

## Das Projekt RADAR präsentiert seinen Statusbericht 1. Halbjahr 2019 zur Analyse von Niveau, Wissen und Praxis in puncto Verkehrssicherheit in 10 Donaumaumstaaten

*Risk Assessment on Danube Area Roads – Projekt RADAR*

4.077 Todesopfer forderte der Straßenverkehr im Jahr 2017 in zehn Staaten des Donaumaums. Tödliche Folgen und schwere Verletzungen sollten jedoch nicht der Preis sein, den wir für unsere Mobilität bezahlen müssen. Warum akzeptieren wir noch immer jedes Jahr rund 25.000 Getötete und 135.000 Schwerverletzte auf den Straßen unserer Europäischen Union? Laut der jüngsten Studie der Europäischen Kommission werden die externen Kosten von Verkehrsunfällen auf 300 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt. **John Dawson**, Board Director von EIRA-EuroRAP konstatiert: *“Wir müssen dies als schwerwiegendes Problem der öffentlichen Gesundheit behandeln. Schließlich würden wir auch nicht den Tod einer Million Menschen durch eine Epidemie akzeptieren.”*

Es ist ein internationales Phänomen: Die neuesten Zahlen der World Health Organisation (WHO) zeigen weltweit 1,35 Millionen Verkehrstote pro Jahr – durchschnittlich mehr als 3.000 Tote pro Tag. Verkehrsunfälle sind derzeit die weltweit achthäufigste Todesursache und die häufigste innerhalb der jungen Bevölkerung (5–24 Jahre). Gemäß Vorhersagen der WHO werden Verkehrsunfälle im Jahr 2030 die weltweit fünfthäufigste Todesursache sein. Höhere Motorisierung rund um die Welt hat zu höheren Getötetenzahlen geführt, und es wird erwartet, dass diese Zahlen mit zunehmendem Verkehr noch weiter steigen.

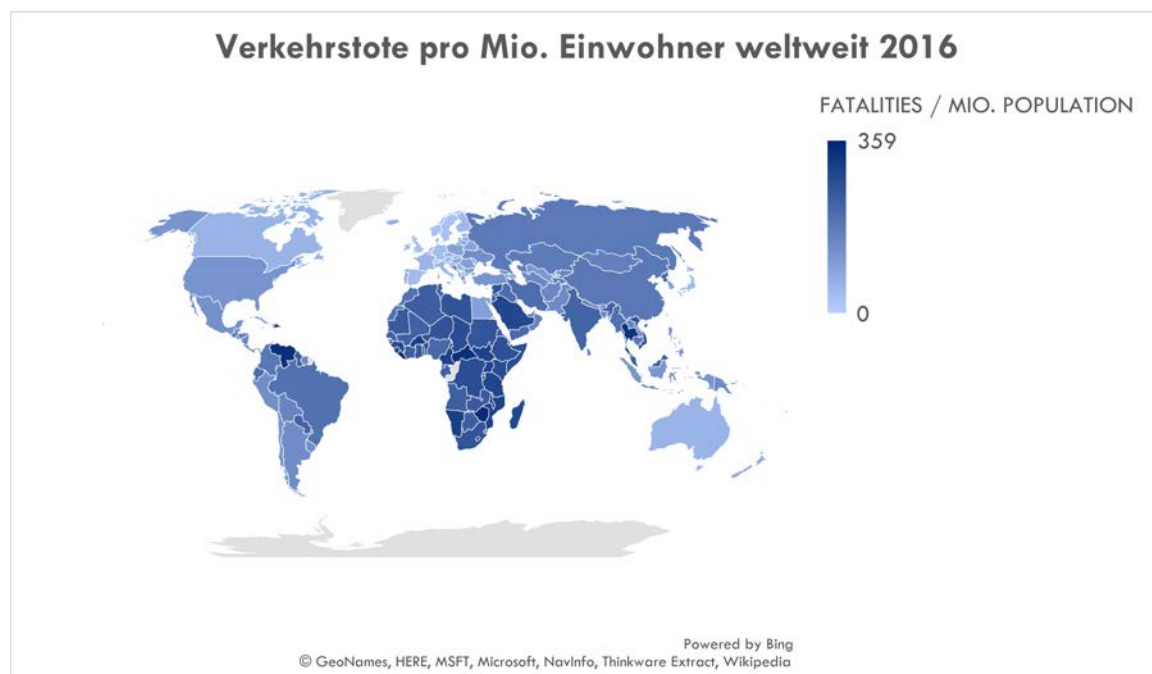


Abbildung 1: Verkehrstote pro Million Einwohner weltweit im Jahr 2016, Quelle: WHO



## So nah am Ende des Jahrzehnts der Verkehrssicherheit – und doch so fern vom Ziel

Im Jahr 2018 wurden der Europäischen Kommission von den 28 EU-Mitgliedsstaaten rund 25.100 Verkehrstote gemeldet. Das bedeutet im Vergleich zum Jahr 2010 einen Rückgang um 21 %. Letztes Jahr betrug die durchschnittliche Getötetenrate in den 28 EU-Mitgliedsstaaten 49 Verkehrstote pro 1 Million Einwohner, was im Vergleich zum vorhergehenden Jahr einen Rückgang um 1 % bedeutet. Das Ziel, die jährliche Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 innerhalb des Jahrzehnts der Verkehrssicherheit zu halbieren, ist also bei weitem nicht erreicht. **Ferry Smith**, EuroRAP Chairman und EIRA Director, fordert: *“Wenn wir wieder zu unserem ursprünglichen Ziel zurückkehren wollen, die Zahlen der Getöteten und der Schwerletzten auf Europas Straßen bis 2020 zu halbieren, müssen wir als Verkehrssicherheitsexperten entschlossen auf die Gesellschaft zugehen und einen starken Konsens für sicherere Straßen erreichen.”*

Das “Jahrzehnt der Verkehrssicherheit” ist ein von den Vereinten Nationen gefördertes Programm, das Regierungen rund um die Welt zur Umsetzung von Maßnahmen aufgerufen hat, um bis zum Jahr 2020 einen Rückgang der Verkehrstoten um 50 % zu erreichen. Straßenverkehrsbehörden in mehr als 120 Staaten haben diese Herausforderung angenommen.

Alle einkommensstarken Länder haben Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt, zum Beispiel Aufklärung der Bevölkerung über die Wichtigkeit von Verkehrsregeln und Erziehung zu deren Einhaltung, Einsatz regulierender Tempolimits, räumliche Trennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer vom motorisierten Verkehr, Initiativen von Kampagnen zur Bewusstseinsbildung und Verkehrssicherheitsmaßnahmen im infrastrukturellen Bereich. Sicherere Straßeninfrastruktur ist Teil dieser Herausforderung, ein wirklich “sicheres System” für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

## 3-Sterne- oder bessere Straßen für alle Verkehrsteilnehmer

In einer perfekten Welt wären alle Straßen 5-Sterne-Straßen (die als am sichersten bewerteten Straßen) für alle Gruppen von Straßenbenutzern. 5-Sterne- für Fußgänger, 5-Sterne- für Radfahrer; 5-Sterne- für Motorradfahrer und 5-Sterne-Straßen für Benutzer von Fahrzeugen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Obwohl ausreichende finanzielle Mittel zur Investition in sicherere Straßen zur Verfügung stehen, wird eine 5-Sterne-Welt für alle Menschen auf allen Straßen ein Ziel für die Zukunft bleiben.

Während Straßen mit hoher Verkehrsbelastung kosteneffizient auf ein 5-Sterne-Level gebracht werden können, bedeuten 3-Sterne- oder bessere Straßen für alle Verkehrsteilnehmer ein realistisches Ziel, das nationale und regionale Regierungen und Straßenverkehrsbehörden umsetzen können.

Verbesserungen der Infrastruktur und Geschwindigkeitsregulierung sind die wirkungsvollsten Maßnahmen, um 3-Sterne- oder noch bessere Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Wenn finanzielle Mittel nicht oder nur eingeschränkt verfügbar sind, können dramatische Verbesserungen auch mit einem Mix aus kostengünstigen Infrastrukturmöglichkeiten erreicht werden, etwa durch Bodenmarkierungen und Tempobeschränkungen auf besonders gefährlichen Straßenabschnitten. Das Sicherheitsniveau von Straßen kann heute gemessen und gesteuert werden.



Mit jeder Verbesserung in der Sterne-Bewertung werden die Getöteten- und Verletztenzahlen zumeist um die Hälfte reduziert. Wenn man Straßen auf einen 3-Sterne- oder einen noch besseren Standard bringt, wird man Leben retten. Nach aktuellen EuroRAP-Berechnungen<sup>1</sup> könnte eine über zehn Jahre erfolgende Investition von 0,1 % des internationalen BIP in sicherere Straßen 40 Millionen Tote und Schwerverletzte über einen Zeitraum von 20 Jahren verhindern.

Den Datenberichten der am Projekt RADAR teilnehmenden Länder – ausgenommen Bulgarien und Moldawien – zufolge gibt es in allen betreffenden Ländern für Zwecke der Verkehrssicherheit verfügbare Geldmittel. Dennoch berichteten nur vier Länder Details ihrer zur Verfügung stehenden Verkehrssicherheitsbudgets: Österreich verfügt über 1-2 Millionen Euro, Slowenien über 1,9 Millionen Euro, Kroatien über 5-7 Millionen Euro und Bosnien und Herzegowina über 0,25 Millionen Euro, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Verfügung stehen.

Gewidmete	Verkehrssicherheitsbudgets 2017
<b>Slovenia</b>	✓
<b>Croatia</b>	✓
<b>Hungary</b>	✓
<b>Czech Republic</b>	✓
<b>Bulgaria</b>	x
<b>Austria</b>	✓
<b>BIH</b>	✓
<b>Serbia</b>	✓
<b>Moldova</b>	x
<b>Slovakia</b>	✓

Tabelle 1: Gewidmete Verkehrssicherheitsbudgets nach Ländern im Jahr 2017

### Höchste Kilometerzahl: Slowenien

Eine Analyse der vonseiten der RADAR-Teilnehmerländer gemeldeten Daten und mittels EuroRAP-Methodik geschätzten Kilometerzahlen im Rahmen des RADAR-Statusberichts zeigte: Slowenien verzeichnete die höchste Anzahl gefahrener Kilometer, Bulgarien die geringste. Österreich und die Tschechische Republik sind die bislang einzigen Länder, in denen noch keine Datensammlung des EuroRAP Star Rating durchgeführt wurde.

<sup>1</sup> Quelle: [http://www.eurorap.org/wp-content/uploads/Three-star-or-better-brochure\\_4th-proof.pdf](http://www.eurorap.org/wp-content/uploads/Three-star-or-better-brochure_4th-proof.pdf)



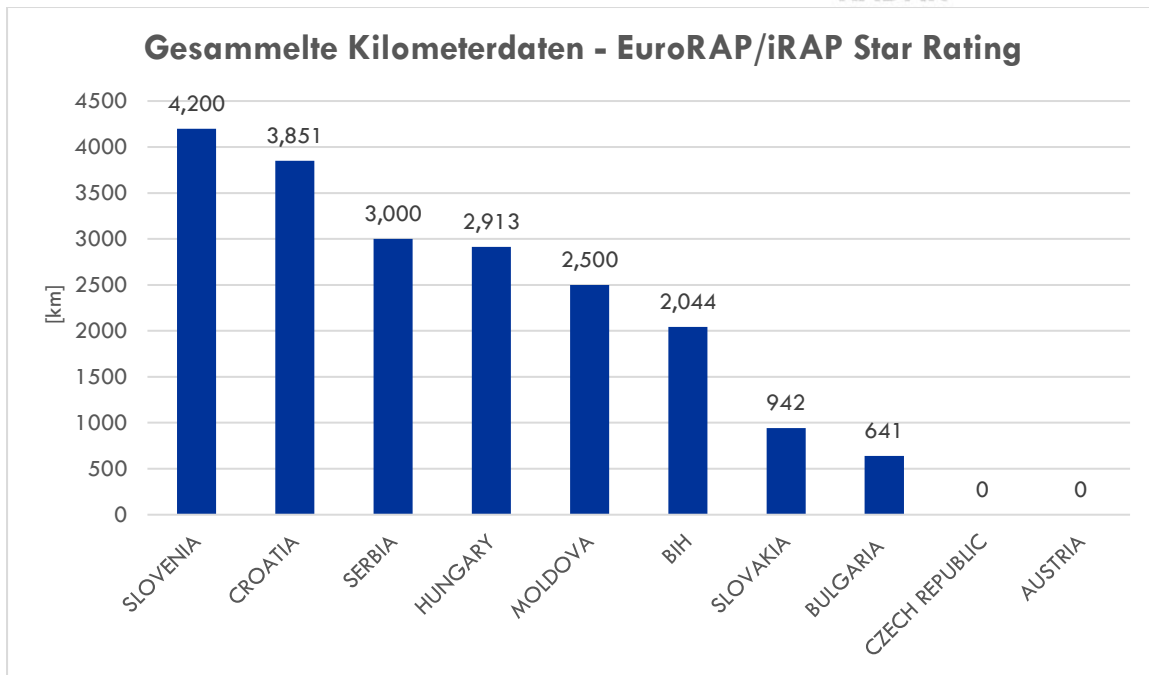


Abbildung 2: Gesammelte Kilometerdaten, EuroRAP / iRAP Star Rating

### Statusbericht: Analyse des Verkehrssicherheitsniveaus in zehn Ländern des Donauraums

Das Konsortium des Projekts RADAR (Risk Assessment on Danube Area Roads), bestehend aus zehn Projektpartnern und zwölf begleitenden strategischen Partnern, sammelte eine Vielzahl von Daten zu grundlegenden Aspekten der Verkehrssicherheit und veröffentlichte einen **Statusbericht**, der einen umfassenden Einblick in das Verkehrssicherheitsniveau von zehn Ländern des Donauraums eröffnet.

Die im Rahmen dieser Analyse untersuchten Staaten sind: Österreich, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, die Tschechische Republik, Ungarn, Moldawien, Serbien, die Slowakei und Slowenien<sup>2</sup>. Der Bericht beleuchtet die Analyse der relevanten Daten, des aktuellen Wissensstandes und der jeweiligen Praktiken betreffend Ansätze und Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Ländern des Donauraums.

### Daten und Direktive zum Sicherheitsmanagement der Straßenverkehrsinfrastruktur

Jeder Datensatz besteht aus noch detaillierterer Information, darunter allgemeine Daten wie Straßennetzlänge, Straßennetzdichte, Unfalldaten und Tempolimits sowie Informationen über nationale Verkehrssicherheitsstrategien, zum Beispiel nationale Ziele in puncto Reduktion von Unfallzahlen, Verkehrssicherheitspolitik, Budgets und Interessenvertreter.

Der Datensatz zum Thema Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur bezieht sich zum Beispiel auf die Umsetzung der Richtlinie für die Sicherheit der

<sup>2</sup> Der offizielle Statusbericht, der auf der offiziellen RADAR-Projekt-Website (<http://www.interreg-danube.eu/radar>) eingesehen werden kann, wird auch Verkehrssicherheitsdaten aus den am Projekt RADAR teilnehmenden Staaten Montenegro und Rumänien beinhalten.



Straßenverkehrsinfrastruktur (2008/96/EC), auf die Anwendung von Standards für Straßenverkehrsinfrastruktur, auf die Identifizierung von Hochrisikostraßen, auf die Verfügbarkeit von Daten betreffend Annual Average Daily Traffic (AADT – Tagesverkehrsvolumen im Jahresmittel), Prioritätensetzung bei der Bewertung verbesserungswürdiger Streckenabschnitte oder Straßen etc., während die Daten zum Thema Infrastruktureinrichtungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Vulnerable Road Users) einen Überblick über das Vorhandensein elementarer Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer gewährt.

Wie die übermittelten Daten aus den am Projekt RADAR teilnehmenden Ländern im RADAR Statusbericht zeigen, haben all diese Länder die Richtlinie für die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur (2008/96/EC) in ihre Gesetzgebungen aufgenommen.

Gesammelte Unfalldaten aus den betreffenden Ländern sind ein Maß für die Unfallrisiko-Exposition, sie zeigen die Wahrscheinlichkeit von Unfällen an. So gelangt man zu unmittelbaren Indikatoren, oder öffentlichem Risiko, als Relation zwischen der Anzahl von Todesopfern und der Bevölkerungszahl des Landes.

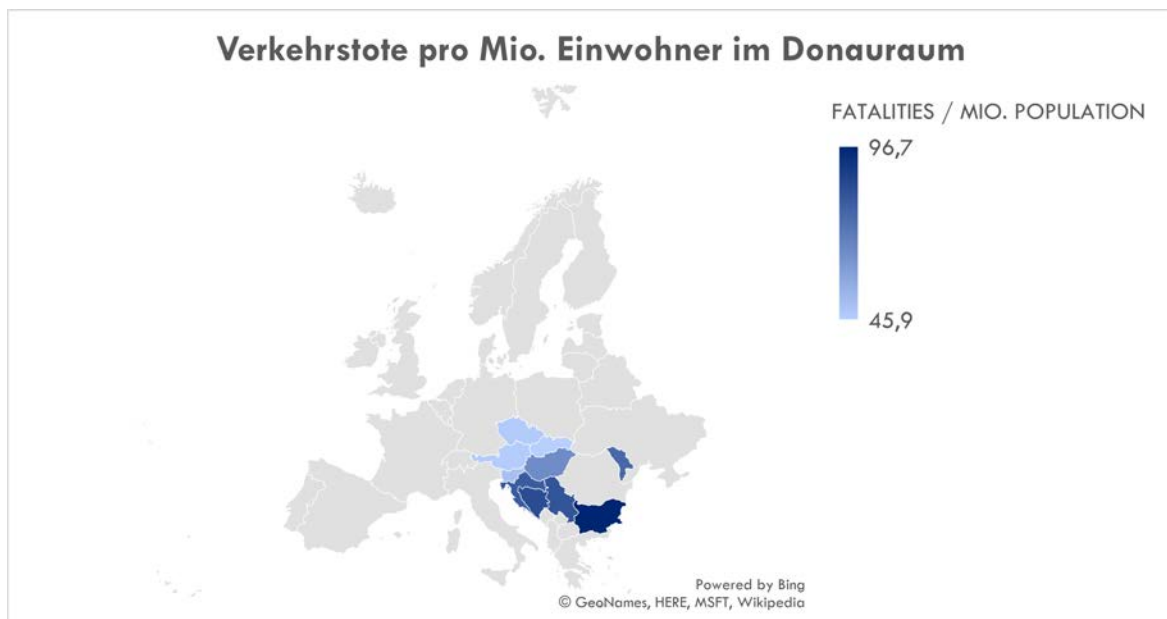


Abbildung 3: Verkehrstote pro Million Einwohner im Donaauraum, Projekt RADAR Statusbericht



## Der Faktor 2 trennt die “besten” von den “schlechtesten” verfügbaren Daten

Die Analyse der verfügbaren Verkehrssicherheitsdaten der Projekt-Partnerstaaten zeigt: Bulgarien ist das Land mit den schlechtesten Ergebnissen – mit 96,7 Verkehrstoten pro Million Einwohner, gefolgt von Bosnien und Herzegowina (84,9), Serbien (82,7) und Kroatien (80,6). Die Tschechische Republik, Österreich und die Slowakei verzeichnen die niedrigsten Verkehrstotenraten pro Million Einwohner: 47,2 und 46,7 sowie 45,9.

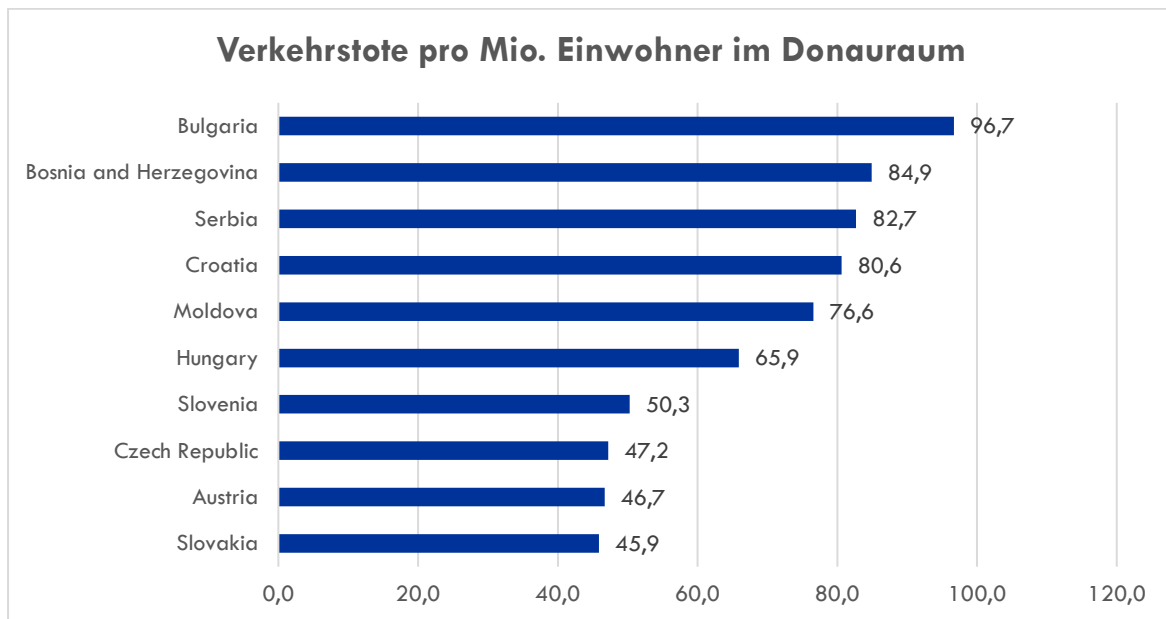


Abbildung 4: Verkehrstote pro Million Einwohner im Donaauraum im Jahr 2017 – Projekt RADAR Statusbericht



## Der Donauraum im Vergleich mit Europa und WHO-Regionen

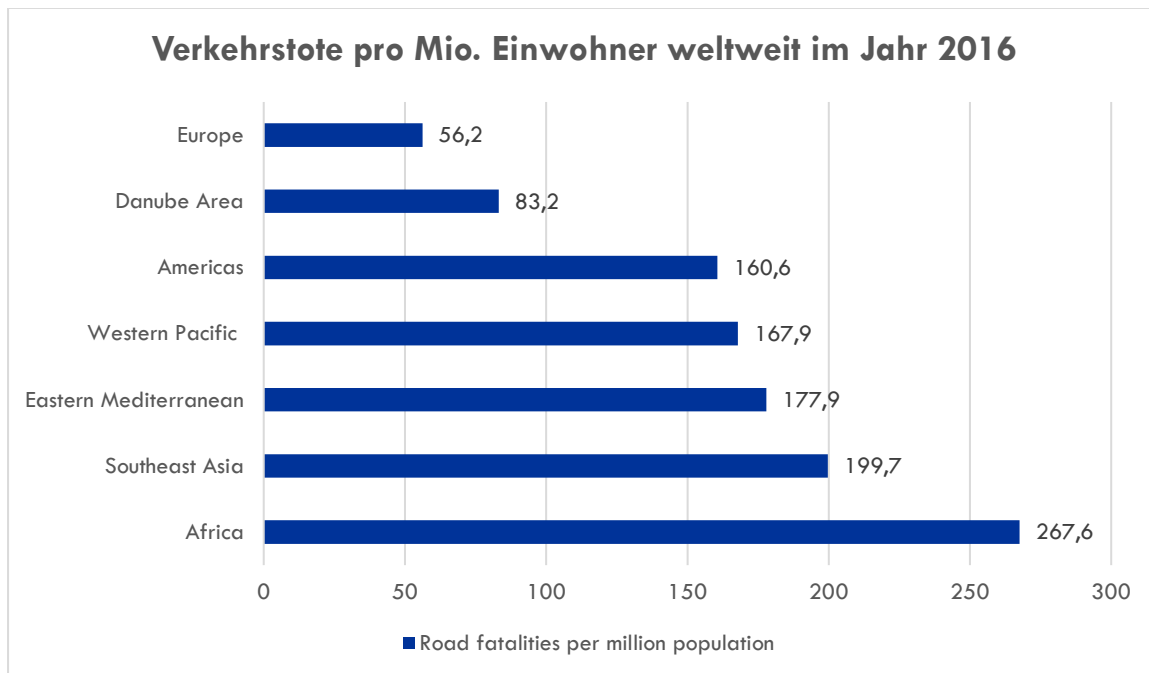


Abbildung 5: Verkehrstote pro Million Einwohner weltweit gemäß Schätzwerten der WHO<sup>3</sup>

Der Vergleich der Donauraumstaaten mit Europa und WHO-Regionen (Nord-, Mittel- und Südamerika, Westpazifische Staaten, östlicher Mittelmeerraum, Südostasien und Afrika) pro Million Einwohner zeigt: Europäische Straßen sind die sichersten – auch im Vergleich mit den Straßen des Donauraums. Dennoch erklärt John Dawson, Board Director von EIRA-EuroRAP: *“Das bedeutet nicht, dass Europa nicht ein verheerendes Problem mit einer Viertelmillion Menschen hat, die innerhalb des nächsten Jahrzehnts auf den Straßen zu Tode kommen werden. Und wir wissen: Selbst in den sichersten Staaten ist es relativ einfach, die Verkehrstotenzahlen zu reduzieren, wenn wir einfach nur systematisch unser erworbenes Know-how in wohl dosiertem Umfang anwenden. Wir müssen all jene simplen Faktoren bekämpfen, die bekanntermaßen für ein unsicheres Straßenverkehrssystem verantwortlich sind, und gemeinsam konsequent die Sicherheit unserer Infrastruktur untersuchen.”*

Die RADAR-Projektpartner und ihre begleitenden strategischen Partner arbeiten zusammen, um eine dringend notwendige Verbesserung des Verkehrssicherheitsniveaus in den Staaten des Donauraums zu realisieren, in denen die Getötetenraten höher als im EU-Durchschnitt liegen und

<sup>3</sup> Die in dieser Abbildung verwendeten Daten wurden von der WHO geschätzt (ausgenommen die Daten des Donauraums – sie wurden im Rahmen des Projekts RADAR gesammelt). Um das Risiko tödlicher Verletzungen im Straßenverkehr abzuschätzen, klassifizierte die WHO die Staaten in vier Gruppen wie folgt: Staaten mit mindestens 80%-iger Datenvollständigkeit betreffend die Registrierung von Todesfällen. Für diese Kategorie wurde eine der folgenden Datenquellen genutzt: Getötetenzahlen, Prognosen auf Basis der aktuellsten Getötetenzahlen, gemeldete Todesfälle oder erwartete Todesmeldungen.

In der nächsten Gruppe finden sich Länder mit anderen Informationsquellen zu Todesursachen. Zu dieser Gruppe gehören Indien, Iran, Thailand und Vietnam. Zur Berechnung der Daten dieser Länder wurde eine Regressionsmethode angewendet, um das aktuellste Jahr zu ermitteln, für das eine Schätzung der Gesamtverkehrstotenzahl verfügbar war. Die dritte Gruppe umfasst Länder mit weniger als 150.000 Einwohnern, die über keine auswertbaren Getötetenregister verfügten. Für diese Länder wurden die in der Umfrage vermeldeten Todesopferzahlen direkt, ohne Anpassung, verwendet. Zur letzten Gruppe gehören Länder ohne geeignete Getötetenregister. Zur Analyse dieser Staaten wurde ein negatives Binomialregressionsmodell angewendet. (Quelle: WHO Status Report 2018: <https://www.who.int/>)



die Qualität und Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur sehr stark variiert. Mit jedem Teilnehmerland können mehr europäische Bürger, politische Entscheidungsträger und Straßenbauingenieure ein gemeinsames Verständnis davon teilen, wo sich die gefährlichen Straßen befinden. Die Resultate dieser Kooperation helfen dabei, ein Bewusstsein innerhalb der Bevölkerung, der Politik und der Expertenschaft für Straßenbau zu schaffen – bezüglich der Notwendigkeit einer Verbesserung des Verkehrssicherheitsniveaus im Donauraum.

### Besonders verwundbar: Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer

Die Straßen sind nicht nur für Fahrzeugbenutzer gefährlich, sondern auch für ungeschützte Verkehrsteilnehmer – Motorradfahrer, Radfahrer und Fußgänger. **Ferry Smith**, EuroRAP Chairman und EIRA Director, machte im Rahmen der EuroRAP Generalversammlung im Mai 2019 darauf aufmerksam, dass die Niederlande eine der besten Verkehrsunfallstatistiken Europas aufweisen. Im Jahr 2017 starben 35,9 Personen pro Million Einwohner bei Verkehrsunfällen – um 2,5 % weniger als 2016. Dennoch war die Zahl der Todesopfer in der Gruppe der Radfahrer zum ersten Mal höher als jene in der Gruppe der Pkw-Insassen. Im Jahr 2018 wurden 12,1 Radfahrer pro Million Einwohner bei Verkehrsunfällen getötet, um 7,2 % mehr als im Jahr 2016 – und die höchste Anzahl innerhalb von 10 Jahren. Darüber hinaus kamen 3,4 Fußgänger und 3 Motorradfahrer pro Million Einwohner ums Leben.

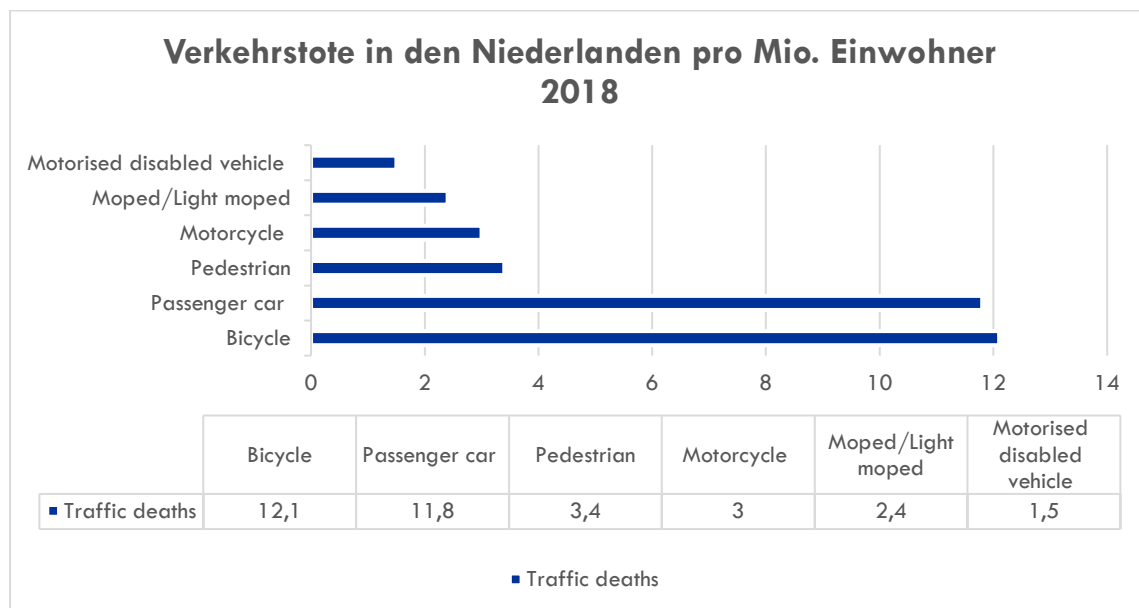


Abbildung 6: Verkehrstote in den Niederlanden pro Million Einwohner im Jahr 2018<sup>4</sup>

Der Statusreport des Projekts RADAR und die damit verbundenen Daten aus allen untersuchten Ländern des Donauraums zeigen: Pro Million Einwohner ist Österreich das Land mit der geringsten Anzahl an tödlich verunglückten Fahrzeuginsassen (23,2). Auf der anderen Seite ist Bosnien und Herzegowina das Land mit der diesbezüglich höchsten Anzahl (51,3). Was getötete Radfahrer, Fußgänger und Motorradfahrer pro Million Einwohner betrifft, weisen Bosnien und Herzegowina (Rad- und Motorradfahrer) und Slowenien (Fußgänger) die niedrigsten Zahlen

<sup>4</sup> Quelle: Statistic Netherlands: <https://www.cbs.nl/en-gb>





auf. Die meisten Verkehrstoten pro Million Einwohner verzeichnen Ungarn (Radfahrer – 8,3), Moldawien (Fußgänger – 34,5) und Slowenien (Motorradfahrer – 14,0).

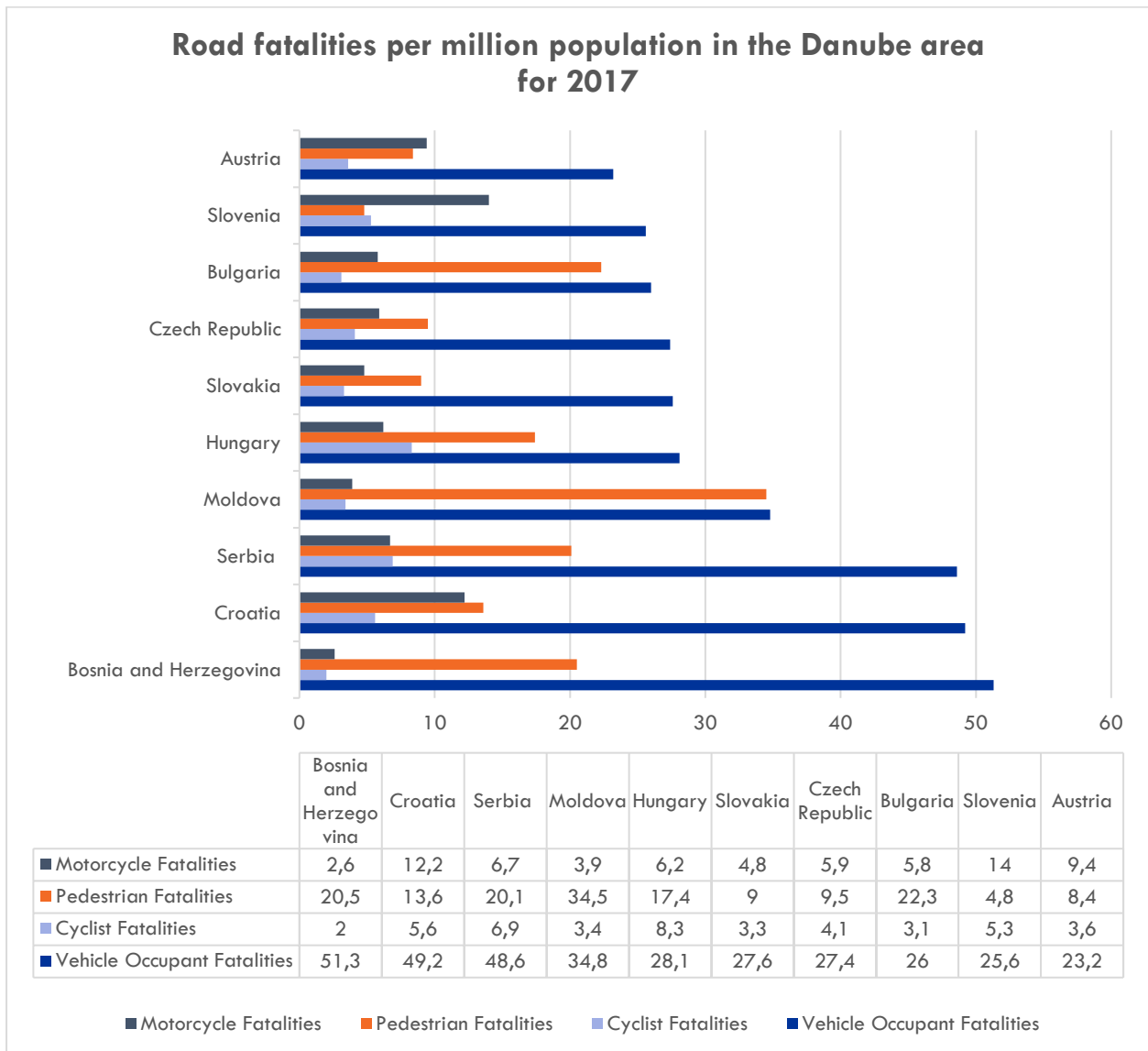


Abbildung 7: Verkehrstote pro Million Einwohner im Donaauraum 2017 – Projekt RADAR Statusbericht<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Diese Aufstellung von Verkehrstoten nach Verkehrsteilnahmekategorien basiert auf Daten, die dem RADAR-Projektteam von den RADAR-Teilnehmerstaaten übermittelt wurden.

## Projekt RADAR fordert Erhöhung der Verkehrssicherheit

Mobilität geht mit Verantwortung einher. Als Fahrzeugbenutzer, Kraftfahrer, Motorradfahrer, Radfahrer und Fußgänger spielen wir alle mit unserer Teilnahme am Straßenverkehr Tag für Tag unsere eigene Rolle und bestimmen damit wiederum, wie sicher unsere Straßen sind. Verkehrssicherheit liegt daher in unser aller Verantwortung.

## Statusbericht als Beitrag zur Erkennung und Verringerung von Risiken im Straßenverkehr

Der Statusbericht leistet einen Beitrag zur Erkennung und Reduktion von Risiken im Straßennetz des Donauraums, indem er die transnationale Zusammenarbeit relevanter Stakeholder und Straßenbehörden zur Betreuung nationaler Straßennetze verstärkt und dabei hilft, Kapazitäten von Projektpartnern, begleitenden strategischen Partnern und Verkehrssicherheitsexperten aufzubauen. Schließlich trägt er auch dazu bei, dass die teilnehmenden Länder des Donauraums den Strategie- und Aktionsplan zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Straßeninfrastruktur im Donauraum verwenden, um die Sicherheit auf ihren Straßen zu verbessern.

## Über das Projekt RADAR

Das über einen Zeitraum von 36 Monaten laufende Projekt (Juni 2018 – Mai 2021) mit finanzieller Unterstützung von 2,15 Millionen EUR für eine Kooperation zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur im Donauraum wurde im Rahmen der zweiten Ausschreibung des Interreg Danube Transnational Programme genehmigt. Das Programm wird vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung mitfinanziert, dem Instrument für Heranführungshilfe und Europäische Nachbarschaftspolitik. Das Projekt wird vom European Institute for Road Assessment – EuroRAP von Slowenien aus geleitet. Insgesamt zehn Projektpartner und zwölf begleitende strategische Partner aus 13 europäischen Ländern nehmen an diesem Projekt teil und erklärten sich dazu bereit, ihren Beitrag zur Auffindung und Verringerung von Risiken im Straßennetz zu leisten, transnationale Zusammenarbeit zwischen Stakeholdern zum Aufbau von Strategien zu fördern und kosteneffiziente Lösungen anzustreben, um das Unfallrisiko mittels Verbesserungen der Straßenverkehrsinfrastruktur zu verringern.

Das Projekt RADAR läuft bis Mai 2021. Jeder Projektpartner wird mit Unterstützung vonseiten der begleitenden strategischen Partner ein Schulungskonzept für Verkehrssicherheitsarbeit entwickeln, Verkehrssicherheitstrainingskurse abhalten und Studienaufenthalte zur Erforschung von Best Practices durchführen. Eine Gruppe von Verkehrssicherheitsexperten wird eingerichtet werden, die sich in den verschiedenen Themenbereichen der Verkehrssicherheitsarbeit einbringen wird, so etwa bei der Erstellung von Investitionsplänen für sicherere Straßen, bei der Erarbeitung besonderer Maßnahmen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, im Bereich Intelligenter Transportsysteme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und bei Star Ratings für mehr Sicherheit rund um Schulen. Abschließend wird das RADAR-Projektteam einen Strategie- und Aktionsplan zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Straßeninfrastruktur im Donauraum vorschlagen.

## Weitere Informationen über das Projekt RADAR:

[www.interreg-danube.eu/RADAR](http://www.interreg-danube.eu/RADAR)

