



Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm

2026+

Strategien und Maßnahmen zur
Erhöhung der Verkehrssicherheit
auf steirischen Straßen



Das Land
Steiermark



Impressum

Herausgeber:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

Stempfergasse 7, 8010 Graz

Leitung: Landesbaudirektor

DI Andreas Tropper

Kontakt für Anfragen:

Hofrätin Dr. Maria Knauer-Lukas

Tel.: +43 (0) 316 877-3017

maria.knauer-lukas@stmk.gv.at

www.verkehr.steiermark.at

1. Auflage: Graz, Mai 2026

Inhaltliche Erarbeitung und Konzeption:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

Projektleitung:

Hofrätin Dr. Maria Knauer-Lukas

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Steirischen Verkehrssicherheitsbeirats

Prozessbegleitung:

Mag. Maria-Luise Schöne

Druck: Druckhaus Scharmer GmbH

Layout, Grafik

MCCM Kommunikationsagentur

copyright Hinweise Fotos:

@gettyimages: 43,54,57,58,67

@Adobestock: Umschlag (Titel/Rückseite) Seiten: 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 16, 22, 25, 28, 29, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 46, 48, 52, 53, 55, 56, 61, 62, 63, 64, 65, 68, 69, 71

@shutterstock: Seiten 10, 21, 37, 45, 47, 48, 50, 60, 66, 74, 75

© Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM: Seiten 5, 8, 13, 17, 18, 19, 22, 29, 36, 50, 70, 73, 74

Wir möchten ausdrücklich betonen, dass sich alle Personenbezeichnungen auf beide Geschlechter beziehen. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde die männliche Form verwendet.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig.



Vorwort

Seit über 20 Jahren steht im Land Steiermark die Verkehrssicherheitsarbeit strategisch und operativ im Fokus. Zielgerichtete Maßnahmen werden im Rahmen von Verkehrssicherheitskonzepten geplant, entwickelt und umgesetzt.

Damit eine kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit hinweg möglich ist und bleibt, wurde bereits 2003 ein Verkehrssicherheitsbeirat eingerichtet. Dieses Gremium diskutiert, analysiert und entscheidet über die jährliche Schwerpunktsetzung auf Basis der aktuellen jährlichen Unfallstatistik und Trends, die sich im Verkehrsgeschehen abzeichnen.

Dieses mittlerweile vierte Verkehrssicherheitsprogramm verfolgt das Ziel, die Zahl der Verkehrsunfälle nachhaltig zu reduzieren und die Steiermark zu einem noch sichereren Lebensraum zu machen. Es ist ein Schritt in Richtung einer Zukunft, in der Mobilität und Sicherheit kein Widerspruch sind, sondern Hand in Hand gehen.

Ein wirksames Verkehrssicherheitsprogramm verbindet Infrastrukturmaßnahmen, Bewusstseinsbildung, gesetzliche Rahmenbedingungen und innovative Technologien zu einem ganzheitlichen Ansatz. Besonders wichtig dabei ist die Sensibilisierung der Bevölkerung. Verkehrssicherheit

beginnt nicht erst auf der Straße, sondern im Bewusstsein jedes Einzelnen. Rücksicht, Aufmerksamkeit und Verantwortungsgefühl sind entscheidende Faktoren, um Unfälle zu vermeiden und ein respektvolles Miteinander im Verkehr zu fördern.

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit stellt eine wesentliche Grundlage für die Lebensqualität und das gesellschaftliche Zusammenleben in der Steiermark dar. Als dynamische Region mit wachsender Mobilität, vielfältigen Verkehrsstrukturen und steigenden Anforderungen an Infrastruktur und Umwelt ist es von zentraler Bedeutung, den Schutz aller Verkehrsteilnehmer konsequent in den Mittelpunkt zu stellen.

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2026+ bekennt sich die Steiermark klar zu dem Ziel, die Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen kontinuierlich zu reduzieren. Es bildet die Grundlage für eine sichere, nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung und leistet einen wesentlichen Beitrag zum Schutz von Menschenleben sowie zur Stärkung der Lebensqualität im Land. Ich bedanke mich bei allen Verantwortlichen für ihren Einsatz und die professionelle Arbeit und bin fest davon überzeugt, dass wir das Verkehrsgeschehen noch sicherer machen.

Ihre Landesrätin Claudia Holzer



Inhaltsverzeichnis

| | |
|------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Die Steirische Verkehrsrealität | 5 |
| 2. Verkehrssicherheit gemeinsam verstehen | 8 |
| 3. Verkehrssicherheit gemeinsam gestalten | 13 |
| 4. Strategie und Aufbau des VSP 2026+ | 22 |
| 5. Statistik und Analyse | 29 |
| 6. Risikofelder – Ziele und Maßnahmen | 36 |
| 6.1. Ablenkung & Unachtsamkeit | 37 |
| 6.2. Geschwindigkeit | 40 |
| 6.3. Fahrtauglichkeit - Alkohol, Drogen & Übermüdung | 43 |
| 6.4. Missachtung & Ignoranz | 47 |
| 7. Zielgruppen – Ziele und Maßnahmen | 50 |
| 7.1. Fußgänger | 52 |
| 7.2. Radfahrer & E-Scooter-Fahrer | 55 |
| 7.3. Pkw-Lenker | 60 |
| 7.4. Lkw- & Busfahrer | 64 |
| 7.5. Motorrad- & Mopedfahrer | 67 |
| 8. Verkehrsplanung, Straßenbau & Straßenbetrieb | 70 |
| 9. Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei | 74 |



1

Die Steirische Verkehrsrealität

Die Steiermark hat an Vielfältigkeit Beeindruckendes zu bieten. Als „Grüne Mark“ bekannt präsentiert sie ihren Bürgern und Besuchern faszinierende Landschaften. Die Steiermark ist dank ihrer diversen Möglichkeiten an Sportaktivitäten, Wanderungen, Radausfahrten und Motorradstrecken ein Freizeitmagnet.

Umso wichtiger ist es für das Land Steiermark, die Straßen sicher zu gestalten und Verkehrssicherheit entweder zu schaffen oder sie durch unterschiedliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf einem hohen Niveau zu halten. Überall dort, wo viele Menschen unterwegs sind, sei es auf dem Weg in die Arbeit oder zu Freizeitaktivitäten, entstehen potenzielle Gefahrenquellen. Um Unfälle zu vermeiden, legt das Land Steiermark seit etwa 20 Jahren großen Fokus auf strategische Verkehrssicherheitsarbeit.

Die verschiedenen Zielgruppen im Straßenverkehr sind unterschiedlichen Risiken ausgesetzt. Vor allem Kinder auf dem Schulweg und in der Freizeit lernen von Erwachsenen, wie sie sich im Straßenverkehr richtig verhalten. Infrastrukturelle Maßnahmen und bewusstseinsbildende Aktivitäten fördern sowohl im ländlichen Bereich als auch im Stadtgebiet Verkehrssicherheit. Voraussetzung dafür ist das Bewusstsein der Menschen, möglichst unfallfrei unterwegs zu sein.

Fakten und Zahlen, die die Verkehrssicherheit und ihre Herausforderungen in der Steiermark transparent machen:

- Mit Stand 1. Jänner 2025 zählte die Steiermark **1.271.716** Einwohner.
- Mit **78 Einwohner/km²** liegt die Bevölkerungsdichte unter dem österreichischen Durchschnitt.
- Mit Stand 1. Jänner 2025 zählte die Steiermark **170.627 Kinder** bis zum Alter von 14 Jahren.
- **146.500 Schüler** werden in **858 steirischen Schulen** unterrichtet (alle Schultypen, Schuljahr 2024/2025).
- Mit Stand 1. Jänner 2025 waren rund **281.000 Menschen 65 Jahre** und älter.
- **285 Gemeinden, davon 35 Städte, und 122 Marktgemeinden** prägen das Siedlungsgebiet.
- In den letzten zehn Jahren wurden jährlich zwischen **17.000 – 19.000 Führerscheine** neuerteilt oder erweitert.

- Das steirische Straßennetz umfasst **869 Kilometer Autobahnen, 410 Kilometer Schnellstraßen, 5.001 Kilometer Landesstraßen (L und B) und 19.153 Kilometer Gemeindestraßen.**
- Aktuell umfasst das stetig ausgebaute Radwegenetz **2.700 Kilometer.**
- Der kontinuierliche Ausbau des öffentlichen Verkehrs führt zu neuen Rekorden: Im Jahr 2025 wurden **116 Millionen Fahrten** mit öffentlichen Verkehrsmitteln verzeichnet.
- Die steirische S-Bahn bietet mit rund **650 Verbindungen pro Tag** ein dichtes Angebot. Sie nutzt bestehende Bahnstrecken von ÖBB, Grazer-Köflacher Bahn (GKB) und Steiermärkischen Landesbahnen (STLB).
- Eine Ergänzung im öffentlichen Verkehr sind die Regiobusse, die täglich über **127.000 Kilometer Fahrtstrecke** anbieten.
- Seit Dezember 2025 verbindet die Koralmbahn Graz mit Klagenfurt in **45 Minuten.**

Im aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm 2026+ (VSP 2026+) werden all diese Rahmenbedingungen der steirischen Verkehrslandschaft berücksichtigt.



2

Verkehrssicherheit gemeinsam verstehen

Das Steirische Verkehrssicherheitsprogramm 2026+ steht für die folgenden Grundsätze einer gelebten Verkehrskultur, die als Grundlage für die Entwicklung, Priorisierung und Umsetzung von Maßnahmen dienen:

- Verantwortung für das eigene Verhalten im Straßenverkehr übernehmen
- Bereitschaft, sich in den anderen Verkehrsteilnehmer hineinzusetzen und dementsprechend zu handeln
- Kritische Haltung gegenüber dem eigenen Verhalten
- Rechtzeitiges Erkennen des eigenen Risikoverhaltens und dessen Folgen
- Respekt vor den Schwächen der Anderen, dem Recht der Anderen sowie dem eigenen Leben und dem der anderen Verkehrsteilnehmer
- Klare und nachvollziehbare Verkehrsregeln

Um Verkehrssicherheit zu begreifen und deren Wichtigkeit nachvollziehen zu können, ist es wichtig, sich mit dem Verhalten von Menschen und ihren Bedürfnissen zu beschäftigen.

Das menschliche Verhalten hat als Grundlage immer ein Motiv oder Bedürfnis. Wir wollen etwas, deshalb handeln wir. Das Wollen allerdings zeigt sich gerade im Straßenverkehr sehr unterschiedlich. Die einen wollen besonders schnell von A nach B kommen und scheuen nicht davor zurück, Verkehrsregeln zu missachten.

Die anderen wollen besonders viel gleichzeitig erledigen und sind der Meinung, dass sie absolut multitaskingfähig sind. Aus Studien wissen wir, dass Multitasking nicht möglich ist und unsere Wahrnehmung punktuell auf eine Sache fokussiert ist. Im Idealfall sollte jeder Verkehrsteilnehmer seinen vollen Fokus auf den Verkehr richten. Doch das Gegenteil ist oft der Fall: Oft ist die Konzentration im Auto auf das Smartphone, auf das Essen, auf den Kaffee oder sogar auf den Laptop gerichtet.

Das Verkehrsgeschehen wird also von einer heterogenen Ansammlung von Menschen mit unterschiedlichen Vorhaben, Verhaltensweisen und Absichten geprägt.

Um die Verkehrssicherheit zu fördern, ist es besonders wichtig, dem Menschen diese unterschiedlichen Gefahrenquellen, die durch sein Verhalten entstehen, transparent und nachvollziehbar zu machen. Die Beobachtung des Verkehrsgeschehens liefert eine hohe Vielfalt an Themen, wo es gilt, anzusetzen.

Die strategische Arbeit, die hier geleistet wird, sowie das Abwägen der Wichtigkeit einer Maßnahme zu einem bestimmten Zeitpunkt und das Identifizieren der richtigen Zielgruppe, für die es gilt, Maßnahmen zu setzen, wird durch eine umfassende und regelmäßige Unfallstatistik untermauert und begründet.

Verkehrsteilnehmer sehen sich mit Risiken konfrontiert und müssen sich sowohl mit den eigenen Bedürfnissen als auch dem Verhalten der anderen auseinandersetzen.



Im Laufe eines Lebens benutzt der Mensch unterschiedliche Verkehrsmittel. Das stattet ihn mit einem großen Erfahrungsschatz aus, denn er sammelt verschiedene Blickwinkel. Für bewusstseinsbildende Maßnahmen kann genau hier angesetzt werden.

Wenn Verkehrsteilnehmer richtig verstehen, wie ihr Verhalten für alle Beteiligten zu einem sicheren Straßenverkehr führt, dann entwickelt sich eine bessere Verkehrskultur. Die Akzeptanz und der Respekt vor den Anderen werden entscheidend für das an den Tag gelegte Verhalten.

Fehleinschätzung, Intuition, Ablenkung und Verharmlosung sind danach nicht mehr die Faktoren, die für ein rasches Unterwegssein wichtig sind, sondern die tatsächliche Aufmerksamkeit und der vorherrschende Perspektivenwechsel, um Unfälle zu vermeiden. Damit der Mensch sich im Verkehr gut zurechtfindet, muss er laufend sein eigenes Verhalten anpassen und umsichtig sein, was die anderen um ihn herum gerade tun. Der Verkehr wird ohnehin durch Gebote und Verbote geregelt. Dies ist aber nur ein Teil, der für Sicherheit auf den Straßen sorgt.



Der andere Teil, und wahrscheinlich der wichtigere, ist der Verkehrsteilnehmer selbst. Er hat es in der Hand, ob er ein Risiko eingeht oder nicht. Auf sein Recht zu pochen, führt zwangsläufig zu einem Kampf auf der Straße, was für alle die Sicherheit verringert.

Das Ziel einer verantwortungsvollen Verkehrskultur ist es, Rücksicht, Achtsamkeit und das Interesse am Anderen in den Vordergrund zu rücken. Nur so kann sichergestellt werden, dass alle sicher durch den Tag kommen.



Neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheitsarbeit

Schon im Wort selbst steckt es: Die Mobilität ist ständig in Bewegung. Sie verändert sich. So kommen neue Mobilitätsformen auf den Markt, mit denen erst einmal umgegangen werden muss. Menschen werden mutiger, aber auch umweltbewusster. So ist nach wie vor die Anzahl der Radfahrenden steigend und wird mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen wie E-Scootern, E-Bikes und vielem mehr ergänzt.

Die Bewusstseinsbildung in der VS-Arbeit setzt zwangsläufig am individuellen und kollektiven Verhalten der

verschiedenen Verkehrsteilnehmer an. Experten sind der Überzeugung, dass der Verkehrsteilnehmer in erster Linie verstehen und anerkennen muss, was sein Verhalten bewirkt und welche Folgen ein Fehlverhalten im Straßenverkehr mit sich zieht, sowohl auf der persönlichen als auch auf der rechtlichen Ebene.

Gesellschaftliche Veränderungen wie die steigende Anonymität und der Verlust von direkter Kommunikation wirken sich auch auf das Verkehrsverhalten aus.



Den Blickkontakt bewusst suchen und den anderen beim Überqueren der Straße in die Augen schauen fördert die Einschätzung des Verhaltens des Anderen. Dazu ist es aber nötig, dass die Hektik aus dem Verkehrsgeschehen genommen wird. Die Fähigkeit, sich in den anderen hineinzudenken und dementsprechend achtsam zu handeln, soll durch spezielle Kampagnen ins Bewusstsein und wieder mehr ins Zentrum des Handelns gerückt werden.

Verkehrssicherheit kann durch einen Mix an Maßnahmen erreicht werden. So sind unter anderem viele punktge-

naue, aber auch breit angelegte Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen ein Weg, Verkehrssicherheit zu erreichen. Aber auch bauliche Veränderungen auf der Fahrbahn tragen zur Sensibilisierung für Verkehrssicherheit bei.

Um Verkehrssicherheit stetig zu fördern, ist ein Zusammenwirken der unterschiedlichen Fachdisziplinen im Verkehrsbereich wie z.B. der Infrastruktur, Bewusstseinsbildung und Überwachung aber auch der Legislative eine wichtige Grundlage für den Erfolg der Verkehrssicherheit.





3

Verkehrssicherheit gemeinsam gestalten

Seit mehr als 20 Jahren steht im Land Steiermark Verkehrssicherheitsarbeit strategisch und operativ im Fokus. Zielgerichtete Maßnahmen werden im Rahmen von Verkehrssicherheitskonzepten geplant, entwickelt und umgesetzt.

Damit eine kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit unabhängig von politischen Veränderungen hinweg möglich ist und bleibt, wurde bereits 2003 ein Verkehrssicherheitsbeirat (VS-Beirat) eingerichtet. Dieses Gremium diskutiert, analysiert und entscheidet über die jährliche Schwerpunktsetzung auf Basis der aktuellen jährlichen Unfallstatistik und Trends, die sich im Verkehrsgeschehen abzeichnen. Der VS-Beirat übernimmt die Verantwortung für die Förderung und Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit.

Das vorliegende VSP 2026+ wurde durch den VS-Beirat entwickelt und erarbeitet.



Verkehrssicherheitsbeirat des Landes Steiermark:

von links:

Landesbaudirektor DI Andreas Tropper (Leiter der A16 - Verkehr und Landeshochbau), **Franz Zenz** (Leiter der Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst, A16 - Verkehr und Landeshochbau), **Mag. Sarah Kastner** (Leiterin der Verkehrsbehörde, A16 – Verkehr und Landeshochbau), **Oberstleutnant Kurt Lassnig** (Leiter der Verkehrsabteilung der Landespolizeidirektion), **Mag. Doris Bund** (Bezirkshauptfrau BH Voitsberg), **Andreas Kreminger** (Politisches Büro Landesrätin Dr. Claudia Holzer), **HR Dr. Maria Knauer-Lukas** (Gesamtleitung des Steirischen Verkehrsprogramms, A16-Verkehr und Landeshochbau), **DI Peter Felber** (Leiter der Landesstelle Steiermark, KfV), **Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.** (Landesrätin für Verkehr, Landeshochbau, ländlicher Wegebau und Technik), **DI Robert Rast** (Referatsleiter Straßeninfrastruktur-Bestand, A16 - Verkehr und Landeshochbau), **Stadtbaudirektor DI Mag. Bertram Werle** (Stadt Graz).

Verkehrssicherheit muss finanziert werden – der Verkehrssicherheitsfonds des Landes Steiermark macht es möglich!

In Österreich haben Kfz-Besitzer die Möglichkeit, ein individuelles Wunschkennzeichen zu erwerben. Um nur Euro 228,30 kann jeder Kfz-Besitzer ein persönliches Wunschkennzeichen wählen und damit seine Werbepräsenz auf der Straße erhöhen. Somit kann für Unternehmen das Wunschkennzeichen als mobiler Werbeträger fungieren.

Die Finanzierung der Maßnahmen, Kampagnen und Aktionen in der Verkehrssicherheitsarbeit wird durch den Verkehrssicherheitsfonds des Landes sichergestellt. Die Einnahmen, die durch die Wunschkennzeichen erzielt werden, fließen direkt in den Verkehrssicherheitsfonds des Landes und des Bundes. Damit wird es möglich, laufend Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu setzen.



Nähere Informationen über den Erwerb eines Wunschkennzeichens erhalten Sie bei den Zulassungsbehörden der Bezirkshauptmannschaften oder der Landespolizeidirektion.



Verkehrssicherheitsarbeit braucht alle Kräfte

Der Erfolg und die Kontinuität in der Verkehrssicherheitsarbeit werden durch das Zusammenwirken vieler Kooperationen mit Interessensvertretungen unterschiedlicher Art erreicht. Das Land Steiermark liefert die Fakten für die wichtigen Themen und zeigt Tendenzen im Verkehrsgeschehen auf. In Zusammenarbeit mit Fachexperten werden Projekte, Kampagnen und Aktionen, sowohl in der Bewusstseinsbildung als auch in der Infrastruktur, umgesetzt.

Das Land Steiermark blickt auf eine lange Tradition zurück, in der die Wichtigkeit einer gezielten Verkehrssicherheitsarbeit im Land sowohl politisch, als auch strategisch anerkannt und gelebt wird. Eine moderne Verkehrssicherheitsstrategie nutzt die Synergien von Verkehrsplanung, Straßenerhaltung und bewusstseinsbildenden Maß-

nahmen, die im besonderen Maße die Menschen und Verhaltensweisen, aber auch die Umwelt und wirtschaftlichen Bedürfnisse im Fokus hat. Die Erfahrung und Fachexpertise der Kooperationspartner in ihren jeweiligen Gebieten dient als Grundvoraussetzung, um die jeweilige Maßnahme erfolgreich und wirkungsvoll durchführen zu können.

Um möglichst alle Menschen zu erreichen, werden zu den aktuellen Themen im städtischen und regionalen Raum Aktionen und Maßnahmen gesetzt. Hier sind die Gemeinden besonders wichtig. Im regionalen Umfeld sind Probleme häufig bekannt und können direkt an der jeweiligen Stelle gelöst werden. Das Land Steiermark führt mit allen Schnittstellen zu sämtlichen Anliegen die Verkehrssicherheit betreffend einen offenen Diskurs und geht bewusst und aktiv auf die Bürger zu.



Beispielhafte Projekte für eine aktive Zusammenarbeit

Auswahl von Projekten der letzten Jahre – nähere Information finden Sie unter www.verkehr.steiermark.at

Augen auf die Straße!

Kampagne gegen Ablenkung am Steuer

seit 2017

Die Kampagne fokussiert auf alle Ablenkungsmöglichkeiten, die sich im Straßenverkehr ergeben. Sie thematisiert die Gefahren, die Wichtigkeit der Eigenverantwortung im Umgang mit dem Smartphone und anderen „Fallen“ der Ablenkung. Zielgruppen sind alle Verkehrsteilnehmer, vom Volksschulkind bis ins hohe Alter. Zentrale Botschaft ist, wir haben es selbst in der Hand, ob wir uns ablenken!



Aktionstheater in Volksschulen

seit 2021

Speziell aufbereitete Inszenierung zum Thema Ablenkung im Rahmen der Kampagne Augen auf die Straße. Für 6-8jährige Kinder werden die Ablenkungsfallen auf dem Schulweg altersadäquat und unterhaltsam aufgezeigt. Die Kinder werden auf ihre Eigenverantwortung sensibilisiert und bekommen Ideen, wie sie sich schützen können.



Bis Ende 2025 erreichte die Aktion in rund 220 Schulen 14.195 steirische Volksschüler. Sie wurde mit dem Österreichischen Verkehrssicherheitspreis AQUILA 2023 ausgezeichnet.

Pro.Bike

seit 2013

Die Motorrad-Aktion fördert das Fahrsicherheitstraining für Motorradfahrer und will vor allem Wiedereinsteiger zur Nutzung motivieren.

Jährlich nutzen rund 1.100 Motorradfahrer das Warming-up oder Intensivtraining. Die Aktion startet immer im Frühjahr und endet mit Ende September.



PRO.E-BIKE

seit 2021

Das Fahrsicherheitstraining für E-Biker bietet in zwei Stunden-Kursen die wichtigsten Informationen und Trainingsinhalte für ein sicheres Fahren mit dem E-Bike. Trotz guter Selbsteinschätzung sind viele E-Biker an dem Training interessiert. Bis 2025 nutzten mehr als 1.200 E-Biker das Angebot



Social Media Kampagne

in 2022

Kurze Videos zum Thema Ablenkung auf TikTok, Instagram, YouTube, Snapchat – von einem Influencer konzipiert. Die Zielgruppe der 13-18 Jährigen wird durch soziale Medien gut erreicht.

Die Kampagne war über zwei Jahre aktiv. 99 Videos lieferten 10 Millionen Aufrufe auf TikTok und 726.000 Aufrufe auf YouTube und forderten zu Kommentaren unter den Usern auf.



Weißer Kreuze

seit 2020

Die Aktion Weiße Kreuze verdeutlicht die Zahl der Verkehrstoten auf steirischen Straßen. Diese Visualisierung durch die Kreuze weist auf tatsächliche Unfälle hin und soll Verkehrsteilnehmer zu mehr Achtsamkeit sensibilisieren.

Die Aktion provoziert und macht betroffen. Es ist ein Gedenken an die Opfer und gleichermaßen eine Ermahnung an alle, dass harmlos eingeschätzte Situationen einen fatalen Unfallausgang haben können.



Schülerlotsen in der Steiermark

seit 2004

Rund 400 Schülerlotsen sind in der Steiermark ehrenamtlich jeden Tag an Schutzwegen im Einsatz, um anderen Schülern ein sicheres Überqueren zu ermöglichen.

Durch die auffällige Schutzweste und mit dem Signalstab ausgestattet werden Schülerlotsen offiziell als geschulte Sicherheitspersonen erkannt.





Gemeindezeitung – Artikel

seit 2024

Für steirische Gemeindezeitungen werden pro Quartal spezielle Fachartikel zu Verkehrssicherheitsthemen erstellt und attraktiv aufbereitet.

Bisherige Themen wie Geschwindigkeit, Perspektivenwechsel, Alkohol, Konkretes für Radfahrer, für Fußgänger und Tipps für ein sicheres Miteinander bringen die Sensibilität für Verkehrssicherheit in die steirischen Haushalte.

160 steirische Gemeinden beteiligen sich derzeit an der Aktion.



Kampagne Perspektivenwechsel

ab 2026

Ziel ist es, den Perspektivenwechsel im Straßenverkehr zu fördern und das Bewusstsein zu schaffen, dass jeder Verkehrsteilnehmer die Wahl für seine Entscheidung des eigenen Verhaltens hat. Es werden alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen angesprochen und durch verschiedene Impulse sensibilisiert.



Sicher unterwegs – Mobilität neu schaffen!

Mobilität ist ein wichtiger Beitrag zu unserer Gesundheit. Mobil sein zu können eröffnet neue Perspektiven und verstärkt unser Freiheitsgefühl und unsere Selbstständigkeit. In den letzten Jahrzehnten hat sich die Mobilität in unserem Land dahingehend verändert, dass die Beweglichkeit bis ins hohe Alter gefördert wird, und sich daher auch viele ältere Menschen weiterhin im Straßenverkehr bewegen. Zudem führen Umweltbewusstsein und andere Motive dazu, nicht nur ausschließlich den Pkw zu nutzen, sondern auf andere Mobilitätsformen umzusteigen.

Wir erkennen aus der Unfallstatistik die steigende Zunahme an Radfahrern, die das Fahrrad nicht nur zum Freizeitvergnügen sondern als Transportmittel für die täglichen Wege verwenden.

Die Entwicklung von elektrisch angetriebenen Kleinstfahrzeugen wie

E-Scooter und E-Bikes führen zu einem rasanten Anstieg in der täglichen Nutzung. Praktisch, schnell und handlich mitzunehmen sind E-Scooter ein ideales Verkehrsmittel für Wege zur Arbeit, zur Schule und zum Freizeitvergnügen. Das eröffnet aber nicht nur für die Nutzer Vorteile, sondern bringt auch im Verkehrsgeschehen neue Herausforderungen.

Die Gefahren, die sich für den Nutzer selbst, aber auch für die anderen Verkehrsteilnehmer eröffnen, zeigt die Unfallstatistik seit Jahren in tendenziell steigenden Zahlen an Verletzten, teils mit schwerer Körperverletzung oder tödlichem Ausgang.

Daher ist es unabdingbar, im Rahmen der Entwicklung von Verkehrssicherheitsstrategien diesen neuen Mobilitätsformen große Beachtung zu widmen.





4

Strategie und Aufbau des VSP 2026+

Verkehrssicherheitsarbeit fokussiert sich auf viele verschiedene Themen und Zielgruppen. Das Verkehrsgeschehen ist einer laufenden Veränderung unterworfen. Neue Mobilitätsformen prägen das Bild des Straßenverkehrs, Generationen treffen aufeinander und sind von gesellschaftlichen und kulturellen Veränderungen beeinflusst.

Strategische Verkehrssicherheitsarbeit folgt einem Plan, der durch Unfallstatistiken, Trends im Straßenverkehr und aktuelle Themen entwickelt wird. Wirkungsvolle Verkehrssicherheitsarbeit braucht eine klare Strategie, eindeutige Entscheidungen und festgelegte Ziele, die erreicht werden wollen.

Das steirische Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) blickt auf eine lange Tradition zurück. Bereits vor mehr als 20 Jahren wurde der Entschluss gefasst, Verkehrssicherheitsarbeit vorausschauend zu konzipieren. Die Entwicklung und Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen basiert auf den Inhalten des VSP, die im VS-Beirat beschlossen werden.

Im steirischen VSP werden die Risikofelder und wichtige Themen der einzelnen Zielgruppen zum Zentrum der Verkehrssicherheitsplanung gemacht. Einzelne Ziele und Maßnahmen für jedes Risikofeld (Ablenkung, Geschwindigkeit, Fahrtauglichkeit und Ignoranz) sowie für jede Zielgruppe

begründen sich auf unfallstatistische Erkenntnisse und Trends, die präventiv bearbeitet werden sollen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm beschreibt die zu erreichenden Ziele in der Verkehrssicherheit für eine bestimmte Zeitperiode und liefert den Rahmen für Maßnahmen, zugeschnitten auf die unterschiedlichen Risikofelder oder Zielgruppen. (Lesen Sie dazu Kapitel 6 und 7)

Das grundlegende Ziel eines Verkehrssicherheitsprogrammes ist die Reduktion der Unfallzahlen. Diese geben einen unmittelbaren Hinweis auf die Unfallentwicklung. Aber nicht nur die

Unfallzahlen geben eine Richtung vor. Auch Beobachtungen und Trends im Verkehrsgeschehen lassen prognostisch betrachtet zukünftige Gefahrenquellen erkennen. Diese gilt es, auch wenn noch keine konkreten Unfallzahlen vorliegen, zu beachten und präventiv im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit zu behandeln. So führt zum Beispiel der Trend zur Nutzung der E-Scooter und anderer elektrisch angetriebener Fahrzeuge bereits jetzt zu dramatischen Auswirkungen im Unfallgeschehen und wird sich in der Zukunft noch verstärken. Die Anzahl der ungeschützten Verkehrsteilnehmer steigt und damit auch die Unfallzahlen in dieser Gruppe.

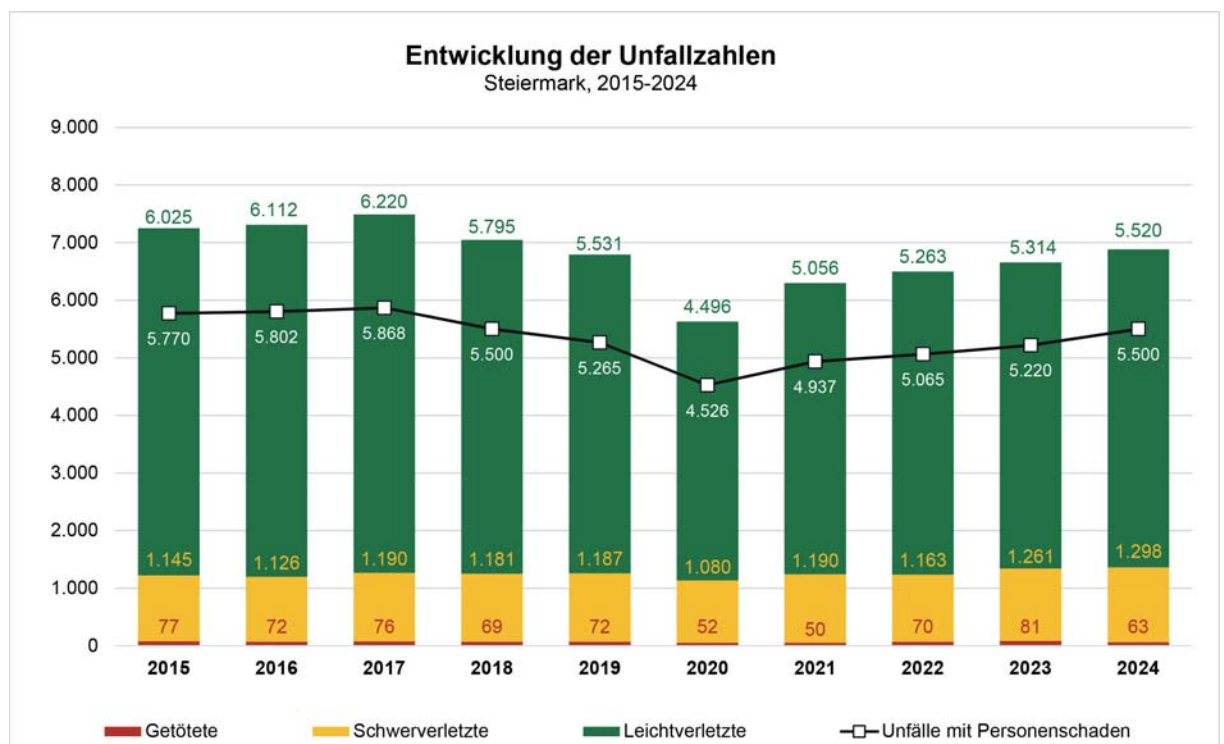


Abbildung 1: Entwicklung der Unfallzahlen, Steiermark 2015 - 2024, Quelle: Statistik Austria, KfV CrashBox

Die präventive Arbeit für Verkehrssicherheit liegt in der Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung aller Verkehrsteilnehmer für das eigene Verhalten, die Entscheidungskraft und für die eigene Verantwortung dafür, wie gehandelt und reagiert wird.

Neben der strategischen Planung wird auch die Entscheidung für Verkehrsicherheitsmaßnahmen (VS-Maßnahmen) durch festgestellte Entwicklungen im Straßenverkehr (zum Beispiel Anstieg der E-Scooter und E-Biker) und durch zu erwartende Ereignisse (etwa Schulstart – viele Kinder bewegen sich im Straßenverkehr) begründet.

Drei Säulen bilden das Fundament der strategischen Verkehrsicherheitsarbeit in der Steiermark.

Das Zusammenwirken der drei Interventionsbereiche liefert den Mehrwert für die praxisorientierte Verkehrssicherheitsarbeit!

Interventionsbereiche im VSP



Die Säule Infrastruktur ist durch infrastrukturelle Maßnahmen gekennzeichnet, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Die Verkehrsplanung, der Straßenbau und die Straßenerhaltung liefern wichtige Grundlagen für ein sicheres Unterwegssein.

Spezielle infrastrukturelle Veränderungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden in enger Zusammenarbeit mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen aufeinander abgestimmt. Damit soll auch erreicht werden, dass der Verkehrsteilnehmer den Zweck der baulichen Maßnahme im Hinblick auf sicheres Fahren versteht und nachvollziehen kann. (siehe auch Kapitel 8).

Die Säule Bewusstseinsbildung konzentriert sich auf Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen. Themen, die das eigene Verhalten betreffen und eine Einstellungsänderung mit sich ziehen sollen, werden in speziellen bewusstseinsbildenden Maßnahmen den Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt. Damit wird erreicht, dass der Verkehrsteilnehmer abseits der üblichen Routine im Straßenverkehr sein eigenes Verhalten in den verschiedenen Verkehrssituationen reflektiert. Dabei geht es vor allem um die anlassbezogene richtige Einschätzung und den Abgleich des eigenen Verhaltens mit dem der anderen Verkehrsteilnehmer. Rücksichtsvolles Verhalten, vorausschauendes Fahren und die Einstellung, andere Menschen genauso zu behandeln, wie man selbst behandelt werden möchte, sind maßgebliche Erfolgsindikatoren für eine umfassende Verkehrssicherheit.

Die Herausforderung in der Bewusstseinsbildung ist das tatsächliche Bewirken einer Verhaltensänderung auf Dauer. Um ein eingeschliffenes Verhalten zu ändern, braucht es Einsicht und die Bereitschaft, Verantwortung für das eigene Handeln zu übernehmen. Solange ein riskantes Verhalten zu keinen dramatischen Folgen führt, gibt es üblicherweise wenig Einsicht bei vielen Verkehrsteilnehmern. Aus der Gewohnheit wird eine fatale Schlussfolgerung gezogen: man unterliegt dem Irrtum, das gesamte Verkehrsgeschehen im Augenblick beherrschen zu können.

Beim Thema Ablenkung stellen wir bis dato fest, dass sämtliche Verbote und Sensibilisierungen für die Gefahren bei jenen Verkehrsteilnehmern nichts

bewirken, die der Meinung sind, sie beherrschen den Umgang mit Smartphone etc. besser als die anderen auf der Straße. Ein Ansatz in der Bewusstseinsbildung ist daher auch die Bedürfnisse und Motive der Verkehrsteilnehmer zu erkennen und dort anzusetzen, wo Verhaltensänderung möglich ist.



Die Säule Legislative & Überwachung behandelt Themenschwerpunkte, die legislativ im Land Steiermark umgesetzt werden können. Aus der Erfahrung wissen wir, dass in der Bewusstseinsbildung gesetzlich verankerte Verhaltensregeln eine verstärkende Wirkung auf die Verhaltensänderung und deren Einhaltung haben. Die Überwachung durch die Polizei unterstützt dabei die Bedeutung der gesetzlichen Vorgabe und übernimmt dabei ebenso eine sensibilisierende Aufgabe. Nichtsdestotrotz können die strategisch und operativ gut umgesetzten Maßnahmen der drei Säulen nur dann zum Erfolg führen, wenn der Mensch als Verkehrsteilnehmer bereit ist, seinen Beitrag zu einer sicheren Verkehrskultur leisten zu wollen.

Aufbau des VSP Steiermark 2026+



Leitsätze im VSP 2026+

Jede Säule – Infrastruktur, Bewusstseinsbildung, Legislative & Überwachung – folgt bestimmten Prinzipien in der strategischen Planung. Diese Prinzipien werden durch Leitsätze konkretisiert.

Leitsätze dienen als Wegweiser für die nächsten Jahre. Sie leiten den VS-Bei-

rat bei der Diskussion und Entscheidung von Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit an. Leitsätze sind noch keine Maßnahmen und keine konkreten Ziele. Von den Leitsätzen werden in Folge die Ziele und die zuzusetzenden Maßnahmen für die jeweiligen Risikofelder und Zielgruppen abgeleitet.

Leitsätze der Interventionsbereiche

Infrastruktur

Der Zusammenhang zwischen Infrastruktur und Fahrverhalten wird bei der Gestaltung des Verkehrsraumes berücksichtigt.

Ein sicherer und attraktiver Verkehrsweg motiviert die Verkehrsteilnehmer (insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmer), ihn zu nutzen.

Identifizierte Unfallhäufungsstellen und Monitoring der Landesstraßen im Hinblick auf das Unfallgeschehen liefern wichtige Hinweise zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Eindeutige und auf ein Minimum reduzierte Anzahl von Verkehrszeichen und Beschilderungen trägt zu mehr Übersichtlichkeit bei.

Schwerpunkt in der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf Straßennutzung.

Bewusstseinsbildung

In einer verantwortungsvollen Verkehrskultur übernimmt jeder Verkehrsteilnehmer die Verantwortung für ein unfallfreies Miteinander.

Das Gefährdungspotenzial von Verkehrsübertretungen ist ein zentrales Thema in der Sensibilisierung.

Ein aktiver Perspektivenwechsel von Verkehrsteilnehmern fördert ein achtsames und rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr.

Die Reflexion des eigenen Fehlverhaltens fördert situationsangepasstes Verhalten.

Schwerpunkt in der Verkehrssicherheitsarbeit sind die ungeschützten Verkehrsteilnehmer.

Legislative & Überwachung

Die Bewusstmachung des Gefährdungspotenzials von nicht angepasstem Verhalten im Straßenverkehr hat einen wichtigen Stellenwert in der Arbeit der Exekutive.

Die Präsenz der Exekutive im Straßenverkehr trägt bedeutend zur Verkehrssicherheit bei.

Die Schwerpunktsetzung im Rahmen der Überwachung auf Basis der Unfallstatistik fördert die Effizienz der Überwachung.

Anhaltungen nach festgestellten Verkehrsübertretungen erhöhen die Wirksamkeit von Kontrollen.

Das Strafausmaß der Verkehrsübertretung orientiert sich am Grad der Beeinträchtigung geschützter Rechtsgüter (wie z.B. Leben, Gesundheit, Umwelt).

Leitsätze der Interventionsbereiche

Infrastruktur

Die Infrastruktur orientiert sich an den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie an den verschiedenen Verkehrsarten.

Gut sichtbare Bodenmarkierungen sind wesentlich für die Orientierung im Straßenverkehr und tragen zur Unfallvermeidung bei.

Bewusstseinsbildung

Der Fokus liegt auf der Bewusstmachung unterschiedlicher Risiken in den verschiedenen Mobilitätsformen (z.B. elektrisch angetriebene Fahrzeuge).

Sichtbare Verkehrsteilnehmer erhöhen die Verkehrssicherheit.

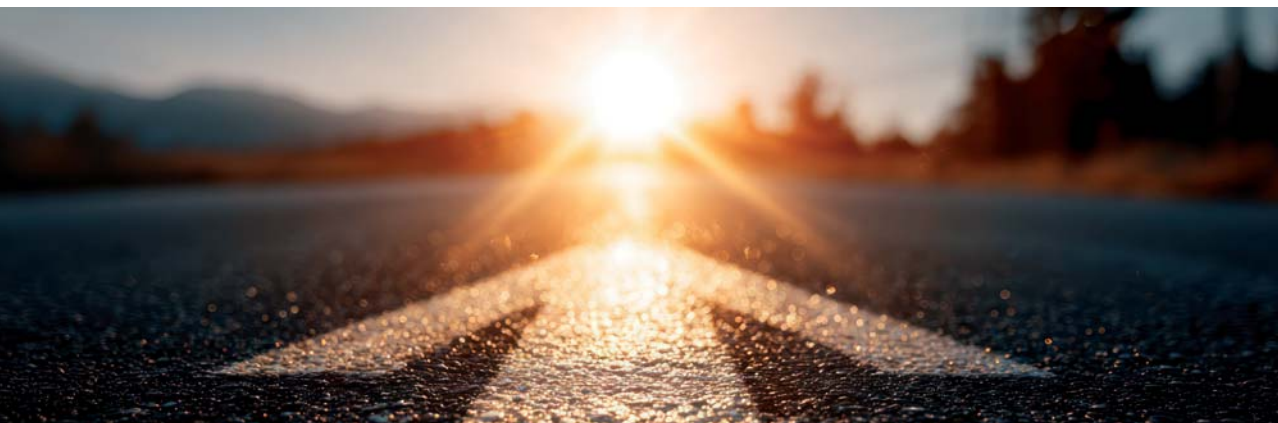
Verkehrserziehungsunterricht beginnend im Kindergarten ist für eine sichere Teilnahme im Straßenverkehr essenziell.

Legislative & Überwachung

Ein einheitlicher Vollzug der gesetzlichen Vorgaben durch Behörden (und Exekutive) trägt zu einem besseren Verständnis und damit zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

Transparenz über und Bewusstseinsbildung für die rechtlichen Rahmenbedingungen soll Verständnis bei der Bevölkerung und damit deren Einhaltung fördern.

Initiativen an den Bundesgesetzgeber sollen zu einer Modernisierung der StVO und damit einer Anpassung an neue Herausforderungen in der Verkehrssicherheit führen.





5

Statistik und Analyse

Unfalldaten sind für Strategie und Planung von Verkehrssicherheitsprogrammen das Fundament. Sie liefern Fakten und Trends. Anhand der Zahlen werden Veränderungen erkannt und mögliche potenzielle Veränderungen abgeleitet. Unfalldaten sind somit Kennziffern für Veränderungen positiver und negativer Auswirkungen.

Was Unfalldaten allerdings nicht liefern, sind die Motive, die sich hinter den tatsächlichen Unfällen verbergen. Warum überholt jemand an dieser Stelle? Was hat die Ablenkung tatsächlich ausgelöst? Um diesen Hintergründen auf die Spur zu kommen, braucht es noch weitere Untersuchungsmethoden wie zum Beispiel Interviews und Fokusgruppen mit Verkehrsteilnehmern spezifischer Verkehrsarten.

Unfallzahlen sind somit Fakten im Sinne tatsächlicher Messung und lassen keine Rückschlüsse auf die Wirkung einzelner Maßnahmen zu einem bestimmten Themenschwerpunkt zu. Die Veränderung statistischer Ergebnisse wird durch Zeit und Wirkung verschiedener Maßnahmen bestimmt. Das Zusammenwirken der drei Interventionssäulen unterstützt dies konkret.

Im Jahr 2024 ereigneten sich in der Steiermark 5.500 Unfälle mit Personenschaden. Das ist geringfügig mehr als 2019 vor der Corona-Epidemie. Der starke Rückgang im Jahr 2020 ist den mobilen Einschränkungen während der Coronazeit geschuldet. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist um 18 Prozent im Vergleich mit dem Jahr 2015 zurückgegangen.

Zwischen 2023 und 2024 beträgt der Rückgang 22 Prozent. Der Anstieg bei den Schwerverletzten gibt Hinweise darauf, dass aufgrund verschiedener Verkehrssicherheitsmaßnahmen zwar die Schwere des Unfalls (tödlicher Ausgang) vermindert wird, aber dennoch der Unfallhergang zu dramatischen Unfallfolgen führt.

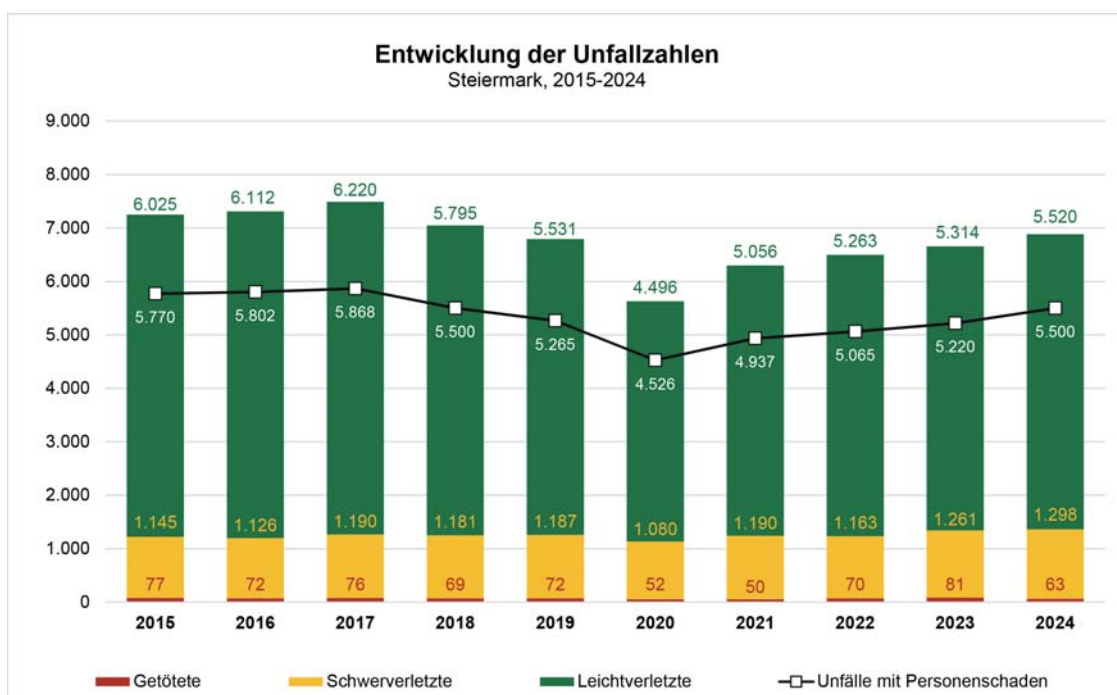


Abbildung 2: Entwicklung der Unfallzahlen, Steiermark 2015 - 2024, Quelle: Statistik Austria, KfV CrashBox

Betrachtet man die Unfälle der verschiedenen Verkehrsarten (Art der Beteiligung im Straßenverkehr), so zeigt sich die Veränderung bei den Getöteten am stärksten beim Pkw. Von 2015 zu 2024 ist ein Rückgang von 30 Prozent festzustellen. Der starke Anstieg bei den Moped- und Motorradfahrern wird in den zukünftigen Maßnahmen beachtet.



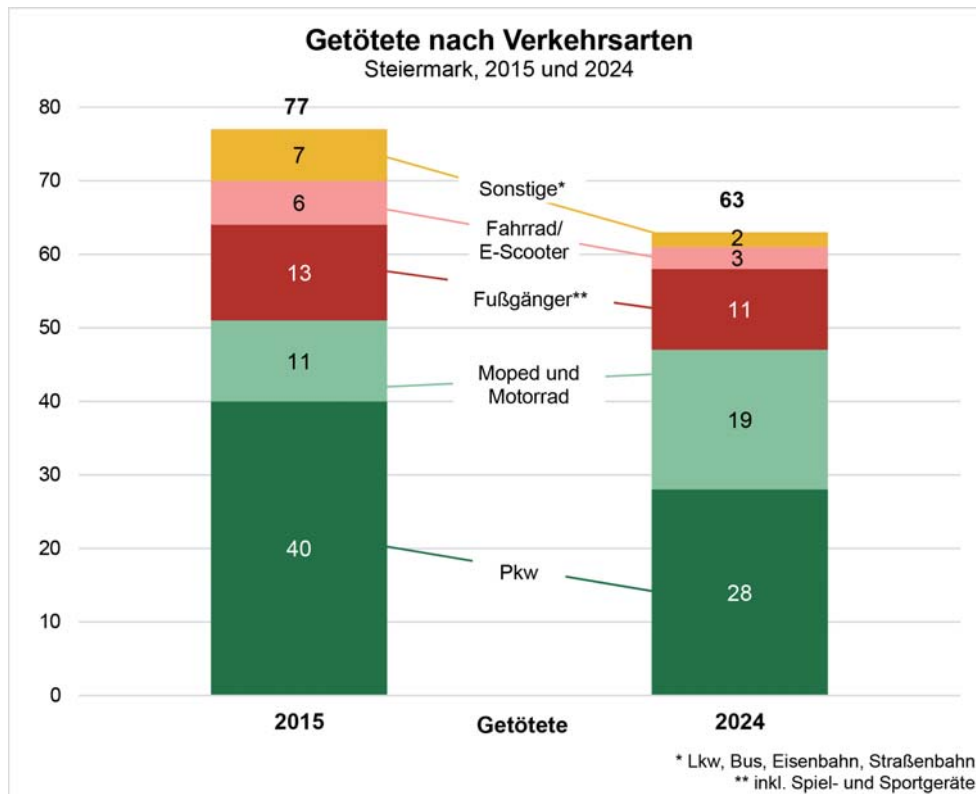


Abbildung 3: Getötete nach Verkehrsarten, Steiermark 2015 und 2024, Quelle: Statistik Austria, KfV CrashBox

Bei den Schwerverletzten ist vor allem bei den verschiedenen nicht motorisierten Arten des Zweiradverkehrs ein großer Anstieg festzustellen. Die hier ausgewiesene Grafik differenziert bei der Verkehrsart Fahrrad die verschiedenen Modelle wie E-Scooter und E-Bike noch nicht. Ab 2018 wurde in der Erfassung der Unfallzahlen zwischen E-Bike und dem herkömmlichen Fahrrad differenziert, ab 2023 wurden die Unfälle mit E-Scooter gesondert ausgewiesen. Die E-Scooter-Fahrer und die E-Biker sind in den letzten Jahren in den Fokus der Analysen und Maßnahmenentwicklung gerückt.

Im Kapitel 7 „Zielgruppen“ wird auf die Problematik mit E-Scootern im Straßenverkehr genauer eingegangen und nach den unterschiedlichen Zweirad-Verkehrsarten differenziert.

Erfreulicherweise wird ein Rückgang der Schwerverletzten beim Pkw (11 Prozent im Vergleich zu 2015) und bei den Fußgängern (28 Prozent im Vergleich zu 2015) verzeichnet.

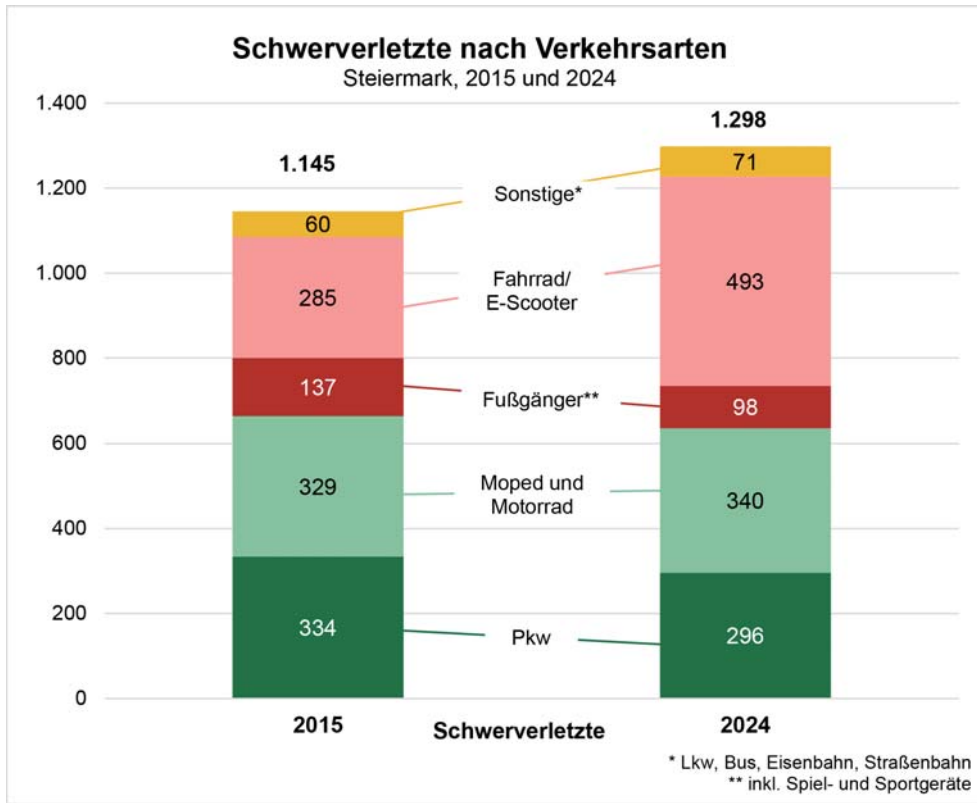


Abbildung 4: Schwerverletzte nach Verkehrsart, Steiermark 2015 und 2024, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

Für die konkrete Maßnahmensetzung ist es besonders wichtig, die verschiedenen Motive zu erfassen, die zu Unfällen führen. Was motiviert den Verkehrsteilnehmer, Gesetze, Gebote oder die Vernunft zu ignorieren und sich riskant im Straßenverkehr zu bewegen? Diese Antworten kann die Unfallstatistik nicht liefern. Was aus der Unfallstatistik abgeleitet werden kann, sind die unmittelbaren Unfallursachen, die bei der Rekonstruktion eines Unfallherganges identifiziert werden.

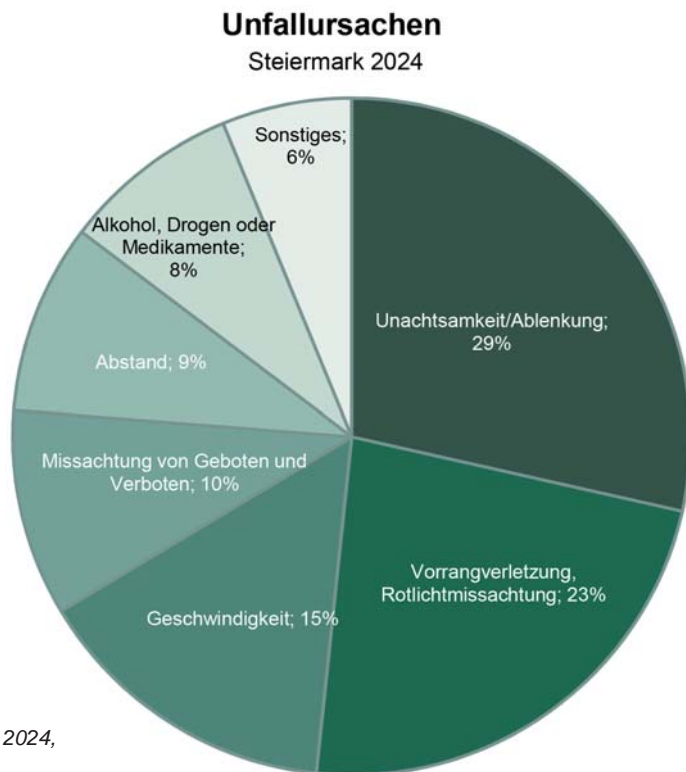


Abbildung 5: Unfallursachen, Steiermark 2024, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

Die Analyse nach Unfallursachen liefert ein eindeutiges Bild für die Schwerpunktsetzung in der Verkehrssicherheitsarbeit.

„Unachtsamkeit/Ablenkung“ ist die Nummer 1 bei den Unfallursachen, gefolgt von „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“. Diese beiden Kategorien umfassen zusammengefasst mehr als die Hälfte aller Unfälle. Die Ursachen „Alkohol/Drogen/Medikamente“, „Geschwindigkeit“ und „Missachtung von Geboten/Verboten“ sind in den letzten Jahren leicht angestiegen.

Obwohl die Sensibilisierungsmaßnahmen seit Jahren alle Zielgruppen auf die Gefahren durch Ablenkung hinwei-

sen, wird ablenkendes Verhalten im Straßenverkehr immer öfter bei allen Zielgruppen (Pkw-Lenker, Fußgänger, Radfahrer und sogar bei Kindern auf dem Schulweg) beobachtet. Die Ursache „Geschwindigkeit“ ist konstant in jeder Jahresstatistik unter den ersten drei Hauptunfallursachen, sowohl bei allen Unfällen als auch bei den Getöteten und Schwerverletzten.

Seit mehr als zehn Jahren ist „Unachtsamkeit/Ablenkung“ unverändert die häufigste Unfallursache. Im Jahr 2024 gab es weniger Unfälle mit tödlich verletzten Personen als im Jahr 2023. Bei diesen Unfällen mit Getöteten hat „Unachtsamkeit/Ablenkung“ (37 Prozent) als Unfallursache „Geschwindigkeit“ (16 Prozent) überholt.

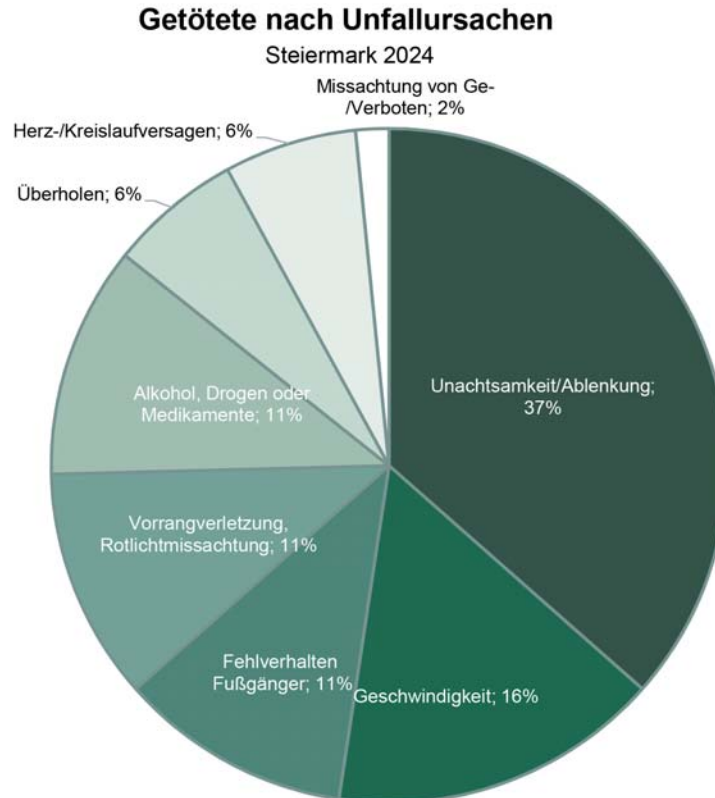


Abbildung 6: Unfälle mit Getöteten nach Unfallursachen, Steiermark 2024, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

Unfälle mit Schwerverletzten werden mehrheitlich durch „Unachtsamkeit/Ablenkung“ (29 Prozent), durch „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ (20 Prozent) und durch „Geschwindigkeit“ (17 Prozent) verursacht. Diese drei Ursachen machen zwei Drittel aller Unfälle mit Schwerverletzten aus.

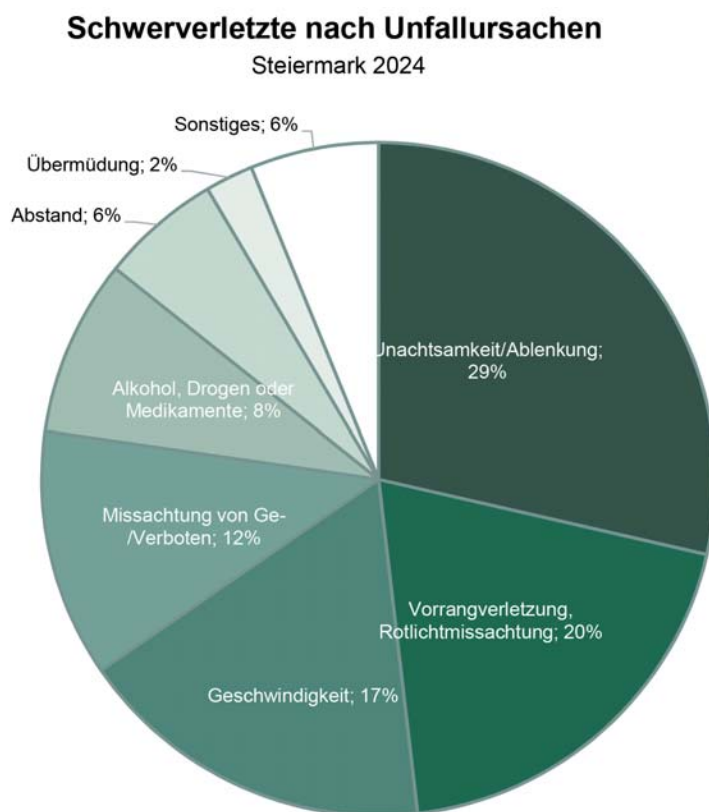


Abbildung 7: Unfälle mit Schwerverletzten nach Unfallursachen, Steiermark 2024, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

Die Unfallursachen werden in Kapitel 6 konkret erläutert und die gesetzten Ziele zu den einzelnen Ursachen erörtert.



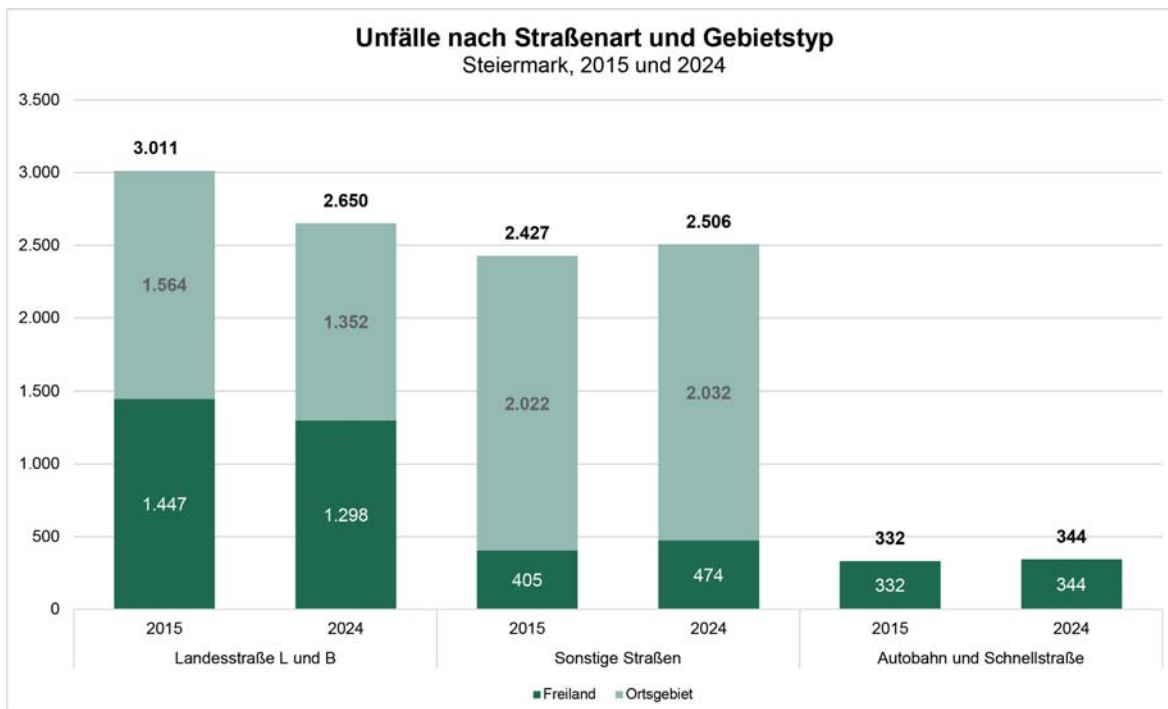


Abbildung 8: Unfälle nach Straßenart und Gebietstyp, Steiermark 2015 und 2024, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox

Die meisten Unfälle ereignen sich in der Steiermark auf Landesstraßen L und B. Die Unfälle in diesem Straßennetz sind im Vergleich zu 2015 um 12 Prozent zurückgegangen. Die Anzahl der Unfälle auf sonstigen Straßen, das sind hauptsächlich Gemeindestraßen, ist leicht gestiegen.

Im Ortsgebiet geschehen mehr Unfälle als im Freiland. 6 von 10 Unfällen ereig-

nen sich im Ortsgebiet. Im Ortsgebiet gibt es mehr Interaktionen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern. Dadurch steigt die Anzahl potenzieller Konflikte. Es sind oftmals kürzere und gewohnte Wege, die Fehlverhalten wie z.B. Ablenkung begünstigen.

Die Maßnahmen berücksichtigen diesen Umstand.





6

Risikofelder

Im aktuellen VSP 2026+ werden die Themen, die seit Jahren die Hauptursachen für Unfälle mit Personenschaden sind, als Risikofelder beschrieben. Trotz vieler Maßnahmen, sowohl in der Infrastruktur, Bewusstseinsbildung als auch in der Überwachung und Legislative, ist der statistische Rückgang – vor allem bei Unachtsamkeit/Ablenkung, bei Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung und bei nicht angepasster Geschwindigkeit schleppend. Im Risikofeld Fahrtauglichkeit wird seit 2020 ein enormer Anstieg beim Drogenkonsum am Steuer festgestellt (Dunkelfeldstudie, KFV 2024).

Die Ursachen wie Abstand, Missachtung von Geboten und Verboten sowie Vorrangverletzung und Rotlichtmissachtung werden im Risikofeld „Missachtung & Ignoranz“ (Punkt 6.4) zusammengefasst behandelt.

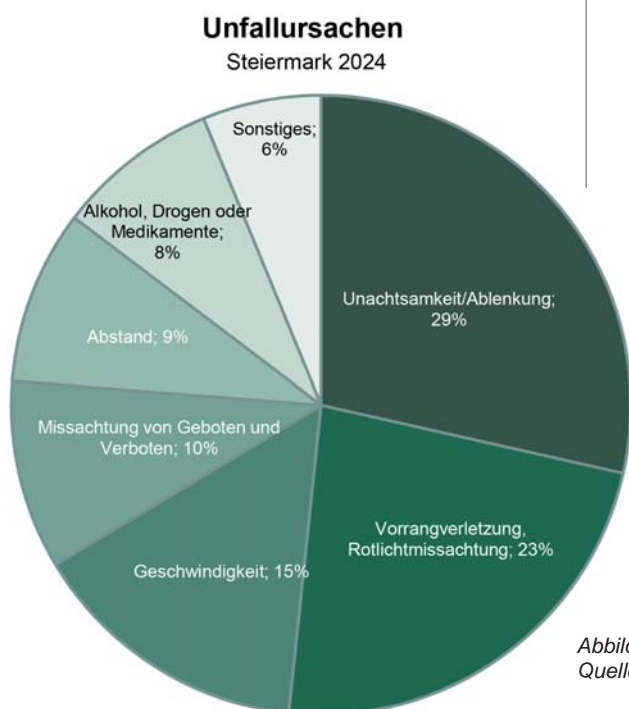


Abbildung 9: Unfallursachen, Steiermark 2024, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox



6.1.

Ablenkung & Unachtsamkeit

Ablenkung erhöht das Risiko eines tödlichen Unfalles um das 3- bis 6-Fache (OECD-Report, 2023). Die Ablenkungsfaktoren im Straßenverkehr sind vielfältig. Vor allem ist durch das Smartphone die Möglichkeit entstanden, ständig erreichbar zu sein und sämtliche Angelegenheiten wie E-Mails oder Videotelefonate zu erledigen. Doch auch Unterhaltung wie das Musikhören mithilfe von Apps oder der „Check“ von Social-Media-Kanälen sind zusätzliche Gefahrenquellen. Durch dieses Verhalten und die oft unbewusste Entscheidung, sich vom Straßenverkehr abzulenken, liegt der Fokus plötzlich auf anderen Tätigkeiten.

Trotz vielfacher Beobachtungen im Verkehrsalltag wird festgestellt, dass das Gefahrenbewusstsein durch viele Sensibilisierungsmaßnahmen geschärft wurde und die Notwendigkeit zu einem sicheren Geräteumgang

beim Autofahren gemeinhin anerkannt wird. Allerdings beeinflusst diese Grundeinstellung noch lange nicht das individuelle Verhalten. Die Gewohnheit im Umgang mit Mobiltelefonen führt zu einer vermeintlichen Sicherheit und zu der Verblendung, tatsächlich die Multitasking-Herausforderung bewältigen zu können. Obwohl der wissenschaftliche Beweis vorliegt, dass der Mensch per se nicht multitaskingfähig ist, wird dieses Erkenntnis durch fatale Selbstüberschätzung ignoriert und sogar dementiert. Das Handy am Steuer wird gemeinhin eher als Gewohnheitsrecht empfunden.

Eine repräsentative Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV, 2021) zeigt, dass eine Zunahme an Ablenkung im Straßenverkehr festgestellt wird. Beschränkte sich in 2016 der Anteil der abgelenkten Radfahrer noch auf acht Prozent, so ist er in 2021 auf

17 Prozent angestiegen. Vergleichsweise verhält es sich bei den Fußgängern. Hier ist die Zahl von 30 auf 37 Prozent gewachsen. Verdeutlicht man diese Ergebnisse, dann ist jeder sechste Radfahrer beim Queren einer Straße anderweitig beschäftigt und mehr als jeder dritte Fußgänger beim Queren einer Straße abgelenkt. Die Ablenkungsart unterscheidet sich bei Fußgängern, die meist telefonieren oder sich intensiv unterhalten, während Radfahrer eher Musik hören oder telefonieren. Diese Ergebnisse werden auch in der Allianz-Studie von 2023 bestätigt.

Die Zielgruppe der Kinder ist in der Verkehrssicherheit eine besonders beachtenswerte Gruppe, da sie einerseits durch schlechte Vorbilder zu einem gefährlichen Verkehrsverhalten verleitet werden und andererseits die zukünftigen erwachsenen Verkehrsteilnehmer sind, die in den nächsten Jahrzehnten maßgeblich zu einer sicheren Verkehrskultur beitragen sollen.

Die Fortsetzung der steirischen Kampagne „Augen auf die Straße“, die 2017 in der Steiermark gestartet ist, ist daher unumgänglich.

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist, Verkehrsteilnehmer für die Ablenkung durch Nebenhandlungen/Nebengeräusche zu sensibilisieren.

In der Gruppe der 18-24-Jährigen zeigt sich eine Zunahme in der Ablenkung am Steuer (Allianz-Studie 2023). Die Anzahl der jungen Verkehrsteilnehmer, die mit dem Handy in der Hand telefoniert, ist doppelt so hoch (30 Prozent) wie dies bei der Gesamtstichprobe vorkommt (16 Prozent). Das „händische“ Eintippen von Text während des Fahrens bestätigen 39 Prozent der jungen Erwachsenen. 2016 waren es noch 16 Prozent. Der Trend, ununterbrochen in Social Media aktiv zu sein, fördert diesen Anstieg. Aber auch das Bedienen/Ablesen von Navigationssystemen im Fahrzeug während der Fahrt wird von rund 70 Prozent der Befragten (alle Altersgruppen) als Ablenkung angegeben.





Ziel ist die Sensibilisierung für die Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer und sich selbst durch ablenkende Tätigkeiten während der Teilnahme im Straßenverkehr.

Als Verkehrsteilnehmer ist man nicht allein. Das Verkehrsumfeld spielt bei Unfällen eine große Rolle. Je stärker die Ablenkung, desto schwerer lassen sich Unfälle vermeiden. Auf andere zu achten bedeutet zwangsläufig, sich selbst nicht abzulenken, damit vorausschauendes Fahren möglich ist. Das Schreiben von Textnachrichten erhöht das Unfallrisiko um das 23-fache. In diesem Fall wird ein Unfall meist nur vermieden, weil andere darauf achten. In einer Studie (ÖAMTC/KFV, 2023) konnte gezeigt werden, dass durch Ablenkung wie z.B. Schreiben einer Textnachricht, bei einer Vollbremsung des vorderen Fahrzeuges ein Aufprall aufgrund der ablenkenden Tätigkeit nicht verhindert werden kann. Eine kurze Blickabwendung von zwei Sekunden bei 50 km/h entspricht einem Blindflug von 28 Metern.

Ziel ist, aufzuklären, dass jede Form der Ablenkung eine bewusste aktive Handlung ist.

Ablenkung geschieht nicht zufällig. Sie ist eine Entscheidung gegen die Aufmerksamkeit. Diese Einstellung wird zum Zeitpunkt der Ablenkungsfalle offenbar nicht wahrgenommen. Man denkt, in dieser Situation nichts anderes tun zu können. Wenn das Handy läutet, muss man abheben! Ziel muss sein, den Moment der bewussten Entscheidung ins Bewusstsein zu rücken.

Maßnahmen:

- Fortsetzung der bewusstseinsbildenden Kampagne „Augen auf die Straße“ im Hinblick auf die verschiedenen Zielgruppen und Ablenkungsfaktoren (z.B. Ablenkungswrkshops in Schulen, Betrieben und Fahrschulen)
- Umsetzung der Kampagne zum Perspektivenwechsel



6.2.

Geschwindigkeit

Wie schnell darf man fahren? Wie schnell will ich fahren? Welche Geschwindigkeit hält die Straße aus? Diese oder ähnliche Fragen stellt sich wahrscheinlich jeder Verkehrsteilnehmer irgendwann.

Die Angabe einer höchst zulässigen Geschwindigkeit gibt dem Verkehrsteilnehmer einen absoluten Grenzwert als Obergrenze. Die Geschwindigkeit ist jedoch in jedem Fall den vorherrschenden Verhältnissen der Straßenbeschaffenheit, den Wetterbedingungen sowie der persönlichen Verfassung anzupassen. In der Verkehrssicherheitsarbeit stellt man immer wieder fest, dass die Bedeutung und Auslegung der höchst zulässigen Geschwindigkeit nicht allen Verkehrsteilnehmern bekannt ist.

Die Geschwindigkeit im Straßenver-

kehr ist somit ein wichtiger Indikator für die Wahrscheinlichkeit eines Unfalles und das Ausmaß der Verletzungsschwere.

Durch eine nicht angepasste Geschwindigkeit wird der Brems- und Reaktionsweg empfindlich beeinflusst. Der Verkehrsteilnehmer ist in seiner Reaktionszeit eingeschränkt. In 2024 sind in der Steiermark 16 Prozent aller Unfallgetöteten und 17 Prozent aller Schwerverletzten auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen.

Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen werden von vielen Verkehrsteilnehmern nicht als Verkehrssicherheitsmaßnahme erkannt. Die Bewusstseinsbildung für das richtige Verständnis von Geschwindigkeitsbeschränkungen, individuell für die

verschiedenen Verkehrsarten, ist daher ein wichtiges Vorhaben.

Durch die elektrisch angetriebenen Kleinstfahrzeuge wie E-Scooter und E-Mopeds sind neue Verkehrsarten auf die Straße bzw. auf den Radweg

gekommen, die Geschwindigkeiten bis zu 25 km/h erreichen und auch eine geübte Handhabung im Umgang mit dem jeweiligen Fahrzeug benötigen. Damit hat die Verkehrssicherheitsarbeit neue Herausforderungen bekommen.

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist es, durch die Gestaltung des Verkehrsraumes eine angepasste Geschwindigkeit zu fördern.

Die gefahrene Geschwindigkeit wird auch durch den Verkehrsraum beeinflusst. Verschiedene infrastrukturelle Maßnahmen wie Kreisverkehr, Begegnungszonen, Fahrradstraßen in Wohngebieten, Fahrbahnteiler, schmälere Fahrbahnquerschnitte sowie Maßnahmen gegen Baumkollisionen, Vibrationsstreifen und vieles mehr fördern eine spontane Verhaltensänderung in der jeweiligen Situation.

Ziel ist es, den Verkehrsteilnehmern die Sinnhaftigkeit von höchstzulässigen Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Verantwortung für eine situationsangepasste Fahrweise bewusst zu machen.

Die Motive, warum eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird, können sehr unterschiedlich sein. Die Einsicht und das Verständnis für die Sinnhaftigkeit der Regel sind die nachhaltigsten Motive. Gerade bei Geschwindigkeit weiß man aus der Psychologie, dass auch der Reiz des Unbekannten oder Übermut entscheidend für das entsprechende Verhalten sein können. Diese unterschiedlichen Motive sind bei der Entwicklung für Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu bedenken.

Eine situationsangepasste Fahrweise in Kombination mit einem Verständnis für Tempolimits ist ein wesentlicher Hebel zur Vermeidung schwerer Unfälle.

Aus Untersuchungen ist bekannt, dass Tempolimits eher befolgt werden, wenn die Verkehrsteilnehmer die Gründe für die Beschränkung nachvollziehen können (DVR, 2021).

Ziel ist es, Bewusstseinsbildung bei Radfahrern, insbesondere E-Bike-Fahrer, E-Scooter-Fahrer und E-Moped-Fahrer ($\leq 25\text{km/h}$), hinsichtlich der Auswirkungen ihrer Geschwindigkeit auf die Verkehrssicherheit zu betreiben.

Das Radfahren ist schneller geworden. War die durchschnittliche Geschwindigkeit bei üblichen Radfahrern noch 15 km/h, ist es jetzt bei E-Bikes 20-25 km/h. Diese steigenden Geschwindigkeiten stellen auch neue Anforderungen an die bestehende Radinfrastruktur. Laut einer Studie (KFV 2023) ist bei E-Bike Unfällen in 43 Prozent der Fälle eine Kopfverletzung die Hauptverletzungsursache. Es fehlt das Bewusstsein für die Auswirkungen unangepasster Geschwindigkeit.



Maßnahmen:

- Konsequente Verfolgung festgestellter Geschwindigkeitsübertretungen
- Gezielter und verstärkter Einsatz mobiler Tempoanzeigen vor sensiblen Bereichen (z.B. wie vor Schulen, Kindergärten) und in Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit
- Verstärkter und gezielter Einsatz von Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten an unfallträchtigen Streckenabschnitten
- Umsetzung der Kampagne zum Perspektivenwechsel



6.3.

Fahrtauglichkeit – Alkohol, Drogen & Übermüdung

Acht Prozent aller Unfälle in der Steiermark werden auf eine eingeschränkte Fahrtauglichkeit als Ursache zurückgeführt. Das bedeutet, dass die Reaktionsfähigkeit des Lenkers beeinträchtigt ist, weil die Einschätzung sowie sein Gesichtsfeld massiv eingeschränkt sind.

Bislang ist die Unfallursache Alkohol und Drogen in der Unfallstatistik an sechster Stelle. Der Schein trägt jedoch.

Alkohol am Steuer wird seit über 40 Jahren thematisiert. Tatsächlich hat sich durch viele Maßnahmen, sowohl in der Bewusstseinsbildung als auch in der Legislative und Überwachung, ein

gewisses Bewusstsein für die Gefahren des Alkoholeinflusses beim Lenken eines Fahrzeuges in der Gesellschaft verfestigt. Die Entscheidung, ob jemand alkoholisiert fährt, wird dennoch vom sozialen Umfeld als Tabuthema behandelt. Der Mehrwert in einer breiten Bewusstseinsbildung entsteht auch durch den Druck und die Thematisierung im sozialen Umfeld. Es braucht Mut, Zivilcourage und durchaus kleine Tabubrüche, jemanden darauf aufmerksam zu machen, sich nicht im alkoholisierten Zustand ans Steuer zu setzen. Alkoholisierte Unfallbeteiligte oder Unfallverursacher sind auch zunehmend die Gruppe der E-Scooter-Fahrer. Der Alkoholkonsum bei E-Scooter-Fahrern wird offen-

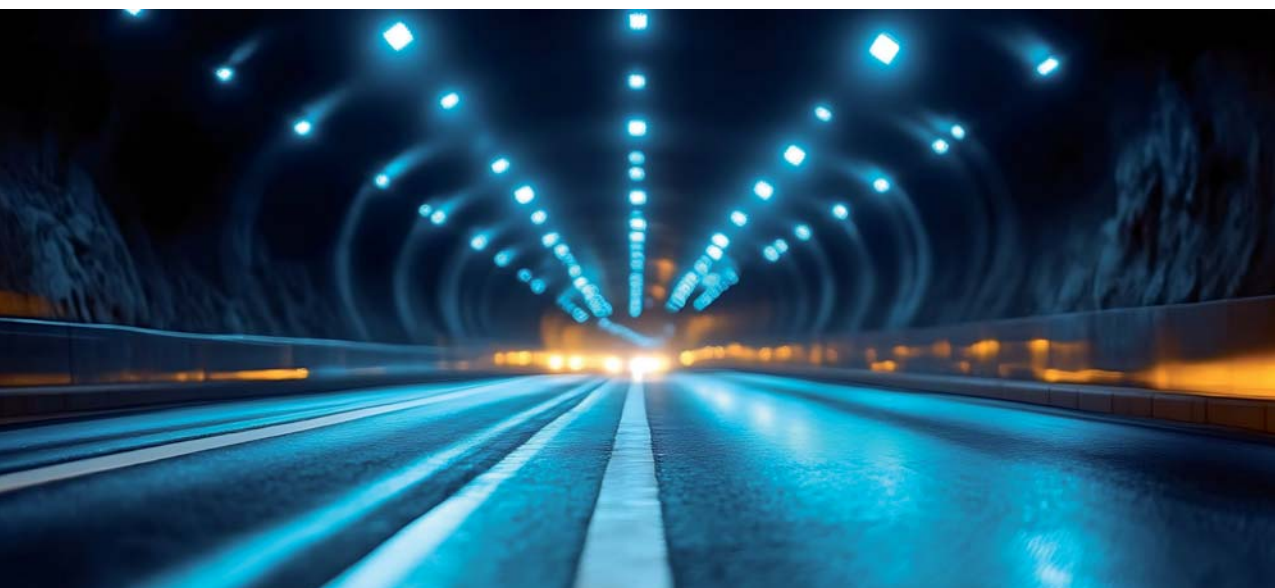
sichtlich von den Betroffenen als nicht gefährlich eingestuft. Jeder sechste E-Scooter-Unfall passiert unter Alkoholeinfluss (KFV, 2024).

Für den Konsum von Drogen am Steuer gibt es keinen festen Grenzwert, sondern es wird von einer Beeinträchtigung ausgegangen, sobald Spuren von Suchtmitteln im Körper nachgewiesen werden. Mittlerweile wird das Fahren unter Drogeneinfluss gefährlicher eingestuft als alkoholisiert zu fahren. Gesetzliche Regelungen wie zum Beispiel die Geldstrafen bis zu 3.700 Euro sind bislang unter den Verkehrsteilnehmern nicht durchgängig bekannt. Eine Dunkelfeldstudie (KFV 2024) zeigt, dass im Jahr 2023 rund 250.000 Personen unter Drogeneinfluss ein Fahrzeug in Österreich gelenkt haben. Der sehr geringe Anteil von rund 3 Prozent an Anzeigen zeigt, wie hoch die Dunkelziffer und die Gefahr auf der Straße sind.

Es sind aber nicht nur die „harten“ Drogen, die Beachtung finden, sondern auch Medikamente, die die Verkehrstüchtigkeit beeinflussen. Die Infor-

mation und Mahnung für die Wichtigkeit, die Beipackbeschreibung eines Medikamentes zu lesen und mit dem Arzt über mögliche Einschränkungen zu reden, sind wichtige Beiträge für mehr Verkehrssicherheit. Die Kooperation mit Ärzten und Apothekern wird angestrebt. Auch hier gilt, je mehr das Thema publik wird, desto stärker werden Menschen dafür sensibilisiert.

Auch der Sekundenschlaf ist eine sehr unterschätzte Gefahr bei den Verkehrsteilnehmern. Müdigkeit beeinträchtigt die Aufmerksamkeit erheblich und kann dazu führen, dass Betroffene die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren – bis hin zu unbemerktem Schließen der Augen. Vom Gesetz wird Sekundenschlaf als grobe Fahrlässigkeit eingestuft. Es gibt viele Frühwarnsignale für eine Übermüdung. Diese zu ignorieren, kann tödlich für einen selbst und andere werden. Laut Statistik sind die von Übermüdungsunfällen am häufigsten betroffenen Verkehrsteilnehmer im Alter zwischen 20 und 29 Jahren und zu einem hohen Anteil männlich.



Was wollen wir erreichen?



Ziel ist es, verstärkte Bewusstseinsbildung für die Auswirkungen von Alkohol, Medikamenten und Drogen auf die unmittelbare Verkehrsteilnahme zu erreichen.

Betrachtet man die Unfälle im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen seit 2015, so ist eine starke Zunahme festzustellen. Waren 2015 noch 235 Unfälle durch Alkohol und Drogen verursacht, sind es 2024 doppelt so viele. Schon bei 0,5 Promille Blutalkoholgehalt ist die Reaktionszeit um rund 30 Prozent verlängert, das Unfallrisiko verdoppelt sich. Auch viele rezeptfreie Medikamente, z.B. Antihistaminika, Schlafmittel oder Schmerzmittel beeinträchtigen Konzentration und Reaktionsfähigkeit, was in der Praxis oft unterschätzt wird.

Ziel ist die Stärkung der Zivilcourage, um die Teilnahme von stark alkoholisierten oder durch andere Substanzen berauschten Verkehrsteilnehmern am Straßenverkehr zu verhindern.

In einer sicheren Verkehrskultur übernimmt der Verkehrsteilnehmer nicht nur Verantwortung für sich selbst, sondern auch für andere. Dazu gehören ein achtsamer Umgang mit dem gefährlichen Verhalten anderer und die Bereitschaft, mit Zivilcourage dagegen aufzutreten. Laut einer Studie (Allianz, 2020) gaben 43 Prozent der Befragten an, nicht einzugreifen, wenn jemand betrunken fahren will. Gründe hierfür sind Unsicherheit oder Angst vor Konflikten.

Ziel ist es, den Verkehrsteilnehmern die Wichtigkeit des Erkennens der eigenen Grenzen der Fahrtüchtigkeit in verschiedenen Situationen bewusst zu machen.

Nicht nur die gesetzlich erlaubte Grenze des Blutalkoholgehalts schützt vor Unfällen. Eine verminderte Sehleistung und das Nachlassen der Konzentration entstehen bereits ab 0,3 Promille Alkoholgehalt im Blut. Auch bei der Medikamenteneinnahme ist die Selbsteinschätzung gefragt. Auch wenn das Medikament keine Einschränkung der Verkehrstüchtigkeit verursacht, sollte man selbst prüfen, ob man aktuell fahrtauglich ist. Der gefährliche Glaube an die eigene Routine ist eine der größten Unfallgefahren.

Ziel ist es, für die eigene und Fremdgefährdung durch Übermüdung am Steuer zu sensibilisieren.

Der Schreck sitzt tief, wenn man plötzlich merkt, dass die Augen gerade geschlossen waren. Viele Lenker erkennen die Übermüdung erst dann, wenn sie sich bei einem ungeplanten Fahrbahnwechsel ertappen. Ein Sekundenschlaf von zwei Sekunden bedeutet bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h über 50 Meter komplett blind zu fahren.



Ziel ist es, die Anzahl und Effizienz der Drogenkontrolle zu steigern.

Die Zahl der Drogenlenker erhöht sich jährlich, entdeckt werden wenige. Geeignete technische Hilfsmittel, gut geschulte Exekutivorgane und einfache Abläufe ermöglichen es, die Effizienz und somit die Anzahl der Drogenkontrollen im Straßenverkehr zu erhöhen.

Maßnahmen:

- Kampagne zur Sensibilisierung für mehr Verantwortung in Bezug auf die eigene Fahrtauglichkeit
- Kooperation mit steirischen Ärzten und Apothekern zur Aufklärung über medizinische Zusammenhänge von Medikamenteneinfluss und Fahrtüchtigkeit
- Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer für mehr Zivilcourage im Straßenverkehr
- Aufklärung und Thematisierung über Übermüdung als hohes Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr



6.4.

Missachtung & Ignoranz

In 2024 ist Missachtung und Ignoranz von Geboten und Verboten die zweite Hauptunfallursache in der Steiermark. 23 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden werden durch Vorrangverletzung und Rotlichtmissachtung verursacht, das sind 1.273 Unfälle. Eine beachtliche Anzahl, wenn man bedenkt, dass dies absolut vermeidbar wäre, wenn Verkehrsteilnehmer sich an Verkehrsregeln halten sowie sich umsichtig und aufmerksam im Verkehrsgeschehen bewegen würden. In den letzten Jahren wurde zunehmend deutlich, dass die Fähigkeit, sich in andere hineinzusetzen, eine wichtige Rolle bei der Unfallvermeidung spielt. Auch wenn man im Recht ist, ist es manchmal zielführender auf das Recht zu verzichten, um einen Unfall zu vermeiden. Das setzt voraus, dass Verkehrsteilnehmer ihre Rechte und Pflichten im Straßenverkehr genau kennen, auch um im richtigen Moment darauf verzichten zu können. Bei Vorrangverletzungen und Rotlichtmissachtungen spielt nach Ansicht von

Experten häufig Ablenkung eine Rolle. Wer sich ablenkt, läuft auch Gefahr, zu übersehen, wie er sich im Verkehrsgeschehen gerade zu verhalten hat.

Wenn Verkehrsteilnehmer sich der festgelegten Straßenverkehrsordnung ignorant und selbstüberschätzend widersetzen, werden sie zur Gefahr für alle anderen und für sich selbst.

Um sich mit den Motiven dieses Fehlverhaltens auseinanderzusetzen, ist es wichtig, einige Kriterien zu verifizieren. Aus der Psychologie ist bekannt, dass eine Befolgung von Regeln dann eingehalten wird, wenn darüber ausreichend Wissen vorherrscht und die Sinnhaftigkeit für sich selbst und für das Geschehen erkannt wird. Wie bereits beim Risikofeld Geschwindigkeit beschrieben, ist es in diesem Zusammenhang sehr nützlich, wenn Verkehrsteilnehmer erkennen können, warum eine Geschwindigkeitsbeschränkung gesetzt wird.



Was wollen wir erreichen?

Ziel ist es, Kfz-Lenker für die Gefahren des Drängelns – sowohl für sich selbst als auch für andere – und für die damit verbundenen schwerwiegenden Folgen zu sensibilisieren.



Aggressive Fahrmanöver und Drängeln führen laut einer Analyse von DEKRA (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e.V.) zu einer Verfünfachung des Unfallrisikos auf Autobahnen. Die psychologische Komponente („ich muss schneller sein“) beeinflusst viele und führt zu Selbst- und Fremdgefährdung. Das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer wirkt sich in vielen Fällen auf das Verhalten aus. Aggressives Verhalten kann somit ansteckend wirken.

Ziel ist die Bewusstmachung und Förderung des Verständnisses für die Sinnhaftigkeit von Verkehrsregeln.

Die Akzeptanz von Verkehrsregeln steigt, wenn deren Sinn verstanden wird. Menschen halten sich eher an Regeln wie zum Beispiel Geschwindigkeitsbeschränkungen, wenn sie deren Zweck (z.B. Schulwegsicherheit) kennen. Laut Verkehrspsychologie wird die Mitmachbereitschaft um 40 Prozent erhöht, wenn der Grund der Regel transparent ist.

Ziel ist es, Pkw-Lenker über die Unfallschwere und Todesgefahr des Nicht-Angurtens zu informieren und zu sensibilisieren.



Seit vierzig Jahren gilt in Österreich die Gurtanlegepflicht für Lenker und Beifahrer. 1990 wurde sie auf alle Sitze im Pkw ausgeweitet. Durch viele Sensibilisierungsmaßnahmen, die Überwachung der

Exekutive und Aufklärungsarbeit gelang es in den letzten Jahrzehnten eine hohe Akzeptanz dafür zu erzeugen. Jedoch ist in den letzten Jahren diese Bereitschaft wieder gesunken. Laut Statistik Austria (2023) war fast jeder dritte tödlich verunglückte Pkw-Lenker in Österreich nicht angeschnallt (26,4 %).

Das Risiko tödlich verletzt zu werden, ist ohne Gurt etwa siebenmal höher, besonders bei Überschlägen oder Frontalzusammenstößen.

Ziel ist die Sensibilisierung aller Lenker für die Wichtigkeit der richtigen Einschätzung von Überholvorgängen.

Ein Überholmanöver auf Freilandstraßen durchzuführen, erfordert Sorgfalt, Entschlussfähigkeit und Erfahrung in der Einschätzung der Distanz, Geschwindigkeit und Breite der Straße. Fehleinschätzungen beim Überholen gehören zu den häufigsten Ursachen für schwere Verkehrsunfälle auf Freilandstraßen.

Laut KFV passieren etwa 30 Prozent der schweren Überholunfälle aufgrund falsch eingeschätzter Geschwindigkeit des Gegenverkehrs.

Ziel ist die Bewusstmachung der Wichtigkeit, Vorrangregeln einzuhalten und die Folgeschwere bei Nichteinhaltung aufzuzeigen.

Laut Statistik Austria ist die Vorrangverletzung neben der Ablenkung die zweithäufigste Unfallursache im Ortsgebiet. Diese Tatsache ist besonders für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger, Kinder, ältere Menschen und Radfahrer, besonders gefährlich, denn die Unfallfolgen sind fatal.

Ziel ist die Sensibilisierung und Wahrnehmung für einen Perspektivenwechsel zur Vermeidung eines Unfalles.

Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer wird durch verschiedene Faktoren und Bedingungen geprägt. Verkehrsregeln sind ein Teil davon, die das Verhalten im Straßenverkehr prägen. Aber auch die Umgebung und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer nehmen Einfluss. Dabei ist die Vorbildwirkung auf Kinder besonders wichtig. Perspektivenwechsel bedeutet, dass ich mich in die Situation des Anderen versetze und gegebenenfalls auf mein Recht verzichte, um einen Unfall zu vermeiden.

Maßnahmen:

- Vermehrter Einsatz von Rotlichtkameras
- Themenvertiefte Auseinandersetzung während der Fahrausbildung (z.B. Abstandsverhalten, Fahren auf Gefahrensicht, etc.)
- Bewusstseinsbildung zur Selbst- und Fremdgefährdung durch geringes Abstandsverhalten in den verschiedenen Verkehrssituationen
- Kampagne zur Stärkung des Verständnisses für den Perspektivenwechsel und seine Bedeutung im Straßenverkehr





7

Zielgruppen

Verkehrssicherheitsarbeit konzentriert sich auf verschiedene Aspekte des Verkehrsgeschehens. Je nach Fokus werden die Maßnahmen entwickelt und durchgeführt. Oft betreffen bestimmte Themen nur einzelne Gruppen von Verkehrsteilnehmern, sodass die Maßnahmen gezielt auf diese ausgerichtet werden. Wie im vorigen Kapitel beschrieben, werden Risikofelder wie zum Beispiel Ablenkung bei allen Zielgruppen festgestellt. Jedoch kann die Art der Ablenkung stark variieren. Um möglichst punktgenau die potenziellen Gefahren für die Verkehrssicherheit zu behandeln, werden daher zielgruppenspezifische Maßnahmen, fokussiert auf das gefährliche Verhalten der jeweiligen Zielgruppe, entwickelt.

Das Verhalten der verschiedenen Zielgruppen im Straßenverkehr wird auch durch die unterschiedlichen Motive der jeweiligen Gruppe bestimmt. So zeigt sich in den letzten Jahren eine Zunahme an einspurigen Verkehrsmitteln. Waren es vor Jahren noch die Radfahrer, die aufgrund der steigenden Anzahl zunehmend an Beachtung in der Verkehrssicherheitsarbeit fanden, sind es in den letzten fünf Jahren die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge, wie E-Scooter, E-Bike und E-Moped.

Der Anteil an Unfällen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer, E-Bike-Fahrer, E-Scooter-Fahrer, Moped- und Motorrad-

fahrer) steigt seit Jahren stetig an. Im Jahr 2024 lag er bei 60 Prozent aller Unfälle. In der Steiermark verunglückten im selben Jahr 390 Kinder (Altersgruppe 0 bis 14 Jahre) im Straßenverkehr. 1.773 Radunfälle (E-Scooter inklusive) stellen 32 Prozent aller Unfälle im Jahr 2024 dar. Von allen Radunfällen sind 28 Prozent Unfälle mit dem E-Bike und 17 Prozent mit dem E-Scooter. Besonders auffällig ist, dass die Anzahl der E-Scooter-Unfälle in der Steiermark von 2023 auf 2024 um 40 Prozent gestiegen ist. Dieser Trend ist auch national beobachtbar. Damit erhält das Verkehrsmittel „Fahrrad“ (E-Bike, E-Scooter) eine Priorität in der Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre.

Die Unfallfolgen sind bei den ungeschützten Verkehrsteilnehmern schwerer. Im Jahr 2024 verzeichnet die

steirische Unfallstatistik 493 Schwerverletzte bei den Zweirädern, wobei auch hier der Anteil von E-Bike und E-Scooter zusammen 48 Prozent ausmacht.

Der Schutz aller Verkehrsteilnehmer lässt sich nur erhöhen, wenn alle Straßenbenützer bereit sind, den Blick auf andere zu richten und Verkehrssituationen vorausschauend und unfallvermeidend zu gestalten. Im Recht zu sein ist nicht immer die Strategie, die einen Unfall vermeidet. Sich in den anderen hineinzusetzen und dementsprechend zu reagieren, verhindert einen Zusammenstoß. Der Blickkontakt und Respekt vor dem Leben der anderen Personen fördert den Perspektivenwechsel im Straßenverkehr. Dazu braucht es aber alle, unabhängig davon, welches Verkehrsmittel genutzt wird.

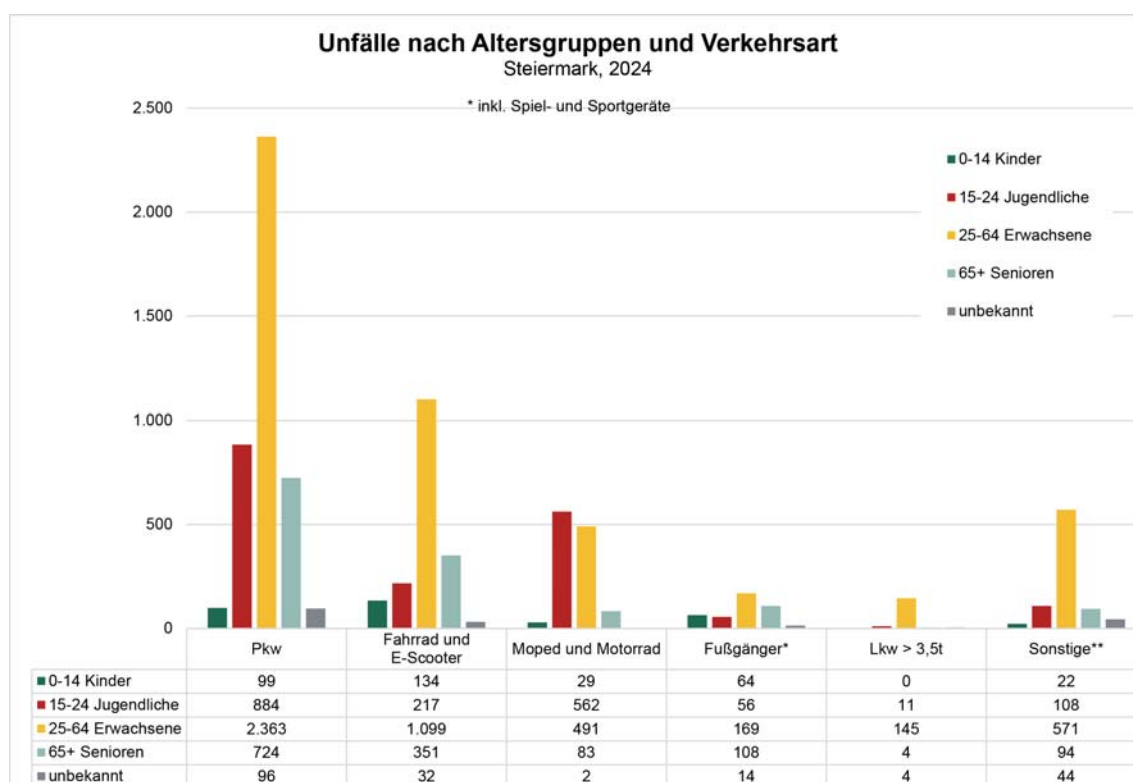


Abbildung 10: Unfälle nach Altersgruppen und Verkehrsart, Steiermark 2024, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox



7.1.

Fußgänger



Im Jahr 2024 ereigneten sich 407 Unfälle mit Fußgängern, das sind mehr als 7 Prozent aller Verkehrsunfälle. Rund 26 Prozent der Fußgänger wurden dabei schwerverletzt. Trotz der Tatsache, dass jeder Unfall einer zu viel ist, kann ein rückläufiger Trend von Fußgängerunfällen festgestellt werden. Bei den schwerverletzten Fußgängern ist ein Minus von 28 Prozent im Vergleich zu 2015 auszumachen.

Als Hauptunfallursache bei Fußgängerunfällen wird „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ (37 Prozent) festgestellt, gefolgt von „Fehlverhalten Fußgänger“ (19 Prozent) sowie „Unachtsamkeit/Ablenkung“ (17 Prozent).

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist die Bewusstseinsbildung für ein verkehrssicheres Verhalten beim Queren des Schutzweges.

Laut einer Studie (KFV, 2024) ist die Bereitschaft zum Anhalten vor Schutzwegen nach wie vor ein Gefährdungspotenzial für Fußgänger, insbesondere für Kinder. Jedes zwanzigste Fahrzeug lässt Kinder nicht ungehindert über den Schutzweg gehen. Im Jahr 2024 waren rund 23 Prozent aller Fußgängerunfälle in der Steiermark auf bzw. bei Schutzwegen. Was für den Kfz-Lenker gilt, ist aber auch für den Fußgänger wichtig: regelkonformes Überqueren des Schutzweges und das Aufnehmen von Blickkontakt mit dem Fahrzeuglenker fördern die Sicherheit.

Ziel ist es, die Sichtbarkeit von Fußgängern im Straßenverkehr, insbesondere bei Dämmerung und Dunkelheit, zu erhöhen.

Bei Dämmerung werden Fußgänger in dunkler Kleidung erst ab 25 bis 30 Meter Entfernung wahrgenommen. Das ist dem Fußgänger meist nicht bewusst. Laut einer Verkehrsbeobachtung (KFV, 2022) sind 63 Prozent der Fußgänger durch dunkle Kleidung ohne Reflektoren schwer sichtbar und damit gefährdet. Reflektierende Kleidung erhöht die Sichtbarkeit auf über 150 Meter. Aber bereits bei heller, kontrastreicher Kleidung wird die Sichtbarkeit auf rund 40 Meter erhöht. Auch beim Überqueren des Schutzweges ist eine gut sichtbare Kleidung von Vorteil.



Ziel ist die Thematisierung der Vorbildwirkung von erwachsenen Fußgängern gegenüber Kindern im Straßenverkehr.

Mehrheitlich sind (junge) Erwachsene in Verkehrsunfällen involviert. Wie aus der Unfallstatistik bekannt ist, sind die Ursachen Ablenkung und Missachtung von Verkehrsregeln hauptsächlich dafür verantwortlich. Viele Erwachsene übersehen in ihrem Verkehrsverhalten, dass die Kinder sich das Verhalten der Erwachsenen abschauen, auch das der Regelverstöße. Daher sind „Ausnahmen“ der Erwachsenen (zum Beispiel schnell bei Rot über die Straße zu laufen) für Kinder nicht unbedingt eine Ausnahme. Studien zeigen, dass inkonsequentes Verhalten Erwachsener von Kindern übernommen wird. Es gilt das Motto: „Ein Kind sieht nicht den Verkehr – es sieht dich“.

Ziel ist es, das Risikobewusstsein für die eigene Ablenkung im Straßenverkehr zu schärfen.

Ablenkung im Straßenverkehr passiert nicht einfach – sie entsteht, wenn Menschen ihre Aufmerksamkeit von der Verkehrssituation weglenken. Das Handy ist nicht schuld, wenn es läutet. Der Mensch entscheidet, ob er abhebt. Rund 40 Prozent der Fußgänger nutzen ihr Handy, während sie über die Straße gehen (KFV, 2023).

Der fehlende Blickkontakt fördert auch die Konfliktbereitschaft im Straßenverkehr. Insbesondere an Kreuzungen oder Schutzwegen werden bei Fußgängern die Reaktionszeit und Entscheidungsfähigkeit durch Ablenkung beeinträchtigt.



Maßnahmen:

- Sensibilisierung für die akustische Wahrnehmung im Straßenverkehr
- Thematisierung der Gefahr des „Toten Winkels“
- Motivation der Schulen zum verstärkten Einsatz von Schülerlotsen
- Weiterführung der Kampagne „Augen auf die Straße“
- Umsetzung der Kampagne zum Perspektivenwechsel
- Förderung der Sichtbarkeit von Fußgängern (z.B. reflektierende Kleidung)





7.2.

Radfahrer & E-Scooter-Fahrer

Seit zwei Jahrzehnten steigt der Anteil von Radfahrern und anderen Zweirad-Verkehrsmitteln, wie E-Scootern, im österreichischen Straßenverkehr stetig an. Für E-Scooter gelten in Österreich bestimmte Leistungsgrenzen, so darf die Bauartgeschwindigkeit 25 km/h nicht überschreiten. Die Promillegrenze liegt für Radfahrer bei 0,8 Promille und seit 1. Mai 2026 für E-Scooter-Fahrer bei 0,5 Promille. Es gibt bestimmte Ausrüstungspflichten. E-Scooter-Fahrer müssen, wie Radfahrer, auf Radfahranlagen oder der Fahrbahn fahren. Das Befahren von Gehsteigen ist grundsätzlich verboten. Die Verletzungsgefahr kann für E-Bike- und E-Scooter-Fahrer aufgrund der hohen Geschwindigkeit größer sein.

Kinder unter 12 Jahren dürfen in der Regel nicht allein mit einem E-Scooter im Straßenverkehr fahren. 10- bis 11-Jährige dürfen sich nur mit einem Fahrradausweis (abgeschlossene Fahrradprüfung) mit einem E-Scooter allein im Straßenverkehr bewegen und müssen einen Helm tragen (Helmpflicht). Ab dem Alter von 12 Jahren dürfen Kinder auch ohne Radfahrprüfung allein mit dem E-Scooter unterwegs sein.

Als Hauptunfallursache wird bei motorisierten und nicht-motorisierten Zweiradfahrern das Fehlverhalten als der größte Risikofaktor festgestellt. Für die Verkehrssicherheit sind Kommunikationskonflikte zwischen Radfahrern

(inklusive E-Scooter) und Autofahrern potenzielle Gefahrenquellen. Oft entstehen sie aus einem Verhalten, das von der jeweils anderen Verkehrsteilnehmergruppe als unangemessen erlebt oder sogar als aggressiv bewertet wird (DEKRA, 2020). In Verkehrsbeobachtungen der letzten Jahre konnte man Regelverstöße wie Rotlichtmissachtung beim Rechtsabbiegen bemerken.

E-Bike und E-Scooter benötigen mehr Beachtung von Seiten der Legislative, da die hohe Geschwindigkeit, der Umgang mit verlängertem Bremsweg, die Sturzgefahr und deren Verletzungsfolgen von vielen Nutzern unterschätzt oder auch verharmlost wird.

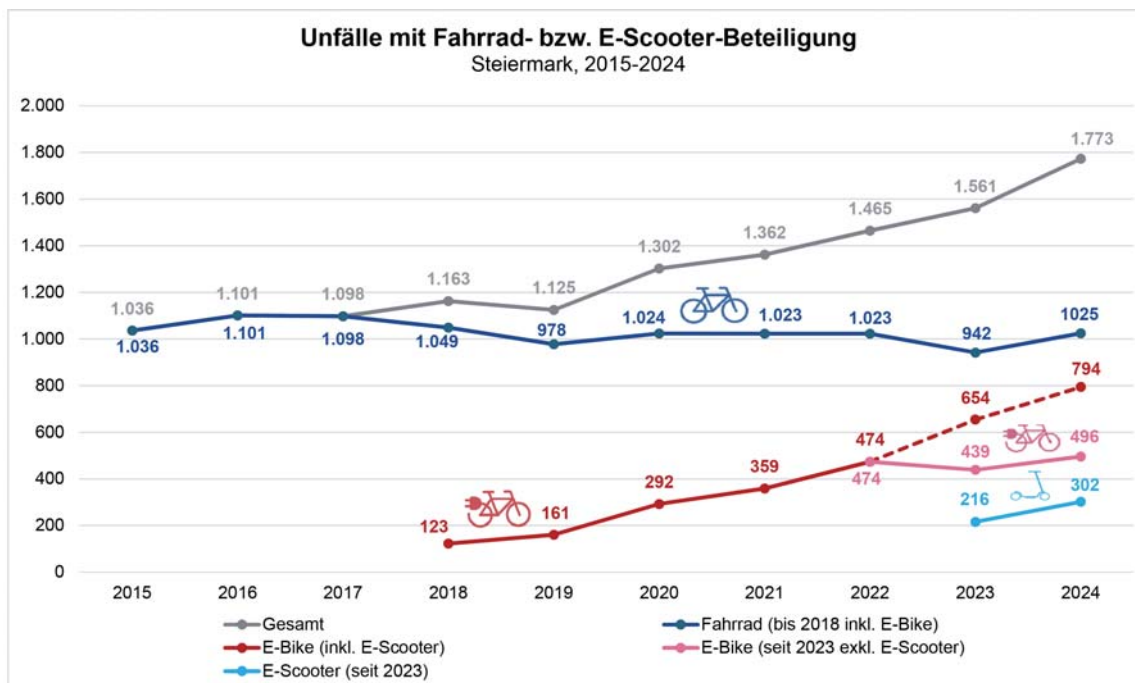


Abbildung 11: Unfälle mit Fahrrad- bzw. E-Scooter-Beteiligung, Steiermark, 2015-2024, Quelle: Statistik Austria, KFV CrashBox



Was wollen wir erreichen?

Ziel ist die Forcierung der sicheren Nutzung von E-Bikes sowie E-Scootern.

Im Jahr 2022 war bereits fast jedes zweite verkaufte Fahrrad in Österreich ein E-Bike (ZVR, 09/2023). Tendenz steigend. Das hat Auswirkung auf die Unfallzahlen bei E-Bike-Fahrern, die jährlich steigen. Allein in einem Jahr (von 2023 auf 2024) ereigneten sich um 21 Prozent mehr E-Bike-Unfälle inklusive E-Scooter. Seit 2022 wird daher in der Steiermark bei verschiedenen Anbietern ein Fahrsicherheitstraining für E-Bike kostenfrei angeboten. Dabei werden die Teilnehmer in verschiedenen Praktiken im Umgang mit dem E-Bike geschult. 2024 waren beinahe 60 Prozent der E-Bike-Unfälle Eigenunfälle, die meist durch Kontrollverlust beim Bremsen oder Kurvenfahren entstehen. Über 1.000 E-Bike-Fahrer konnten bis 2024 erreicht werden.

Ziel ist es, die Zielgruppe für das Helmtragen zu motivieren und zu sensibilisieren.

In Österreich besteht Helmpflicht für Radfahrer bis 12 Jahre, für E-Bike-Fahrer bis 14 Jahre und für E-Scooter-Fahrer bis 16 Jahre. Der Fahrradhelm ist oft für die Unfallschwere entscheidend. Bei Unfällen ohne Helm sind rund 70 Prozent der Verletzungen im Kopfbereich lokalisiert, mit Helm deutlich weniger. Laut dem Österreichischen Komitee für Unfallverhütung im Kindesalter kann ein Helm das Risiko für tödliche Kopfverletzungen deutlich senken. Helmgröße und Passform sind entscheidend. Eine Studie zeigt, dass 96 Prozent der Kinderhelme unpassend sitzen. Eine Schutzwirkung ist dann stark vermindert.



Ziel ist es, einen respektvollen und verkehrssicheren Umgang auf Mischflächen zwischen Radfahrern, E-Scooter-Lenkern und Fußgängern zu fördern.

Ein respektvolles und sicheres Miteinander im Straßenverkehr setzt voraus, dass alle Verkehrsteilnehmer bereit sind, eigene Interessen und Machtansprüche zurückzunehmen. Die Regeln des menschlichen Miteinanders gelten auch auf der Straße. Wenn die „Schnellen“ (zum Beispiel Radfahrer) sich den „Langsamen“ (Fußgänger) überlegen fühlen, dann kann kein Respekt vor dem Anderen entstehen. Dennoch sieht die Straßenverkehrsordnung (StVO) vor, dass sich ein reibungsloses Miteinander entwickeln soll. Dazu benötigt es tiefgehende Sensibilisierung, Überwachung im richtigen Ausmaß und einen Perspektivenwechsel im Verkehrsgeschehen.



Ziel ist es, eine verstärkte Bewusstseinsbildung bei Radfahrern und E-Scooter-Lenkern für die Beachtung der Verkehrsvorschriften durchzuführen.

In Österreich darf jeder ab dem 12. Lebensjahr (ab dem 10. Lebensjahr mit Radfahrausweis) mit dem Rad oder E-Scooter auf der Straße fahren, unabhängig wie gut er das Fahrzeug beherrscht und ungeachtet dessen, ob er über Verkehrsvorschriften Bescheid weiß. Studien zeigen, dass ein Großteil der Nutzer die geltenden Verkehrsregeln nicht oder nur unzureichend kennt. 50 Prozent fahren regelmäßig auf Gehsteigen, obwohl das verboten ist. (KFV 2023).

Eine Befragung von mehr als 1.000 Radfahrern und E-Scooter-Lenkern zeigt, dass nur 42 Prozent wissen, dass am Schutzweg ohne Ampel kein Vorrang gegenüber dem Kfz besteht, wenn sie ohne Absteigen den Schutzweg überqueren. Fast jeder Zweite kannte die Promillegrenze von 0,8 Promille für Fahrrad und E-Scooter nicht. Mehr als 30 Prozent wussten nicht, auf welchen Verkehrsflächen sie mit dem E-Scooter fahren dürfen (ÖAMTC, 2022).

Ziel ist die Bewusstwerdung für die Nutzung von E-Scootern als gleichrangiges Verkehrsmittel mit allen Risiken und Gefahren.

2024 gab es in der Altersgruppe der 25- bis 64-Jährigen 70 Prozent mehr Unfälle mit Fahrrad oder E-Scooter als 2015. Dieser Anstieg steht im Zusammenhang mit der zunehmenden Nutzung von E-Scootern. Auch in der Altersgruppe der 0- bis 14-Jährigen ist ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Zwischen 2015 und 2024 zeigt sich, dass Kinder mit Fahrrad oder E-Scooter 2024 deutlich häufiger verunfallten.

Laut einer Befragung (KFV, 2023) empfinden nur 27 Prozent der befragten E-Scooter-Nutzer sich als Verkehrsteilnehmer im rechtlichen Sinn. Über 60 Prozent geben an, dass sie E-Scooter als Freizeit- oder Spaßgerät nutzen. Mehr als die Hälfte aller Unfälle mit E-Scooter passieren aufgrund von Selbstüberschätzung oder Fehleinschätzung von Verkehrssituationen.

Ziel ist es, eine nahezu flächendeckende Teilnahme der Volksschüler an der Radfahrausbildung zu erreichen.

In Österreich gibt es in der 4. Klasse Volksschule die Möglichkeit, die Radfahrprüfung mit der Polizei kostenfrei zu machen. Das freiwillige Angebot an die Kinder erlaubt ihnen, nach bestandener Prüfung ab zehn Jahren ohne Begleitperson auf der Straße zu fahren. Ohne Radfahrprüfung darf man ab zwölf Jahren ohne Begleitperson auf der Straße fahren. Neben der schulischen Ausbildung kommt auch den Eltern eine fördernde Rolle zu.

Maßnahmen:

- Förderung eines konfliktfreien Miteinanders von Radfahrern, motorisierten Verkehrsteilnehmern, E-Scooter-Fahrern sowie von Fußgängern
- Trainingsangebote für E-Bike-Fahrer
- Thematisierung der Gefahr des „Toten Winkels“
- Motivation zum Helmtragen in allen Altersgruppen, insbesondere bei Kindern sowie die Vorbildwirkung der Erwachsenen
- Bewusstseinsbildung für das aktive Mitwirken der Eltern an der Steigerung der Radfahrpraxis





7.3.

PKW-Lenker

Trotz vieler anderer Verkehrsmittel ist der Pkw immer noch das Fahrzeug erster Wahl. Das zeigt sich auch in der Unfallstatistik. Mit 3.351 Unfällen in 2024 ist dieses Verkehrsmittel an erster Stelle mit den meisten Unfällen (61 Prozent). Erfreulicherweise ist die Anzahl der getöteten und schwerverletzten Menschen durch Pkw-Unfälle zurückgegangen – ein Rückgang um 11 Prozent bei den Schwerverletzten und um rund 30 Prozent bei den Getöteten. In den letzten Jahrzehnten wurden viele Maßnahmen für die Verkehrssicherheit der Pkw-Lenker gesetzt. Sowohl im bewusstseinsbildenden

Bereich (Kampagnen zur Reduzierung der Geschwindigkeit, zum Alkoholkonsum am Steuer, zur Ablenkung im Fahrzeug, zur Gurtpflicht) als auch im infrastrukturellen Bereich wie zum Beispiel fehlerverziehender Straßenbau oder auch Kreisverkehre. Begleitend war auch die Exekutive sowohl überwachend als auch sensibilisierend tätig. Die Entwicklung der Assistenzsysteme im Kraftfahrzeug hat durchaus Potenzial, Unfälle zu vermeiden oder die Unfallschwere zu reduzieren. Dennoch ist es immer noch der Lenker selbst, der entscheidet, wie er sich verhält.

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist es, eine Erhöhung der Anhaltebereitschaft von Pkw-Lenkern vor Schutzwegen zu erreichen.

Jeder Lenker, der sich einem Schutzweg nähert, muss, solange Fußgänger erkennbar überqueren möchten, anhalten. Daher muss sich der Fahrzeuglenker mit solch einer Geschwindigkeit dem Schutzweg nähern, dass er rechtzeitig stehen bleiben kann.

Bei 50 km/h beträgt der Bremsweg inklusive Reaktionsweg etwa 28 Meter, das sind etwa sieben Pkw-Längen. Wer nur zehn km/h schneller fährt, braucht im Schnitt zehn Meter mehr und kann nicht mehr rechtzeitig vor Hindernissen anhalten.



Ziel ist die Aufklärung und Sensibilisierung für das Thema Digitalisierung im Auto und deren Ablenkungspotenzial im Straßenverkehr.

Wer heute einen Pkw kauft, sollte sich zuallererst mit der technischen Ausstattung und dessen Funktion während des Fahrens auseinandersetzen. Spurhalteassistenten, die eingeschaltet sind, reagieren beim Fahrstreifenwechsel oft sehr drastisch, wenn nicht geblinkt wird. Das kann den Lenker, der nicht darauf vorbereitet ist und gar nicht weiß, dass er diesen Assistenten eingeschaltet hat, erschrecken und zu unvorhergesehenen Reaktionen führen.

Knapp jeder vierte Unfall in Österreich ist ein Ablenkungsunfall (Allianz, 2023). Die Ablenkung ist aber nicht nur auf die Handhabung des Smartphones zurückzuführen. Die Handhabung mit Navigationssystemen, Klimaanlage und dergleichen zieht die Aufmerksamkeit von der Straße ab. Nur zwei Sekunden Blick weg vom Verkehr bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h bewirkt einen Blindflug von zirka 28 Metern.

Ziel ist es, auf die Unfallschwere bei der nicht ordnungsgemäßen Kindersicherung in Fahrzeugen wiederholt aufmerksam zu machen und zu sensibilisieren.

Die Kindersitzpflicht in Österreich hat mit Sicherheit viele Unfallopfer in den letzten Jahrzehnten verhindert. Aus der Verkehrssicherheitsarbeit wissen wir, dass es unabdingbar ist, in regelmäßigen Abständen auf die Wichtigkeit der Kindersicherung hinzuweisen. Die heute jungen Erwachsenen haben bereits als Kind die Kindersicherung erlebt und wissen um deren Bedeutung. Das bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass bei kurzen Strecken oder wechselnden Kraftfahrzeugen die Wichtigkeit der Sicherung im Vordergrund steht. Bei Kontrollen wird immer wieder festgestellt, dass nicht jedes Kind ordnungsgemäß im Pkw gesichert sitzt. Unterschätzt wird nach wie vor die Unfallschwere bei Nichtsicherung. Europäische Studien zur Verkehrssicherheit von Kindern bestätigen, dass der Großteil der Unfälle innerhalb weniger Kilometer vom Wohnort geschieht, oft auf bekannten Strecken (Schulweg, Freizeitwege; ETSC, 2021).



Ziel ist es für die Wichtigkeit und korrekte Umsetzung der Rettungsgasse zu sensibilisieren.

Seit 2012 gibt es in Österreich die Verpflichtung bei Stau auf Autobahn oder Schnellstraße eine Rettungsgasse zu bilden. Damit soll den Einsatzfahrzeugen freie Fahrt ermöglicht werden. Ab einem Verkehrsaufkommen mit einer Geschwindigkeit von zirka 20 km/h sind die Fahrzeuglenker aufgefordert, eine Rettungsgasse zu bilden. Die Realität sieht allerdings anders aus. Oftmals kann man erkennen, dass Unwissen über die richtige Bildung oder Notwendigkeit der Rettungsgasse besteht. In rund 30 Prozent der Einsätze kommen Rettungskräfte verspätet, weil die Rettungsgasse nicht oder falsch gebildet wird (ASFINAG & BMI Österreich, 2023).



Maßnahmen:

- Sichtbarmachung von Unfallstellen mit Todesopfern
- Fortführung der Anwendung der Peer-Group-Methode in Verkehrssicherheitsprojekten für Jugendliche
- Fortsetzung der Bewusstseinsbildung zur richtigen Anwendung von Rückhaltesystemen in Kooperation mit Kindergärten, Schulen und der Exekutive
- Förderung der Aufmerksamkeit für die lebensrettende Notwendigkeit der Rettungsgasse in Form von zielgruppengerechter Information





7.4.

Lkw- & Busfahrer

In 2024 ereigneten sich 162 Unfälle mit Lkw (über 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht) in der Steiermark. Das sind nur knapp drei Prozent aller Unfälle. Auch wenn diese Zahl vergleichsweise gering ist, darf das Ausmaß der Unfallfolgen nicht unterschätzt werden. Der Unfall eines Lkws oder Busses kann zu einer hohen Anzahl an Todesopfern und verletzten Personen führen. Anders sieht die Unfallstatistik bei den Lkw unter 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht aus. 406 Unfälle in 2024 und die Tatsache, dass diese Gruppe aufgrund der Lieferzustellungen durch Online-Einkäufe und vieles mehr, wächst, muss in der Verkehrssicherheitsarbeit behandelt werden. Transporter (< 3,5 t) bewegen sich oft auch mehr im Ortsgebiet als die „schweren“ Lastkraftwagen. Daher ist auch die Wahrscheinlichkeit für Unfälle

mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern höher. Die Kfz-Lenker, die beruflich im Straßenverkehr unterwegs sind, unterliegen nicht nur dem vermeintlichen Gefühl der Routine, sondern sind aufgrund von Zeitdruck verleitet, viele Nebentätigkeiten, wie zum Beispiel das Lesen von Aufträgen auf dem Handy, während der Fahrt zu erledigen.

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist es, das Verantwortungsbewusstsein für die Unfallschwere durch nicht regelkonformes Verkehrsverhalten zu erhöhen.

Das hohe Gewicht des Lkws erfordert ein angepasstes Fahr- und Bremsverhalten. Jedes nicht regelkonforme Verhalten des Lkw-Fahrers kann dramatische Folgen haben.

Etwa 15 Prozent der Lkw-Unfälle mit Todesfolge in der EU zeigen einen Zusammenhang mit technischen Mängeln oder Überladung (ETSC, 2022). Eine Überladung von nur 20 Prozent verlängert den Bremsweg eines 40-Tonnen schweren Lkw um etwa zehn Meter bei 80 km/h. Das sind mehr als zwei Autolängen.

Ziel ist es, das Bewusstsein von Lkw- und Busfahrern für das Risiko des „Toten Winkels“ zu schärfen.

In den letzten Jahren hat sich immer mehr gezeigt, wie wichtig es ist, den „toten Winkel“ für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar zu machen und die Sensibilität zu schärfen, dass der Lkw-Fahrer in einer bestimmten Situation tatsächlich nicht alles sieht. Diese Sensibilität ist sowohl für den Lkw-Fahrer beim Abbiegen wichtig, als auch für die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, die gerade beim Rechtsabbiegen an Kreuzungen am meisten betroffen sind.



Ziel ist es, Lkw-Fahrer für die Risiken und Konfliktpotenziale zu sensibilisieren, die durch Überholmanöver auf zweistreifigen Fahrbahnen entstehen.

Das Überholen zählt zu den gefährlichsten Fahrmanövern, das gilt sowohl für Lkw als auch für Busse. Knapp 30 Prozent der Lkw-Überholmanöver auf zweistreifigen Fahrbahnen dauern länger als 45 Sekunden, womit das Unfallrisiko dadurch massiv erhöht wird. Ein bewusstes Abwägen der Notwendigkeit von Überholmanövern sowie ein situationsangepasstes Fahrverhalten sind wesentliche Faktoren zur Vermeidung schwerer Unfälle und für einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf.



Ziel ist es, die Sensibilisierung von Lkw-Fahrern für Gefahren durch Ablenkung des Lenkens zu verstärken.

Die Ablenkung durch Essen, Fernsehen, mit dem Smartphone hantieren und vieles mehr wird auch von den Lkw-Fahrern und Busfahrern unterschätzt. Trotz strenger Vorschriften kann man immer wieder genau diese Tätigkeiten während der Fahrt beobachten. Es darf angenommen werden, dass die Langeweile auf langen Strecken zur Ablenkung verführt. Lkw-Fahrer und Busfahrer müssen sich der potenziellen Gefahren bewusst sein.

Maßnahmen:

- Thematisierung für die Wichtigkeit des technischen Zustandes und der ordnungsgemäßen Beladung des Fahrzeuges
- Aktionen zur Unterstützung der richtigen Einstellung der Spiegel
- Schulaktionen für die Sensibilisierung und Demonstration der Gefahr durch den „Toten Winkel“





7.5.

Motorrad- & Mopedfahrer

In 2024 ereigneten sich in der Steiermark 1.127 Unfälle mit Motorrad oder Moped, wobei der Anteil der Motorrad-Unfälle 58 Prozent ist. Die Altersgruppe, die am meisten bei Motorradunfällen betroffen ist, sind die 25- bis 64-Jährigen, sie betragen 71 Prozent der Verunglückten. In der Altersgruppe der 15- bis 24-Jährigen ist in den letzten 10 Jahren ein deutlicher Anstieg zu beobachten, ihr Anteil ist von 15 Prozent auf 25 Prozent gestiegen. Beachtlich ist die Steigerung der Unfälle bei den über 65-Jährigen um 40 Prozent gegenüber 2015.

Während die gesamten Motorradunfälle in 2024 eine Erhöhung um 13 Prozent zu 2015 aufweisen, können wir bei den Mopedunfällen eine Reduzierung von 29 Prozent feststellen.

Motorrad- und Mopedfahrer werden den ungeschützten Verkehrsteilnehmern zugerechnet, da aufgrund der

nicht vorhandenen „Knautschzone“ kein unmittelbarer körperlicher Schutz gegeben ist.

Seit 2013 wird in der Steiermark jährlich die Motorrad-Aktion Pro.Bike durchgeführt. In steirischen Fahrsicherheitszentren können Fahrsicherheitstrainings mittels Gutscheines des Landes Steiermark kostengünstig absolviert werden. Die Aktion wird regelmäßig evaluiert und zeigt, dass die Gruppe der Wiedereinsteiger besonders schwer zu erreichen ist. Die Altersgruppe der 41- bis 60-Jährigen nimmt regelmäßig ein Fahrsicherheitstraining als Einstieg in die Motorradsaison in Anspruch. Zunehmend fangen auch die über 60-Jährigen damit an. Die Gruppe der 19- bis 40-Jährigen ist jährlich am wenigsten vertreten. Die Erfahrung zeigt, wer einmal ein Training absolviert hat, erkennt den Sinn der Vorbereitung und macht immer wieder ein Training.

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist die Sensibilisierung für eine geeignete Schutzkleidung.



Der Helm und die Schutzkleidung der Motorradfahrer können die Unfallschwere enorm beeinflussen. Seit Jahren wird in der Verkehrssicherheitsarbeit auf die Wichtigkeit hingewiesen. Die Mehrheit der Motorradfahrer ist richtig gekleidet. Dennoch besteht aus Sicht von Fachexperten nach wie vor Sensibilisierungsbedarf in Bezug auf angemessene Schutzkleidung. Besonders junge Erwachsene verzichten aufgrund der Faszination des Motorradfahrens und der damit verbundenen Kosten teilweise auf die erforderliche Ausstattung. Mit der Motorradschutzkleidung hat man mehrere Sekunden einen sogenannten „Schutzpuffer“, der im Ernstfall über den Unterschied zwischen einer Schürfwunde und schweren Verletzungen entscheiden kann.

Ziel ist es, besonders die Wiedereinsteiger für ein Fahrsicherheitstraining zu motivieren.

Die Pro.Bike-Aktion für Motorradfahrer zeigt, dass besonders die Wiedereinsteiger für ein Fahrsicherheitstraining schwer zu motivieren sind. Obwohl erfahrene Motorradfahrer den Nutzen bei weitem erkennen und wissen, dass ein Warm-up-Training in jedem Fall unterstützt, sind oft unerfahrene Motorradfahrer von ihrem vermeintlichen Können stärker überzeugt. Laut der Unfallstatistik 2024 sind 56 Prozent der getöteten Motorradfahrer in der Steiermark über 40 Jahre alt und viele davon Wiedereinsteiger.

Ziel ist es, Motorradunfälle im Hinblick auf Unfallursachen zu analysieren.

Unfallursachen-Analysen liefern wichtige Hinweise für Verkehrsicherheitsmaßnahmen sowohl für infrastrukturelle als auch für bewusstseinsbildende Maßnahmen. So ist zum Beispiel durch Analysen bekannt, dass ein Großteil der Motorradfahrer in Linkskurven zu weit links oder sogar über die Mittellinie fährt. Die Unfallzahlen 2024 zeigen, dass 43 Prozent der Motorradunfälle Alleinunfälle sind. Die häufigste Ursache dabei ist „Unachtsamkeit/Ablenkung“, dicht gefolgt von „Geschwindigkeit“.

Ziel ist die Bewusstseinsbildung für die erhöhte Unfallgefahr des motorisierten Zweiradverkehrs.

Die Faszination für den motorisierten Zweiradverkehr ist uralte. Jede Generation ist immer wieder davon begeistert. Manche lieben es nur mitzufahren, manche wollen ihr eigenes Bike. Das Gefühl der Freiheit auf zwei Rädern und das spürbare Naturerlebnis lassen viele Risiken und Gefahrenquellen in den Hintergrund der Auseinandersetzung rücken. Verkehrssicherheitsarbeit möchte nicht gegen das Motorradfahren appellieren, sondern auf die Vernunft, die richtige Selbsteinschätzung des Fahrkönnens und die Einhaltung aller maßgeblichen Faktoren, die einen Unfall vermeiden können.



Ziel ist es, besonders jungen Verkehrsteilnehmern die Gefahren beim Mopedfahren bewusst zu machen.

In Österreich ist Mopedfahren ab dem vollendeten 15. Lebensjahr erlaubt, sofern man den Mopedführerschein (Klasse AM) erworben hat. Besonders im ländlichen Raum ist dies die einzige oder einfachste Möglichkeit zur Lehrstelle oder in die Schule zu kommen. Für Jugendliche ist es auch der erste Schritt in die Unabhängigkeit und Selbstbestimmung der eigenen Mobilität. 47 Prozent der Mopedunfälle bei 15- bis 17-Jährigen passieren im ersten Jahr nach Erwerb der Lenkerberechtigung (KFV, 2022). Gründe könnten eine höhere Risikobereitschaft durch mangelnde Fahrpraxis, unzureichende Fahrzeugbeherrschung und Selbstüberschätzung sein.

Maßnahmen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Kurvenmarkierungen auf stark von Motorradfahrern frequentierten Strecken
- Ausrüstung kurvenreicher, gefährlicher Strecken mit Leitschienen Vorhängen
- Sichtbarmachung von Unfallstellen
- Bewusstseinsbildende Aktionen entlang von Motorradstrecken
- Förderung des Fahrsicherheitstrainings für Motorradfahrer





8

Verkehrsplanung, Straßenbau & Straßenbetrieb

Verkehrssicherheit wird nicht nur durch Bewusstseinsbildung, Überwachung und gesetzliche Grundlagen gefördert. Einen besonders wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten die Verkehrsplanung und der Straßenbau.

Die Straßeninfrastruktur ist das zentrale Element eines jeden Straßenverkehrssystems. Durch eine verkehrssicherheitsfördernde Gestaltung des Verkehrsraumes wird es möglich, Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu kompensieren und in Folge Unfälle zu vermeiden. Zum Beispiel werden der Neu- und Umbau sowie die Gestaltung von Straßenabschnitten nach bestimmten Kriterien der Sicherheit geplant. Regelmäßig durchgeführte Straßenverkehrssicherheitsaudits (so genannte Road Safety Audits, RSA) liefern wichtige Hinweise für rechtzeitige Verbesserungen in der Planung.

Erfahrungen zeigen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums auf den Menschen eine positive Wirkung hat und sein Verhalten dadurch in eine verantwortungsbewusste Richtung gelenkt werden kann. Viele infrastrukturelle Maßnahmen auf der Straße werden zum Zweck der Erhöhung der Verkehrssicherheit gesetzt. Dieser Umstand ist vielen Verkehrsteilnehmern nicht bewusst. Bauliche Maßnahmen führen auf der Straße, auf

den Radwegen und Gehsteigen zu mehr Aufmerksamkeit und fördern eine angepasste Geschwindigkeit.

Als ein standardisiertes Prüfverfahren zur Erkennung und Behebung von Sicherheitsdefiziten und Gefahrenpotenzialen bei Auftreten gleichartiger

Unfallereignisse wird die Straßenverkehrsinspektion (Road Safety Inspection, RSI) angewandt. Diese Inspektion stellt auch eine Ergänzung zur örtlichen Verkehrssicherheitsarbeit und zur Analyse bei der Sanierung von Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen dar.

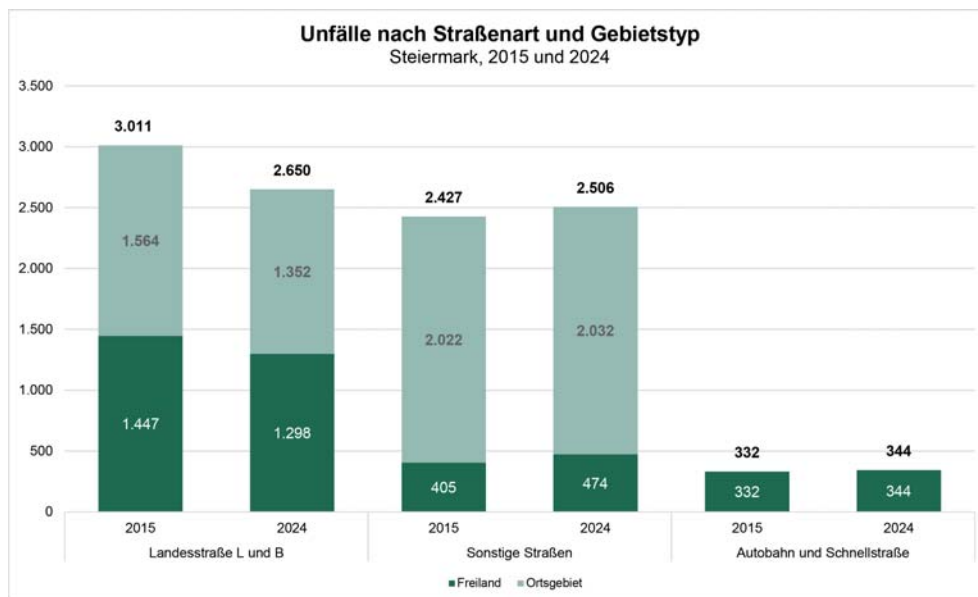


Abbildung 12: Unfälle nach Straßenart und Gebietstyp, Steiermark 2015 und 2024, Quelle: Statistik Austria, KfV CrashBox





Was wollen wir erreichen?

Ziel ist die Auffindung und Analyse von unfallauffälligen L- und LB-Streckenabschnitten.

Die erfolgreiche Sanierung von Unfallhäufungsstellen in Zusammenarbeit mit den Bezirksverwaltungsbehörden und den Amtssachverständigen wird auf unfallauffällige L- und LB-Streckenabschnitte ausgeweitet. Diese Abschnitte werden aufgrund einer überdurchschnittlich hohen Unfallhäufigkeit im Verhältnis zur Streckenlänge identifiziert und die Art der Unfälle im Detail analysiert. Darauf aufbauend werden analog zum Vorgehen bei der Sanierung von Unfallhäufungsstellen geeignete Maßnahmen umgesetzt. Erforderliche bauliche Maßnahmen werden im Bauprogramm prioritär berücksichtigt.

Ziel ist die verkehrssichere Gestaltung der ÖV-Haltestellen.

Die Sicherheit im Bereich von Haltestellen an Landesstraßen (L und LB) wird durch eine richtlinienkonforme Ausstattung und je nach Bedeutung durch Nachrüstung oder bauliche Anpassungen verbessert. Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Markierungen, Beleuchtung, Querungshilfen, Fahrbahnteiler, Ampelanlagen oder Gehsteige tragen dazu bei, das Unfallrisiko an Haltestellen deutlich zu reduzieren.

Ziel ist die Orientierung der Verkehrs- und Raumplanung an den Bedürfnissen der Fußgänger und Radfahrer im städtischen Bereich.

Die Verkehrs- und Raumplanung berücksichtigt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen und achtet dabei besonders auf eine sichere und attraktive Gestaltung für Fußgänger und Radfahrer. Durch gezielte Verbesserungen der Infrastruktur und eine ausgewogene Aufteilung der vorhandenen Verkehrsflächen wird mehr Sicherheit erreicht.

Ziel ist es, das Rad- und Fußwegenetz bestmöglich an den öffentlichen Verkehr anzubinden.

Ein gut ausgebautes und durchgängiges Rad- und Fußwegenetz ermöglicht eine sichere und attraktive Fortbewegung. In Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr entstehen dadurch unkomplizierte und vielseitige Mobilitätsmöglichkeiten, die den Alltag der Verkehrsteilnehmer erleichtern.

Ziel ist es, Schutzwege so zu gestalten, dass sie für alle Verkehrsteilnehmer gut sichtbar und barrierefrei sind.

Schutzwege werden so gestaltet, dass sie von allen Verkehrsteilnehmern gut wahrgenommen und gefahrlos genutzt werden können. Eine klare Markierung, eine ausreichende Beleuchtung sowie die Vermeidung von Sichthindernissen tragen ebenso dazu bei wie eine barrierefreie Ausführung, die auch mobilitätseingeschränkten Personen ein sicheres Queren ermöglicht.



Maßnahmen:

- Monitoring auf L- und LB-Streckenabschnitten im Hinblick auf Gefahrenstellen
- Forcierung selbsterklärender Straßen im Zuge der Verkehrsplanung
- Umsetzung von Geh- und Radwegen in urbanen Bereichen
- Durchführung von Road Safety Inspections (RSI) auf Radwegen
- Sensibilisierung der Straßenerhalter für die Vermeidung von Sichtbehinderungen im Kreuzungsbereich
- Bestehende Schutzwege werden hinsichtlich Sichtbarkeit und Ausleuchtung überprüft und bei Bedarf nachgerüstet





9

Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei

Die drei Säulen, auf denen das steirische Verkehrssicherheitsprogramm strategisch aufgebaut ist, sind gleichzeitig die elementaren Grundpfeiler für die Ziele und Maßnahmen in der Verkehrssicherheitsarbeit: Infrastruktur, Bewusstseinsbildung und Legislative & Überwachung.

Die Säule Überwachung ergänzt Maßnahmen in der Infrastruktur und Bewusstseinsbildung durch praxisnahe Erfahrungen aus dem Verkehrsgeschehen und trägt so zu deren Nachhaltigkeit bei. Die Zusammenarbeit mit der Polizei ist daher unabdingbar. Die Polizei als ein Teil der Exekutive fungiert sowohl als überwachendes, aber auch als bewusstseinsbildendes Organ.

In ihrer aufklärenden Rolle macht die Polizei bei Verkehrskontrollen den Lenker über sein Fehlverhalten aufmerksam und weist auf das Gefährdungspotenzial seines Verhaltens hin.

Im VSP 2026+ legt die Polizei für die Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre Ziele und Maßnahmen fest. Aktuelle Ereignisse, auf die sofort reagiert werden muss, werden unabhängig von den strategisch geplanten Maßnahmen durchgeführt.

Was wollen wir erreichen?

Ziel ist es:

- ➔ die bestmögliche Nutzung der für den Verkehrsdienst zur Verfügung stehenden Zeit der steirischen Polizei durch planmäßige Anordnung offener und verdeckter Polizeistreifen zu erreichen.
- ➔ eine Steigerung der Effizienz durch den optimierten Einsatz und den Ausbau technischer Einsatzmittel zur Verkehrsüberwachung zu erhalten.
- ➔ verstärkte Verfolgung von Verkehrsdelikten, die Unfälle verursachen oder deren Folgen verschlimmern.
- ➔ verstärkte Verfolgung von Verkehrsverstößen, die durch Lärm- und Umweltbelastung die Lebensqualität der Bevölkerung beeinträchtigen



Maßnahmen:

- Verpflichtende tägliche Verkehrskontrollen durch Streifen der Polizeiinspektionen und der Autobahn-Polizeiinspektionen im ganzen Bundesland
- Überlagernde intensive Kontrollen durch Spezialisten der Landesverkehrsabteilung
- Jährlich zumindest zwei Aktionswochen im gesamten Bundesland mit wechselnden Schwerpunktthemen
- Jährlich zumindest drei landesweite Schwerpunktaktionen unter Heranziehung zusätzlicher Personalressourcen mit Intensivkontrollen in allen steirischen Bezirken
- Steigerung des Bewusstseins der Verkehrsteilnehmer für mehr Sicherheit durch Verkehrserziehung in den Volksschulen, Verkehrssicherheitsberatung in den höheren Schulen, Motorrad-Fahrtechniktrainings für Wiedereinsteiger, gemeinsame Verkehrssicherheitsaktionen mit Partnerorganisationen wie WKO, Autofahrerclubs, KFV, gezielte Medienarbeit etc.





Das Land
Steiermark