderen Gefahrenstellen verbessert und auf das Gemeindestraßennetz ausgedehnt werden.



ZIEL

- Abbau von Unfallhäufungsstellen (UHS) im gesamten Straßennetz

MASSNAHMEN

- a) Standardisierte Evaluierung von Sanierungsmaßnahmen an Unfallhäufungsstellen (Vorher-Nachher-Vergleich) um Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit noch gezielter einsetzen zu können
- b) *Ermittlung und Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen im Gemeindestraßennetz mit Eingliederung in das bestehende UHS-Management für das höherwertige Straßennetz**
- c) *Weiterhin gezielte Aufnahme der Unfälle mit Sachschaden bei der Ermittlung der Unfallhäufungsstellen**

**Maßnahme ist auch in einer vorgereichten Kategorie angeführt*



17. EISENBAHNKREUZUNGEN

Unfälle an Eisenbahnkreuzungen weisen zwar nur einen sehr geringen Anteil an der Unfallbilanz auf, durch die großen Massen haben sie meist eine sehr hohe Unfallschwere. Im Zeitraum 2005 bis 2014 war im Jahr 2011 mit 7 Unfällen mit Personenschaden der höchste Wert zu verzeichnen. Danach ist ein Rückgang, der auf umfangreiche Maßnahmen zurückzuführen ist, festzustellen.

Im Jahr 2015 wurden im Burgenland 2 Unfälle mit Personenschaden registriert. In den nächsten Jahren werden vor allem Überlegungen zur Auflassung unwichtig gewordener Eisenbahnkreuzungen im Vordergrund stehen.

ZIEL

- Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Eisenbahnkreuzungen

MASSNAHMEN

- a) Errichtung von Rotlichtkameras an Eisenbahnkreuzungen mit hoher Missachtungshäufigkeit
- b) Prüfung der Möglichkeit von haptischen Maßnahmen (Querfräsung, Strukturmarkierung) zur Erhöhung der Aufmerksamkeit
- c) Konzept zur Auflassung unwichtig gewordener Eisenbahnkreuzungen



18. RAUMPLANUNG

Durch eine umsichtige Raumplanung soll insbesondere erzwungene Mobilität vermieden werden und das Prinzip der „kurzen Wege“ verfolgt werden.

Durch die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an den Hauptachsen des öffentlichen Personennahverkehrs soll ein Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl genommen werden.

ZIELE

- Leichter Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr
- Zukunftsorientierte Straßenraumgestaltung

MASSNAHMEN

- a) Evaluierung von Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch regelmäßige Mobilitätshebungen
- b) Besondere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei der Erstellung von örtlichen Verkehrskonzepten
- c) Zukunftsorientierte Straßenraumgestaltung: Prinzip der selbsterklärenden Straße, d. h. die VerkehrsteilnehmerInnen müssen intuitiv die angepasste Geschwindigkeit richtig wählen und Ver- und Gebote erkennen können, bei gleichzeitiger Reduktion des „Schilderwaldes“

19. SICHERHEITSÜBERPRÜFUNGEN FÜR STRASSEN

Neben den bereits bestehenden Werkzeugen wie Road Safety Audit (RSA) und Road Safety Inspection (RSI) soll durch die Entwicklung eines Network Roadsafety Managements (NSM) ein weiterer Schwerpunkt in Hinblick auf die Unfallprävention gesetzt werden.

Durch das Network Roadsafety Management werden problematische Streckenabschnitte erkannt, auf denen noch vor Auftreten von Unfallhäufungsstellen Road Safety Inspections durchzuführen sind, um die Verkehrssicherheitslage präventiv zu verbessern.

ZIEL

- Unfallprävention und Qualitätssicherung der Straßeninfrastruktur durch vorausschauende und nach Gefahrenlage gereichte Überprüfungen

MASSNAHMEN

- a) Entwicklung eines „Network Roadsafety Managements“ (sicherheitstechnische Netzbetrachtung)
 - als Grundlage zur Unterstützung von Investitionsentscheidungen nach dem Kriterium Verkehrssicherheit
 - als Grundlage für die zielgerichtete Einleitung von RSI (Road Safety Inspection)
- b) *Durchführung von Road Safety Inspections im Bereich Hauptrouten (Radweg) Radverkehr**

**Maßnahme ist auch in einer vorgereichten Kategorie angeführt*



20. QUALITÄTSSICHERUNG BEI DER AUS- UND WEITERBILDUNG

Bei der LenkerInnenausbildung ist weiterhin auf die richtige Gefahrenerkennung zu achten. Auch erscheint es zweckmäßig die Bevölkerung über Neuerungen im Verkehrswesen (StVO, KFG) in standardisierter Form zu informieren, um etwaige Unklarheiten bei der Bewältigung von Verkehrssituationen zu vermeiden.

ZIEL

- „Lebenslanges Lernen“ im Sinne der Verkehrssicherheit und laufende Aktualisierung der Lerninhalte

MASSNAHMEN

- a) Verstärkte Berücksichtigung relevanter Unfallursachen bei der Aus- und Weiterbildung von Lkw-LenkerInnen (Unfalltypen-Monitoring)
- b) Qualitätssicherung in der Fahrschulausbildung im Rahmen der behördlichen Fahrschulaufsicht
- c) *Informationsmaßnahmen für SchulbuslenkerInnen im Gelegenheitsverkehr**
- d) *Verbesserung der Ausbildung von jungen Lenkerinnen und Lenkern**
- e) *Unterstützung der Einführung der Mehrphasenausbildung für MopedlenkerInnen**

**Maßnahme ist auch in einer vorgereichten Kategorie angeführt*





An der Erstellung des vorliegenden Verkehrssicherheitsprogrammes haben dankenswerterweise folgende Partner mitgewirkt:

- Amt der Burgenländischen Landesregierung
- die Bezirkshauptmannschaften des Burgenlandes
- ARBÖ Burgenland
- Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)
- Landesschulrat für Burgenland
- Mobilitätszentrale Burgenland
- ÖAMTC Burgenland
- Polizei Burgenland
- Wirtschaftskammer Burgenland



Impressum

Medieninhaber: Land Burgenland, Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt

Herausgeber: Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung 2 – Landesplanung, Sicherheit, Gemeinden, Wirtschaft

Layout, Satz: Grafik & Design Anton Schlögl, Wiesenweg 4, 7061 Trausdorf an der Wulka

Fotos: Fotolia.com

Druck: Wögrandl Druck GmbH, Druckweg 1, 7210 Mattersburg