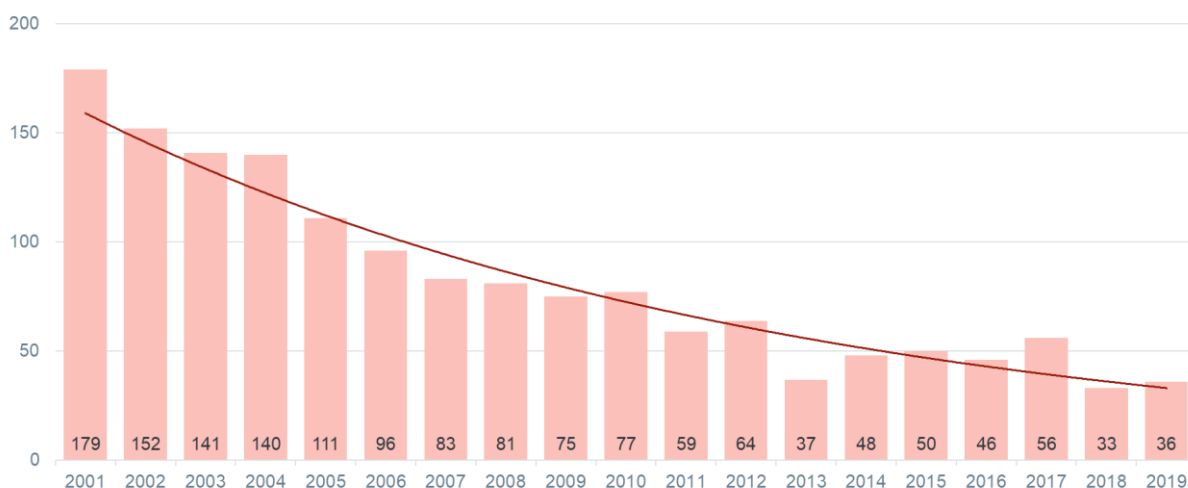


SICHERE STRASSEN

Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen sollen auch weiterhin zu den sichersten in Europa zählen! Daran arbeiten wir konsequent. Aufgrund der steigenden Verkehrsdichte ist das eine wachsende Herausforderung.

2019 kamen insgesamt 36 Personen (vorläufiger Wert) auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen ums Leben. Das ist ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr, aber im langjährigen Schnitt das zweitniedrigste Ergebnis seit Beginn der Aufzeichnungen. Die Getötetenrate (Anzahl der getöteten Personen bezogen auf 1 Mio. Kraftfahrzeugkilometer) blieb mit 0,001 (vorläufiger Wert für 2019) durch die steigende Verkehrsleistung gleich hoch wie im Jahr 2018. Ablenkung, Unachtsamkeit und nicht angepasster Abstand, oftmals auch in Kombination, waren dabei erneut die Hauptursachen.

Getötete auf Autobahnen und Schnellstraßen¹

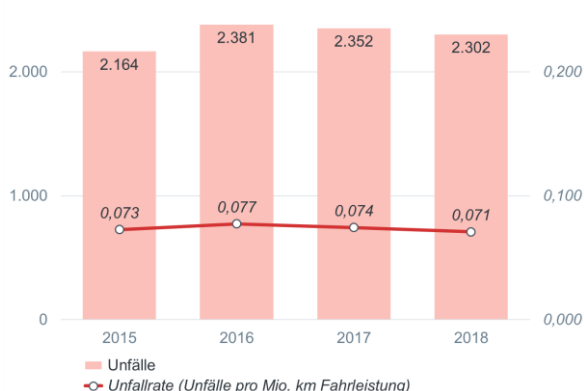


¹ Anzahl der Verkehrstoten: 2019 sind vorläufige Werte und unterliegen noch in mehreren Schritten einer Qualitätskontrolle, finale Werte werden in der Unfallstatistik 2019 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) veröffentlicht

Quelle Statistik Austria, BMI

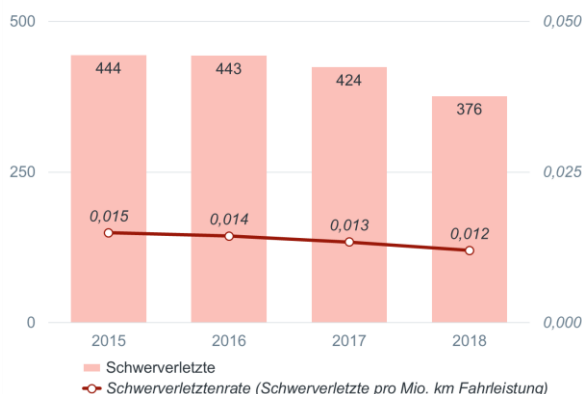
Weitere Unfallzahlen für 2019 liegen derzeit noch nicht vor. Die Zahlen für 2018 zeigen einen deutlichen Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen. Auch wurden deutlich weniger Personen bei Verkehrsunfällen schwer verletzt.

Unfälle¹



¹ Unfälle mit Personenschaden

Schwerverletzte¹



¹ Grad der Verletzung wird durch polizeiliche Einschätzung anhand allgemein gültiger Beschreibung bestimmt

Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, führen wir regelmäßige Analysen durch. Diese zeigen einerseits, dass wir uns in Österreich auf einem sehr hohen Sicherheitsniveau befinden und die meisten Unfälle statistisch zufällig und somit nicht ausreichend konkret vorhersehbar sind. Andererseits weisen sie auf Gefahrenpotenziale hin, die wir gezielt bekämpfen: Aktuell liegen unsere Schwerpunkte beim Ausbau bestehender Straßen, der Tunneloffensive, dem Einsatz von Traffic Managern sowie bewusstseinsbildenden Maßnahmen. Für mehr Verkehrssicherheit setzt die ASFINAG auf bauliche Maßnahmen, wie zum Beispiel den Bau zweiter Tunnelröhren (Gleinalmtunnel oder Tunnelkette Klaus an der A 9 Pyhrnautobahn), sowie die Erneuerung von Tunnel-Sicherheitstechnik oder die Errichtung von Rastplätzen. Die ASFINAG startet zudem jedes Jahr eine große Verkehrssicherheitsinitiative zur Bewusstseinsbildung. 2019 wurden die Schwerpunkte Beeinträchtigung und mangelnde Fahrtauglichkeit durch Drogenkonsum (in Kooperation mit dem BMVIT) und die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstands mit der Kampagne „Zwei Sekunden entscheiden“ auf Plakaten und in Medien thematisiert.



Verkehrssicherheitsprogramm 2030

Mit dem neuen Verkehrssicherheitsprogramm 2030 verfolgt die ASFINAG das Ziel, Autobahnen und Schnellstraßen zu einem sicheren System zu entwickeln, das kleinere Fehler des Menschen durch die Bereitstellung geeigneter Infrastruktur ausgleichen kann. Gefordert werden bei diesem System nicht nur die ASFINAG, sondern auch die Einsatzkräfte, die Fahrzeughersteller und die Lenkerinnen und Lenker. Konkret bedeutet das, dass Unfälle möglichst zu keinen Todesopfern oder Schwerverletzten führen sollen, die Infrastruktur so beschaffen sein muss, dass sie kleine Fahrfehler ausgleicht und dadurch tödliche oder schwere Verletzungen verhindert werden. In 13 Handlungs- und acht Themenfeldern werden dabei Maßnahmen formuliert, mit denen das Ziel von null Getöteten und Schwerverletzten erreicht werden soll.

Zu den definierten Handlungsfeldern gehören unter anderem bestimmte Sicherheitsstandards am bestehenden Autobahnnetz, wie etwa jährliche vertiefte Sicherheitsüberprüfungen der Strecken oder auch der Brücken sowie regelmäßig neue Markierungen (allein pro Jahr 11.300 Kilometer). Der fertiggestellte beziehungsweise noch kommende Ausbau von Strecken oder deren Verbesserung ist weiter ein wesentlicher Punkt (S 10 Mühlviertler Schnellstraße, A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, dritte Spur auf der A 4 Ostautobahn Flughafen bis Fischamend). Auch der Bereich Tunnelsicherheit nimmt in den kommenden Jahren eine besondere Stellung im Verkehrssicherheitsprogramm ein.

Weil das System Straße mehr als nur die Infrastruktur umfasst, wurden im neuen Verkehrssicherheitsprogramm acht Themenfelder benannt, die über die Infrastruktur hinaus wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Dazu gehören unter anderen das Ereignismanagement,

die Fahrtauglichkeit und das Fahrverhalten, die Fahrzeugausstattung, aber auch die Kontrolle und generell Verbote und Gebote.

Das neue Programm bis 2030 ist dabei als ein Prozess zu verstehen, der jährlich evaluiert und laufend adaptiert und erweitert wird. Mehr Informationen zum Programm finden Sie unter: <http://verkehrssicherheit.asfinag.at/>.

Unfallanalysen und Sicherheitsmanagement

Geprüfte Sicherheit

Jedes Jahr kontrollieren unabhängige Sicherheitsgutachter rund 220 km Autobahnen und Schnellstraßen auf mögliche Schwachstellen. Durch diese Checks, die Road Safety Inspections (RSI), kann die ASFINAG vorbeugend reagieren. Geprüft werden zum Beispiel die Unfallumstände und -auffälligkeiten, die Beschaffenheit der Leiteinrichtungen (Markierungen, Leitschienen), die Beschilderung und andere bauliche Einrichtungen und Absicherungen. Jeder bereits bestehende Streckenabschnitt wird zumindest alle zehn Jahre kontrolliert, Neubaustrecken innerhalb der ersten drei Jahre. Die ASFINAG beauftragt diese RSI-Überprüfungen seit 2004. Seit 2011 besteht dazu eine gesetzliche Verpflichtung.

Unfallsschwere bleibt konstant

Die Unfallkostenrate zeigt, wie schwer die Unfälle in einem definierten Abschnitt waren. Sie ist ein in Österreich genormter und auch international üblicher Wert. Dabei werden die Kosten aller Verkehrsunfälle einer Unfallstelle mit dem jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr in Beziehung gesetzt. Allerdings variieren die nationalen Definitionen der gezählten Unfälle, was eine länderübergreifende Vergleichbarkeit kaum möglich macht.

Mit dem Preisstand 2016 wurden auch für unsere aktuellen Berechnungen die Werte angepasst, d.h. die angenommenen Unfallkosten für getötete, schwer verletzte und leicht verletzte Personen wurden angehoben (um etwa 10-13 %, wir beziehen uns immer auf die Kosten inkl. menschlichem Leid). 2018 konnte die durchschnittliche Unfallkostenrate weiter auf einen Wert von 0,010 (im Vergleich 2017: 0,013) gesenkt werden.

Dieser annähernd gleichbleibende Wert bedeutet, dass wir unfalltechnisch keine groben Schwachstellen auf unserem Netz haben. Die Berechnungen der Unfallkostenraten sind ein erster Schritt in der Sicherheitsanalyse. Daraus erfolgen Reihungen und Prioritäten bei vertieften Verkehrssicherheitsuntersuchungen, die wiederum Maßnahmen wie z.B. einen Sicherheitsausbau ergeben.

| Unfallkosten in Österreich insgesamt und durchschnittliche Unfallkosten eines Kostenträgers bzw. einer Schadensart | | | | | | |
|--|------------------------|----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | Einheit | Preisstand 2016 | Preisstand 2011 | Preisstand 2004 | Preisstand 1993 |
| Unfallkosten insgesamt | mit menschlichem Leid | Mio. EUR | 9.701 | 10.088 | 10.158 | |
| | ohne menschliches Leid | Mio. EUR | 5.203 | 5.278 | 5.184 | 3.818 |
| Unfallkosten pro Getötetem | mit menschlichem Leid | EUR | 3.316.309 | 3.016.194 | 2.461.345 | |
| | ohne menschliches Leid | EUR | 1.390.800 | 1.401.085 | 1.287.004 | 805.233 |
| Unfallkosten pro Schwerverletztem | mit menschlichem Leid | EUR | 429.517 | 381.480 | 291.275 | |
| | ohne menschliches Leid | EUR | 87.097 | 80.166 | 55.925 | 43.605 |
| Unfallkosten pro Leichtverletztem | mit menschlichem Leid | EUR | 30.575 | 26.894 | 20.896 | |
| | ohne menschliches Leid | EUR | 4.235 | 3.716 | 2.792 | 3.695 |
| Sachschadenskosten pro Unfall | | EUR | 5.481 | 5.245 | 4.075 | |

Quelle: UKR2007, UKR2012, eigene Berechnungen

Herry Consult 2017

Schlüsselkennzahlen (KPI)

| | | |
|---------------------------------------|-------|---|
| Verkehrstote (vorläufiger Wert 2019) | 36 | ↗ |
| Getötetenrate (vorläufiger Wert 2019) | 0,001 | → |
| Unfälle (2018) | 2.302 | ↘ |
| Unfallrate (2018) | 0,071 | ↘ |
| Schwerverletzte (2018) | 376 | ↘ |
| Schwerverletztenrate (2018) | 0,012 | ↘ |

Ziele aus 2019

- Wieder weniger als 50 Verkehrstote ✓
- Reduktion der Anzahl der Unfälle
- Reduktion der (schwer) verletzten Personen
- Operativer Start Verkehrssicherheitsprogramm 2030 ✓

Die Zahlen zu den Unfällen und (schwer) verletzten Personen liegen erst im Laufe des Jahres 2020 vor. Die Ziele werden nach Vorliegen dieser Zahlen evaluiert.

Ziele für 2020

- Wieder weniger als 50 Verkehrstote
- Stetige Reduktion der Anzahl der Unfälle
- Reduktion der (schwer) verletzten Personen
- Vorantreiben der Safe System Philosophie im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2030

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)



Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 413-2, 416-1

SDG: 3.6