

70% der Verkehrstoten in europäischen Städten sind Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer.

Brüssel - Die innerörtliche Verkehrssicherheit muss für die Europäische Union und die europäischen Länder im nächsten Jahrzehnt eine Schlüsselrolle spielen, so der Europäische Rat für Verkehrssicherheit, der einen neuen Bericht erstellt hat. Nach den heute veröffentlichten Daten sank die Anzahl der Verkehrstoten innerorts im Zeitraum von 2010 bis 2017 nur etwa um die Hälfte gegenüber der Zahl der Verkehrstoten auf ländlichen Straßen. (1) 70% der innerorts getöteten und schwer verletzten Personen sind die drei am stärksten gefährdeten Nutzergruppen - Fußgänger, Radfahrer und Nutzer motorisierter Zweiräder (2)

Dovilè Adminaitè-Fodor, der federführende Autor des Berichts, erklärte dazu:

"Solange sich die Menschen in unseren Städten zu Fuß und mit dem Fahrrad nicht sicher fühlen, werden viele von der Nutzung dieser nachhaltigsten Verkehrsmittel abgehalten. Dies kann zu einem Teufelskreis führen, denn wer stattdessen das Auto nimmt, setzt alle ungeschützten Verkehrsteilnehmer um sich herum einem größeren Risiko aus.

"Für die nächsten zehn Jahre fordern wir, dass die EU und alle europäischen Länder in den städtischen Verkehr investieren, indem den am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmern Priorität eingeräumt wird. Dabei geht es nicht nur um eine sicherere Infrastruktur und die Einführung sicherer Geschwindigkeitsbegrenzungen, sondern auch um eine wirksamere Verkehrsüberwachung zur Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie um die Reduzierung von Alkohol am Steuer und Ablenkungen."

"Viele Städte konzentrieren sich zu Recht darauf, die Luftqualität und Nachhaltigkeit in den Städten zu verbessern und die Nutzung von Privatfahrzeugen zu erschweren. Aber Verkehrssicherheitsaspekte müssen dazu in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen, um sicherzustellen, dass mehr Menschen, die Rad fahren und zu Fuß gehen, dies in einer sicheren Umgebung tun können."

Eine der größten Herausforderungen für Kommunen ist die Durchsetzung der zulässigen Geschwindigkeiten. In den Ländern, die deren Einhaltung auf den innerörtlichen Straßen im ganzen Land erfassen, liegen im frei fließenden Stadtverkehr zwischen 35% und 75% die Geschwindigkeiten der beobachteten Fahrzeuge über den zulässigen 50 km/h.

Der Bericht stellt auch fest, dass das Sicherheitsniveau in der Europäischen Union sehr unterschiedlich ist. Die Sterblichkeitsrate auf innerörtlichen Straßen ist in Rumänien am höchsten: 105 Verkehrsteilnehmer wurden jährlich pro eine Million Stadtbewohner getötet - das ist das Vierfache des EU-Durchschnitts.

Aber es gibt auch eine Reihe von Ländern, die den richtigen Weg weisen: So liegt diese Kennziffer in Schweden bei 9, im Vereinigten Königreich bei 11, in den Niederlanden bei 13 und in Irland und Spanien bei 14.

Was die jüngsten Fortschritte betrifft, so sind Lettland, Griechenland, Portugal und Polen die EU-Länder, die zwischen 2010 und 2017 bei der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten in den städtischen Gebieten die größten Erfolge erzielt haben.

Die Autoren des Berichts stellen auch fest, dass Veränderungen der Mobilitätsstrukturen künftig einen gravierenden Einfluss auf die städtische Mobilität und die städtische Verkehrssicherheit haben könnten. Der begrenzte Raum in städtischen Gebieten muss intelligent und effektiv genutzt werden, um mehr Mobilität zu ermöglichen, ohne die Verkehrsteilnehmer in Gefahr zu bringen.

Die Einführung von E-Scootern und anderen neuen Formen der Mobilität könnte auch neue nationale Gesetze oder Vorschriften auf städtischer Ebene, Infrastrukturanpassungen und Aus- und Bildungsmaßnahmen erfordern, ähnlich der an die Verkehrssicherheit angepassten Präventionsmaßnahmen im Hinblick auf Radverkehrsförderung.

Derzeitig behindert der Mangel an Daten und Vorschriften den Fortschritt in diesem Bereich, so der Bericht.

Der Bericht enthält mehr als zwanzig wesentliche Handlungsempfehlungen auf EU-, Länder- und kommunaler Ebene.

(1) Zwischen 2010 und 2017 sank die Zahl der Verkehrstoten auf innerörtlichen Straßen durchschnittlich um 2,2 % pro Jahr, gegenüber 3,9 % auf ländlichen Straßen, was einer durchschnittlichen Differenz von 1,7 Prozentpunkten entspricht.

(2) Getötete auf städtischen Straßeninnerorts Fußgänger = 39 % motorisierte Zweiradfahrer = 19%; Radfahrer = 12%. Schwerverletzte innerorts: Fußgänger = 25%; motorisierte Zweiradfahrer= 22%; Radfahrer = 23%.