



Oktober
2012

Allianz Risk Pulse

Fokus: Mobilität und Verkehrssicherheit

Immer mehr Menschen werden Opfer von Verkehrsunfällen

Das Allianz Zentrum für Technik sieht erhebliche Defizite in der Verkehrssicherheit – viele Unfälle ließen sich vermeiden

→ Eine der weltweit häufigsten aber wenig beachteten Todesursachen ist der Verkehrsunfall. Alle 6 Sekunden stirbt auf der Erde ein Mensch im Straßenverkehr oder wird verletzt und laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) nimmt die Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge weltweit sogar zu. Mobilität geht einher mit Wirtschaftsfaktoren, Wohlstand und Lebensqualität und bedeutet mehr als nur den Transport von Menschen und Gütern durch technische Mittel. Mobilität hat eine soziale und rechtliche Komponente und Sicherheitsbewusstsein und die Einhaltung von Normen sind unerlässliche Voraussetzungen für sichere Verkehrssysteme. Um die steigende Zahl der Verkehrstoten wirksam zu bekämpfen, bedarf es einer neuen Sicherheitskultur – denn jedes Verkehrssystem ist nur so sicher, wie sich die Verkehrsteilnehmer verhalten.



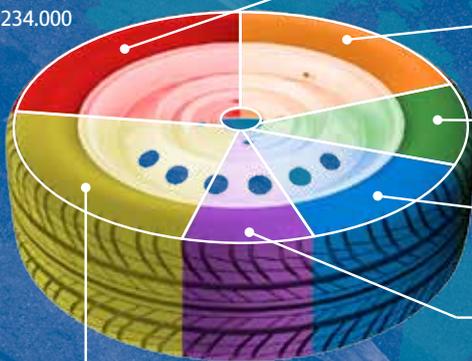
„Je geringer das Prokopf-Einkommen einer Gesellschaft desto höher das Todesrisiko im Straßenverkehr – dieser besorgniserregende Trend muss gestoppt werden, denn Verkehrssicherheit darf keine Frage des Wohlstandes sein“, sagt Dr. Christoph Lauterwasser, Leiter des Allianz Zentrums für Technik (AZT)

Verkehrsunfälle mit Todesfolge sind eine globale Herausforderung: Jedes Jahr kommen weltweit 1,2 Millionen Menschen im Straßenverkehr ums Leben und etwa 50 Millionen werden verletzt. Das bedeutet, dass alle 6 Sekunden ein Unfallopfer zu beklagen ist. Jeder Verkehrstod verursacht tiefes menschliches Leid. Aus wirtschaftlicher Sicht ist ein Unfalltod aber immer auch gleichbedeutend mit dem Verlust von Entwicklungsressourcen in einem Land.

Straßenverkehrstopfer weltweit nach Regionen

Diese Grafik zeigt die modellierten Daten der WHO zu der absoluten Zahl der Straßenverkehrstopfer.

Weltweit
1.234.000



Westlicher Pazifik
278.000 / 15,6

Afrika
235.000 / 32,2

Amerika
142.000 / 15,8

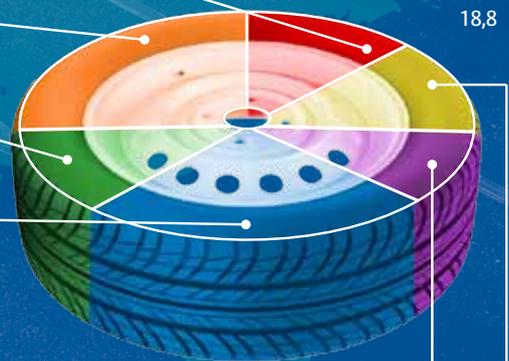
Östliches Mittelmeer
176.000 / 32,2

Europa
118.000 / 13,4

Südostasien
285.000 / 16,6

Diese Grafik zeigt die von der WHO berechnete weltweite Rate an Todesfällen im Straßenverkehr pro 100.000 Einwohner nach Regionen.*

Weltweit
18,8



Die WHO definiert die Regionen wie folgt: Amerika umfasst Nord-, Mittel- und Südamerika. Europa schließt die Russische Föderation ein. Die Region Westlicher Pazifik schließt Australien, die Mongolei und China ein. Zu Südostasien gehört Indien. Der östliche Mittelmeerraum umfasst den Nahen Osten, den Mittleren Osten und die meisten arabischen Länder.

* Die Unfallraten wurden wegen der besseren Anschaulichkeit als Kuchendiagramm dargestellt, auch wenn dies mathematisch formal nicht zulässig ist.

Quelle: Allianz / WHO

Allianz

Und obwohl Verkehrsunfälle überall auf der Welt eine der Haupttodesursachen sind, wird die Bedeutung der Verkehrssicherheit für die globale Gesundheit noch stark unterschätzt. Selbst in der Presse spiegelt sich ihre gesellschaftliche Dimension kaum. Politische Konflikte oder folgenschwere Naturkatastrophen werden in ihrer Bedeutung für die Weltgesundheit weit höher eingeschätzt.

„Alkohol am Steuer und Unachtsamkeit der Fahrer gehören zu den Ursachen schwerer Unfälle, die vermeidbar wären“, sagt Dr. Christoph Lauterwasser, Leiter des Allianz Zentrums für Technik (AZT)

Auf der aktuellen Liste der häufigsten Todesursachen, die die Weltgesundheitsorganisation veröffentlicht, liegen Verletzungen durch Verkehrsunfälle auf Platz 9 - nach Herzerkrankungen, HIV und anderen medizinischen Problemen, aber noch vor Gewalttaten und Konflikten (WHO, 2004). In bestimmten Regionen der Welt ist das Risiko, bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, jedoch weit höher. Für einen Afrikaner im Alter von 15 bis 44 ist es fast genauso wahrscheinlich durch eine Gewalttat zu sterben, wie durch einen Verkehrsunfall (jeweils Platz 3 und 4). Und selbst in Krisenländern wie Afghanistan, Irak, dem Sudan, Jemen oder dem Libanon ist es wahrscheinlicher, im Straßenverkehr getötet zu werden als aufgrund von Krieg und Konflikten - ersteres ist Todesursache Nummer 6, letzteres Todesursache Nummer 9. Wenngleich die Daten die aktuelle politische Lage dieser Länder noch nicht berücksichtigen und sich die Gefährdungslage verschoben haben wird, bleibt doch die überaus hohe Bedeutung des Unfalltods im Verhältnis zu anderen Todesursachen. Noch im Jahr 2009 erklärte das WHO Büro für die Region Östliches Mittelmeer - sie schließt größtenteils den sog. arabischen Raum ein - Verletzungen durch Verkehrsunfälle zu einer „wachsenden Bedrohung für die öffentliche Gesundheit“.

Auf Basis ihres Lageberichts zur Straßenverkehrssicherheit gibt die WHO für jedes Land detaillierte Tabellen zur Zahl der Verkehrstoten heraus, die zeigen, dass der westpazifische Raum, Südostasien und Afrika zusammen zwei Drittel der Verkehrstoten auf sich vereinen.

Verkehrstote	
Die Top 20 Nationen in absoluten Zahlen*	Die Top 20 Nationen nach Bevölkerung**
1 Indien	1 Eritrea
2 China	2 Cookinseln
3 USA	3 Ägypten
4 Russland	4 Libyen
5 Brasilien	5 Afghanistan
6 Iran	6 Irak
7 Mexiko	7 Angola
8 Indonesien	8 Niger
9 Südafrika	9 V.A.E.
10 Ägypten	10 Gambia
11 Vietnam	11 Iran
12 Thailand	12 Mauritien
13 Ukraine	13 Äthiopien
14 Pakistan	14 Mozambique
15 Japan	15 Sudan
16 Saudi Arabien	16 Tunesien
17 Malaysien	17 Guinea-Bissau
18 Südkorea	18 Kenia
19 Venezuela	19 Tschad
20 Türkei	20 Tansania
...	...
24 Deutschland	156 Österreich
91 Österreich	165 Deutschland
118 Schweiz	171 Schweiz

*Diese Grafik zeigt die Rangfolge der Länder nach der gemeldeten absoluten Zahl der Straßenverkehrstoten.

**Diese Grafik zeigt die Rangfolge der Länder nach den geschätzten Straßenverkehrstoten pro 100.000 Einwohnern.

Quelle: Allianz Aufstellung der geschätzten Straßenverkehrstoten anhand des Statusberichts 2009 der WHO.

Berechnungen der WHO zufolge stieg die Zahl der Todesopfer in den meisten Ländern in diesen Regionen zwischen 2000 und 2010 um ein Drittel an. Selbstverständlich korreliert die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten mit der gegebenen Bevölkerungsdichte, doch das erklärt die Sachlage nur zum Teil. Verkehrssysteme setzen Mindeststandards an die sie bestimmenden Rahmenstrukturen voraus und hier beklagen die Experten hohe Defizite. Während desselben Zeitraums der 2000er Jahre konnten dagegen Europa und Amerika einen Rückgang der Verkehrstoten verzeichnen. Dieser positive Trend lässt sich vor allem in den OECD Staaten - und hier insbesondere in den EU Mitgliedsstaaten - verfolgen. Nach Angaben der OECD aus dem Jahr 2011 konnte in diesen Ländern eine langfristige und dauerhafte Senkung der Zahl der Verkehrstoten festgestellt werden. Verbesserungen der Gesetzeslage und der Verkehrserziehung sowie im Rettungswesen und im Bereich Fahrzeugsicherheit haben in diesen Ländern im Zeitraum 2000 bis 2009 zu einem Rückgang der Getöteten um 20 bis 50% geführt.

Nach Schätzungen der WHO werden Verletzungen durch Verkehrsunfälle jedoch bis 2030 auf der Liste der häufigsten Todesursachen den besorgniserregenden fünften Platz erreichen. Im Gegensatz zu den meisten europäischen Ländern, für die im gleichen Zeitraum ein geringfügiger Rückgang der Verkehrstoten zu erwarten ist, wird die Zahl in den meisten anderen Ländern weiter steigen. Dies gilt insbesondere für Länder, die von der Weltbank als einkommensschwach eingestuft werden.

Quelle: Allianz-dpp



Verkehr heißt nicht nur Pkw:

Gefahr für Fußgänger und Fahrradfahrer am größten

In vielen Regionen der Erde bedeutet Verkehr nicht in erster Linie die Nutzung eines Personen- oder Lastkraftwagens. Stattdessen sind alle möglichen Arten motorisierter oder nicht motorisierter Zwei- und Dreiradfahrzeuge die Hauptverkehrsmittel. In vielen Ländern der Welt ist es immer noch selbstverständlich, sogar weite Strecken zu Fuß zurückzulegen. Auch Tiere als Transportmittel sind im Straßenverkehr bis heute keine Seltenheit. Der Fokus auf das Kollisionsverhalten von Fahrzeugen hilft also nicht, die Leben derjenigen zu retten, die am stärksten gefährdet sind. Globale Verkehrssicherheitsarbeit muss diese zum Teil erheblichen kulturelle Unterschiede stets berücksichtigen.

Weltweit ist das Todesfallrisiko pro zurückgelegte Meile für motorisierte Zweiräder, Fußgänger und Fahrradfahrer am höchsten. In der EU dagegen ist das Todesfallrisiko für Kraftfahrzeuginsassen neun Mal niedriger (WHO, 2004). Demzufolge spielt auch das Prokopfeinkommen einer Gesellschaft für die Wahrscheinlichkeit, einem Verkehrsunfall zum Opfer zu fallen, eine entscheidende Rolle.

In Indonesien zum Beispiel entfallen knapp zwei Drittel aller Verkehrstoten auf die Nutzergruppe des Verkehrsmittels Zwei- und Dreirad. In Brasilien entfallen mehr als 50% der Getöteten auf den Fußverkehr oder auf Zwei- und Dreirad. In Russland stirbt ein Drittel der Verkehrstopfer am Steuer von motorisierten Fahrzeugen, zwei Drittel dagegen als Fußgänger, Fahrradfahrer oder Kfz-Beifahrer. Die Zahlen für den westpazifischen Raum zeigen zudem, dass das Risiko für die sog. ungeschützten Verkehrsteilnehmer in einkommensschwachen Ländern am höchsten ist (70%); in einkommensstarken Ländern des westpazifischen Raums liegt er bei 47%. Aber selbst in Europa, einer Region mit überwiegend einkommensstarken Ländern, beträgt die Zahl der ungeschützten Opfer immerhin noch 39%, davon sind 28% Fußgänger.

Unbeschadet der Wirtschaftslage ist in vielen Ländern das Risiko für junge Menschen und Senioren am höchsten. In Deutschland sind beispielsweise zwei Drittel der Verkehrstoten über 65 Jahre als Fahrradfahrer, Fußgänger oder Beifahrer verunglückt; nur ein Drittel der Senioren, die aufgrund eines Verkehrsunfalls starben, saßen hinter dem Steuer eines Kraftfahrzeugs. Bei Erwachsenen zwischen 25 und 64 Jahren ist die Sachlage dagegen annähernd umgekehrt: Drei Viertel der Getöteten lenkten ein Kraftfahrzeug, nur ein Viertel waren Beifahrer, Fußgänger oder Fahrradfahrer.

Für Menschen im Alter von 15 bis 29 sind Verletzungen durch Verkehrsunfälle weltweit die Haupttodesursache. Die spezifischen Anfänger- und Jugendlichkeitsrisiken von jungen Verkehrsteilnehmern sind weltweit kulturübergreifend mit hoher Übereinstimmung zu beklagen.

Verkehrstopfer – Ein Armutproblem

Untersuchungen der Weltbank haben den Zusammenhang zwischen der Sicherheit im Straßenverkehr und den wirtschaftlichen Gegebenheiten eines Landes verdeutlicht. Laut einer Studie von 2003 korreliert die Zahl der Unfalltoten Elisabeth Kopits und Maureen Cropper zufolge mit dem Bruttoinlandsprodukt (BIP). Nach Angaben der WHO stammen mehr als 90% derjenigen, die bei Verkehrsunfällen ums Leben kommen, aus Ländern mit niedrigem oder mittlerem Einkommensniveau. Weltweit ist die Getötetenrate in einkommensschwachen Ländern doppelt so hoch wie in einkommensstarken Ländern.

Auch in Bezug auf den Kraftfahrzeugbestand wird die Situation einkommensschwacher Länder deutlich. Obwohl sie nur 9 Prozent aller registrierten Fahrzeuge auf sich vereinigen, verzeichnen sie 42 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Todesfolge weltweit. Dem Lagebericht der WHO zur Straßenverkehrssicherheit in Afrika zufolge hat die Region fast 20% aller Verkehrstoten weltweit zu beklagen, obwohl sie über weniger als 2% aller Fahrzeuge verfügt. Dagegen verzeichnen



Quelle: Allianz / picture-alliance / dpa

Verkehrschao in Pakistan: Weltweit ist das Todesfallrisiko pro zurückgelegte Meile für motorgetriebene Zweiräder, Fußgänger und Fahrradfahrer am höchsten.

die einkommensstarken Länder mehr als die Hälfte aller registrierten Fahrzeuge und nur 8,5% der Getöteten im Straßenverkehr.

Abgesehen von den emotionalen Folgen von Tod und Behinderung sind die finanziellen Auswirkungen eines Unfalls für Betroffene und Angehörige in einkommensschwachen Ländern weit gravierender als in reichen Ländern; der Verlust eines kleinen Mopeds kann mitunter die Existenzgrundlage einer gesamten Familie zerstören.

Doch nun geht Wirtschaftswachstum nicht automatisch mit mehr Sicherheit einher. Die Auswirkung der Globalisierung auf die Gesellschaft spiegelt sich in Veränderungen in den Mobilitätsstrukturen und -gewohnheiten wieder. Wirtschaftswachstum führt zu einem Anstieg im Mobilitätsbedarf und zu einem Anstieg der fahrleistungsbezogenen Unfallraten - zumindest vorübergehend.

„Nur in der gemeinsamen Anstrengung für Betriebs-sicherheit, Rechtssicherheit und der Bereitschaft der Fahrer zum Umdenken können wir das Ziel, die weltweiten Verkehrstoten zu reduzieren, erreichen“, sagt Dr. Christoph Lauterwasser, Leiter des Allianz Zentrums für Technik (AZT)

Laut Prognosen der Weltbank wird die Zahl der Verkehrstoten in Schwellen- und Wachstumsländern bis zum Jahr 2020 besonders stark zunehmen. In Indien wird sich die Zahl der Getöteten demnach um 147%, in China um 92% erhöhen. Bereits Ende des Zweiten Weltkriegs verzeichnete Westdeutschland eine ähnliche Entwicklung. Ihre Unfallzahlen stiegen in den konjunkturstarke 60er Jahren und erreichten in den frühen 70er Jahren ihren Höchststand. Seitdem hat Deutschland die Verkehrssicherheit durch eine Fülle effektiver Maßnahmen gefördert. So wurde der Sicherheitsgurt eingeführt und strafbewehrt, Innerorts-Geschwindigkeitsbegrenzungen verschärft und das Fahrerlaubniswesen verbessert. Dank dieser und vieler anderer Maßnahmen sank die Zahl der Verkehrsoffer.

Eine neue Sicherheitskultur für den Straßenverkehr

Wie lässt sich eine solche fatale Zeitverzögerung vermeiden? Wie kann Wirtschaftswachstum von Anfang an mit effektiver Sicherheitsarbeit verbunden werden? Die „Dekade für Straßenverkehrssicherheit“, von den Vereinten Nationen für die Jahre 2011 bis 2020 ausgerufen, greift dieses Problem auf. Sie bündelt das Expertenwissen und die langjährig erprobten Sicherheitsmaßnahmen, die unabhängig von jeder Wirtschaftserwägung oder politischer Struktur international als Standard erachtet werden.

Doch finanzielle Ressourcen für die Verkehrssicherheit, Verbesserungen der Infrastruktur und des Straßenbaus oder Verbesserungen der Fahrzeugsicherheit können das Problem nicht alleine lösen. Mobilität ist mehr als die Summe ihrer Verkehrsmittel, der Verkehrsleistung, Führerscheine und Sicherheitsmaßnahmen. Mobilität ist mehr als der Transport von Gütern und Menschen. Mobilität ist ein sozialer Prozess. Bereits 1949 schrieben die Verkehrspsychologen William Tillman und George Hobbs, dass das Verhalten eines Fahrers lediglich sein alltägliches Verhalten widerspiegelt. „A man drives as he lives“, so ihr vielzitiertes Ausspruch. Gleiches mag für eine Gesellschaft im Allgemeinen gelten, denn die Sicherheit jedes Verkehrssystems hängt maßgeblich von der Bereitschaft aller Verkehrsteilnehmer ab, sich an bestehende Regeln zu halten - Normtreue gilt als einer der guten Prä-



diktoren für Verunfallung. Doch auch der gesetzliche Rahmen selbst muss existieren und funktionieren. Und gerade hier beklagt die WHO weltweit massive nationale Defizite. In vielen Ländern dieser Erde steigen die Kennwerte der Mobilität rasch an. Die rechtlichen und sozialen Rahmenbedingungen indessen werden dieser Entwicklung selten gerecht. Verkehrssicherheit aber ist ein Produkt aus Betriebs-sicherheit und Rechtssicherheit und nicht zuletzt der Bereitschaft, übergeordnete Rechtsprinzipien anzuerkennen. Ökonomischer Wohlstand ermöglicht modernere Fahrzeuge, bessere Straßen oder Werbekampagnen, aber Sicherheit kommt hiervon nicht allein. Risiken im Straßenverkehr sind das Ergebnis menschliches Fehlverhalten. Erst Rechtsbewusstsein und Sicherheitsverständnis in Staat und Gesellschaft schaffen die Grundlage für sichere Verkehre.

Die zurückliegenden hundert Jahre der motorisierten Mobilität der industrialisierten Welt sind gekennzeichnet durch hundert Jahre Entwicklung in Fahrzeugtechnik und Straßenbau, in Verkehrserziehung und Fahrerlaubniswesen, durch hundert Jahre Entwicklung auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes, durch hundert Jahre behördlicher Entwicklung verkehrsplanerischer und sanktionierender Maßnahmen. Sie sind gekennzeichnet durch Jahrzehnte der Praxis im Umgang mit Mobilitätsrisiken, ohne die Transport und Verkehr in keiner Region der Erde sicher und zugleich wirtschaftlich funktionieren kann. Und so stellt auch der „Global Road Safety Facility Strategic Plan“ der Weltbank (2009) fest, dass Struktur- und Kapazitätsschwächen im Sicherheitsmanagement in vielen einkommensschwachen Regionen aber auch sog. Schwellenländern weit verbreitet sind und Verbesserungen bei der Straßenverkehrssicherheit behindern. Die gleiche Kritik formuliert das Regionalbüro der WHO für die Region Östliches Mittelmeer, obwohl diese Region durchaus Länder mit höherem Einkommensniveau umfasst.

Sicherer Straßenverkehr – Was muss sich ändern?

Laut WHO und Weltbank sind die Grundvoraussetzungen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr politischer Wille, gesetzliche Strukturen, organisatorische Managementstrukturen für die Verkehrssicherheit, verbesserte Verkehrsstatistik und Dokumentation von Unfällen und die Kontrolle der Einhaltung von Regeln. Aber viele Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen weisen in zentralen Forderungen erhebliche Mängel auf.

Nicht selten muss zunächst die passive Sicherheit gefördert werden. Dazu gehören Fahrzeuge und Straßen, die technische Mindeststandards erfüllen, das Anlegen von Sicherheitsgurten und der Gebrauch von Kindersitzen und Zweiradhelmen. Im afrikanischen Raum werden beispielsweise Sicherheitsgurte oft nur für den Vordersitz vorgeschrieben, auch im östlichen Mittelmeerraum ist die Nutzung von Sicherheitsgurten in nur 30% der Länder für alle Fahrzeuginsassen gesetzlich verankert und nur 10% verfügen über Gesetze zum Einsatz von Kindersitzen (WHO Bericht über die Region Östliches Mittelmeer, 2010). Gerade bei Zwei- und Dreiradfahrzeugen muss die Bedeutung von Helmen hervorgehoben werden. Das Fehlen technischer Standards für Helme ist ebenfalls zu beklagen. Doch auch in der Beförderung der aktiven Sicherheit besteht weltweit Handlungsbedarf - dieses Problem wird insbesondere durch vielerorts fehlende Verkehrserziehung in den Schulen und durch ein unzureichendes Fahrerlaubniswesen, vor allem auch Verordnungen für gewerbliche Fahrer im Transportsektor, deutlich.

Alkohol und Drogen (therapeutische wie illegale) sind ein Kernproblem für die Straßenverkehrssicherheit nahezu aller Länder. Nach Schätzungen der OECD ist Alkohol für 10 bis 32% aller Verkehrsunfälle mit Todesfolge verantwortlich. Gesetzgeberische Maßnahmen und Kontrollen gegen Alkohol im Straßenverkehr sind weltweit unerlässlich.

Ablenkung und Müdigkeit sind ebenfalls Unfallursachen, die eingehend untersucht und nichtsdestotrotz in der breiten Öffentlichkeit als Gefahr kaum wahrgenommen werden. Ein Drittel aller Unfälle sind auf Unachtsamkeit der Fahrer zurückzuführen. Gerade in diesem Bereich ist eine Bewusstseinschärfung der Fahrer vonnöten. Doch entsprechende Kampagnen müssen tatsächlich auch alle Verkehrsteilnehmer erreichen, unbeschadet des sozialen Umfelds, das in den verschiedenen Regionen der Welt unterschiedlich kaum sein könnte. Unfallstatistiken unterscheiden nicht zwischen dem Fahrer eines Mietwagens, der sich geschäftlich durch sein Smartphone ablenken lässt, und Jugendlichen auf einem getunten Moped.

In einkommensstarken Ländern mit hohem motorisierten Verkehrsaufkommen können Fahrer-Assistenz-Systeme zur Bekämpfung von Unfällen beitragen. Hinderniserkennung (auch von Fußgängern) und Verbesserungen bei der Sensorik sind nur zwei Beispiele, wie Fahrer unterstützt und die Zahl und Schwere von Unfällen verringert werden können. Grundlegende Techniken wie das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) oder Antiblockiersysteme sind in vielen einkommensstarken Ländern Standard oder werden teilweise Vorschrift und stellen doch in vielen anderen Ländern, in denen das durchschnittliche Fahrzeugalter deutlich höher liegt, ein Luxus dar.

Allianz unterstützt „Vision Zero“

→ „Vision Zero“ hat das Ziel, die Zahl der Verkehrsunfallopfer auf Null zu senken. Dieses Vorhaben wird von der OECD gefördert und von Regierungen und NROs weitgehend unterstützt. „Vision Zero“ mag allzu ambitioniert klingen, doch die Botschaft ist einfach: Jeder Unfall lässt sich vermeiden.

„Vision Zero“ ist ein Maßnahmenpapier, in dem alle Nationen dazu aufgefordert werden, Folgendes einzuführen:

- eine ambitionierte Vision für die Sicherheit im Straßenverkehr
- Zwischenziele, damit die Vision systematisch umgesetzt werden kann
- Entwicklung eines Sicherheitssystems, das für die Zielerreichung unerlässlich ist
- Nutzung bewährter Maßnahmen für schnelle Erfolge
- ausreichende Datenerfassung und -analyse, um Unfallrisiken und aktuelle Statistiken auch wirklich zu verstehen
- Stärkung des Verkehrssicherheits-Managementsystems
- Beschleunigung des Wissenstransfers
- Investitionen in die Sicherheit im Straßenverkehr
- Engagement auf höchster Regierungsebene fördern

Die „Vision Zero“-Philosophie zielt darauf ab, die Ursachen jedes einzelnen Unfalls zu bekämpfen. Sie macht deutlich, was die entsprechenden nächsten Schritte sind. Bei jedem Verkehrstod erinnert uns „Vision Zero“ daran, dass wir mehr hätten tun können.

Zusammen mit der OECD und dem European Transportation Safety Council (ETSC) unterstützt die Allianz „Vision Zero“ in verschiedenen Bereichen. Vor kurzem starteten die Allianz und der Fonds für Verkehrssicherheit des Weltautomobilverbands FIA eine Kooperation unter dem Mantel der Vereinten Nationen. Das Allianz Zentrum für Technik (AZT Automotive), das internationale Kompetenzzentrum für Straßenverkehrssicherheit der Allianz, hat die „Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit“ unterzeichnet. Die Sicherheitsprojekte des AZT verfolgen das WHO-Ziel, die Verkehrssicherheit überall auf der Welt zu verbessern.

Auch die Sicherheit öffentlicher Verkehrsmittel wird laut WHO in vielen einkommensschwachen Ländern vernachlässigt, obwohl die Bevölkerung gerade dort am meisten auf diese Transportmittel angewiesen ist. Todes- und Unfallraten sind hoch, Unfall- und Mängelstatistiken weisen Defizite auf. Wiederum sind es vor allem die technischen Standards der Fahrzeuge aber auch Schwächen in der Fahrerschulung, die das Unfallrisiko hier mit bestimmen.

Im Rahmen der „UN Dekade für Straßenverkehrssicherheit“ wurde das „Global Road Safety Partnership Programm“ ins Leben gerufen, um Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommensniveau bei ihren Bemühungen um die Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten zu unterstützen. Zu diesem Zweck wurden die fünf klassischen Säulen noch einmal zusammengefasst, die der besonderen Aufmerksamkeit bedürfen: sichere Straßen, sicherere Fahrzeuge, Fahrerlaubniswesen und Verkehrserziehung, Verbesserungen der Managementstrukturen im Verkehrssicherheitswesen, sowie Rettungswesen und medizinische Rehabilitation.

Aber sollen Menschen gleich welchen Kulturraums dazu bewegt werden, sich nicht betrunken ans Steuer zu setzen, sich an Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten, defensiv zu fahren und andere Verkehrsteilnehmer zu respektieren, genügt kein Fünfpunkteplan,

sondern ist ein grundlegendes Umdenken erforderlich. Maßnahmen, die sich nur auf die betriebliche Sicherheit des Verkehrs dieser Welt beschränken, ohne die politischen, soziologischen und psychologischen Erfordernisse zu beachten, werden letztlich scheitern. Eine sichere Straße muss auf Unfallursachenanalysen gründen, nicht auf Einflussnahmen. Verkehrssicherheitspolitik, die die jeweiligen sozialen und politischen Realitäten nicht berücksichtigt, geschweige denn überhaupt kennt, trägt kaum zur Verbesserung der Sicherheit bei. Wenn man seinem Kind einen Fahrradhelm kauft, muss man davon ausgehen können, dass er nicht sofort geklaut wird: Die Theorie muss einen engen Praxisbezug haben. Nur durch das Zusammenwirken all dieser technischen und geschäftlichen Erwägungen kann die Welt dem Ziel, die Zahl der Verkehrsunfälle nachhaltig zu reduzieren, ein Stück näher kommen.



Der Verfasser

Dr. Jörg Kubitzki, studierte an der Universität Bonn und promovierte im Bereich Verkehrspsychologie. Er befasst sich am Allianz Zentrum für Technik (AZT Automotive) in München, Deutschland, mit Fragen der Straßenverkehrssicherheit.

Literaturhinweise:



“The Annual Reports of the Global Road Safety Partnership” (Geneva).

WHO Reports. World Report on Road Traffic Injury Prevention (Geneva, 2004), Global Status Report On Road Safety. Time For Action (Geneva, 2009), Regional Status Reports on Road Safety for Africa, America, Eastern Mediterranean, Europe, South-East Asia, Western Pacific (2009 and 2010).

World Bank Global Road Safety Facility Strategic Plan 2006 – 2015 (2009).

The OECD's International Transport Forum Reports. Towards Zero. Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach (2008). IRTAD Road Safety 2010 Annual Report (2011).

Kopits, Elizabeth., & Cropper, Maureen. Traffic Fatalities and Economic Growth. Washington, DC: The World Bank (2003).

Herausgeber:

Allianz SE, Königinstraße 28, 80802 München

Verantwortlich:

Katerina Piro, Group Communications, Allianz SE

Redaktion:

Katerina Piro, Isabell Siedler, Heike Stretz, Christian Weishuber

Links:

<https://azt.allianz.de/>

<http://drivesafely.allianz.com/en/>

Kontakte

Christian Weishuber

Unternehmenskommunikation

Allianz Deutschland AG

Christian.Weishuber@allianz.de

+49.89.3800-18169

Katerina Piro

Group Communications

Allianz SE

Katerina.Piro@allianz.com

+49.89.3800-16048

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend angegebenen Vorbehalten.

Vorbehalt bei Zukunftsaussagen: Soweit wir in diesem Dokument Prognosen oder Erwartungen äußern oder die Zukunft betreffende Aussagen machen, können diese Aussagen mit bekannten und unbekanntem Risiken und Ungewissheiten verbunden sein. Die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen können daher wesentlich von den geäußerten Erwartungen und Annahmen abweichen. Neben weiteren hier nicht aufgeführten Gründen können sich Abweichungen aus Veränderungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der Wettbewerbssituation, vor allem in Allianz Kerngeschäftsfeldern und -märkten, aus Akquisitionen sowie der anschließenden Integration von Unternehmen und aus Restrukturierungsmaßnahmen ergeben. Abweichungen können außerdem aus dem Ausmaß oder der Häufigkeit von Versicherungsfällen (zum Beispiel durch Naturkatastrophen), der Entwicklung der Schadenskosten, Stornoraten, Sterblichkeits- und Krankheitsraten beziehungsweise

-tendenzen und, insbesondere im Bankbereich, aus der Ausfallrate von Kreditnehmern resultieren. Auch die Entwicklungen der Finanzmärkte (z.B. Marktschwankungen oder Kreditausfälle) und der Wechselkurse sowie nationale und internationale Gesetzesänderungen, insbesondere hinsichtlich steuerlicher Regelungen, können entsprechenden Einfluss haben. Terroranschläge und deren Folgen können die Wahrscheinlichkeit und das Ausmaß von Abweichungen erhöhen. Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, Zukunftsaussagen zu aktualisieren.

Keine Pflicht zur Aktualisierung: Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die in dieser Meldung enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.