

Armin Kaltenegger
Kuratorium für Verkehrssicherheit Wien

Verkehrssicherheitsprogramme in Europa

Einleitung

Unfälle im Straßenverkehr sowie die daraus resultierende Anzahl an Getöteten und Verletzten stellen einen großen gesellschaftlichen, sozialen und finanziellen Verlust dar. Um diesem Problem auf einer Ebene zu begegnen, welche einen umfassenden Ansatz zur Analyse und Lösung der Problematik gewährt, wurden in vielen Ländern Europas, aber auch international, Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entwickelt. Dies hatte zum Ergebnis, dass Länder, welche ein solches Programm national eingeführt haben, in der Regel einen gesteigerten Rückgang an Getöteten und Verletzten aufweisen. Im Vordergrund all dieser Programme stehen neben der Reduktion der Unfälle, die Umsetzbarkeit, die Finanzierbarkeit, die politische und soziale Akzeptanz sowie die Kosteneffizienz. Es bestehen jedoch auch Unterschiede zwischen den einzelnen Programmen, diese werden nachfolgend erläutert.

Regelkreis

Am Beginn der Implementierung eines Programms zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat eine intensive Analyse der IST-Situation zu stehen, um die jeweiligen Hauptunfallursachen zu ermitteln. Im Anschluss daran können dementsprechende Schwerpunkte definiert werden, welche den Hauptproble-

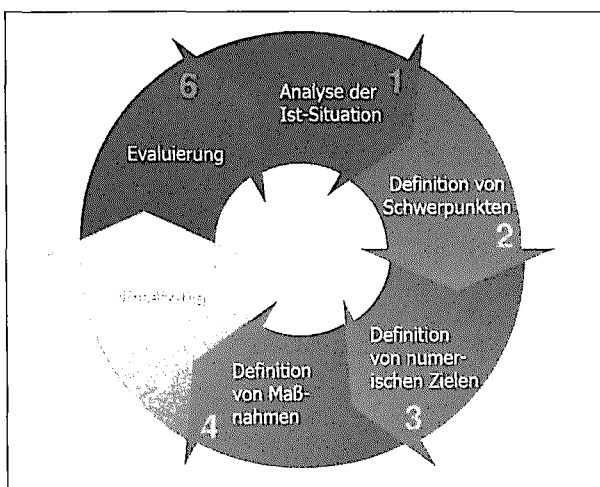


Bild 1

matiken entgegenwirken sollen. Der wichtigste Punkt nach der Definition von konkreten Maßnahmen ist die Implementierung beziehungsweise die Umsetzung dieser. Nach Verstreichen eines angemessenen Zeitraumes nach Umsetzung der Maßnahmen sollten die Maßnahmen laufend evaluiert werden, insbesondere auch deshalb, um etwaige Modifikationen vornehmen zu können (Bild 1).

Merkmale erfolgreicher Verkehrssicherheitsprogramme

Eine Analyse erfolgreicher Beispiele von Verkehrssicherheitsprogrammen lässt eine Reihe von Gemeinsamkeiten der einzelnen Programme erkennen:

- Entwicklung einer langfristigen Strategie auf Basis einer wissenschaftlichen Problemanalyse.
- Setzen numerischer und kontrollierbarer Ziele zur Reduktion von Unfällen und Unfallopfern. So ist beispielsweise „-50 % Tote bis 2010“ ein Ziel und kann andererseits die Aussage „weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit“ nicht als solches gewertet werden.
- Beschluss des Programms auf Ebene Parlament/Regierung.
- Abkommen zwischen Verwaltungsinstitutionen auf staatlicher, regionaler und lokaler Ebene zur Durchführung von Einzelaufgaben innerhalb des Verkehrssicherheitsprogramms.
- Staatlich garantiertes Programmbudget, eventuell ergänzt durch Mittel auf regionaler und lokaler Ebene.
- Strategische Partnerschaft auf politischer Ebene: Verkehrssicherheitsarbeit darf nicht der Zankapfel der Politik sein.
- Durchdachte Strukturen in der Öffentlichkeitsarbeit sowie Bürgerbeteiligung.
- Problemorientierte Maßnahmensetzung, wobei als aktive Maßnahmensetzung die Bekämpfung von Unfällen schon auf Ebene der Infrastruktur- und Raumplanung und als passive Maßnahmensetzung direkte Maßnahmen gegen unfallkausale Faktoren angesehen werden können.
- Regelmäßige Sammlung von unfallkausalen Sicherheitsindikatoren, wie Geschwindigkeitniveau, Alkohol- und Geschwindigkeitskontrollen, Verwendungsquoten von Rückhaltesystemen,

Qualität des Straßennetzes (z. B. Reibungsbeiwerte, Homogenität der Gestaltungselemente), passive Sicherheit der Fahrzeugflotte (EuroNCAP).

- Laufende Evaluation und Strategiemodifikation als Regelprozess.

Beispiel Finnland

Das finnische Verkehrssicherheitsprogramm, „Road Safety 2006-2010“, hat seine Zielsetzung stufenweise definiert. Demnach ist Ziel, bis ins Jahr 2007 weniger als 290 Getötete im Straßenverkehr beklagen zu müssen, und weiteres Ziel im Jahr 2010 weniger als 250 Getötete zu zählen. Als langfristiges Ziel ist eine Reduktion der Getöteten auf höchstens 100 pro Jahr vorgesehen. Wichtigste Philosophie des Verkehrssicherheitsprogramms ist, dass die Verantwortung für Unfälle bzw. Verletzte und Getötete im Straßenverkehr als geteilt gilt. Dies bedeutet, dass nicht nur die Teilnehmer am Straßenverkehr durch ihr Verhalten für die Sicherheit verantwortlich sind, sondern vielmehr alle, die in irgendeiner Form am Straßenverkehr beteiligt sind. Das sind insbesondere auch der jeweilige Straßenerhalter bzw. die gesetzgebende und vollziehende Gewalt auf allen, auch der kommunalen, Ebene. Die implementierten Maßnahmen gliedern sich nach den Hauptproblembereichen Frontalkollision, Fußgänger- und Fahrradunfälle, Alkohol und Drogen, Berufskraftfahrer etc.

Bild 2 zeigt die ehrgeizigen und zum Teil auch schon erreichten Ziele des finnischen Verkehrssicherheitsprogramms.

Beispiel Österreich

Auch das österreichische Verkehrsministerium, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, gab im Jahr 2001 beim Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) die Entwicklung eines Verkehrssicherheitsprogramms in Auftrag. Die Prämissen waren Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit, politische und soziale Akzeptanz sowie Kosteneffizienz. Ferner bestand die Aufgabe darin, einen breiten Konsultationsprozess durchzuführen sowie die internationalen Erfahrungen in den Umsetzungsprozess einzubeziehen.

Im Programm unterschieden werden vier Handlungsfelder: Mensch, Fahrzeug, Infrastruktur und verkehrspolitische sowie rechtliche Rahmenbedingungen. Eine Liste von 28 Schwerpunkten und über

100 konkreten Maßnahmen wurde einer wissenschaftlichen Bewertung unterzogen.

Als Ziel für das Jahr 2010 hat sich die Bundesregierung neben der Reduktion der Getöteten um 50 % auch eine Verminderung der Unfälle mit Personenschaden um 20 % gesetzt.

Bild 3 zeigt, dass Österreich zur Halbzeit des VSP eine sehr gute Performance in dessen Umsetzung aufweist.

Die Rolle der Europäischen Kommission

Eines der im Weißbuch Verkehr aus dem Jahre 2001¹ genannten Ziele war die Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010. Dieses Ziel wurde im 2003 verabschiedeten Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit² bekräftigt. Die Kommission zählt dabei auf die intensive

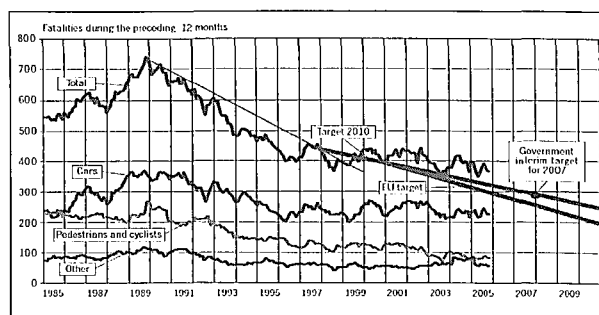


Bild 2

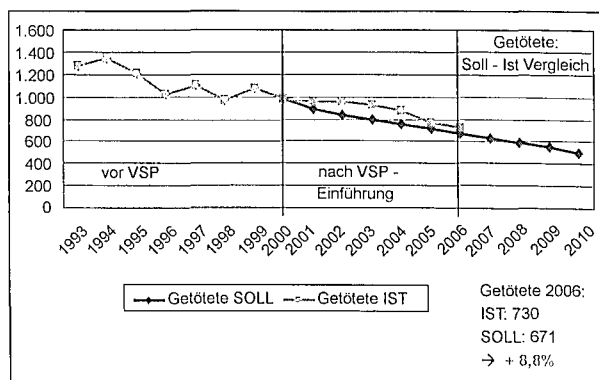


Bild 3

¹ Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft (KOM (2001) 370 endg. vom 12. September 2001).

² Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe (KOM (2003) 311 endg. vom 2. Juni 2003).

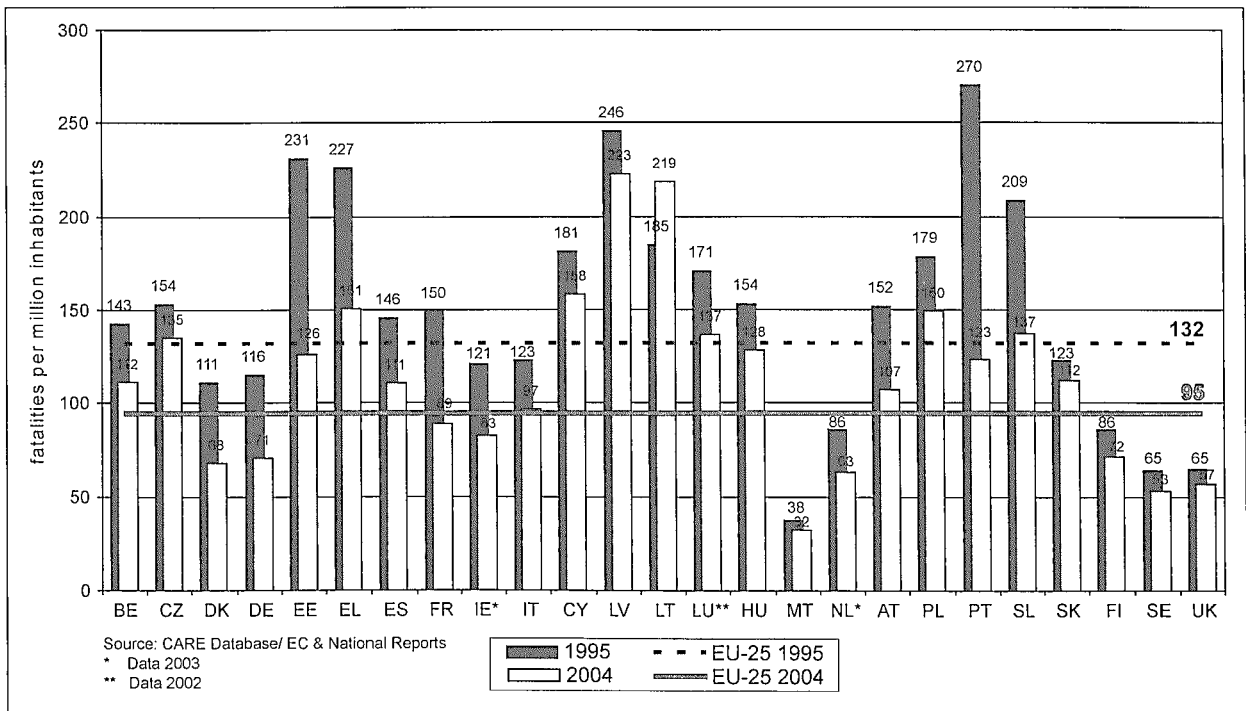


Bild 4

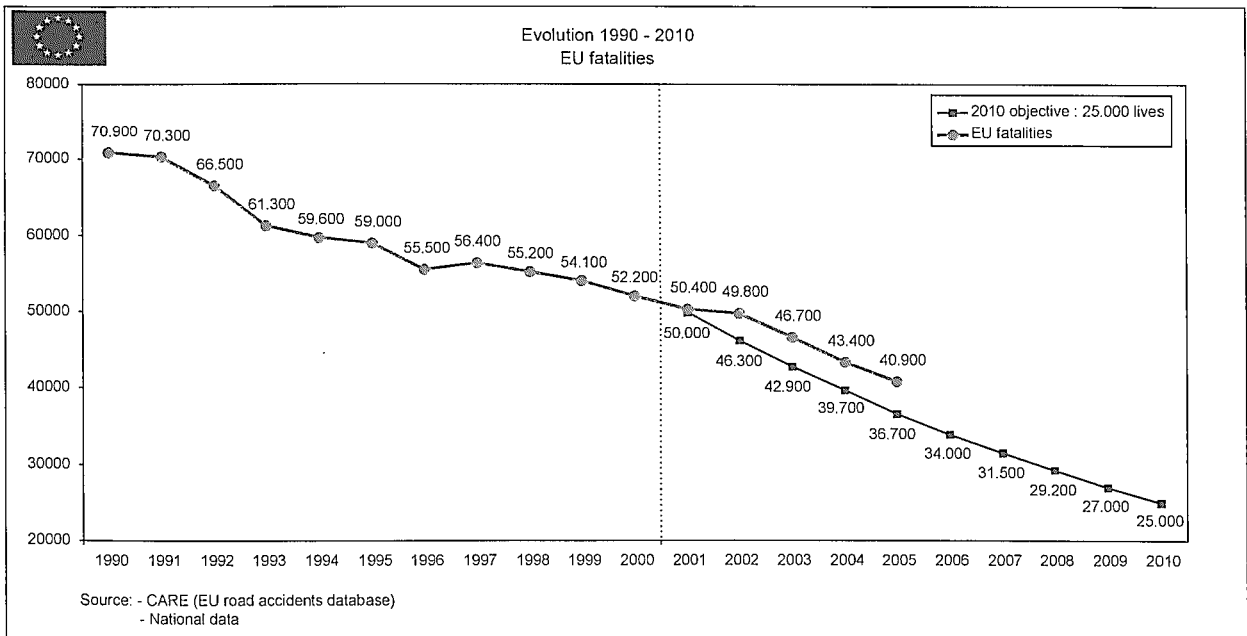


Bild 5

Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten. Insbesondere wird den Mitgliedsstaaten nahegelegt, sich konkrete numerische Ziele zur Reduktion von Unfällen und Verletzten im Rahmen ihrer nationalen Verkehrssicherheitsprogramme zu setzen. Nur so kann auf europäischer Ebene ein integrierter Prozess zur nachhaltigen Einsparung des unermesslichen Leids durch Unfälle im Straßenverkehr ermöglicht werden. Die Erfolge, welche durch die Ak-

tivitäten der Europäischen Union in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten bislang verbucht werden konnten, verdeutlichen die Unfallgrafiken (Bilder 4 und 5).

International

Auch auf außereuropäischer Ebene gibt es selbstverständlich Programme und Aktivitäten. Hier

Disease burden (DALYs lost) for 10 leading causes	
1998 Disease or injury	2020 Disease or injury
1. Lower respiratory infections	1. Ischaemic heart disease
2. HIV/AIDS	2. Unipolar major depression
3. Perinatal conditions	3. Road traffic injuries
4. Diarrhoeal diseases	4. Cerebrovascular disease
5. Unipolar major depression	5. Chronic obstructive pulmonary disease
6. Ischaemic heart disease	6. Lower respiratory infections
7. Cerebrovascular disease	7. Tuberculosis
8. Malaria	8. War
9. Road traffic injuries	9. Diarrhoeal disease
10. Chronic obstructive pulmonary disease	10. HIV/AIDS

Source: WHO, Evidence, Information and Policy, 2000

Bild 6

wurde insbesondere die World Health Organisation (WHO) tätig, welche beispielsweise „A 5-year strategy for road traffic injury prevention“ oder den „WHO world report on road traffic injury prevention“ erstellte. Auch das allgemeine internationale Programm „Preventing road traffic injuries: A public health perspective for Europe“ soll der horrenden Anzahl an im Verkehr Getöteten und Verletzten entgegenwirken. Die von der WHO herausgegebene Grafik (Bild 6) verdeutlicht die Notwendigkeit, auf internationaler Ebene tätig zu werden. Demnach werden im Jahre 2010 Verkehrsunfälle zum weltweit drittgrößten Gesundheitsproblem geworden sein.

Fazit

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass aufgrund der Unfallzahlen und der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten sich schon in der Vergangenheit dringender Handlungsbedarf gezeigt hat. Mittlerweile haben die meisten Länder ein Verkehrssicherheitsprogramm entwickelt, Maßnahmen definiert und umgesetzt. Dass Verkehrssicherheitsprogramme für eine umfassende Verkehrspolitik, insbesondere für die Erfassung und Behebung der Unfallursachen am Ansatz, unerlässlich sind, zeigt sich sehr deutlich am Beispiel jener Länder, welche dadurch mittlerweile eine erheblich verbesserte Unfallstatistik aufweisen können.

Kontakt

Dr. Armin Kaltenegger
 Bereichsleiter Verkehr & Mobilität
 Kuratorium für Verkehrssicherheit
 Tel.: 0043/577077-1200
 Schleiergasse 18
 A – 1100 Wien
 E-Mail: armin.kaltenegger@kfv.at