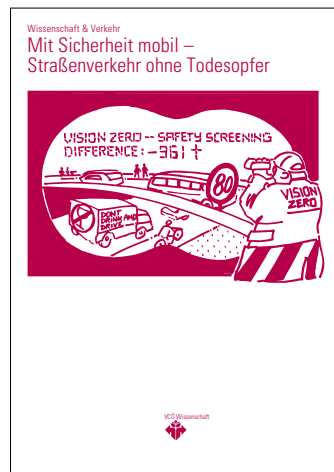


Neuer Rahmen für effiziente Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich – ein Verkehrssicherheitsgesetz:

- legt gesetzliche Grundlagen für eine effizientere Verkehrsüberwachung fest
- definiert Zuständigkeit und Verantwortung der Behörden für Sicherheitsmaßnahmen und deren Erfolg
- vereinigt Verkehrseinheiten von Polizei und Gendarmerie zu einheitlicher Verkehrskontrolle (Straßenpolizei)
- sorgt für Auslagerung und rechtsstaatlich einwandfreie Durchführung von Routine-tätigkeiten wie Überwachung des ruhenden Verkehrs, Schulwegsicherung oder Geschwindigkeitskontrollen durch private Unternehmen
- schreibt die Zweckbindung von Strafgeld-Erträgen für Verkehrsüberwachung, Strafverfahren, psychologische Betreuung und für Verkehrssicherheitsarbeit fest
- stellt darüber hinausgehende Finanzierung der Verkehrssicherheitsarbeit sicher
- sorgt für Transparenz und Berichtspflicht über Verkehrssicherheitsmaßnahmen und für deren einheitliche Bewertung (Benchmarking)
- schafft einheitliche statistische Grundlagen zur Beurteilung der Verkehrssicherheit in Ländern, Bezirken und Gemeinden (unter anderem durch ein Personenverkehrsmodell) und sorgt für transparente Aufbereitung und jährliche Publikation dieser Daten
- gibt objektive Kriterien für Sanierungspläne, deren Überwachung sowie Publikation von Ergebnissen vor
- schafft einheitliche Vorschriften über die Organisation des Straßenverkehrs nach dem Stand der Sicherheitsforschung

Verkehrssicherheit im EU-Recht höher bewerten:

- Fahrzeuge dürfen bei Unfällen keine vermeidbaren Verletzungen verursachen. Zu schützen sind auch Insassen anderer Fahrzeuge sowie Menschen, die zu Fuß oder per Rad vom Unfall betroffen sind. Sicherheitsstandards für Pkw und Lkw sind auf EU-Ebene zu verordnen.
- Für Schäden, die auf Missachtung der Produktstandards zurückzuführen sind, hat die Produkthaftung des Fahrzeug-Herstellers oder -Importeurs zu gelten.
- Führung einer typspezifischen Unfallstatistik für jeden Pkw- und Lkw-Typ (Unfälle pro Fahrzeugkilometer, Unfallfolgen für Insassen und sonstige Beteiligte) sowie deren jährliche Publikation
- Vereinheitlichung von Verkehrsregeln in der EU



Die VCÖ-Publikation „Mit Sicherheit mobil – Straßenverkehr ohne Todesopfer“ zeigt, wie innerhalb von zehn Jahren die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle um 90 Prozent verringert werden könnte.

Die einzige akzeptable Zahl von Verkehrsopfern ist NULL

Dass Tote und Schwerverletzte nicht akzeptiert werden können, ist in allen anderen Bereichen des zivilen Lebens selbstverständlich. Beispielsweise würde kein Industriebetrieb es sich leisten, Tote und Schwerverletzte einfach in Kauf zu nehmen. Die Übertragung gängiger Sicherheitsarbeit auf den Straßenverkehr ist nach Ansicht des VCÖ der erste Schritt zu „Vision Zero – Straßenverkehr ohne Todesopfer“. Österreich braucht ein nationales Verkehrssicherheitsprogramm. Damit kann die Zahl der Verkehrstoten bereits innerhalb von zehn Jahren um fast 90 Prozent reduziert werden. Das vom VCÖ erarbeitete Sicherheitsprogramm besteht unter anderem aus verschärften Alkohol- und Tempolimits, mehrstufiger Fahrausbildung, Kostenwahrheit speziell bei der Anlastung von Unfallkosten, Punkteführerschein, verbesserter Sicherheitstechnik bei Fahrzeugen, Straßenumbauten sowie aus verkehrstechnischen und rechtlichen Maßnahmen. Zur Umsetzung dieses Programmes ist als Rahmen für effiziente Verkehrssicherheitsarbeit ein entsprechendes Verkehrssicherheitsgesetz notwendig.

In Schweden wurde das Ziel eines Straßenverkehrs ohne Todesopfer – Vision Zero – bereits im Jahr 1997 zur Richtlinie für die Sicherheitspolitik im Straßenverkehr. Diesen entscheidenden Paradigmenwechsel will der VCÖ auch für Österreich erreichen.

Quellen und Literatur

VCÖ, Mit Sicherheit mobil – Straßenverkehr ohne Todesopfer“, Wissenschaft & Verkehr 4/2000, Wien 2000

**Spenden an das
VCÖ-Forschungsinstitut
sind steuerlich absetzbar.
Konto: PSK 7.540.714**

Impressum: Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

VCÖ, Dinkelstedtgasse 15, 1150 Wien, Tel. (01) 893 26 97, Fax: (01) 893 24 31, E-Mail: vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at

Layout: A BISS Z PRODUCTIONS, 1090 Wien, Nussdorferstraße 16

Fotos: Stamberg (Seite 1 – groß, Seite 2), Norbert Novak (Seite 1 – klein)

Finanziell unterstützt durch das BM für Verkehr – Verkehrssicherheitsfonds, BM für Inneres, Land Oberösterreich, Land Salzburg, Land Steiermark, Land Tirol, Land Vorarlberg

„Vision Zero“ – Straßenverkehr ohne Todesopfer



Im Straßenverkehr sterben in Österreich jährlich etwa 1.000 Menschen. Grund für den hohen Blutzoll: mangelnde Verkehrssicherheit. Der VCÖ zeigt, welche Maßnahmen die Zahl der Verkehrstoten um 90 % verringern könnten. Das Ziel heißt „Vision Zero“ – Straßenverkehr ohne Todesopfer.

In Österreich sterben jährlich etwa 1.000 Menschen im Straßenverkehr. 90 Prozent davon könnten am Leben bleiben, wenn der vom VCÖ vorgeschlagene nationale Verkehrssicherheitsplan umgesetzt wird.

Im Straßenverkehr ist die grundlegendste ethische und soziale Norm außer Kraft gesetzt: das Menschenrecht auf den Schutz von Leben und Gesundheit. Wir nehmen es hin, täglich Situationen ausgesetzt zu werden, deren Gefährlichkeit in jedem anderen Bereich des zivilen Lebens als völlig inakzeptabel gilt. Daher sterben in Österreich derzeit jährlich etwa 1.000 Menschen im Straßenverkehr und etwa 50.000 werden verletzt.

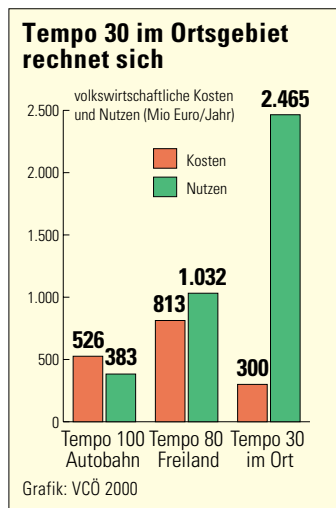
Vision Zero: Dem Recht auf Leben und Gesundheit auch im Straßenverkehr Geltung verschaffen

Es gibt keine „akzeptable“ Zahl von Verkehrstoten. „Vision Zero“ – Mobilität ohne Todesopfer – muss und kann erreicht werden. Dieses Ziel vor Augen, hat der VCÖ ein Maßnahmenpaket – einen nationalen Verkehrssicherheitsplan – ausgearbeitet. 90 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle könnten dadurch bereits innerhalb von zehn Jahren verhindert werden.



Dipl.-Ing. Wolfgang Rauh
VCÖ Forschungsinstitut:

„Es sind keine Schicksalsmächte, die Österreichs Straßen zu den gefährlichsten in Europa machen. Die mangelnde Verkehrssicherheit hat klar erkennbare Ursachen. Es ist höchste Zeit, dass wir auf den Straßen für jenen Sicherheitsstandard sorgen, der in anderen Lebensbereichen normal ist.“



Niedrigere Tempolimits sind eine der Voraussetzungen für mehr Verkehrssicherheit und sie sind in den meisten Fällen sogar hoch profitabel. Besonders wirkungsvoll ist ein niedrigeres Tempo im Ortsgebiet.



Unfälle mit Lkw sind selten, aber die Unfallfolgen sind schwer. Oft sind Schwerverletzte oder gar Tote zu beklagen. Wenige rasch umsetzbare Sicherheitsmaßnahmen (Unterfahrschutz, Seitenspiegel, niedrigere Tempolimits) können zahlreiche Menschenleben retten.

„Vision Zero“ ist ethisch gefordert, wirtschaftlich vernünftig und praktisch umsetzbar

Verkehrsunfälle haben klar erkennbare Ursachen. Diese Ursachen zu beheben, bedeutet weder Revolution noch ökonomischen Ruin. Aus der Anwendung gängiger Prinzipien der Verkehrssicherheitsarbeit lässt sich ein Maßnahmenpaket – ein nationales Sicherheitsprogramm – ableiten, das innerhalb von zehn Jahren auf Österreichs Straßen für einen Sicherheitsstandard sorgen könnte, wie er in allen anderen Bereichen des zivilen Lebens normal und üblich ist. Diese Maßnahmen bringen in der Regel sogar wirtschaftlich Gewinn, denn „Vision Zero“ würde unter anderem der Wirtschaft Produktionsausfälle und Lohn-Nebenkosten von etwa 2,1 Milliarden Euro pro Jahr ersparen. Die in Geld ausgedrückte Summe der gesamten volkswirtschaftlichen Einsparungen erreicht knapp 1.000 Euro pro Kopf und Jahr für Österreich.

405 Tote weniger durch strengere Alkohol- und Tempolimits

Das hohe Unfallrisiko in Österreich ist hauptsächlich den weit überhöhten Tempolimits auf Autobahnen und im Freiland anzulasten. Tempo 80 auf Freilandstraßen und Tempo 100 auf Autobahnen könnte die Zahl der getöteten Pkw-Insassen um 31 % vermindern. Tempo 30 statt 50 in Ortsgebieten würde 57 % der tödlichen Unfälle beim Gehen und 34 % der tödlichen Radfahrunfälle vermeiden. Speziell Lkw-Unfälle ereignen sich häufig bei nicht angepasster Geschwindigkeit, ohne dass das Tempolimit überschritten wurde.

Der internationale Vergleich von Verkehrsunfällen zeigt, dass 0,0 Promille das einzige akzeptable Alkohol-Limit ist. Als praktikabler Grenzwert kann 0,1 Promille oder so wie in Schweden 0,2 Promille festgelegt werden.

Die Wirkung strengerer Alkohol- und Tempolimits als Teil eines nationalen Verkehrssicherheitsplanes ergibt sich für Österreich mit minus 127 Toten durch 0,0 Promille und minus 278 Toten durch Tempo 30/80/100.

215 Tote weniger durch Punktführerschein und faire Anlastung von Unfallkosten

Wer Unfallrisiko verursacht, muss die Konsequenzen seines Verhaltens bemerken, ehe tatsächlich ein Unfall passiert. Diese große Chance zur Senkung der Unfallziffern bietet das System des Punktführerscheins. Nachgewiesene Übertretungen von Verkehrsregeln werden nach Punkten gewertet und registriert. Auf Basis des Punktestandes können Kfz-Haftpflichtprämien und Kfz-Steuern bemessen werden. Wer hohes Risiko verursacht, fährt teuer und riskiert den Führerscheinentzug. Wer dagegen sicher fährt, wird entlastet. Ein faires System, das mehr Verkehrssicherheit bringt: Punktführerschein und Anlastung von Unfallkosten könnten pro Jahr in Österreich das Leben von 215 Menschen retten.

48 Tote weniger durch bessere Fahrausbildung

Besonders sinnlos und grausam ist Jahr für Jahr der Tod von jungen Menschen im österreichischen Straßenverkehr. Dieser Blutzoll kann um 48 Getötete reduziert werden, wenn das Potential genutzt wird, das in einer verbesserten mehrphasigen Fahrausbildung steckt. Derzeit sind junge Menschen am Beginn ihrer Fahrpraxis pro Kilometer, den sie im Auto zurücklegen, etwa sieben Mal mehr gefährdet als Personen mit Fahrpraxis.

125 Tote weniger durch Abbau von Verkehrsförderungen

Wenn das Unfallrisiko gesenkt werden soll, ist zu vermeiden, was das Verkehrswachstum verstärkt. Subventionen und steuerliche Förderungen des Verkehrs sind abzubauen. Abzubauen sind auch die Stellplatz-Regulierungen der Bauordnungen. Lkw-Verkehr muss seine Kosten decken. Bewirtschaftung knapper Verkehrsflächen – vor allem öffentlicher Parkplätze in Ballungsräumen – zu Marktpreisen erspart Millionen an Kfz-Kilometern und entsprechendes Risiko. Verkehrsfördernd ist auch die derzeitige Entwicklung der Siedlungsstruktur. Verkehrssparende Raumordnung verbessert dagegen langfristig die Unfallbilanz. Der VCÖ hat errechnet, dass der Abbau von Verkehrsförderungen als Teil eines nationalen Verkehrssicherheitsplanes etwa 125 Verkehrstote pro Jahr in Österreich verhindert.

168 Tote weniger durch technische und legistische Maßnahmen

Verbesserungen an Pkw-Karosserien beispielsweise durch Partnerschutz (etwa Verbot von „Kuhfängern“) oder durch verbesserten Unterfahrschutz und zusätzliche Spiegel bei Lkw können die Zahl der Verkehrstoten in Österreich um 32 pro Jahr reduzieren.

48 Menschenleben pro Jahr könnten durch verkehrstechnische Maßnahmen für den Geh- und Fahrradverkehr gerettet werden. Dazu gehören Geh- und Radwege an allen Freiland-Abschnitten von Bundes- und Landesstraßen sowie fahrradgerechte Verkehrsorganisation und das Freihalten der Sicht in Kreuzungsbereichen.

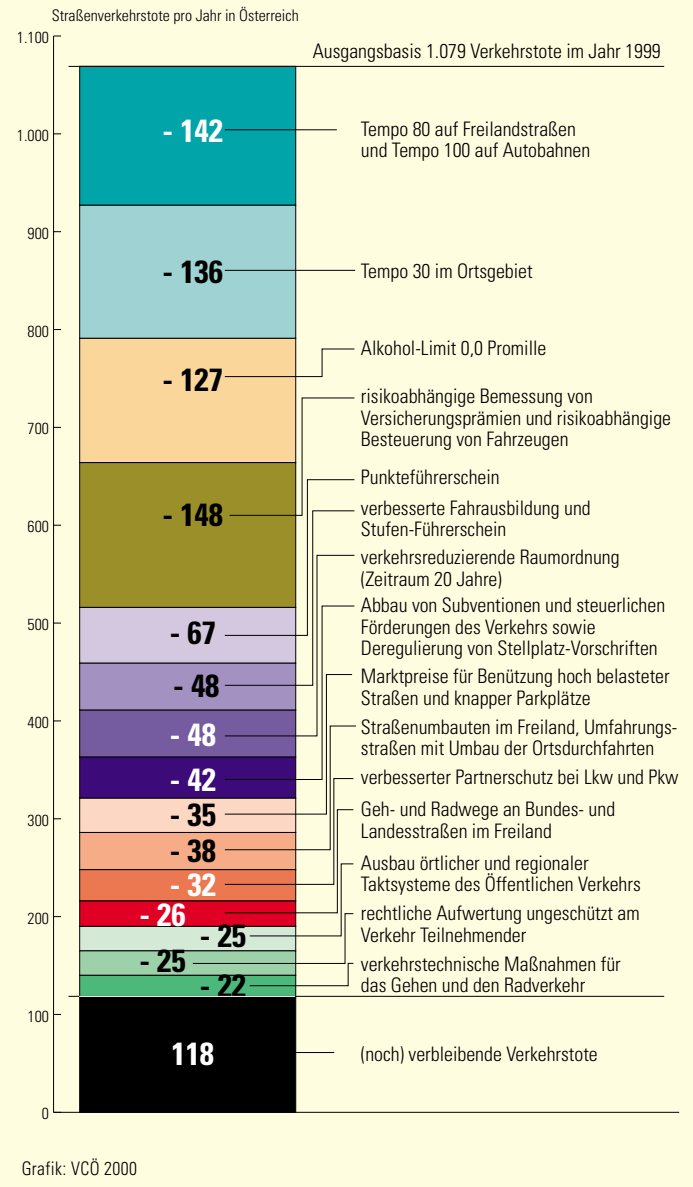
Der Bau von zweispurigen Umfahrungsstraßen kleiner Orte könnte bei gleichzeitigem Umbau der Ortsdurchfahrten 38 Tote pro Jahr verhindern.

Eine Einsparung von 25 tödlichen Unfällen pro Jahr ist durch die rechtliche Aufwertung des Gehens und des Fahrradverkehrs, vor allem durch den Abbau gefährlicher Sonderregeln, zu erwarten.

Flächendeckender Ausbau von Regionaltakten des Bahn- und Busverkehrs sowie Ausbau von Orts- und Stadtbus-Systemen könnte die Zahl der Getöteten um etwa 25 vermindern.

Österreich kann bei gutem Willen dem Ziel „Vision Zero“ – Straßenverkehr ohne Todesopfer nahe kommen.

Der erste Schritt zu „Vision Zero“: Ein nationaler Verkehrssicherheitsplan reduziert das Risiko tödlicher Unfälle um etwa 90 Prozent



Eine Reduktion der Verkehrstoten um zunächst annähernd 90 Prozent durch ein nationales Verkehrssicherheitsprogramm ist machbar. Dieses Programm bildet die Basis für eine systematische Verkehrssicherheitsarbeit zur weiteren Reduktion der Zahl der Verkehrstoten.