



Liebe LeserInnen,

Wenn es um die Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs geht, kommt man unweigerlich auf das Thema Verkehrssicherheit. Der Anteil dieser umweltschonenden Verkehrsmodi kann nur schwer erhöht werden, solange sich die Menschen dabei unsicher fühlen. Daher widmet sich diese Ausgabe des e-updates diesem Thema und bietet einen Überblick über die wichtigsten Themen und Player in diesem Bereich.

‘Sanfte’ Maßnahmen zur Verkehrssicherheit



Blurry Vision

Die drei wichtigsten Einflussfaktoren auf die Sicherheit im Straßenverkehr sind Straßeninfrastruktur, Fahrzeugkonstruktion und Straßennutzer bzw. die Interaktion zwischen diesen Faktoren. Wie auch beim Mobilitätsmanagement, können Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit in „harte“ technische Maßnahmen (sicherere Fahrzeuge und Infrastruktur) und ‘sanfte’ verhaltensseitige Maßnahmen (Bewusstseinsbildung für sicheres Verkehrsverhalten) gegliedert werden. Hier sind die wichtigsten Ansatzpunkte Alkohol am Steuer, Rasen/überhöhte Geschwindigkeit und Anschnallverhalten. Es gibt Schätzungen die davon ausgehen, dass es um 12000 Verkehrstote weniger im Jahr auf Europas Straßen geben würde, wenn sich alle an die Alkohollimits, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Gurtpflicht halten würden.

Kampagnen für Sicherheit im Straßenverkehr



CAST logo

Bewusstseinsbildung für sicheres Verkehrsverhalten ist von großer Bedeutung. Das EU-Projekt **CAST** beschäftigte sich mit dem „effektiven Design“ von Verkehrssicherheitskampagnen. Dabei ist die Erstellung einer „baseline“ wichtig, um bei der Evaluierung der gesetzten Schritte die Effekte nachvollziehen zu können und finanzielle Mittel am effektivsten einsetzen zu können. Die „CAST Werkzeuge“, inklusive „Schritt-für-Schritt-Handbuch in 21 Sprachen sind [hier](#) verfügbar. Eine bemerkenswerte Kampagne gegen Rasen/überhöhte Geschwindigkeit wurde zu Beginn des Schuljahres in Vancouver/Kanada durchgeführt. Für eine Woche wurde das 3D-Bild eines spielenden Kindes auf einer gefährlichen Straße eingespielt, begleitet von einem Verkehrszeichen, auf dem stand: „Sie erwarten wahrscheinlich nicht, dass ein Kind auf die Straße läuft.“ Mit dieser Art von „guerilla marketing“ will die Initiative **Preventable** vor allem LenkerInnen auf die Tatsache hinweisen, dass 95% der Verletzungen im Straßenverkehr vermeidbar wären.



Logo Preventable

Und obschon die Vancouver Kampagne den LenkerInnen „einen Schrecken einjagte“ war die Botschaft eine positive, wohingegen die viel diskutierten „Angststreikampagnen“ (fear appeals) mit sehr expliziten, schockierenden Bildern und Eindrücken arbeiten, indem sie mögliche negative Konsequenzen des eigenen Handelns (oder Unterlassens) darstellen (z.B. hier: **Think! ad** – oder [hier](#)). Untersuchungen haben bestätigt, dass diese Art der Darstellung nicht immer funktioniert bzw. die gewünschten Effekte erzielt, zum Teil sogar gegenteilige Effekte zeitigen kann. Manche Menschen reagieren mit Gefahrenkontrollverhalten, andere mit Angstkontrollverhalten, d.h. sie lehnen die Botschaft ab, indem sie betonen, dass ihnen selbst „das ja nie passieren könnte“. Daher arbeiten viele Organisationen mit „Positivbotschaften“, die dem Betrachter konkrete Verhaltensweisen vor Augen führen (z.B. [diese Kampagne](#)). Mehr zu Angststreikampagnen in [dieser Online Enzyklopädie](#) bzw. [5 Tipps](#), wie solche Kampagnen doch funktionieren.



Einige Verkehrssicherheitskampagnen zielen auf ganz spezifische Zielgruppen ab, die irische RAS Kampagne **„Er fährt, sie stirbt“** wurde sehr kontroversiell aufgenommen und diskutiert. Basis war der Umstand, dass 80% aller tödlichen Kollisionen in Irland durch männliche Lenker

ausgelöst wurden, und 67% der weiblichen Insassen, die im Straßenverkehr zu Tode kamen, in Autos mit männlichen Lenkern gesessen sind (Daten 1998 bis 2007). Die selbe Idee war Grundlage der norwegischen Kampagne "**Girls take action**", die sich an 16 bis 19-jährige junge Frauen richtete. Die Kampagne ermutigte junge Frauen, als "symbolische Bremse" für ihre (männlichen) Freunde zu fungieren, weil sie offensichtlich großen Einfluss auf deren Verhalten haben.

Verkehrssicherheit und/oder nachhaltige Mobilität?



congestion



child with helmet

Bedenken wegen erhöhter Gefährdung im Straßenverkehr halten Menschen davon ab, ihre kurzen Wegen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Und diese Bedenken scheinen nicht grundlos zu sein: einer Studie von ETSC folgend haben FußgängerInnen und RadfahrerInnen ein um 7-9 mal höheres Unfallrisiko mit Todesfolge als AutolenkerInnen. Der statistische Analysebericht dazu ist [hier](#) verfügbar; weiters die See these [fact sheets](#) des VOICE Projekts: Verkehrssicherheitsanalyse "schwächerer" VerkehrsteilnehmerInnen in 12 europäischen Ländern. Eine [aktuelle niederländische Studie](#) von SWOV kommt zum Schluss, dass ein 10% höherer Radverkehrsanteil über kurze Distanzen zu 4 bis 8 zusätzlichen Unfällen mit Todesfolge und 500 zusätzlichen Schwerverletzten pro Jahr führen würde. Eine Reihe anderer Studien in verschiedenen Ländern wiederum geht davon aus, das steigende Rad- und Fußgängerverkehrsanteile zur Erhöhung der Sicherheit dieser VerkehrsteilnehmerInnen beitragen. Eine weitere [Studie aus den Niederlanden](#) kommt überdies zum Schluss, dass positive Gesundheitseffekte aus derartigen Modal Split-Verschiebungen ein eventuell höheres Verkehrssicherheitsrisiko (Verletzungen) bei weitem überkompensieren.

Einige Aspekte der Straßenverkehrssicherheit stehen auch im Zusammenhang mit MM-Aktivitäten. So ist etwa der Gebrauch von Radhelmen angeraten, um die die Sicherheit von Radfahrenden im Straßenverkehr zu erhöhen. Darum wird in vielen Staaten eine Debatte um Radhelmpflicht geführt. Wie auch immer die Straßenverkehrssicherheit mit einer derartigen Maßnahmen gesteigert werden könnte, gibt es auch Stimmen die von einem Rückgang des Radverkehrsanteil durch die Einführung einer Helmpflicht ausgehen. Einen interessanten Überblick über Radhelmgesetzgebung in Europa sowie über die Diskussion dazu finden Sie [hier](#).

MM kann aber auch die Straßenverkehrssicherheit erhöhen, etwa indem die Autonutzung verringert wird. Verkehrsstaus erhöhen die Gefahr von Unfällen, wie die [Literaturstudie zu Verkehrssicherheit und Staus](#) von SWOV-Institut für Straßenverkehrsuntersuchungen ins Treffen führt. Ein anderes Beispiel ist die Bewerbung des öffentlichen Verkehrs, da damit ein faktisch sichereres Verkehrsmittel als das Auto gepusht wird (die Statistiken dazu [hier](#).)

Um dieser Verbindung von Verkehrssicherheit und MM Rechnung zu tragen, zahlt es sich aus, beide Aspekte gleichzeitig und gemeinsam anzusprechen. In Finnland (Zentrum für wirtschaftliche Entwicklung, Verkehr und Umwelt) werden seit Jahren Verkehrssicherheitspläne für Gemeinden erstellt. Jüngst wurden diese Pläne um MM und nachhaltigen Verkehr ergänzt. Das erste Beispiel ist [hier](#) abrufbar (auf Finnisch und Schwedisch).

Straßenverkehrssicherheit für Schulen



Besonders in Schulen ist das Thema Verkehrssicherheit evident, wenn über nachhaltige Mobilität gesprochen wird. Bedenken zur Verkehrssicherheit sind mit ein Hauptgrund, warum Eltern ihre Kinder nicht zur Schule radeln oder gehen lassen wollen. Aber: die Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen, bewirkt eine Negativspirale: je mehr Autos vor den Schultoren fahren, desto unsicherer wähen Eltern ihre Kinder, wenn diese zu Fuß, mit dem Rad oder dem Tretroller etc. zur Schule kommen und desto mehr Eltern fahren ihre Kinder mit dem Auto zur Schule... Ein wichtiges Gegenargument gegen die Sicherheitsbedenken der Eltern ist die Tatsache, dass positive gesundheitliche Gesamtauswirkungen für die Kinder, wenn diese radeln oder zu Fuß gehen, die Verkehrssicherheitsrisiken bei weitem überwiegen. In letzter Zeit wurden diese Gesundheitsargumente besonders im Vereinigten Königreich wichtig, wo Fettleibigkeit bei Kindern mehr und mehr zum Thema wird (Fact sheet von Sutrans dazu [hier](#)). Die aktuellen Risiken des Radfahrens im Vereinigten Königreich werden in diesem [Artikel](#) abgehandelt. 2008 waren beinahe ein Fünftel der im Straßenverkehr zu Tode gekommen Kinder im Alter zwischen 5 und 9 Jahren zu Fuß unterwegs. Andererseits sind sich Eltern kaum der Tatsache bewusst, dass 2/3 der im Straßenverkehr getöteten Kinder Mitfahrende im Auto sind und **nicht aktive StraßenbenutzerInnen**.

In vielen Staaten werden Anstrengungen unternommen, um Schulwege sicherer zu machen. Ihren Ausgang hat diese Initiative in den 1970ern von Dänemark aus genommen, wo jedes Schulkind das Recht auf einen sicheren Schulweg hat. Die dadurch ausgelösten Investitionen seitens der öffentlichen Hand resultieren in 80% dänischen Schulkindern, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß in die Schule kommen. Eine [Evaluierungsstudie](#) über 45 Schulroutenprojekte in der Gemeinde Odense wurde 2002 durchgeführt.

Die meisten Werkzeuge für Schulen, etwa Schulwegpläne oder Karten für sichere Schulwege beinhalten beide Elemente – MM und Steigerung der Verkehrssicherheit. Das selbe gilt für PediBusse oder auch begleitetes gemeinsames Radeln zur Schule: wegen der Beaufsichtigung durch Erwachsene und der besseren Sichtbarkeit als Gruppe tun sich Eltern leichter, ihre Kinder in die Schule zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren zu lassen. Es bedarf aber auch einer breit angelegten Verkehrs- und Mobilitätserziehung, um die Kinder mit den notwendigen Fähigkeiten auszustatten. Dazu zählt praktisches Training in geschützter Umgebung (z. B. am Schulhof) wie auch im echten Straßenverkehr sowie die Vermittlung einer kritischen Übersicht über verschiedenen Verkehrsmodi und deren Nutzung. Die Erfahrungen aus 25 EU-Staaten dazu fasst das Projekt **ROSE 25** zusammen und hat einen Leitfaden zu Straßenverkehrssicherheitserziehung für junge Menschen erarbeitet.

Schulen benötigen meist Hilfestellung in der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten oder –Aktionsprogrammen. Im österreichischen klima:aktiv Programme **“Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen”** werden Schulen, Kindergärten und Bildungseinrichtungen für Kinder dabei unterstützt, indem Aspekte von MM und Verkehrssicherheit verknüpft werden. Ein regelmäßiger klima:aktiv Newsletter, gerichtet an PädagogInnen und Elternvereine, vermittelt Best Practice Beispiele und taugliche Werkzeuge, wie etwa dieses **online tool**. Mehr darüber erfahren Sie im **e-update über Mobilitätsmanagement für Schulen**.

Regulierung des öffentlichen Raums oder Shares Space?



© FGM-AMOR

Für die meisten Menschen bedeuten sichere Straßen, dass es baulich getrennte Anlagen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen gibt und dass der Verkehr strikt reguliert und kontrolliert wird. Und obwohl diese Maßnahmen die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr sinken ließ, verleiten sie auch zu überhöhter Geschwindigkeit und führen zu einer Reizüberflutung durch zahllose Markierungen, Hinweise und Schilder. Shared zäumt das Pferd vom anderen Ende her auf: Radfahren und zu Fuß gehen findet wieder auf der Fahrbahn statt, Markierungen, Fahrbahnaufdoppelungen, Poller und Verkehrsschilder werden abmontiert und somit die subjektive Wahrnehmung aller Verkehrsteilnehmer geschärft und deren Rücksichtnahme aufeinander gesteigert. Der motorisierte Individual- und Kollektivverkehr wird verlangsamt. Das Shared Space Konzept wurde im EU-Projekt **Shared Space** (2004-2008) getestet. Die Prinzipien werden nun vom niederländischen Shared Space Institut und dessen Partnern weiter entwickelt (PlanerInnen, ArchitektInnen aus dem Vereinigten Königreich - **Ben Hamilton Bailie**, Österreich - **“The Shared Space Network”**, Schweiz - Fritz Kobi, der eine spezielle Form von Shared Space entwickelt hat: das **Berner Modell**). Ein weiterer Unterstützer ist der australische Verkehrsexperte David Engwicht, einer der Vortragenden der **ECOMM 2010**).

Aus den selben Gründen kampagnisiert der britische Fernsehproduzent Martin Cassini gegen Verkehrssampeln (Geldersparnis, erhöhte Verkehrssicherheit, weniger Staus). Siehe www.mccassini.com und www.fitroads.com.

Förderung der Straßenverkehrssicherheit in Europa



Auf internationaler Ebene ist in puncto Straßenverkehrssicherheit noch viel zu tun. Dies wird auch im Report der Weltgesundheitsorganisation WHO deutlich, die das Thema auf der Agenda weit oben hat: **World report on road traffic injury prevention. “Decade of Action for Road Safety 2011-2020”** (Jahrzent der Maßnahmen zur Hebung der Straßenverkehrssicherheit) ausgerufen. Im Juli 2010 hat die Europäische Kommission das vierte **“European Road Safety Action Programme - “Towards a European road safety area: policy orientations for road safety 2011-2020”** veröffentlicht ([link](#)). Das Dokument nimmt Bezug auf den vorangegangenen Aktionsplan und verstärkt das Ziel, die Verkehrstoten in der EU bis 2020 auf die Hälfte zu reduzieren. Eine Zusammenfassung finden sie hier: EPOMM-Plus EU-Brief.

Straßenverkehrssicherheit liegt in der Verantwortung aller, von der lokalen bis zur europäischen Ebene. Daher sind alle Organisationen, Betriebe, Institutionen etc. eingeladen, die **European Road Safety Charter/europäische Straßenverkehrssicherheitscharte**. Mehr zu den Anstrengungen der EU-Kommission, die Verkehrssicherheit zu erhöhen [hier](#). Das **European Road Safety Observatory (ERSO)**, vorerst als Pilotprojekt (2004-2008) entwickelt, wurde nun in die Website der EU-Kommission integriert. Hier wird Zugang geboten zu Verkehrssicherheitsgesetzgebung, zu relevanten EU-Projekten und Statistiken.

Eine weitere wichtige Institution stellt das **European Traffic Safety Council (ETSC)**, dar, das die Entwicklung der Verkehrssicherheit in 30 europäischen Staaten dokumentiert (**Road Safety Performance Index** oder PIN). Jedes Jahr vergibt ETSC den PIN-Preis an Entscheidungsträger auf hoher Ebene, die für die beste Straßenverkehrssicherheitspolitik eines Landes verantwortlich zeichnen. In mehreren thematischen **Newslettern** gibt ETSC Auskunft über die aktuellsten Entwicklungen zu Straßenverkehrssicherheit in Europa.



Internationales Seminar zu „Flexibilität im Verkehr“ (Flexible Transport) - Asti (Italien) 24 Jänner 2011



Flexible/bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote werden immer wichtiger im Zusammenhang mit der Organisation von und dem Angebot an öffentlichem Verkehr, im Speziellen für dünner besiedelte Gebiete, wo öffentlicher Verkehr in der Fläche nicht leicht zu organisieren ist. Daher organisieren die **Provinz** und die **Gemeinde Asti** zusammen mit der Firma **iMpronta** und dem EU-Projekt **MoMa.BIZ** das **International Seminar on Flexible Transport at Asti (Italy)** am **24. Jänner 2011**.

Mehr dazu [hier](#).

Das Projekt MoMa.BIZ wird vom Intelligent Energy Europe Programme gefördert.

ECOMM 2011 - Verlängerung der Einreichfrist



Der Zeitraum für die Einreichung von Projekten und Präsentationen für die ECOMM 2011 wurde verlängert. Die neue Frist endet am **10. Jänner 2011!**

Mehr Informationen zum "Call for Papers" sowie den Themen der Konferenz finden Sie auf der [ECOMM 2011 Website](#).

 SWEPOMM

 Certu

 Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

 LEPT
LONDON EUROPEAN
PARTNERSHIP FOR TRANSPORT

 CEDEX
CENTRO DE ESTUDIOS
Y EXPERIMENTACIÓN
DE OBRAS PÚBLICAS

 Lebensministerium.at

 INTT
Instituto de Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

[ECOMM website](#)

[feedback](#)

[subscribe](#)

[unsubscribe](#)

[full screen version](#)

[epomm website](#)

[news archive](#)