

# Alles im Griff! – Mobilität selber steuern oder gesteuert werden

DI Oliver Schmerold | Verbandsdirektor ÖAMTC  
12. Oktober 2015 | ÖBB-Infrastruktur AG



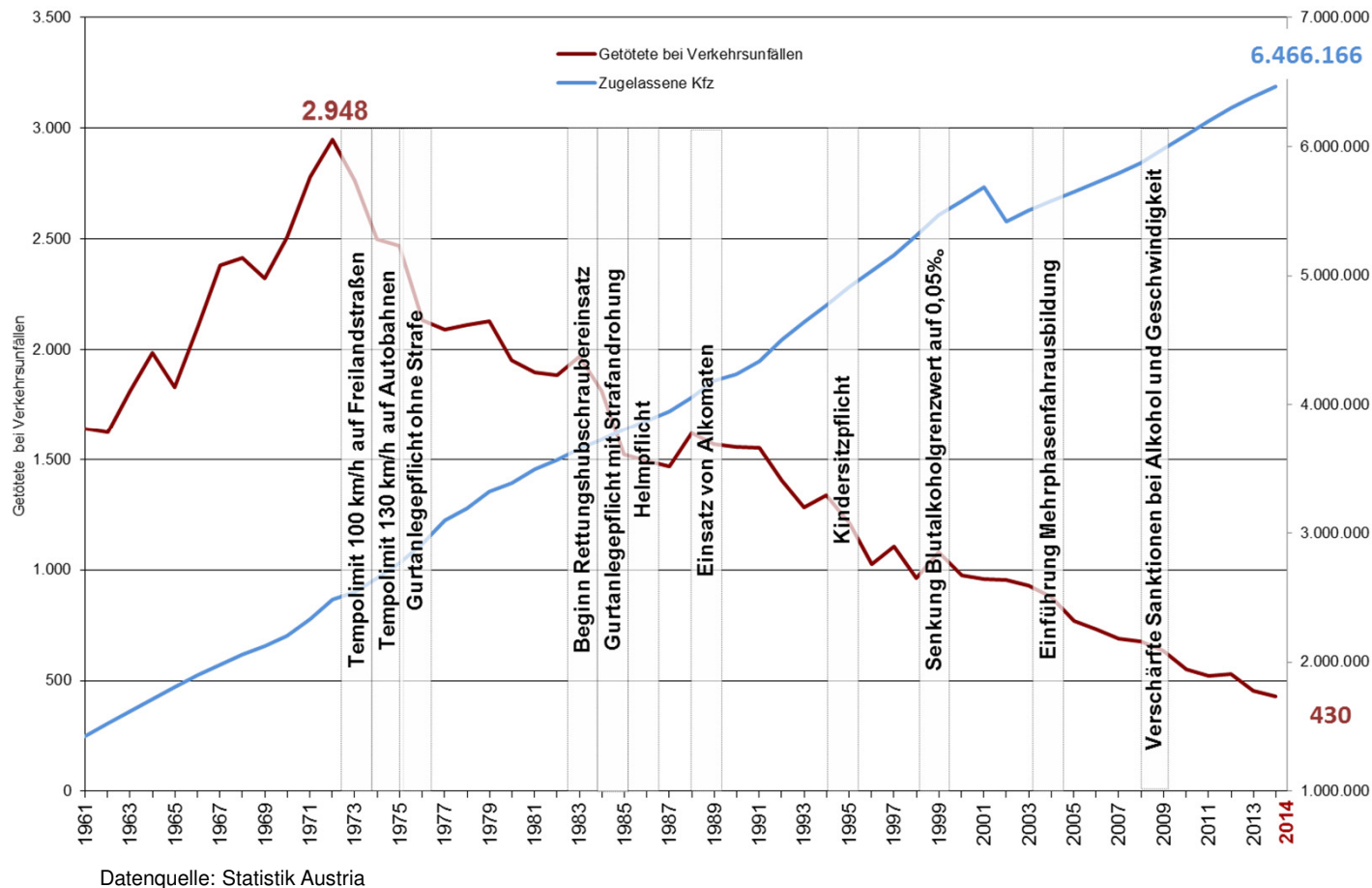
# (Straßen-)Verkehrssicherheit



- Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sank in den letzten Jahrzehnten trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen. Gründe dafür waren verstärkte Kontrollen und rechtliche Vorschriften, die im Laufe der Zeit eingeführt wurden.
- Die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr konnte auch durch technische Entwicklungen (z.B. Airbag, ABS, etc.) deutlich reduziert werden.
- Die Versorgung und der Transport der Verletzten wurde verbessert. Wesentlichen Anteil daran hatte die ÖAMTC Flugrettung.
- Ebenso wurden Maßnahmen im Bereich der Verkehrserziehung und Fahrausbildung gesetzt (z.B. Mehrphasenausbildung, bewusstseinsbildende Kampagnen, Fahrsicherheitstraining)



# Entwicklung getötete Personen im Straßenverkehr – Zugelassene Kfz

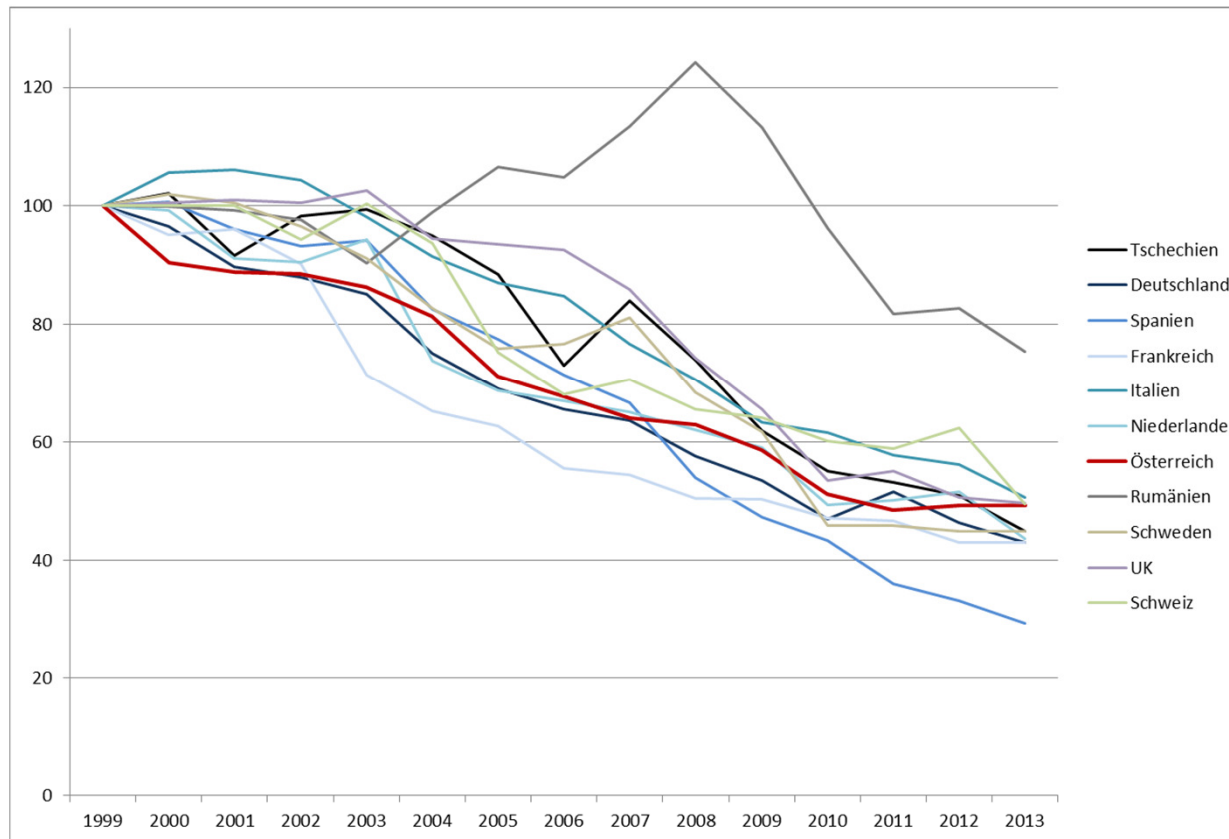


Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen konnte seit dem Höchststand 1971 um mehr als 85% gesenkt werden.

# Entwicklung im europäischen Vergleich



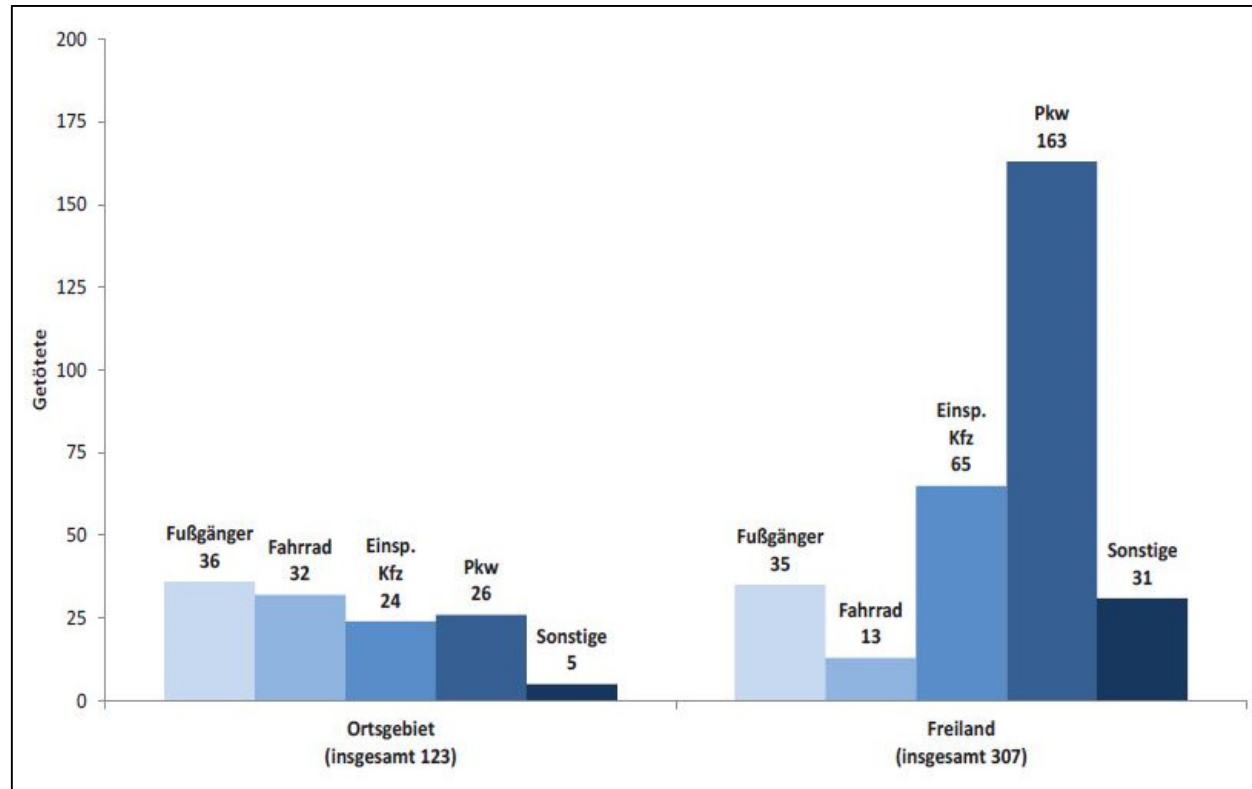
## Getötete im Straßenverkehr seit 1999 - relativ



Datenquelle: CARE (EU road accidents database)

Den Ländern in Europa gelang es, die Zahl der Getöteten deutlich zu reduzieren.

# Getötete nach Ort und Verkehrsart 2014



Quelle: Statistik Austria – Straßenverkehrsunfälle Jahresergebnis 2014

Schwere Unfälle passieren vor allem im niederrangigen Straßennetz im Freiland. Während auf Autobahnen 3.007 Personen verunglückten (2014), waren es im gleichen Jahr auf Bundes- und Landesstraßen über 23.000.

# Eigenverantwortung vs. Verantwortung des Systembetreibers



Der **Systembetreiber** muss sicherstellen, dass sein System (z.B. Bahn, Straße) laufend angepasst wird, um die Sicherheit zu erhöhen.

- Ausbau
- Instandhaltung
- Forschung

Der ÖAMTC kann die Eigenverantwortung des **Einzelnen** schärfen, wir betreiben Bewusstseinsbildung und zeigen Verbesserungspotenzial auf, z.B. durch die Identifizierung von Unfallhäufungspunkten, durch Tests der Infrastruktur oder von Produkten, z.B.:

- EuroNCAP-Crashtests
- Kindersitztests
- Reifentests
- Straßentunneltests

# Beispiel: Sicherheit auf Reisen



Foto: ÖAMTC

# Sicherheit auf Reisen - Zusammenfassung



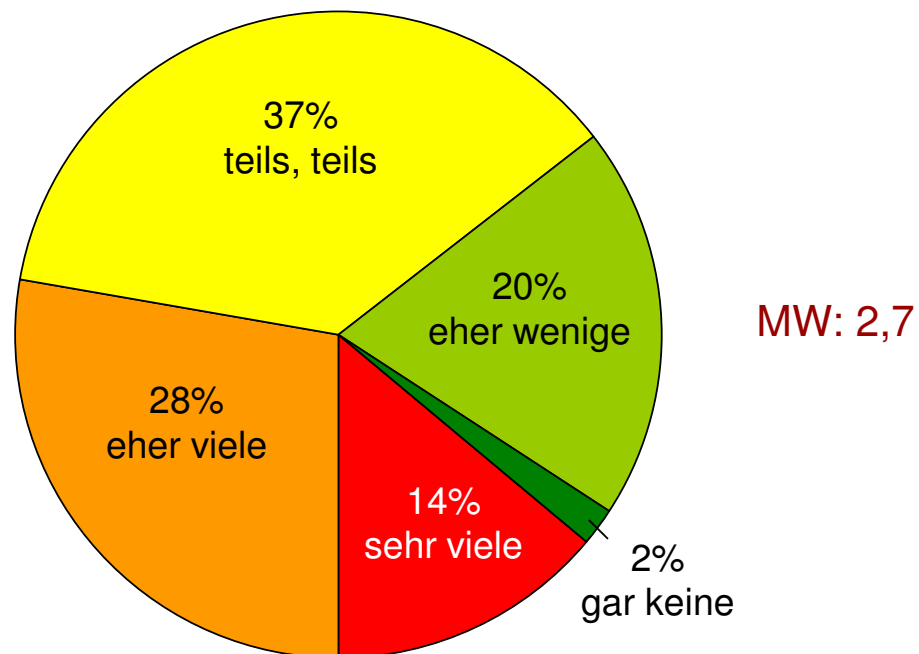
- Die aktuelle Sicherheitslage zeigt noch keine Auswirkungen auf das generelle Urlaubsverhalten - 46% der ÖsterreicherInnen ab 15 Jahren planen 2015 eine längere Urlaubsreise.
- Die Österreicher urlauben nach wie vor am liebsten im Inland. Wenn sie ins Ausland reisen, dann sind unverändert Kroatien und Italien die beliebtesten Reiseziele.
- Bei der Auswahl des Urlaubszieles steht das Sicherheitsgefühl an erster Stelle. 4 von zehn Reisenden machen sich über ihre Sicherheit im Urlaub große Gedanken.
- Am sichersten fühlen sich die Österreicher im deutschsprachigen Raum, am wenigsten sicher in Nord- und Südafrika und Mexiko.
- Die Angst, Opfer eines Terroranschlages im Ausland zu werden, ist aktuell erst in einem geringen Ausmaß in der Bevölkerung vorhanden. Größer ist das Bedrohungsgefühl bei der älteren Generation.
- Die Terrorbedrohung hat allerdings schon einen leichten Einfluss auf die Urlaubsplanung.
- Stark absichern wollen sich die Österreicher vor allem bei Fernreisen und Reisen mit Kindern.



# Gedanken über persönliche Sicherheit auf Reisen



- Fast alle Reisenden machen sich Gedanken über ihre persönliche Sicherheit auf Reisen, 4 von 10 sogar sehr bzw. eher viele! Nur knapp ein Viertel beschäftigt das Thema nur eher wenig bzw. gar nicht.

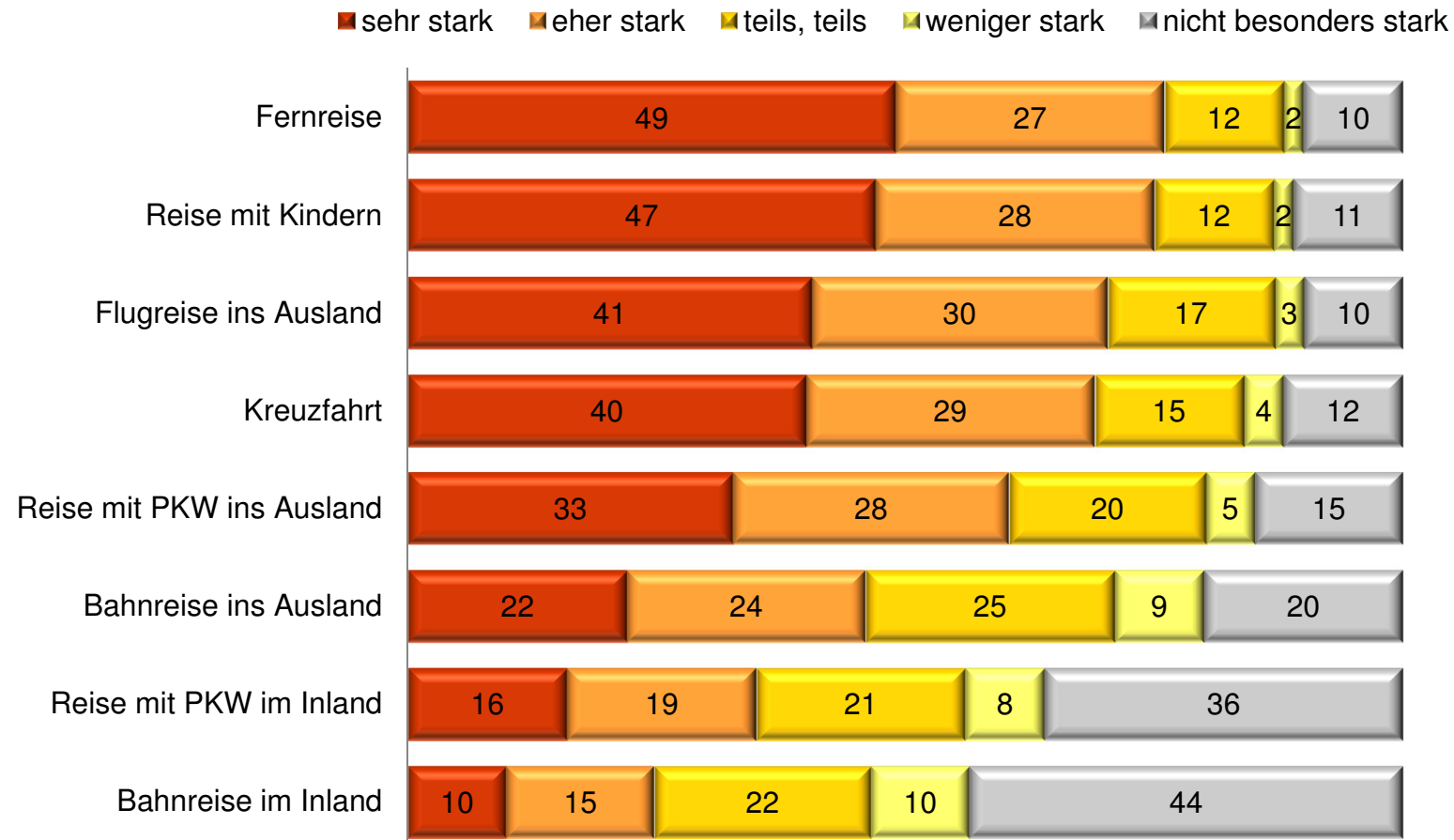


Frage: "Wenn Sie an das Thema 'Sicherheit im Urlaub' denken: Wie viele Gedanken machen Sie sich über Ihre persönliche Sicherheit auf Ihren Reisen?"

# Notwendigkeit der Absicherung auf Reisen



- Besonders starker Absicherungsgedanke bei Fernreisen und Reisen mit Kindern, sowie bei Flugreisen und Kreuzfahrten. Das Absicherungs-Bedürfnis hängt hauptsächlich von der Art der Reise und kaum von soziodemografischen Merkmalen ab.



Frage: "Wie sehr, finden Sie persönlich, sollte man sich auf den folgenden Reisen absichern?"

Basis: ALLE Befragten 2014 (n=800)

# Absicherungsgedanke – Untergruppen



- Frauen haben generell stärkere Absicherungs-Gedanken als Männer
- Der Wunsch nach Absicherung auf Reisen steigt mit dem Alter
- Personen mit mittlerer Bildung haben ein stärkeres Absicherungsbedürfnis
- Ebenso Personen aus kleinen und mittleren Städten
- Personen mit niedrigerem Einkommen haben einen geringeren Absicherungswunsch
- Stärkerer Absicherungsgedanke bei ÖAMTC-Mitgliedern

# Beispiel: Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen



Foto: [pixelio.de/R\\_K\\_B\\_by\\_Michael Loeper](https://pixelio.de/R_K_B_by_Michael_Loeper)



- Bis inklusive 4. Oktober 2015 verunglückten heuer bereits 19 Personen tödlich an Eisenbahnkreuzungen, darunter 1 Lokführer.
- Im Vorjahr waren es im gleichen Zeitraum 11 Personen.
- 2014 gab es insgesamt 56 Unfälle mit 61 Verletzten und 12 tödlich Verunglückte bei Eisenbahnkreuzungen.



- Die Anzahl der EK im Netz der ÖBB ist seit Jahren rückläufig:  
1960 rund 11.000, derzeit knapp 4.000
- Die Großzahl aller EK sind technisch ungesichert; rund 15% mit Vollschraken
- Die meisten Unfälle passieren bei nur mit Lichtzeichen oder ungesicherten EK
- Der Pkw ist häufigster Unfallgegner (zwischen 2004-2011 in 71% der Fälle)
- Anteil an Getöteten an der Summe der Verunglückten bei EK Unfällen 16% (2014;  
Gesamtanteil aller Getöteten in Österreich an den Verunglückten 0,9%)

# Mögliche Fehlverhaltensgründe



- Gefährliche Routine (wohnt nahe, glaubt Fahrplan zu kennen, etc.)
- Mitfahreffekt (ein Lenker fährt, andere folgen „blind“ – Anpassung an Mehrheit)
- Fehlende eigene Entscheidungskompetenz
- Augen zu und drüber, Unsicherheit bzw. fehlende Regelkenntnis
- Ungeduld, Zeitdruck, Wartezeit vor Schranken/Licht als zu lange empfunden
- Unwissenheit über langen Bremsweg eines Zuges
- Unaufmerksamkeit/Ablenkung
- Blendung, Lichtsignal nicht wahrgenommen
- Absichtliche Regelverstöße (Umfahrung d. geschlossenen Schrankens)
- Trügerisches Sicherheitsgefühl im Auto (fühle mich geschützt)
- Mangelndes Gefahrenbewusstsein, Leichtsinns, Beeinträchtigung (Alkohol)
- Überschätzung eigener Fähigkeiten (bin schnell, Zug noch weit entfernt,..)

# Mögliche Hilfen zur Vermeidung von EK-Unfällen



## **Infrastruktur:**

- Verbesserung des erforderlichen (Ein)Sichtraumes bei EK,
- Aufrüstung bestehender Kreuzungen (Lichtanlage, Vollschraken, ..)
- Unter-/Überführungen
- Weitere fixe oder mobile Rotlichtkameras
- Lane Lights, etc.

## **Bewusstseinsbildung/Aufklärung:**

- Weitere Kinder u. Jugendausbildung (Kindergarten, Schule, Lehrstelle, Firmen, ...)
- Zusätzlich in Seniorenclubs, Freizeitvereinen
- Kooperationen mit Lehrlingsausbildungsstätten, Unis, Firmen, Versicherungen, Fahrschulen, Autofahrerclubs, etc.





## Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Aktive Verkehrssicherheit:
  - Rasche Verbreitung von Fahrerassistenz- Systemen bis hin zur teilweisen Automatisierung
  - Car 2 Car Kommunikation (präventive Gefahrenerkennung)
  - Car 2 X Kommunikation (die intelligente Straße)
  
- Passive Sicherheit:
  - Testmethoden verbessern (Weiterentwicklung der Crashtest)
  - Konkret: Rückhaltesystem
  
- Unfallforschung

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

DI Oliver Schmerold | Verbandsdirektor ÖAMTC  
[oliver.schmerold@oeamtc.at](mailto:oliver.schmerold@oeamtc.at)

