

16

SCHRIFTENREIHE VERKEHRSSICHERHEIT



Grundlagen & Strategien



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

Vision Zero	3
1. Zusammenfassung.....	3
2. Eine Vision entsteht.....	3
3. Was bedeutet Vision Zero?	4
4. Vision Zero setzt sich durch.....	8
5. Vision Zero und Verkehrssicherheit 2020.....	9
6. Die künftigen Aufgaben	11
Strategie der DVR-Verkehrssicherheitsarbeit bis 2020	16
1. Grundsätzliches	17
2. Handlungsfeld Mensch.....	24
3. Handlungsfeld Straße.....	34
4. Handlungsfeld Fahrzeug.....	40
5. Ausblick	46



Dr. Walter Eichendorf
Präsident des DVR

1. Zusammenfassung

Die „Vision Zero“ als weltweite Strategie zur Vermeidung tödlicher und schwerer Unfälle im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz wird vorgestellt. Nach der Entstehungsgeschichte wird in diesem Beitrag besonderer Wert auf die Bedeutung und die Definition der Vision Zero gelegt. Dazu werden vier Grundsätze der Vision Zero dargestellt: Erstens: Das Leben ist nicht verhandelbar – Zweitens: Der Mensch ist fehlbar – Drittens: Die tolerierbaren Grenzen liegen in der physischen Belastbarkeit des Menschen – Viertens: Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem und eine sichere Arbeitswelt.

Es folgen der Ausblick bis zum Jahr 2020 und eine Darstellung, welche Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie prioritär sind: Gurtnutzung – Alkoholverbot – angepasste Geschwindigkeit.

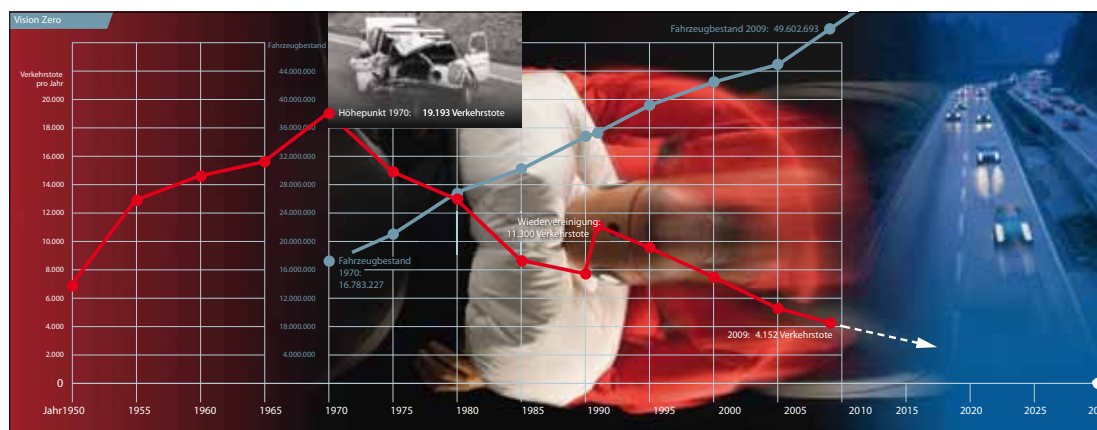
2. Eine Vision entsteht

Gelegentlich auch als Philosophie oder als Vision bezeichnet, ist die „Vision Zero“ tatsächlich eine Strategie. Diese Strategie, die wir seit wenigen Jahrzehnten mit dem Begriff „Vision Zero“ bezeichnen, hat ihren Ursprung in verschiedenen Kontinenten und unterschiedlichen Epochen, aber sie geht letztlich auf die chemische Industrie zurück.

Der älteste bekannte Ursprung geht auf Éleuthère Irénée du Pont de Nemours (1771 - 1834) zurück. E.I. du Pont erwarb 1802 das seitdem als Ursprung des DuPont Konzerns bekannte Grundstück am Brandywine River nahe Wilmington (Deleware, USA) und gründete den Schwarzpulverhersteller E. I. du Pont de Nemours and Company. Schon in den ersten Betriebsjahren gab es mehrere schwere Arbeitsunfälle durch heftige Explosionen, später explodierten sogar drei Wagonladungen von Schwarzpulver während der Fahrt mitten in Wilmington. Mehrere Tote waren zu beklagen, etliche Gebäude wurden zerstört.

Als Konsequenz der schweren Arbeitsunfälle stellte du Pont bereits 1811 die ersten Sicherheitsregeln auf, in denen insbesondere dem Management die Verantwortung für die Sicherheit im Unternehmen übertragen wurde. Dies ging so weit, dass er dem Management auferlegte, mit ihren Familien mitten im Betriebsgelände zu wohnen. Damit demonstrierte die Betriebsleitung die Verantwortung für Leben und Gesundheit der Mitarbeiter ebenso wie das Vertrauen in das inzwischen erreichte Niveau der Arbeitssicherheit.

Jeder Unfall ist vermeidbar – diese Überzeugung erwies sich als wirksamer Motor und Ansporn der Prävention. Dies drückte sich schon früh und bis heute zum Beispiel aus in dem Prinzip, sämtliche Unfälle und auch Beinahe-Unfälle schnell und gründlich zu erfassen und auszuwerten. Bis heute gilt der Konzern weltweit als führend bei Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten. Ein ganz wesentlicher Bestandteil dieser Sicherheitskultur von DuPont war und ist das Schaffen einer Fehler verzeihenden Arbeitsumwelt, inzwischen



ein besonders wichtiger Bestandteil der Vision Zero.

In Europa bekam die Vorstellung von „Null Unfällen“ Gewicht in den 1990er Jahren bei der Entwicklung politischer Strategien zur Verkehrssicherheit. In Schweden, wo man die Risiken der chemischen Industrie nach den Katastrophen von Seveso und Bhopal sehr intensiv diskutiert und kurzzeitig sogar ein vollständiges Verbot der chemischen Industrie erwogen hatte, übertrug das Verkehrsministerium die Grundzüge der Null-Unfälle-Philosophie offiziell auf den Bereich der Verkehrssicherheit und bezeichnete diese erstmals als „Vision Zero“. „Die Nullvision“, heißt es in einer Veröffentlichung von „Vägverket“, des Schwedischen Zentralamts für Straßenwesen, „ist das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder

so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt.“ Das ist die bis heute gültige Definition der Strategie Vision Zero.

Die gemeinsame Verantwortung von Verkehrsraum, Fahrzeug und Verkehrsteilnehmern wird dabei erstmals klar beschrieben: „Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Nullvision bedeutet, dass Straßen und Fahrzeuge in höherem Maße an die Voraussetzungen des Menschen angepasst werden müssen und dass diejenigen, die das Straßenverkehrssystem gestalten und nutzen, sich die Verantwortung für dessen Sicherheit teilen.“

Seit 1997 ist die Vision Zero durch das in diesem Jahr vom schwedischen Parlament verabschiedete Gesetz die Grundlage der schwedischen Verkehrspolitik.

3. Was bedeutet Vision Zero?

Vision Zero geht von vier Grundsätzen aus:

Erstens: Das Leben ist nicht verhandelbar.

Kein anderes Gut kann so wichtig sein, dass es gegen das menschliche Leben aufgerechnet werden darf. Seit 1953 werden die Zahlen der im Straßenverkehr in Deutschland verunglückten Personen durch das Statistische Bundesamt erfasst. Seitdem starben in Deutschland bei Verkehrsunfällen insgesamt 732.151 Menschen. Dies ist deutlich mehr als die Einwohnerzahl von Frankfurt am Main. Auch jetzt, da die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten im Jahr 2010 mit 3.657 Toten einen historischen Tiefstand erreicht hat, sterben in



Deutschland an jedem Tag im Durchschnitt zehn Menschen im Straßenverkehr.

Versetzen wir gedanklich E.I. du Pont aus dem Jahre 1802 in die Gegenwart und nehmen wir an, das Automobil sei noch nicht erfunden. Nun kommt du Pont und eröffnet der Politik, den Medien und der Öffentlichkeit in Deutschland, er habe nach der von ihm perfektionierten Schwarzpulverherstellung nunmehr eine ganz neue Technik erfunden, welche die persönliche Mobilität durch motorisierte, individuell steuerbare Fahrzeuge auf eine völlig neue Basis stellt. Allerdings sei nach Einführung dieser Technik mit einer neuen Art von Unfällen, nämlich den Verkehrsunfällen, zu rechnen. Sie würden nach seiner Abschätzung im Durchschnitt zehn Todesopfer täglich kosten.

Es dürfte eindeutig sein, dass diese neue Technik nie eingeführt würde und der Vorschlag des Erfinders auf Ablehnung, sicher sogar Empörung stoßen würde. Wer könnte es verantworten, eine Technik einzuführen, die zehn Tote an jedem Tag verursacht! Politik, Gesellschaft und Medien wären sich in der Ablehnung einig.

Das Recht auf Leben und auf körperliche Unversehrtheit steht an zentraler Stelle im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland – nichts anderes fordert die Vision Zero. Dieses Recht zu schützen ist Aufgabe der staatlichen Organe. Zwar lässt sich daraus keine konkrete Maßnahme ableiten, Gesetzgeber und

Exekutive sind jedoch aufgefordert, alles zu unternehmen, um Schäden von diesem Verfassungsgut abzuwenden. Angesichts der vielfältigen verfügbaren Möglichkeiten und dem in Nachbarländern wie Schweden erreichten Niveau der Verkehrssicherheit kann man durchaus kritisch hinterfragen, ob das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit in Deutschland und vielen der EU Staaten mit ähnlichen Verfassungsregelungen wirklich mit allen verfügbaren Mitteln geschützt wird.

Zweitens: Der Mensch ist fehlbar.

Vision Zero geht von der Erfahrungstatsache aus, dass sich Fehler im Straßenverkehr ebenso wie am Arbeitsplatz (oft ist die Straße auch der Arbeitsplatz) nicht vollständig vermeiden lassen. Evolutiv ist der Mensch auf eine

Fortbewegung mit maximalen Geschwindigkeiten zwischen 20 und 30 km/h ausgelegt. Jahrtausende lang war das der Bereich, in dem sich Menschen bewegt haben. Jahrtausendlang waren Motorik und Koordination, aber auch Wahrnehmung und Informationsverarbeitung des Menschen auf diese Maximalgeschwindigkeit ausgerichtet. Die wissenschaftliche Forschung auf dem Gebiet der Sensomotorik hat gezeigt, wie begrenzt die menschliche Kapazität ist, wenn es darum geht, die wichtigsten Informationen aus dem Umfeld aufzunehmen, zu verarbeiten und mit gespeicherten Informationen abzugleichen. Es ist evident, dass in Geschwindigkeitsbereichen, in denen sich unsere motorisierte Verkehrsteilnahme überwiegend abspielt, Fehlentscheidungen des Menschen nicht die Ausnahme, sondern eher die Regel sind.



Hinzu kommen Fehler des Menschen durch emotionale, motivationale oder stressbedingte Prozesse. Deshalb ist es auf den ersten Blick nicht erstaunlich, wenn die Unfallforschung im Straßenverkehr ebenso wie am Arbeitsplatz deutlich konstatiert, dass der überwiegende Anteil aller Unfallursachen in menschlichem Fehlverhalten zu suchen ist. Genau hier liegt aber auch der falsche Denkansatz: Wenn der Mensch mit seiner evolutionär verfügbaren Motorik, Koordination, Wahrnehmung und Informationsverarbeitung zumeist nicht in der Lage sein kann, den heutigen Straßenverkehr fehlerfrei zu bewältigen, dann können wir ihm viele Fehler nicht vorwerfen. Oder anders formuliert: Selbst bei bestem Wissen und Gewissen des Verkehrsteilnehmers ist es nur eine Frage der Wahrscheinlichkeit, wie hoch die jeweils aktuelle Fehlerquote ist. Bei hohen Geschwindigkeiten und/oder komplexen Verkehrssituationen wird diese Fehlerquote hoch sein. Ebenso ist es nur eine Frage der zum Glück allerdings recht niedrigen Wahrscheinlichkeit, dass es zu einem Unfall kommt. Dies bedeutet allerdings auch, dass wir bei fast jedem Verkehrsunfall und ebenso bei vielen Arbeitsunfällen davon ausgehen können, dass in der Kausalkette der Unfallverursachung an vielen Stellen menschliche Fehler zu finden sein werden.

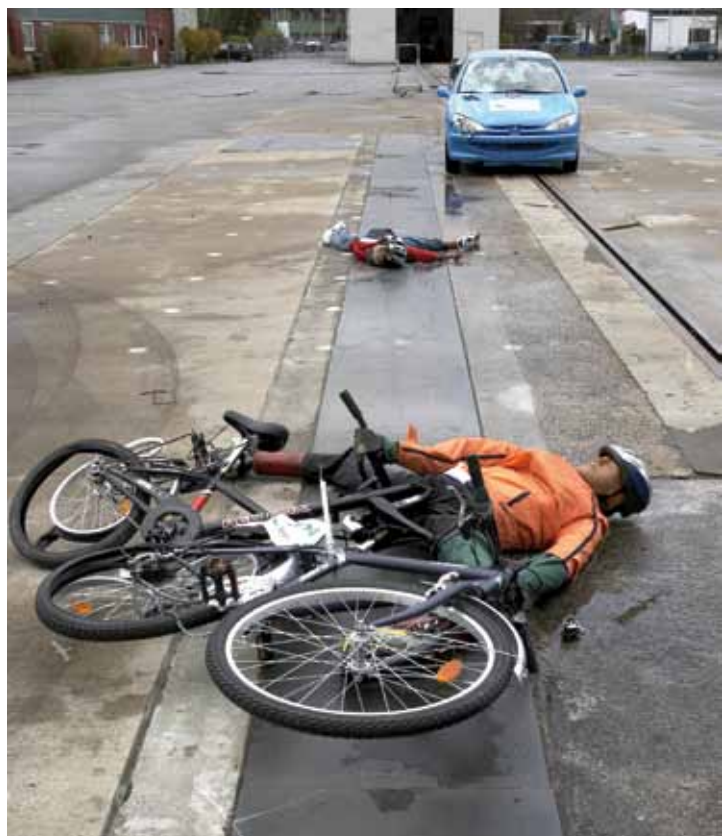
Die entscheidende Frage ist dann aber, welche Fehler wir dem Menschen überhaupt vorwerfen können. Denn unser heutiges

Straßenverkehrssystem ist viel zu selten an die Tatsache angepasst, dass Menschen Fehler machen. Weltweit, EU-weit und deutschlandweit sterben jeden Tag Verkehrsteilnehmer, weil ihnen selber oder anderen Verkehrsteilnehmern Fehler unterlaufen. Meistens sind es Fehler, die sich tausendfach ereignen und wegen der geringen Unfallwahrscheinlichkeit in der Regel ohne Folgen bleiben. In einer speziellen Konstellation von Umgebungs- und Straßenbedingungen oder einer besonderen Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern werden tausendfach begangene Fehler plötzlich mit dem Tod oder einer schweren Verletzung bestraft.

„Fehler dürfen nie mit dem Tod bestraft werden“, heißt es folgerichtig in der Konzeption von Vision Zero.

Drittens: Die tolerierbaren Grenzen liegen in der physischen Belastbarkeit des Menschen.

Gerade wenn man davon ausgeht, dass Menschen Fehler machen, muss dafür gesorgt werden, dass die dadurch entstehenden Unfälle nicht zu ernsthaften Personenschäden führen. „Keiner kommt um, alle kommen an“ – auf diese Formel hat es der Deutsche Verkehrssicherheitsrat gebracht, als er sich für die Vision Zero als Handlungsstrategie entschieden hat. Gradmesser und Kriterium für die Gestaltung des Verkehrssystems ist nach dem Ansatz von Vision Zero die biologische Toleranz des Menschen, etwas salopp gesagt also das, was er aushält.



Die Unfallforschung liefert hier wissenschaftlich belegte Grenzwerte. Die meisten Menschen, die (außerhalb von Fahrzeugen) von einem Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h angefahren werden, können dies überleben. Mit weiter optimiertem Fahrzeugdesign und evtl. Außenairbags wird es möglich sein, diesen Wert noch anzuheben. Ein Pkw bietet beim heutigen Stand der passiven Sicherheit den Insassen bei einem Frontalaufprall mit einer Geschwindigkeit bis etwa 70 km/h ausreichenden Schutz, bei einem Seitenaufprall liegt die kritische Geschwindigkeit derzeit bei ca. 50 km/h. Auch diese Werte können durch die Weiterentwicklung der passiven Sicherheitssysteme bestimmt noch weiter erhöht werden. Und aktive Sicherheitssysteme wie die automatische Einleitung einer Notbremsung werden es immer mehr ermöglichen, im Moment des Unfalls unter die kritischen Geschwindigkeiten zu kommen.

Diese Werte berücksichtigen allerdings keine individuellen Unterschiede. So sind zum Beispiel ältere Menschen stärker gefährdet, da ihre körperliche Widerstandsfähigkeit oft geringer ist und Verletzungen schlechter heilen. Auch für Kinder gelten teilweise andere Bedingungen, da z.B. bei einem Pkw-Fußgänger-Unfall je nach Körpergröße der angefahrenen Person andere Bewegungsabläufe auftreten.

Da wir angesichts der langen Zeitzyklen der Evolution die

Widerstandsfähigkeit des Menschen nicht in einigen Jahrzehnten erhöhen können, ist die Schlussfolgerung klar: Das gesamte System Straßenverkehr muss an den Menschen angepasst werden, nicht umgekehrt. Das Ziel ist die Vermeidung ernsthafter Personenschäden – bei weiterhin als unvermeidbar anzusehenden Unfällen.

Viertens: Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem.

Die Bürger können allein kein sicheres Verkehrssystem schaffen. Es ist Aufgabe des Staates und der Unternehmen, sich an dieser Aufgabe zu beteiligen beziehungsweise diese zu gestalten. Der Einzelne wird dadurch aber nicht aus der Verantwortung entlassen. Jeder Einzelne muss sich vielmehr bewusst sein über die Risiken, die sie oder er durch ihr oder sein Handeln oder Unterlassen für sich und andere erzeugt. In Schweden spricht man in diesem Zusammenhang von „geteilter Verantwortung“. Der einzelne Mensch ist für die

Einhaltung der Gesetze und Bestimmungen verantwortlich, während die Systemgestalter dafür zu sorgen haben, dass das System als Ganzes sicher ist. Zu den Systemgestaltern gehören in erster Linie die Behörden, die für Bau und Unterhaltung der Straßen zuständig sind, die Fahrzeughersteller, die Transportunternehmer, die gewerblich Güter transportierten und Personen befördern, aber auch die Politiker, die Gesetzgebung, die Rechtsprechung und die Polizei.

Diese systemische Betrachtung in der Vision Zero ist vielleicht die wichtigste Veränderung gegenüber der heute noch weit verbreiteten Sichtweise: Im Straßenverkehrsrecht zum Beispiel wird primär der einzelne Verkehrsteilnehmer in die Pflicht genommen. Die Verantwortung der Systemgestalter hingegen kommt dort nur am Rande vor. Claes Tingvall, Leiter der Abteilung für Verkehrssicherheit des Schwedischen Zentralamts für Straßenwesen, der als einer der Väter der Vision Zero gilt, hat die veränderte Sichtweise einmal mit einem interessanten Vergleich



erläutert: „Wir im Verkehrswesen haben gewiss nicht absichtlich Menschen getötet, aber die Sicherheit war nicht unser Hauptanliegen. Vor ein paar hundert Jahren sagte man, dass Menschen krank werden, weil sie unmoralisch seien und nicht nach Gottes Willen lebten. Bei Verkehrsunfällen ist die Auffassung heute noch mehr oder weniger die gleiche: Wir haben begriffen, dass Bakterien und Viren krank machen. Bei Unglücksfällen beschuldigen wir aber immer noch die Opfer der Dummheit und Verantwortungslosigkeit.“

4. Vision Zero setzt sich durch

Nach der Jahrtausendwende wurde die neue Betrachtungsweise von Vision Zero in zahlreichen anderen Ländern aufgegriffen, so zum Beispiel in Dänemark, Norwegen, Finnland, der Schweiz, den Niederlanden und in Großbritannien. Claes Tingvall von „Vägverket“ stellte die neue Betrachtungsweise auf zahlreichen internationalen Kongressen und Symposien vor. Der Vorstand des DVR beteiligte sich an der Diskussion und setzte eine spezielle Arbeitsgruppe ein, um die Übernahme der Vision Zero für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland zu prüfen. Nach intensiven Diskussionen fasste der Vorstand des DVR am 16. Oktober 2007 den Beschluss, die Vision Zero zur Grundlage seiner Verkehrssicherheitsarbeit zu machen.

Bedenken und Einwände gegen die Vision Zero hatten oft den Ursprung in der Frage: Warum machen wir nicht so weiter wie bisher? Wir waren doch erfolgreich!?! Dazu muss man die aktuelle Situation in der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland betrachten: Deren Erfolge sind unstrittig. Der Weg von 21.300 Verkehrstoten im Jahr 1970 hin zu 3.657 Verkehrstoten vierzig Jahre später im Jahr 2010 war ein weiter und unstrittig erfolgreicher Weg, an dem sich viele Institutionen und Organisationen intensiv beteiligt haben. Am 26.6.1969, kurz vor dem Höchststand der Zahl der Verkehrstoten, wurde auf Anregung von Bundesverkehrsminister Georg Leber der Deutsche Verkehrssicherheitsrat gegründet, dem schon in der Geburtsstunde 93 Mitglieder angehörten. Im Gründungsmanifest wurde festgehalten, dass die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichten und etwas Neues geschehen muss. Vor allem aber wurde gemeinsam konstatiert, dass im DVR erstmals die Bemühungen aller beteiligten Organisationen zusammengefasst und auf einheitliche Ziele gelenkt werden. Der Staat hatte hierzu eindeutig erklärt, dass er bereit ist, zu helfen und im DVR die Plattform für Gespräche unter Gleichberechtigten zu sehen.

Dennoch ist auch die trotz des vergrößerten Staates durch die deutsche Vereinigung und trotz der enormen Zunahme des Straßenverkehrs inzwischen erreichte niedrigste Zahl von 3.657 Verkehrstoten und die Zahl

der Schwerverletzten nicht akzeptabel, ebenso wenig der volkswirtschaftliche Schaden. Diese volkswirtschaftlichen Kosten durch Straßenverkehrsunfälle (Personen- und Sachschäden) belaufen sich nach aktuellen Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen auf gut 30 Milliarden Euro pro Jahr.

Kritiker merken gelegentlich auch an, die Vision Zero sei unrealistisch oder Ausdruck einer ideologisch einseitigen Haltung. Die Vision Zero gibt aber nur das Ziel und die Strategie vor. Sie ist weniger eine quantitative als vielmehr eine qualitative Vorgabe. Und bekanntlich gilt ja: Wer das



Bestmögliche erreichen will, muss das unmöglich Scheinende fordern. Quantitative Ziele, wie etwa die Halbierung der Getötetenzahlen in einer Dekade, können erst als Folge der Strategie formuliert werden. Die Vision Zero will von ihrer ursprünglichen Definition her und von den Beschlüssen des DVR Vorstandes her ausdrücklich nicht alle Unfälle vermeiden. Ihr Ziel ist, um nochmals „Vägverket“, das Schwedische Zentralamt für Straßenwesen zu zitieren, „das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt.“



Kritikern der Vision Zero muss man aber vor allem die erfolgreiche Umsetzung bei anderen Verkehrsträgern vorhalten. In der Luftfahrt und im Bahnverkehr ist die Vision Zero seit langem der Goldstandard und wurde dort in Deutschland auch schon weitestgehend erreicht. An dieser Stelle zeigt sich aber der durch Gewohnheit entstandene unterschiedliche Denkansatz: Wer würde in Deutschland ein Flugzeug besteigen, wenn wir zum Beispiel 3.000 Tote jährlich durch Flugzeugunfälle hätten? Wer würde sich einer Fluggesellschaft anvertrauen, die als Ziel bei den jährlich Getöteten eine Zahl x nennen würde – selbst wenn es eine niedrig dreistellige Zahl wäre? Dasselbe gilt beim Besteigen eines Zuges: Es ist für uns eine gesellschaftliche Selbstverständlichkeit, dass der schienengebundene Verkehr in Deutschland weder zu Toten noch zu Schwerverletzten führt. In den seltenen Fällen schwerer Zugunglücke entsteht dementsprechend eine enorme mediale Resonanz und es folgen intensive Untersuchungen mit dem Ziel, dass es nie mehr zu einem derartigen Unfall kommen kann. Wenn wir hingegen einen Pkw oder einen Bus besteigen, verschwenden wir keinen Gedanken daran, dass wir uns einem Verkehrssystem anvertrauen, das auch derzeit noch mehr als 3.600 Tote und über 60.000 Schwerverletzte pro Jahr erzeugt. Wir haben uns einfach daran gewöhnt.

Auf den ersten Blick nicht von der Hand zu weisen ist allerdings das Argument, dass die

Umsetzung der Vision Zero Mobilität teurer macht. Dies gilt aber nur auf den ersten Blick. Es gibt Sicherheit zwar nicht zum Nulltarif. Aber Prävention lohnt sich – Unfallfolgen sind ungleich teurer. In Schweden hat sich gezeigt, dass der Neubau oder Umbau von Straßen nach dem Audit zur Vision Zero durch die sorgfältigere Planung preiswerter wird – und sicherer werden die Straßen zusätzlich. Wenn man die derzeit 30 Milliarden Euro pro Jahr an volkswirtschaftlichen Schäden durch Verkehrsunfälle in Deutschland betrachtet, wird deutlich, wie hoch das finanzielle Einsparpotenzial durch Investitionen in die Prävention generell und die konsequente Umsetzung der Vision Zero speziell ist.

5. Vision Zero und Verkehrssicherheit 2020

So war es denn folgerichtig, die Vision Zero auch im Eckpunktepapier „Verkehrssicherheit 2020“ des DVR zu verankern. Angesichts des menschlichen Leids und der immensen wirtschaftlichen Folgekosten, die mit Verkehrsunfällen eingehen, so heißt es darin, müsse Verkehrssicherheitsarbeit im gesellschaftlichen Umfeld betrachtet werden. Maßgebend sei die Perspektive der Nachhaltigkeit mit dem Ziel einer sicheren, effizienten, sozial und ökologisch vertretbaren Mobilität. Wörtlich heißt es weiter: „Das Verkehrssystem ist an den Menschen anzupassen und nicht umgekehrt. Gefordert sind hierbei alle

Akteure im Bereich der Verkehrssicherheit.“

Seit Ende 2007 hat der DVR die Vision Zero verstärkt in die Öffentlichkeit getragen und für die neue Strategie geworben. Erfreulich ist die positive Resonanz. So beschloss im Oktober 2008 die Verkehrsministerkonferenz der Länder: „Die Verkehrsministerkonferenz sieht in der Vision Zero eine geeignete Grundlage, als langfristiges qualitatives Ziel der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit zu dienen.“ Mehrere Bundesländer haben die Vision Zero zur Grundlage ihrer Verkehrssicherheitsarbeit bzw. ihrer Verkehrspolitik gemacht, explizit in Koalitionsverträgen sind dies Nordrhein-Westfalen (2005), Brandenburg (2010) und Baden-Württemberg (2011). Und bei der DVR-Mitgliederversammlung am 3. Dezember 2009 in Berlin sagte der Parlamentarische Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS): „Der positive Trend rückläufiger Zahlen bei den im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten muss sich fortsetzen. Unser Ziel ist es, weiter Fortschritte zu erreichen hin zur Vision Zero. Ich kann diese Vision als eine ambitioniertes Leitbild der Verbandsarbeit nur unterstützen.“ Die EU-Kommission hat sich in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ deutlich zur Vision Zero bekannt.

Auch die Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung greifen Vision Zero auf. Diese Expertise gehörte zu den Vorarbeiten für das für 2011 angekündigte Grundsatzprogramm der Bundesregierung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Auf der Basis wissenschaftlicher Arbeiten in verschiedenen Disziplinen bezieht der Beirat deutlich Position. Wörtlich heißt es dort: „Ein international kompatibles, zukunftsweisendes Konzept wie Vision Zero ... würde auf gesellschaftlicher Ebene einen konsensualen Rahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit im kommenden Jahrzehnt schaffen. (...) Eine derartige Zielsetzung setzt das Minimierungsgebot in Bezug auf Straßenverkehrsunfälle öffentlich wahrnehmbar und überprüfbar um, sie schafft eine Atmosphäre pro Verkehrssicherheit und vermittelt gemeinsame Verantwortung für die Sicherheit des Verkehrssystems. Ein mit der konsequenten Umsetzung der hier vorgelegten Empfehlungen erreichbares Zwischenziel ist nach Auffassung des Wissenschaftlichen Beirats eine Halbierung der Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen bis 2020. Im Jahr 2020 sollte damit die Anzahl der tödlich verunglückten Straßenverkehrsteilnehmer unter 2.000 Menschen liegen.“ Konsequenterweise tragen die Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats den Titel: „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“.

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) hat ebenso eindeutige Stellung bezogen, indem sie Vision Zero in ihre Präventionsgrundsätze aufgenommen hat. Schon am 28. November 2008 verständigten sich die Vertreter der Versicherten und der Arbeitgeber in der Mitgliederversammlung der DGUV einstimmig auf ein Positionspapier, dessen Titel bereits die Antwort auf die Frage des Warum beinhaltet: „Prävention lohnt sich!“ Das neue Positionspapier bezieht sich auf die Arbeitswelt und gleichermaßen auf die Bildungseinrichtungen. In der Einleitung heißt es klar und unmissverständlich: „Arbeitswelt und Bildungseinrichtungen sind so zu gestalten, dass Arbeits-, Schul- und Wegeunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren mit allen geeigneten Mitteln verhindert werden (Vision Zero).“ Dies kann man getrost als Paradigmenwechsel bezeichnen. Weiter sagt das Positionspapier wörtlich, dass „Arbeitswelt und Bildungseinrichtungen so zu gestalten sind, dass menschengerechte und gesundheitsförderliche Maßnahmen die Menschen in die Lage versetzen, unabhängig von ihren persönlichen Voraussetzungen zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung beitragen können“. Besser und verständlicher kann man den gesetzlichen Präventionsauftrag „mit allen geeigneten Mitteln“ kaum beschreiben.

Die Vision Zero der DGUV ist zugleich enger und weiter als die des DVR. Entsprechend

dem gesetzlichen Auftrag der Mitglieder dieses Spitzenverbandes geht es um die Verhütung von Arbeitsunfällen, Wegeunfällen und Berufskrankheiten, also einem breiteren Spektrum als nur dem Straßenverkehr. Im Straßenverkehr selber betrachtet die DGUV mit ihren Mitgliedern aber nur die Wegeunfälle auf den Wegen zwischen Arbeitsplatz und Wohnung sowie die Straßenverkehrsunfälle von Personen, die dort ihren Arbeitsplatz haben wie zum Beispiel Taxifahrer, Busfahrer, Lkw-Fahrer oder Dienstreisende.

6. Die künftigen Aufgaben

Welche Handlungsfelder sind nun besonders für die Umsetzung der Vision Zero geeignet oder eröffnen das größte Potenzial? Und wo liegen dann die Aufgaben für die gesellschaftlichen Gruppen? Mit der Vision Zero erhalten die Bereiche der Verkehrswege, insbesondere der Straße, und der Verkehrsmittel, also der Fahrzeuge zwangsläufig ein besonderes Gewicht. Auch wenn die

Information und Motivation der Verkehrsteilnehmer und das Einfordern ihrer Mitverantwortung nicht vernachlässigt werden darf, so erlangt bei der Umsetzung der Vision Zero die Nutzung noch nicht ausgeschöpfter (technischer) Potenziale bei Verkehrswegen und Verkehrsmitteln eine besondere Bedeutung.

Die Strategie Vision Zero erfordert die Formulierung von klaren Etappenzielen. Voraussetzung hierfür ist eine umfassende Analyse des Unfallgeschehens unter Berücksichtigung des Gefährdungspotenzials und besonderer Gewichtung der hohen Zahl der Schwer- und Schwerstverletzten sowie der Getöteten. Darüber hinaus ist ein Handlungsprogramm zu entwickeln, in dem die Beiträge der verschiedenen Systemgestalter vorgezeichnet werden. Sicherheit muss als zentrale Zielsetzung auf allen Handlungsebenen verstanden werden. Dies ist mit einer intensiven gesellschaftlichen Diskussion zu verbinden.

Das Eckpunktepapier „Verkehrssicherheit 2020“ des DVR enthält eine Reihe von

konkreten Aufgaben und Zielformulierungen für die Bereiche Fahrzeug, Mensch und Straße, die an anderer Stelle in diesem Handbuch erläutert werden. Diese Maßnahmen sind unter dem Dach des DVR im Konsens aller mehr als 200 Mitglieder verabschiedet worden. Darüber hinaus gibt es aber auch Themen, die unter den DVR-Mitgliedern heute noch umstritten sind, die aber nach Meinung des DVR-Vorstands in naher Zukunft auf die Tagesordnung gehören, wenn Vision Zero wirklich ernst gemeint ist. In diesem Zusammenhang wird eine bekannte Fragestellung unter dem Blickwinkel von Vision Zero neu betrachtet werden müssen: Die Frage nach dem richtigen Gleichgewicht zwischen Freiheit und Reglementierung. Dies soll an drei Beispielen erläutert werden, denn europaweit sprechen die Unfallforscher von den „drei Killern“, die für eine Vielzahl von Straßenverkehrsunfällen und für einen großen Teil der tödlichen Unfälle und denen mit Schwerverletzten verantwortlich sind. Vision Zero umsetzen heißt auch, diesen drei Hauptunfallursachen den Kampf anzusagen.





100 Prozent Gurtnutzung

Der Sicherheitsgurt ist im Bereich der passiven Sicherheit zweifellos als Lebensretter Nummer eins anzusehen. Die Unfallforscher von Volvo gehen davon aus, dass der Sicherheitsgurt die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle um 40 Prozent reduziert. Die Geschichte seiner Einführung in Deutschland zeigt jedoch auch, dass es verhängnisvoll sein kann, bei der Einführung von gesetzlichen Regelungen zu zögerlich zu verfahren. Zur Erinnerung: Es gab in der Politik seit Ende der sechziger Jahre Willensbekundungen zum Nutzen des Sicherheitspotenzials des Gurtes. 1974 kam die Ausrüstungsvorschrift für Pkw auf Vordersitzen. Zwei weitere Jahre gingen ins Land bis zur Festlegung einer Gurtbenutzungspflicht, und die Bußgeldbewehrung erfolgte erst im Jahre 1984. In den zehn Jahren bis zu diesem Zeitpunkt stieg die Anlegequote auf den Vordersitzen trotz zahlreicher Bemühungen in der Erwachsenenklärung und Öffentlichkeitsarbeit von knapp 40 auf nur etwa 60 Prozent. Erst mit Einführung der Bußgeldbewehrung

sprang die Quote schlagartig auf 92 Prozent im Durchschnitt aller Straßen. Die Zahl der getöteten und schwerverletzten Insassen von Pkw ging in der Folge deutlich zurück. Dr. Horst Heldmann, der als Ministerialdirektor im Bundesverkehrsministerium diese Entwicklung mitgestaltete und die politischen Auseinandersetzungen um die Gurtanlegepflicht hautnah miterlebte, kommentierte 1999 in der Zeitschrift für Verkehrssicherheit den vermeidbaren Zeitverlust bis zur Erreichung einer hohen Gurtanlegequote so: „Selten, außer in Kriegen, verursachten falsche Entscheidungen so viele und zählbare Opfer wie in diesem Fall. Ein dunkles und schmerzliches Kapitel deutscher Straßenverkehrssicherheitspolitik“.

Heute ist die Gurtanlegequote teilweise erfreulich hoch: Die Bundesanstalt für Straßenwesen registriert bei ihren regelmäßig durchgeführten Erhebungen eine Gurtanlegequote von 99 Prozent auf der Autobahn, 98 Prozent auf der Landstraße und 97 Prozent in innerstädtischen Verkehr. Diese Zahlen beziehen sich auf erwachsene Pkw-Insassen. Rücksitzpassagiere sind auf der Autobahn zu 99 Prozent angegurtet und auf der Landstraße zu 97 Prozent. Im Stadtverkehr sinkt die Gurtanlegequote auf den Rücksitzen allerdings auf 94 Prozent. Gerade in der Stadt, wo der Gurt aufgrund der dort gefahrenen Geschwindigkeiten meist sicherstellen kann, dass Insassen auf den Rücksitzen gar nicht oder nur leicht verletzt werden, wird gelegentlich auf diesen Schutz

verzichtet. Erschreckend ist aber, dass unter den tödlich verunglückten Fahrzeuginsassen ein deutlich überproportionaler Anteil nachweislich nicht angeschnallt war.

Deutlich schlechter ist die Gurtanlagequote im Nutzfahrzeugbereich: Während sich in leichten Lkw bis 3,5 t auf der Autobahn und der Landstraße im Durchschnitt 94 Prozent der Fahrer anschnallen, beträgt die Quote bei den Lkw über 3,5 t nur 81 Prozent und bei den Lastzügen und Sattelzügen nur 79 Prozent (alle Angaben beziehen sich auf das Jahr 2010). Dies, obwohl zahlreiche Untersuchungen belegt haben, wie hoch die Schutzwirkung durch den Sicherheitsgurt gerade auch im schweren Lkw ist.

Zwei Wege können helfen, um die Gurtanlagequote auf die nötigen 100 Prozent zu bringen: Erstens der verstärkte Einsatz von Erinnerungssystemen mit optischen und akustischen Warnsignalen, auch für die Rücksitze. Und zweitens eine erhöhte Kontrolldichte, möglicherweise verbunden mit einer Erhöhung der Sanktionen. Dazu ein Vergleich: Warum wird ein Verstoß gegen die Feinstaubverordnung (Einfahren in eine Umweltzone ohne die entsprechende Plakette) mit einem Punkt im Verkehrszentralregister sanktioniert, ein Verstoß gegen die Gurtpflicht hingegen nicht?

Alkohol

Beim Thema Alkohol im Straßenverkehr hat sich erfreulicherweise in den letzten Jahren ein deutlicher Stimmungswandel vollzogen. Anders als früher gilt es nicht mehr als Kavaliersdelikt, sich alkoholisiert ans Steuer zu setzen. Es gibt eine große Zustimmung in der Bevölkerung, dass für das motorisierte Fahren im Straßenverkehr die klare Regelung „Kein Alkohol“ gelten muss. Bei einer im Auftrag des DVR durchgeführten repräsentativen Befragung sprachen sich knapp 60 Prozent für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer aus, nur 28,6 Prozent waren dagegen.

Die Gesetzgebung und auch die Überwachungsdichte bleiben dahinter deutlich zurück. Es existiert ein verwirrendes Nebeneinander von verschiedenen Grenzwerten,

- ▶ beginnend mit dem Alkoholverbot für Fahranfänger und unter 21-jährige Personen,
- ▶ der 0,3 Promille-Grenze nach dem Strafgesetzbuch (Trunkenheit im Verkehr bzw. Gefährdung des Straßenverkehrs),
- ▶ der 0,5 Promille-Grenze, ab der eine Ordnungswidrigkeit vorliegt,
- ▶ über die 1,1 Promille-Grenze für absolute Fahruntüchtigkeit
- ▶ bis hin zur 1,6 Promille-Grenze für Radfahrer,

die kaum ein Verkehrsteilnehmer auseinanderhalten kann. Im Sinne von Vision Zero ist angesichts der hohen Zahlen von Getöteten und Schwerverletzten nur die Einführung eines klaren und eindeutigen Alkoholverbots ohne Wenn und Aber logisch und konsequent.

Nach langen Diskussionen wurde übrigens erst vor wenigen Jahren das Alkoholverbot für Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren Gesetz. Die Entwicklung der Unfallzahlen hat gezeigt, dass diese Maßnahme enorm wirksam war: Der Rückgang der Alkoholunfälle bei den jungen Fahrern fiel wesentlich stärker aus als bei den Verkehrsteilnehmern insgesamt. Dennoch wurden 2009 in Deutschland bei Alkoholunfällen 22.000 Menschen verletzt und 440 getötet. Alkohol im Straßenverkehr ist eine der Hauptunfallursachen. Warum, so fragt man sich, soll „Kein Alkohol beim Fahren“ oder „Entweder trinken oder fahren“ nicht für alle gelten? Hier ist eine klare Regelung zur Umsetzung der Vision Zero nötig.

Der Wissenschaftliche Beirat weist in seinen Empfehlungen besonders darauf hin, dass Alkohol im Straßenverkehr auch als Problem einer Teilgruppe in Erscheinung tritt, der eine konsequente Trennung von Alkohol und Fahren nicht gelingt. Im Übergang zu Abhängigkeit oder Alkoholmissbrauch, heißt es in den Empfehlungen, führen entsprechende Gewohnheiten



in Verbindung mit schwacher Selbstkontrolle zu einer hohen Wiederholungsgefahr. Das technische Instrumentarium, mit dem sich nach einer Auffälligkeit Wiederholungstaten ausschließen lassen, ist jedoch vorhanden. Pkw-Hersteller haben so genannte Alcolock-Systeme entwickelt, die eine Nutzung des Fahrzeugs nur nach einer Atemalkoholkontrolle zulassen. Der schwedische Hersteller Volvo bietet Alcolocks werkseitig in Serienfahrzeugen an, sowohl in Pkw als auch in Nutzfahrzeugen. In jedem vierten derzeit von Volvo verkauften Truck ist bereits ein Alcolock eingebaut. In Schweden dürfen Arbeitgeber in Arbeitsverträgen ihre Mitarbeiter dazu verpflichten, bei der Nutzung der Fahrzeuge die sensorische Zündsperrung zu nutzen. In Finnland und Frankreich gibt es gesetzliche Regelungen, die diese Einrichtungen in Schulbussen vorschreiben. Bei uns ist der rechtliche Rahmen hingegen noch nicht abgesteckt, obwohl es überwiegend aus den USA stammende wissenschaftliche Belege dafür gibt, dass mit den Geräten gefährliche Alkoholfahrten wirksam verhindert werden können.

Zu schnelles Fahren

Überhöhte oder besser nicht angepasste Geschwindigkeit ist in Deutschland seit Jahrzehnten eine Hauptunfallursache. Zahlreiche Aktionen sind auf dieses Thema gerichtet, nicht zuletzt die 2008 gestartete Kampagne „Runter vom Gas!“. Die überwältigende Resonanz auf diese Kampagne, die durch ihre konfrontierenden Stilmittel anfangs durchaus nicht unumstritten war, und die vielen Preise für die Kampagne sprechen eine klare Sprache. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist ein Problem, das sich auf allen Straßen zeigen kann – in Wohngebieten, auf Landstraßen und auf Autobahnen.

Tempo 30 in reinen Wohngebieten ist für uns mittlerweile zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Tempo 100 auf Landstraßen, bei seiner Einführung im Jahr 1972 heiß umkämpft, wird seit langem von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert. Zu eindeutig erscheint uns heute der Sicherheitsgewinn, als dass wir dies in Frage stellen würden. Auf Autobahnen gibt es in Deutschland keine generelle Begrenzung, sondern eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h, deren Bedeutung praktisch unbekannt ist. Allerdings ist ein großer Teil des Autobahnnetzes durch individuelle örtliche Begrenzungen geregelt, meist im Bereich zwischen 100 km/h und 130 km/h. Im europaweiten

Vergleich der Verkehrsunfälle auf Autobahnen nach gefahrenen Kilometern zeigen sich die Autobahnen in der Schweiz, in den Niederlanden und in Dänemark als besonders sicher. Deutschland liegt in diesem Vergleich auf Platz 8.

Der Wissenschaftliche Beirat beim BMVBS kommt in seinen Empfehlungen zu dem Schluss, dass gerade auch im Interesse des grenzüberschreitenden Verkehrs eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung in Europa sinnvoll ist.

Generell geht es aber eher darum, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten an die vorgegeben Grenzen anzunähern, was primär



nur durch eine verstärkte Überwachung möglich ist. Besonders geeignet hierfür sind verstärkte Kontrollen mit unmittelbarem Anhalten sowie die Section Control, bei der die Geschwindigkeit über eine längere Strecke hinweg gemessen wird. Hinsichtlich der nicht angepassten Geschwindigkeit als Unfallursache ist allerdings auch festzuhalten, dass die in Deutschland bei einer ohnehin nicht hohen Kontroll-dichte verhängten Bußgelder bei Geschwindigkeitsüber-tretungen im europäischen Vergleich mit den niedrigsten Sätzen am unteren Ende der Skala stehen.

Der Staat entkräftet seine eigenen Vorschriften, wenn er sie nicht angemessen sanktioniert. Oder ist in anderen Ländern, zum Beispiel in Skandinavien, das Recht auf körperliche Unversehrtheit ein höheres Gut als in Deutschland? Nach Schätzungen des European Transport Safety Council (ETSC) könnten 50 Prozent aller Unfälle verhindert werden, wenn die Verkehrsteilnehmer lediglich die vorhandenen Verkehrsregeln einhalten würden.

Die Vision Zero gibt das Ziel vor und ist Ansporn zugleich.

Literatur

Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 7./8. Oktober 2008 in Dessau/Roßlau, einsehbar unter http://www.bundesrat.de/cln_109/DE/gremien-konf/fachminister-konf/vmk/Sitzungen/08-10-07-08-VMK/08-10-07-08-beschl,templateld=raw,property=publicationFile.pdf/08-10-07-08-beschl.pdf (8.4.2011)

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle 2010

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): Vision Zero. Im Zweifel für die Verkehrssicherheit (Stand: Januar 2010), einsehbar unter http://www.dvr.de/download/vision_zero.pdf (6.4.2011)

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): Verkehrssicherheit 2020 – Eckpunktepapier, verabschiedet vom DVR-Vorstand am 26.10.2010

Eichendorf, Walter; Perlebach, Edith: Prävention lohnt sich, in: Sicherheitsingenieur 6/2009 S. 10ff

Pusten, damit der Motor läuft: Atem-Alkoholsperren, in: sueddeutsche.de, erschienen am 25.3.2011, einsehbar unter <http://newsticker.sueddeutsche.de/list/id/1131764> (31.3.2011)

Schlitz, Arsène: Der unterschätzte Erfolgsfaktor. Arbeitssicherheit als Katalysator für Kulturwandel im Unternehmen, in: stahl und eisen 130(2010) Nr. 3, S. 2 ff

Vägverket (Schwedisches Zentralamt für Straßenwesen): Die Nullvision, einsehbar unter http://www.dvr.de/download/vaegverket_die_nullvision.pdf (6.4.2011)

Wiles, David: Die schwedische Version zur Verkehrssicherheit kommt gut an, einsehbar unter <http://www.sweden.se/de/Startseite/Arbeiten-leben/Lesen/Die-schwedische-Vision-zur-Verkehrssicherheit-kommt-gut-an> (29.03.2011)

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4/2010, S. 171 ff

Strategie der DVR-Verkehrssicherheitsarbeit bis 2020



Andreas Bergmeier
Referent Kinder und Jugendliche



Christian Kellner
Hauptgeschäftsführer
des DVR



Dr. Detlev Lippard
Referent
Straßenverkehrstechnik

Vorwort

Die umfassende Sicherheitsstrategie „Vision Zero“ weist den Weg:

Damit das gesetzte Ziel einer Reduktion der Unfalltoten um 40 Prozent in Deutschland bis 2020 gelingt, welches das nationale Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes mit Recht propagiert, ist eine Zäsur in der Verkehrssicherheitsarbeit notwendig. Eine gesicherte, deutlich höhere Finanzierung gehört genauso dazu wie unmissverständliche Signale des Gesetzgebers: keine Toleranz für Alkohol am Steuer!

Weitere Themen sind die geregelte Lernzeitverlängerung für junge Fahrer nach Führerscheinwerb, verstärkte Überwachung, gestärkte Unfallkommissionen und höhere Investitionen zur Umgestaltung in fehlerverzeihende Straßen. Darüber hinaus muss es gelingen, die Prävention als Prozess lebendigen Lernens zu propagieren: Verkehrssicherheitsarbeit muss in allen Schulformen nicht nur als Kür sondern auch als Pflicht verstanden werden.

In den Jahren 2009 und 2010 haben die Vorstands Ausschüsse des Deutschen Verkehrssicherheitsrates die Maßnahmen zusammengestellt, die aus ihrer Sicht dazu beitragen, die Verkehrssicherheit in Deutschland spürbar zu erhöhen. Anlass war das in Entwicklung begriffene nationale Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes, das es zu unterstützen galt. Aus dieser Arbeit der Ausschüsse entstand das „DVR-Eckpunktepapier“, welches im Herbst 2010 vom DVR-Vorstand einstimmig verabschiedet wurde. Dieses Eckpunktepapier wurde danach dem BMVBS, den Bundesländern und den Verkehrspolitikern übermittelt. Es ist zu finden im Internet unter www.dvr.de und dort im Rahmen der „Vorstandsbeschlüsse“.

Um es einer noch breiteren Leserschaft zugänglich zu machen, wurde das Eckpunktepapier redaktionell „übersetzt“ und aus einem Guss formuliert. Es handelt sich damit um eine Fassung, für die die genannten Autoren die redaktionelle Verantwortung übernehmen – ohne die inhaltliche Urhebererschaft zu beanspruchen.

1. Grundsätzliches

Die Vereinten Nationen haben den Zeitraum von 2011 bis 2020 angesichts der Unfallentwicklung zur Dekade der Verkehrssicherheit gekürt. Die Europäische Union hat das 4. Aktionsprogramm mit dem ehrgeizigen Ziel aufgelegt, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um die Hälfte zu reduzieren. In Deutschland ist ein neues Verkehrssicherheitsprogramm entwickelt worden, um den 4. Platz in der europäischen Unfallstatistik behaupten oder vielleicht sogar steigern zu können.

Für den DVR waren diese Entwicklungen Anlass, um frühzeitig Weichenstellungen für die neue Dekade vorzunehmen. In einem intensiven Diskussionsprozess mit seinen Mitgliedern wurde ab 2009

sukzessive das DVR-Eckpunktepapier „Verkehrssicherheit 2020“ entwickelt. Ziel war es, einen Text zu verabschieden, der auf Basis eines möglichst breiten Konsens der Mitglieder Verkehrssicherheitswege für den Zeitraum bis 2020 aufzeigt. Eine Vielzahl wertvoller und teilweise auch detaillierter Vorschläge wurde übernommen. Diskussionen im Vorstand, im Hauptausschuss und in den Fachausschüssen bestätigten den eingeschlagenen Weg, so dass das Eckpunktepapier vom Vorstand am 26. Oktober 2010 einstimmig verabschiedet werden konnte. Damit hat der DVR seine „Magna Charta“ zur Verkehrssicherheit gewonnen. Sie wird für dieses Jahrzehnt als wertvolle Richtschnur für die Umsetzung der Vision Zero dienen (Originaldokument unter www.dvr.de).



Das „Recht auf Leben“ und die „körperliche Unversehrtheit“ gehören zu den universellen Menschenrechten. Das Vision Zero-Logo des DVR mit der Kurzformel „Keiner kommt um. Alle kommen an“ fasst diese prägnant zusammen. Im vorangestellten Beitrag „Vision Zero“ ist im einzelnen beschrieben, welche konkreten Schlussfolgerungen sich daraus ergeben. Zwar wird es infolge menschlicher Fehler immer wieder zu Unfällen kommen – gerade deshalb ist es so entscheidend, das System Straßenverkehr in einer Weise umzugestalten, damit aus Unfällen möglichst keine tödlichen oder schweren Verletzungen resultieren.

Unfälle im Straßenverkehr sind immer mit großen sozialen und finanziellen Verlusten verbunden: auf individueller Ebene mit dem Leid der Angehörigen sowie der Unfallopfer, auf betrieblicher Ebene mit wirtschaftlichen Verlusten durch Ausfälle von Mitarbeitern, Schäden sowie Produktionsausfall und auf volkswirtschaftlicher Ebene mit Belastungen, beispielsweise für das Gesundheitswesen.

Verkehrssicherheitsarbeit muss also im gesellschaftlichen Kontext betrachtet werden. Maßgebend ist die Perspektive der Nachhaltigkeit mit dem Ziel einer sicheren, effizienten, sozial und ökologisch vertretbaren Mobilität. Die Sicherheitsstrategie Vision Zero, die im DVR bereits seit 2007 verankert ist, wird in anderen Lebensbereichen wie zum Beispiel beim Arbeitsschutz seit langem selbstverständlich und erfolgreich praktiziert.

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

Bei Zielkonflikten gibt Vision Zero klar die Richtung vor: im Zweifel für die Verkehrssicherheit. Kern dieses Ansatzes ist die Einsicht, dass der Mensch im Verkehrssystem nicht fehlerfrei agieren kann. Ohne ihn aus seiner Verantwortung zu entlassen, muss dieses System daher so gestaltet sein, dass Fehler möglichst keine fatalen

Folgen haben. Das Verkehrssystem ist an den Menschen anzupassen und nicht umgekehrt. Gefordert sind hierbei sämtliche Akteure im Bereich der Verkehrssicherheit; alle tragen Mitverantwortung.

Zur Vision Zero-Strategie gehört neben der klaren Zielsetzung die langfristige Umsetzung auf Basis eines detaillierten Maßnahmenkatalogs und geeigneter Steuerungsinstrumente. Um dem Aspekt der Nachhaltigkeit und der gesellschaftlichen Relevanz Rechnung zu tragen, geht der DVR vom Leitgedanken **„Verkehrssicherheit ist Recht und Pflicht für alle“** aus.

Um dem angemessenen Rechnung tragen zu können, sind für den DVR folgende strategische Elemente von zentraler Bedeutung:

Strategische Elemente

► **Schwerpunkte auf Felder der Verkehrssicherheit mit besonders hohem Sicherheitsrisiko setzen.**

Im Sinne der Gefährdungsorientierung werden auf Grundlage der Verkehrsunfallstatistik des Bundes spezielle Zielgruppen herausgestellt.

► **Verkehrssicherheitsrelevante Trends frühzeitig erkennen und besetzen.**

Bereits stattfindende wie in den nächsten Jahren zu erwartende Veränderungen in der Wahl der Verkehrsmittel (sog. modal split) gehören hierzu ebenso wie die Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen oder die neuen elektronischen Kommunikationsangebote und deren erwarteter Nutzen.

► **Hauptthemen und -ziele definieren und Arbeitsprogramm, Fachausschüsse und Öffentlichkeitsarbeit danach ausrichten.**

Die in den Kapiteln 2 bis 4 beschriebenen drei klassischen Handlungsfelder „Mensch, Straße und Fahrzeug“ bilden hierbei das Gerüst.

► **Strittige Themen aufgreifen und Position beziehen.**

Der Sinn mancher Verkehrssicherheitsmaßnahmen wird von den Verkehrsteilnehmern kontrovers beurteilt, woraus zu geringe Befolgungsgrade bzw. zu niedrige Akzeptanzgrade resultieren. Auch bei den Mitgliedern des DVR gibt es trotz grundsätzlicher Übereinstimmung mit den meisten Handlungsfeldern strittige Themenbereiche. Der DVR versteht sich hier als Plattform, um nach ausführlichen Diskussionsprozessen zu Ergebnissen zu kommen, die anschließend zumindest von der Mehrheit der Mitglieder getragen und vertreten werden.

► **Politischen Einfluss ausüben und erweitern, um die Positionen des DVR durchzusetzen.**

Zusammenarbeit mit Bund und Ländern

Durch die beiden Standorte in Berlin und Bonn sowie die Zusammenarbeit mit Bund und Ländern ist der DVR bereits sehr gut vernetzt, um ein erfolgreiches Verkehrssicherheitsmanagement, wie es in Kapitel 5 beschrieben wird, zu betreiben.

Verkehrssicherheitsarbeit wird langfristig durch den demografischen Wandel beeinflusst. Deshalb ist es so wichtig, schon jetzt die Weichen für die Verkehrssicherheitsarbeit der Zukunft zu stellen – ohne

die bereits bestehenden Problemfelder zu vernachlässigen, wie beispielsweise das Risiko der jungen Fahrer.

Die Zielperspektive bis zum Jahre 2020 lautet für Deutschland: **Rückgang der Zahl der Getöteten von 2011 bis 2020 um 40 Prozent.** Die Vision Zero-Strategie ist zwar im ersten Schritt qualitativ orientiert, lässt sich aber sinnvoll mit quantitativen Zielvorgaben verbinden. Das 50-Prozent-Reduktionsziel der Europäischen Union ist für Deutschland angepasst worden, weil das im europaweiten Vergleich bereits erreichte recht hohe Sicherheitsniveau zu berücksichtigen ist. Die Zielvorgabe im nationalen Verkehrssicherheitsprogramm ist dementsprechend und folgt einer Prognose der BAST, die für 2020 von etwa 2.495 Getöteten ausgeht.

**Minus
40 Prozent**

Zwar sinkt die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Personen seit vielen Jahren. Diese Entwicklung hat jedoch eine gravierende Ausnahme: Die Zahl der lebensgefährlich Verletzten, der so genannten Schwerstverletzten, ist hoch geblieben. Exakte Statistiken existieren nicht, aber die BAST und andere Institutionen gehen von mindestens 7.000 Schwerstverletzten aus. Vermutlich hätten viele der jetzt Schwerstverletzten den Unfall ohne die Fortschritte in der Fahrzeugsicherheit nicht überlebt. Der Rückgang der Zahl der Getöteten sollte auch vor diesem Hintergrund interpretiert werden.



Die Kategorie „Schwerverletzte“ der amtlichen Statistik ist nur bedingt aussagekräftig. Denn die umfasst alle Unfall-opfer, die nach einem Verkehrsunfall für mindestens 24 Stunden stationär in eine Klinik aufgenommen wurden. Das Spektrum reicht deshalb von Patienten, die nur zur Beobachtung aufgenommen wurden bis hin zu lebensgefährlich Verletzten, die zum Teil mit schweren und dauerhaften Behinderungen leben müssen bzw. ihre Erwerbstätigkeit nicht mehr ausüben können. Das 24-Stunden-Kriterium ist zu grob und eignet sich für eine differenzierte Unfallanalyse nur sehr eingeschränkt.

Neue Unfallkategorie „Schwerstverletzte“

Der DVR hat deshalb bereits im Oktober 2010 einen Vorstandsbeschluss verabschiedet, mit dem die Einführung der neuen Unfallkategorie „lebensgefährlich verletzt“ beschrieben wird. Dies sind Verkehrsteilnehmer, die nach einem Unfall einer primärärztlichen Intervention bedurften, die intensivmedizinisch versorgt werden mussten, die mindestens 24 Stunden in der Klinik verbleiben mussten und nicht innerhalb von 30 Tagen verstorben sind. Dieser Definitionsansatz wird für Deutschland – auch im internationalen Kontext – als am praktikabelsten angesehen. Wichtige Voraussetzung für die Einführung dieser Kategorie ist die Verbesserung der Kommunikation zwischen der Polizei und den Krankenhäusern.

Schwere Unfälle verursachen neben dem menschlichen Leid auch hohe volkswirtschaftliche Kosten. Insgesamt betragen diese gemäß der BASt im Jahr 2009 etwa 30,5 Milliarden Euro. Zum einen gehen in diese Berechnung die so genannten Reproduktionskosten ein, die aufgewendet werden müssen, um durch den Einsatz medizinischer, handwerklicher, juristischer, verwaltungstechnischer und anderer Maßnahmen möglichst einen Zustand wie vor dem Unfall herzustellen. Zum anderen erfassen die sog. Ressourcenausfallkosten die Minderungen an wirtschaftlicher Wertschöpfung, die dadurch entstehen, dass die durch den Unfall verletzten oder getöteten Personen nicht mehr Teil des Produktionsprozesses sein können. Außerdem stehen beschädigte Fahrzeuge als Sachkapital zumindest zeitlich begrenzt nicht zur Verfügung. Humanitäre Kosten wie Leid und Trauer gehen in diese Berechnung nicht ein.

Im Sinne eines gefährdungsorientierten Ansatzes sollten folgende Zielgruppen besonders herausgestellt werden: Fußgänger (476 Getötete in 2010), Radfahrer (381 Getötete), 18- bis 24-jährige „Junge Fahrer“ (693 Getötete), motorisierte Zweiradfahrer (709 Getötete) und Senioren ab 65 Jahren (912 Getötete). Besondere Aufmerksamkeit gilt darüber hinaus den

Hauptzielgruppen



Kindern im Straßenverkehr (104 Getötete), bei der als einzige Zielgruppe im Vergleich zu 2009 die Unfallzahl gestiegen ist. Das 4. EU-Aktionsprogramm verbindet dementsprechend die Schwerpunkte „Verhalten“ und „Infrastruktur“ mit den Zielgruppen „Schwächere Verkehrsteilnehmer“, „Junge Fahrer“ und „Motorradfahrer“.

Trotz demografischen Wandels wird es insbesondere im Güterverkehr gemäß diverser Prognosen noch immer ein Verkehrswachstum geben. Auch die Mobilitätskosten werden steigen. Deshalb wird ein verändertes Mobilitätskonzept angestrebt im Sinne eines Zusammenspiels einer intelligenten und bedarfsgerechten Nutzung sicherer Verkehrsmittel, das nachhaltig die Umwelt schont, allen kurz- und langfristig bedarfsgerechte und ansprechende Mobilitätschancen bietet und die Lebensqualität in den Städten und in den ländlichen Räumen erhöht.

Neues Mobilitätskonzept

Die Notwendigkeit, der Zweck und die Ziele der Mobilitätsanlässe sollten dabei im Hinblick auf Potenziale zur Reduzierung der Verkehrsströme (Verkehrsvermeidung) und der Verlagerung überprüft werden. Es sollen Anreize zur Änderung des modal split geschaffen werden, da grundsätzlich die mit dem öffentlichen Verkehr bzw.

mit Bahnen zurück gelegten Wege die verkehrssichersten sind.

Gemäß verschiedener Verkehrsstudien zur zukünftigen Mobilität in Deutschland gibt es einen Trend zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen. Damit diese Wege möglichst sicher sind, ist es entscheidend, besondere Anstrengungen zur Gestaltung der dafür benötigten Infrastruktur zu unternehmen – z.B. sichere und komfortable Wegenetze für Fußgänger und Radfahrer. Dies dient auch der Lebensqualität in den Städten.

Die Fortschritte in der Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge haben maßgeblich zur positiven Entwicklung hinsichtlich der Anzahl der schweren Unfälle beigetragen; die Fahrzeuge sind so sicher wie noch nie. Dieser Trend wird voraussichtlich anhalten. Bei Motorrädern sind Verbesserungen jedoch nur in einem begrenzten Rahmen möglich. Bei Motorradfahrern, Radfahrern und Fußgängern müssen zur weiteren Verbesserung der Verkehrsunfallzahlen andere Wege gegangen werden, damit deren Anteil an Schwerverletzten oder Getöteten in Bezug zum Pkw- und Lkw-Verkehr nicht ansteigt. Deshalb sollten diese Verkehrsteilnehmergruppen stärker als bisher in den Mittelpunkt rücken.



Die Landstraßen müssen im Fokus bleiben, da nach wie vor etwa 60 Prozent aller Verkehrstoten auf diesen Straßentyp zurückzuführen sind. Hierbei kommt es entscheidend auf eine gute Kooperation von Bund, Ländern, Landkreisen und Gemeinden an, um dem Ziel geschützter oder hindernisfreier Seitenräume deutlich näher zu kommen. Allein die Zahl der 724 in 2010 bei Baumunfällen Getöteten – also jedem fünften Verkehrstoten – unterstreicht die immense Bedeutung sicherer Seitenräume.

Außerdem muss das Zusammenwirken an den Schnittstellen Fahrzeug/Straße und Fahrzeug/Mensch betont werden (eSafety). Bereits heute werden Sensorensysteme angeboten, die beispielsweise das Fahrzeugumfeld erfassen, Beschilderungen und Verkehrsbeschränkungen erkennen oder den Fahrer beim Spurwechsel vor Kollisionen warnen und Auffahrunfälle vermeiden.

Car-to-X Kommunikation

In diesem Zusammenhang kommt der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes durch den Einsatz der Car-to-X-Kommunikation eine bedeutende Rolle zu. Entscheidend ist

dabei, dass trotz aller Möglichkeiten die Bedienung nach möglichst einheitlichen Standards erfolgen kann. Die derzeit angebotenen elektronischen Helfer sind in der Anwendung häufig kompliziert. Da reicht es nicht, wenn Hersteller in ihren Bedienungsanleitungen vor der Benutzung beim Fahren warnen. Wichtig sind Einfachheit und Eindeutigkeit.

Das Verkehrsrecht bildet den Ordnungs- und Orientierungsrahmen für das Verkehrsgeschehen; damit ist es ein zentrales Instrument zur Steuerung der Verkehrssicherheit. Die Kraft des Verkehrsrechts hängt ab von der Konsequenz seiner Durchsetzung. Anzustreben ist eine ausgewogene Balance zwischen stringenter Durchsetzung bestehender Regelungen und einem flexiblen Anpassen an Veränderungen im realen Verkehrsgeschehen. Der durch das Verkehrsrecht gebildete Ordnungsrahmen sollte grundsätzlich für die Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar gestaltet sein; dies erhöht seine Akzeptanz. Zur Durchsetzung bestehender Regelungen sind die zur Verfügung stehenden Sanktionsmöglichkeiten konsequent anzuwenden.

Dies hat nichts mit „Abzocke“ oder Schikanieren zu tun, denn die

Verkehrsrecht durchsetzen!





regelnormierende Freiheit, die der einzelne meint sich herausnehmen zu können, hat meist Einschränkungen und Unsicherheit für die Verkehrsteilnehmer insgesamt zur Folge. Das Einhalten der Verkehrsregeln entlastet zudem gerade auch in komplexen Verkehrssituationen.

Insbesondere die Verkehrsüberwachung durch die Polizei, Städte und Gemeinden bildet in diesem Zusammenhang einen unverzichtbaren Bestandteil zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr. Die dazu benötigten Personal- und Sachmittel müssen sicher gestellt sein. Bei den Verkehrsteilnehmern darf keinesfalls der Eindruck entstehen, dass der Überwachungsgrad wegen fehlender finanzieller Mittel sinkt.

Vor dem Hintergrund der insgesamt positiven Entwicklung des Unfallgeschehens auf Grund des technischen und medizinischen Fortschritts kommt zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit der Einhaltung rechtlicher Regelungen eine zentrale Bedeutung zu. Dabei ergeben sich insbesondere folgende verkehrsrechtliche Erfordernisse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit:

Überwachung verstärken!

Erstens sollte die Entscheidungsfindung über eine mögliche Einführung des Unfalldatenspeichers für alle Kraftfahrzeuge erfolgen, damit den Fahrzeugführern bewusst ist, dass wichtige Informationen über positive

wie negative Verhaltensweisen dem Gesetzgeber zur Verfügung stehen. Zweitens sollte eine verstärkte Überwachung ampelgeregelter Kreuzungen vorgenommen werden, da es in Folge von Missachtung des Rotlichts zu schweren Unfällen kommt. Drittens ist der verstärkte Einsatz ortsfester Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sinnvoll, um Unfalhäufungen dauerhaft zu beseitigen, wenn bauliche Maßnahmen nicht erfolgen können.

Geschwindigkeitsverstöße sind in Deutschland nach wie vor die häufigsten Regelübertretungen.

Vision Zero und Tempolimit

Deshalb sollte die Debatte geführt werden, welchen Beitrag die Einführung von Tempolimits für Vision Zero leisten könnte. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister empfiehlt innerorts Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit, von der nur das Vorrangnetz ausgenommen und entsprechend beschildert werden sollte. Die Begründungspflicht für abweichende Geschwindigkeitsregelungen würde umgekehrt. Für Landstraßen werden wegen der sehr unterschiedlichen Baustandards und Verkehrsbelastungen unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h, 80 km/h oder 60 km/h vorgeschlagen. Für Autobahnen sollte gemäß Wissenschaftlichen Beirat im Sinne der europäischen Harmonisierung der Verkehrsregeln ein Tempolimit von 130 km/h gelten.



Kein Alkohol am Steuer

Bereits beschlossen hat der DVR-Vorstand, dass ein absolutes Alkoholverbot für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer eingeführt werden soll. Im DVR wurde hierzu eine interdisziplinäre Diskussion unter Federführung der Fachausschüsse „Recht“ und „Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen“ geführt. Ziel war es, die immer noch hohe Zahl alkoholbedingter Unfälle weiter zu reduzieren, das „Herantrinken“ an eine akzeptierte Promillegrenze zu unterbinden und die positiven Erfahrungen, die mit der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger verbunden sind, auf alle Verkehrsteilnehmer zu übertragen.



2. Handlungsfeld Mensch

Das System „Straßenverkehr“ soll allen Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit bieten, ihre Mobilitätswünsche sicher umsetzen zu können. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, müssen die unterschiedlichen individuellen Kompetenzen sowie unterschiedliche Mobilitätsansprüche und Mobilitätsformen Berücksichtigung finden. Dies kann nur gelingen, wenn in der Fortentwicklung des Systems „Straßenverkehr“ sowie in der Verkehrssicherheitsarbeit grundsätzlich ein durch Rücksichtnahme geprägtes Miteinander angestrebt wird. Ziel ist die tatsächliche Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmergruppen, in der alle Verantwortung tragen, sich jeder von dieser Verantwortung angesprochen, aufgefordert und verpflichtet fühlt, Unfällen und Verletzungen vorzubeugen. Dieses Gebot des rücksichtsvollen Verhaltens ist gerade im Straßenverkehr besonders zwingend, da hier verschiedene Mobilitätsformen mit unterschiedlichen Gefährdungspotenzialen aufeinander treffen. Vor diesem Hintergrund ist die bewusste Missachtung von Verkehrsregeln grundsätzlich kein Kavaliersdelikt.

Um ein durch Rücksichtnahme und Verantwortung geprägtes Miteinander im Straßenverkehr zu erreichen, sind insbesondere drei Ebenen maßgeblich:

Rücksichtnahme und Verantwortung

- ▶ **Sicherheitskommunikation** (Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung, Fahrschulausbildung, Öffentlichkeitsarbeit etc.)
- ▶ **Rechtlicher Rahmen** (Ausgestaltung und Anwendung der Verkehrsregeln)
- ▶ **Überwachung und Ahndung** verkehrswidrigen Verhaltens.

Von zentraler Bedeutung für eine erfolgreiche Sicherheitskommunikation ist die Förderung zielgruppenadäquater Anspracheformen, z.B. die Durchführung von



Kampagnen oder die Formulierung bzw. Fortschreibung spezieller Zielgruppenprogramme. Grundsätzlich anzustreben ist eine durchgängige Verkehrserziehung, die im Vorschulbereich beginnt, kontinuierlich über alle Schulformen hinweg fortgesetzt wird, auch erwachsene Verkehrsteilnehmer als wichtige Zielgruppe definiert und z.B. in der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit anspricht.

Neben der Sicherheitskommunikation ist das Verkehrsrecht ein wichtiges Instrument zur Steuerung der Verkehrssicherheit. Es bietet den Ordnungs- und Orientierungsrahmen, quasi die Spielregeln für alle Verkehrsteilnehmer. Seine Akzeptanz hängt von der Nachvollziehbarkeit der Regelungen ab, aber auch von der Konsequenz seiner Durchsetzung. Das Verkehrsrecht dient ebenfalls dazu, die schwächeren vor den stärkeren Verkehrsteilnehmern zu schützen.

Um diese Schutzfunktion im Sinne eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, sind kontinuierliche Überwachungsmaßnahmen notwendig. Sie sollten vor allem dort Anwendung finden, wo viele/schwere Unfälle aufgetreten sind bzw. schutzwürdige Bereiche wie Kindergärten, Schulen

oder Seniorenheime vor „Rasern“ geschützt werden müssen. Mit einer zielorientierten Überwachung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Durchsetzung eines rücksichtsvollen Miteinanders im Straßenverkehr muss auch eine konsequente Ahndung von Regelübertretungen einhergehen. Kein Verkehrsteilnehmer soll das Gefühl haben, Verkehrsregeln unbedenklich ignorieren zu können.

Der Stellenwert der institutionalisierten Verkehrserziehung für die Zielgruppe Kinder und jugendliche Verkehrsteilnehmer muss grundsätzlich ausgebaut werden. Der DVR hat mit dem neuen integrativen Ansatz im Programm „Kind und Verkehr“ und dem dazu gehörenden Projekthandbuch neue Impulse in der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im Vorschulalter gesetzt. Mit Unterstützung seiner Mitgliedsverbände wird hier seit Jahren eine kontinuierliche Arbeit sichergestellt, deren Umsetzungsbreite weiter erhöht werden soll. Neben dieser durch außerschulische Institutionen getragenen Arbeit ist eine bundesweite Integration der Verkehrserziehung in die vorschulische und schulische Präventionsarbeit anzustreben. Um dies zu erreichen, ist eine intensivere Zusammenarbeit der Bundesländer unabdingbar.

Kinder und Jugendliche

Kontinuierliche Verkehrserziehung

Für Kinder im Alter von 6-10 Jahren erfolgt die Verkehrssicherheitsarbeit vor allem in der Grundschule. Hier stehen der sichere Schulweg und die Vorbereitung auf eine sichere Verkehrsteilnahme als Radfahrer (Fahrradprüfung) im Mittelpunkt. Diese Grundlagenarbeit im Primärbereich muss in ihrer Qualität und Intensität erhalten bleiben und fortgesetzt werden. Auch hier sind die Bundesländer gefragt, dies einzufordern und mit finanziellen Mitteln sowie geeignetem Personal auch aus dem Bereich der Polizei zu unterstützen.

Lehrerinnen und Lehrer müssen auf die Anforderungen einer kompetenten schulischen Verkehrssicherheitsarbeit gut vorbereitet sein. Das erhöht auch die Bereitschaft, sich dieser Thematik anzunehmen. Daher muss das Thema „Verkehrserziehung“ unbedingt Eingang in die Lehrerbildung und die verpflichtenden Lehrerfortbildungen finden. Außerdem sind die relevanten Inhalte der Verkehrserziehung in die Lehrpläne der Fächer zu integrieren, um die Verkehrssicherheit besser in den Fachunterricht einzubetten.

Neben dem Grundschulbereich müssen vor allem die Anstrengungen im Sekundarbereich verstärkt werden. Der Wechsel in eine weiterführende Schule führt für die Kinder zu einer enormen Erweiterung des Mobilitätsradius. Mit der beginnenden Pubertät gehen Verhaltens- und Einstellungsänderungen einher, die für eine verkehrssichere Teilnahme am Straßenverkehr nicht förderlich sind. Die Unfallzahlen der 10- bis 14-jährigen Schulkinder als Fahrradfahrer belegen den für diese Kohorte bestehenden großen Präventionsbedarf. Diesem müssen die weiterführenden Schulen gerecht werden. Dabei können sie auf die Unterstützung bewährter externer Partner aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsorganisationen zurückgreifen.

Das Verkehrsunfallgeschehen von Kindern und Jugendlichen wird vom statistischen Bundesamt (www.destatis.de) und von den Unfallkassen der Bundesländer erhoben. Während die Angaben des Bundesamtes auf den Daten der polizeilich erfassten Unfälle beruhen, beziehen sich die Unfallkassen auf die dort gemeldeten Wegeunfälle auf dem Weg zur Schule bzw. von der Schule nach Hause oder



während einer schulischen Veranstaltung. Zur qualitativen und quantitativen Beurteilung des Unfallgeschehens von Kindern und Jugendlichen sollten die empirischen Datengrundlagen des statistischen Bundesamtes und der Unfallkassen zusammengeführt werden, um eine bessere problemorientierte Verkehrssicherheitsarbeit zu ermöglichen.

Schließlich bleibt festzuhalten, dass die Themen „Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen“ und „Sicherheit durch Sichtbarkeit“ stärker in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit und damit aller Verkehrsteilnehmer rücken müssen.

Darüber hinaus sollen alle Maßnahmen der Verkehrserziehung einer Prozessevaluation unterzogen werden.

Junge Fahrer

Seit Jahren stehen die Fahranfänger im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit, da sie auf Grund ihrer hohen Unfallbeteiligungsrate eine besondere Problemgruppe darstellen. Mit dem neuen Ausbildungsmodell „Begleitetes Fahren ab 17“ wurde ein erfolgreicher Weg gefunden, diese Situation deutlich zu verbessern. Inzwischen

haben sich alle Bundesländer diesem Modell zur Ausbildung junger Fahrerinnen und Fahrer angeschlossen. Die Regelungen zum „Begleiteten Fahren ab 17“ sollten daher möglichst zeitnah in das bundesdeutsche Fahrerlaubnisrecht überführt werden. Um die Potentiale dieses Ausbildungsmodells weiter zu erhöhen, empfiehlt es sich, die jungen Fahrerinnen und Fahrer nach Beendigung des Fahrens in Begleitung – also nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis – weiter zu betreuen. Daher sollte ein umfassendes Konzept zur Ausbildung und Betreuung der Fahranfänger erarbeitet werden, um das Unfallrisiko dieser Zielgruppe durch mehrphasiges Lernen in der gefährlichsten Zeit der Fahrerkarriere so weit wie möglich senken zu können.

Die Entwicklung eines solchen Konzepts muss auf kontinuierlicher Forschung zur Mobilität junger Fahrerinnen und Fahrer basieren und sollte von der obligatorischen Einführung eines Mehrphasenmodells ausgehen. Als Ergänzung zum bereits bestehenden, erfolgreich umgesetzten Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ sind geeignete Elemente zur Senkung des Unfallrisikos nach



Fahrerlaubniserwerb zu entwickeln, die anschließend erprobt und evaluiert werden müssen. Damit einher gehen sollte die Einführung von Angeboten, die eine formalisierte Rückmeldung in den ersten Jahren des selbständigen Fahrens sicherstellt.

Neben dieser Entwicklung eines neuen übergreifenden Konzepts sind die Inhalte der Basisausbildung im Sinne einer Qualitätssicherung regelmäßig zu aktualisieren. Darüber hinaus ist eine verstärkte Qualitätssicherung des Fahrerlaubniswesens anzustreben. Außerdem sollten Maßnahmen in Betracht gezogen werden, die dazu beitragen, dass Fahranfänger frühzeitig Verantwortung als Kfz-Halter übernehmen.

Erfahrene Verkehrsteilnehmer

Nicht nur für die jungen Fahrerinnen und Fahrer, sondern auch für die erfahrenen, erwachsenen Verkehrsteilnehmer der mittleren Altersgruppe (35-65J.) stellt die Teilnahme am Straßenverkehr hohe Anforderungen an die individuelle Sozialkompetenz: Jeder Akteur trägt Verantwortung für die eigene Unversehrtheit sowie die

der anderen Verkehrsteilnehmer und muss sich darüber im Klaren sein, für regelwidriges Verhalten zur Rechenschaft gezogen werden zu können.

Die Notwendigkeit der Akzeptanz dieser sozialen Verantwortung muss kontinuierlich vermittelt und eingefordert werden. Eine Verbesserung der Lesbarkeit und des Verständnisses von Verkehrsregeln erhöht den Befolgungsgrad bei den Verkehrsteilnehmern. Um gravierendes Fehlverhalten zu reduzieren, muss darüber hinaus auch der Sanktionsdruck erhöht werden.

Zu den erwachsenen Verkehrsteilnehmern der genannten Altersgruppe gehören ebenfalls die Berufskraftfahrer, die unter besonderen Bedingungen die Anforderungen des Straßenverkehrs meistern müssen. Auch für diese Zielgruppe ist die Bereitstellung und Vermittlung von Informationen zur sicheren Verkehrsteilnahme unabdingbar. Dabei muss bedacht werden, diese Informationen an geeigneten Plätzen und zu einem geeigneten Zeitpunkt weiterzugeben. Auch die innerbetrieblichen Aktivitäten zu diesem Zweck sollten verstärkt werden.



Immer mehr Verkehrsteilnehmer mit langjähriger Erfahrung als Autolenker nutzen ihre finanziellen Möglichkeiten zur Anschaffung eines Motorrades. Die auffällige Unfallentwicklung dieser Zielgruppe weist darauf hin, dass die am Steuer eines Pkw erworbenen Verkehrserfahrungen nicht automatisch zum sicheren Führen eines motorisierten Zweirades befähigen. Daher sollten die Maßnahmen zur Förderung der Motorradsicherheit (z.B. Sicherheitstraining) unbedingt ausgebaut werden.

Einer der größten Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit wurde durch die Einführung einer bußgeldbewehrten Benutzungspflicht der Sicherheitsgurte erzielt. Aktuelle Unfallzahlen lassen dagegen vermuten, dass immer noch eine hohe Anzahl tödlich verletzter Autofahrer auf die Nichtbenutzung des Sicherheitsgurtes zurück zu führen ist. Das Thema muss daher wieder verstärkt in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit rücken.

Ältere Verkehrsteilnehmer

Die älteren Verkehrsteilnehmer müssen differenziert nach Verkehrsteilnahmeart betrachtet werden. Seit Jahren geht aus der Unfallstatistik hervor, dass die Senioren als Fußgänger und Radfahrer einem vergleichsweise hohen Unfall- und Verletzungsrisiko ausgesetzt sind. Durch Überforderung hervorgerufenen eigenes Fehlverhalten oder mangelnde Rücksichtnahme der motorisierten Verkehrsteilnehmer auf die altersspezifischen Defizite führen dazu, dass ältere Fußgänger und Radfahrer häufig in schwere Verkehrsunfälle verwickelt sind. Um diese Situation insgesamt zu verbessern, ist eine Anpassung des Verkehrsraums an die Belange älterer Menschen erforderlich. Das bedeutet vor allem sichere Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger und sichere Radwegenetze.

Im Gegensatz zu den Senioren als Fußgänger und Radfahrer gehören die älteren Autofahrer in der Unfallstatistik nicht zu den auffälligen Verkehrsteilnehmergruppen. Bis zum Alter von etwa 75 Jahren geht das Unfallrisiko für Autofahrer

kontinuierlich zurück; erst danach ist wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Das Risikoniveau der 18-25jährigen Autofahrer erreichen die Senioren am Steuer dagegen nicht mehr.

Obwohl mit zunehmendem Alter die Sehleistung, das Reaktionsvermögen oder auch die Beweglichkeit abnehmen, sind ältere Autofahrer seltener an Unfällen beteiligt als jüngere. Diese grundlegende Erkenntnis ist im Sinne einer Entstigmatisierung von zentraler Bedeutung für die Diskussion der Verkehrssicherheit älterer Autofahrer.

Die Senioren am Steuer erreichen diese Unauffälligkeit in der Unfallstatistik vor allem durch Kompensation. Sie verzichten auf Fahrten bei widrigen Witterungsverhältnissen oder bei Dunkelheit; sie meiden fremde Strecken oder komplizierte, anspruchsvolle Passagen in Großstädten. Die älteren Autolenker nutzen ihr Fahrzeug stattdessen in vertrauter Umgebung für die täglichen Besorgungen, Verwandtenbesuche, Fahrten zum Arzt etc. Mit zunehmendem Alter reduzieren sie die Länge der gefahrenen Wege.



Seniorenrechtliche Gestaltung

Diese Kompensationsstrategien sollten durch geeignete Rahmenbedingungen unterstützt werden. Vor allem eine seniorenrechtliche Gestaltung des öffentlichen Personenverkehrs kann dazu beitragen, den modal split für diese Zielgruppe zu verändern. Neben einem fußgängerfreundlichen Haltestellennetz und einem attraktiven Fahrtenangebot brauchen ältere Menschen auch Beratungsangebote zur Planung ihrer Fahrten. Das gilt nicht nur für den ÖPNV, sondern auch für Fernreisen. Die Reduzierung des Beratungsangebots in Bahnhöfen durch die Deutsche Bahn zugunsten einer Umstellung auf Internetinformationen ist nicht seniorenrechtlich.

Mit einer Anpassung des Verkehrsraums an die Belange älterer Menschen können auch deren Kompensationsstrategien als Autofahrer unterstützt werden. Der verstärkte Einsatz ampelgesteuerter Linksabbiegemöglichkeiten würde beispielsweise den Senioren die Bewältigung dieser anspruchsvollen Fahraufgabe deutlich erleichtern.

Neben einer seniorenrechtlichen Gestaltung des Straßenraums und einer auf die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen ausgerichteten Infrastruktur muss diese Zielgruppe auch darüber informiert werden, was sie selbst zu ihrer sicheren Verkehrsteilnahme beitragen kann.

Nicht nur für Autofahrer, sondern auch für Radfahrer und Fußgänger ist der Gesundheitszustand zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr von grundlegender Bedeutung. Daher sollten spezielle Gesundheitschecks vor allem zur Beurteilung der verkehrsrelevanten Kompetenzen angeboten werden. Informationen zur Wirkung von Medikamenten und zu ihrer Beeinträchtigung sind eine sinnvolle Ergänzung solcher Untersuchungen.

Auch im Alter lassen sich verlernte Fertigkeiten wieder neu trainieren. Spezielle Angebote für ältere Radfahrer und Autofahrer mit Informationen zu technischen Hilfsmitteln und deren sinnvollem Einsatz geben den Senioren Gelegenheit, Fahraufgaben im Schonraum zu üben und dadurch ihre Kompetenzen zur Bewältigung des Straßenverkehrs zu erhöhen.



Verkehrs- medizin, 1. Hilfe, Rettungswesen

Neben den Verbesserungen in der Fahrzeugsicherheit hat der Bereich Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen einen wesentlichen Anteil am Rückgang der Anzahl tödlicher Verkehrsunfälle in den letzten Jahren. Allerdings blieb die Zahl der schwer- und lebensgefährlich Verletzten auf konstant hohem Niveau. Dies ist nicht akzeptabel und erfordert verstärkte Anstrengungen.

Zur besseren Prävention von schwer- und lebensgefährlich verletzten Unfallopfern ist eine Vereinheitlichung im Bereich der Traumaforschung notwendig, denn über einheitliche Datenerhebungssätze werden allgemeine Aussagen und Vergleichbarkeiten von Forschungsarbeiten wesentlich erleichtert. Dies ist die Voraussetzung zur Entwicklung gezielter Versorgungsstrategien und erfolgreicher Präventionsansätze.

Zur Reduzierung des therapiefreien Intervalls nach einem Unfall müssen die durchschnittlichen Eintreffzeiten des Notarztes bzw. Rettungswagens deutlich gesenkt werden. In diesem Zusammenhang ist eine bundeseinheitliche Definition bzw. Angleichung der in den Bundesländern gültigen Vorgaben für die Hilfsfrist erforderlich. Diese Hilfsfristen dürfen nicht nur für das ersteintreffende Rettungsmittel gelten, sondern – wie in einigen Bundesländern bereits geschehen – zusätzlich auch für den ersteintreffenden Notarzt festgelegt werden. Dabei ist der verstärkte Einsatz des Rettungshubschraubers zu berücksichtigen.

Den Feuerwehren sind Informationssysteme mit bergungsrelevanten Daten zum verunfallten Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, damit die technische Rettung zeiteffizient erfolgen und der Patient schnellstmöglich medizinisch versorgt werden kann. Der Zusammenarbeit zwischen Notfallmedizinern und Feuerwehren an der Unfallstelle ist größere Aufmerksamkeit in der Aus- und Fortbildung zu widmen, da hier weitere Potenziale zur Reduzierung der Rettungszeiten von lebensgefährlich verletzten Unfallopfern

gesehen werden. Des Weiteren muss auf die Aus- und Weiterbildung des Rettungspersonals zur Verbesserung der fahrerischen Kompetenzen ein stärkerer Schwerpunkt gelegt werden.

Der flächendeckende Einsatz eines einheitlichen automatischen Notrufsystems in Pkw (z.B. eCall) sollte gefördert werden. Die zur Notrufannahme und weiteren Bearbeitung notwendige Ausstattung und Personalqualifikation in den Rettungsleitstellen muss sicher gestellt sein. Darüber hinaus ist die Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer über das adäquate Verhalten beim Erreichen einer Notsituation bzw. in einer solchen Situation notwendig.



Alkohol, Drogen, Medikamente

Ein besonderes Augenmerk der Verkehrssicherheitsarbeit muss weiterhin dem Bereich

Alkohol, Drogen und Medikamente gelten. Obwohl der Konsum von Alkohol und Drogen generell leicht zurückgeht, sind immer noch zu viele Unfälle darauf zurückzuführen. Hier müssen die Anstrengungen in den Bereichen Prävention und Rehabilitation deutlich verstärkt werden.

Ein zunehmendes Problem stellen die stark alkoholisierten Radfahrer dar. Für diese Verkehrsteilnahmeart liegt der Grenzwert der alkoholbedingten Fahrtüchtigkeit zur Zeit bei 1,6 Promille. Dieser Wert muss unbedingt überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Die Auswirkungen von Medikamenten auf die Fahrtüchtigkeit müssen stärker als bisher einer breiten Öffentlichkeit vermittelt werden. Dies gilt vor allem auch für mögliche Wechselwirkungen zwischen Alkoholkonsum und Medikamenteneinnahme.

Da sich das Sicherheitsrisiko für die Teilnahme am Straßenverkehr unter der Einwirkung von Alkohol, Drogen oder Medikamenten deutlich erhöht, muss neben der gesetzlichen Regelung und entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine für die Verkehrsteilnehmer erkennbare

Kontrollwahrscheinlichkeit bestehen. Hier sind die Bundesländer aufgefordert, die Überwachungsichte zu erhöhen. Während zur Messung der Alkoholeinwirkung erprobte Verfahren (Atemalkoholtest) zur Verfügung stehen, müssen zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit unter Medikamenten- oder Drogeneinfluss noch praxisgeeignete Verfahren und Geräte entwickelt bzw. eingesetzt werden.

Trotz einer hohen Dunkelziffer geht die Unfallforschung davon

Müdigkeitsunfälle

aus, dass Müdigkeitsunfälle einen hohen Anteil am Gesamtunfallgeschehen ausmachen. Sie ereignen sich nicht nur in der Nacht oder den frühen Morgenstunden, auch viele Unfälle zu den hellen Tageszeiten lassen sich auf übermüdete Fahrer zurückführen. Darüber hinaus nehmen Müdigkeitsunfälle oft einen besonders schweren Verlauf.

In Anbetracht dieser Gefährdung durch übermüdete Verkehrsteilnehmer oder durch Verkehrsteilnehmer mit krankheitsbedingten Müdigkeitssymptomen (z.B. Schlafapnoe) ist eine intensive Aufklärungsarbeit dringend erforderlich. Zur Prävention dieser Unfallgefahr sollte ein integratives Konzept entwickelt werden, das die Bereiche Fahrer, Fahrzeug und Forschung umfasst.





Verkehrsunfälle ereignen sich nicht nur in der Freizeit, sondern vor allem auch im Zusammenhang mit beruflichen Tätigkeiten. Die Verkehrssicherheit in Deutschland wird wesentlich durch Unfälle auf dem Weg zum Arbeitsplatz (Wegeunfälle), Unfälle auf Dienstwegen und Arbeitsunfälle im Straßenverkehr bestimmt. Die für die Regulierung der dadurch entstehenden Schäden zuständigen Unfallversicherungsträger leisten mit ihrem Engagement zur Prävention von Verkehrsunfällen gemeinsam mit der Deutschen

Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit

Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) einen zentralen Beitrag zur bundesweiten Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Verhütung von Verkehrsunfällen ist Bestandteil der „Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA)“, auf die sich die DGUV mit den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen verständigt hat. Sie dient dazu, Arbeitsunfälle im Straßenverkehr, Dienstwegeunfälle sowie Unfälle auf dem Weg zur Arbeit und zurück zu reduzieren, dadurch menschliches Leid zu verringern und Kosten zu senken. Dabei stehen sowohl Arbeitnehmer und Schüler als auch Arbeitgeber im Fokus der Bemühungen, denn alle Seiten profitieren von einem sicheren Wirtschafts-, Schulweg- und Individualverkehr. Eine wirkungsvolle

und effiziente Verkehrssicherheitsarbeit muss die verschiedenen Interventionsfelder betrieblicher und staatlicher Verkehrssicherheit verbinden und dadurch entstehende Synergieeffekte nutzen.

Der DVR bildet die Schnittstelle zwischen der öffentlichen Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes, der Länder, der Kommunen und der Verkehrssicherheitsarbeit der DGUV mit den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Er koordiniert die jeweils geplanten Maßnahmen und leistet dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Entstehung der gewünschten Synergieeffekte (z.B. Kampagnen „Runter vom Gas“, „Risiko raus!“, Autobahnplakate). Neben der individuellen Beratung von Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und Betrieben muss diese Entwicklung einer koordinierten Verkehrssicherheitsarbeit zwischen Maßnahmen der öffentlichen Hand und Maßnahmen der DGUV vor dem Hintergrund knapper Kassen unbedingt fortgesetzt werden.



3. Handlungsfeld Straße

Maßnahmen im Straßenraum haben große Vorteile: Sie haben in aller Regel eine dauerhafte Wirkung. Und diese ist exakt überprüfbar, indem die Unfallsituation vor und nach der Neugestaltung ortsgenau verglichen werden kann. Hierzu gibt es langjährige Erfahrungen in Deutschland. Grundsätzlich ist bekannt, welche Maßnahmen sich bewährt haben und welche ungeeignet sind. Sie müssen allerdings passgenau auf die jeweilige Örtlichkeit bezogen werden.

Infrastrukturmanagement

Auf europäischer Ebene nimmt die Harmonisierung der Straßeninfrastruktur immer mehr Gestalt an. Wesentliches Ergebnis ist die Infrastruktur-Richtlinie aus dem Jahr 2008. Sie ist entstanden, weil auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit in der EU große Fortschritte erzielt worden sind, während zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur in der Vergangenheit nur in geringem Maße gemeinsame Anstrengungen unternommen worden waren. Ziel der Richtlinie ist die Integration der Sicherheit in alle Phasen der Planung, des Entwurfs und des Betriebs der Straßen. Die Sicherheit

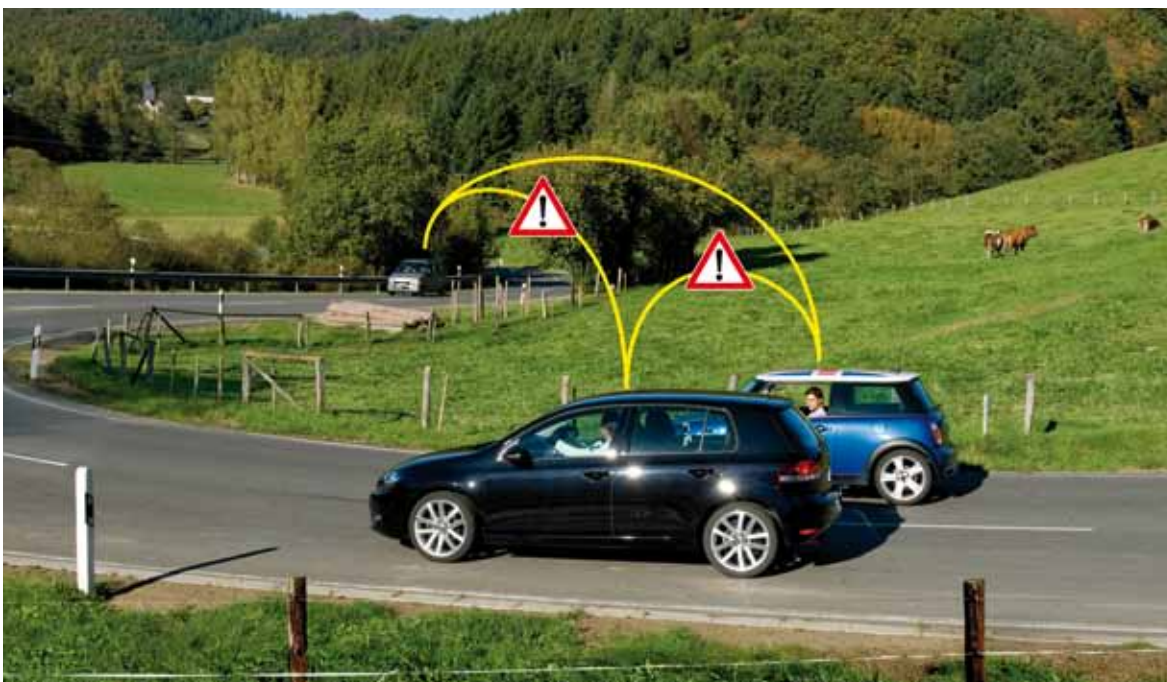
soll als eigenständiges Ziel neben Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz etabliert werden. Das Zauberwort lautet: Infrastrukturmanagement.

Die Straßeninfrastruktur ist das Ergebnis jahrzehntelanger Bau- und Instandhaltungstätigkeit zu einer Zeit, als der Sicherheit noch nicht dieselbe Aufmerksamkeit wie heute galt. Seitdem sind in Deutschland viele verkehrssicherheitsfördernde Maßnahmen ergriffen worden, so dass das Sicherheitsniveau des Straßennetzes im europäischen Vergleich relativ hoch ist. Dennoch bestehen noch viele Verbesserungspotenziale, für die die bewährten Straßenbauinstrumente bereit stehen. Dabei haben die Erhaltung und der Umbau des bestehenden Netzes Priorität vor Neubaumaßnahmen. Denn der weitaus größte Teil des Netzes besteht längst, auch wenn deren Mängel zu neuen und kostenintensiven Planungen verlocken.

Bisher noch kaum ausgeschöpft ist das Potenzial „car-to-car“.

Car-to-car

Neben der Kommunikation von Kraftfahrzeugen untereinander kommt auch dem Datenaustausch mit der Verkehrsinfrastruktur (z.B. mit Verkehrsampeln und Verkehrsleitzentralen) eine immer wichtigere Rolle zu. Der Ansatz Car-to-Infrastructure verfolgt das Ziel, alle



sicherheitsrelevanten Daten der Straße zu nutzen. Diese Informationen können von der aktuellen Verkehrs- und Wetterlage über Baustellendaten bis hin zum Umleitungsmanagement oder Fahrerassistenzdaten (wie beispielsweise Verkehrszeichen- und Ampel-Phasen-Assistent oder Kreuzungs- und Querverkehrsassistent) reichen. Hierzu ist ein entsprechendes Dateninformationssystem von den Straßenbausträgern zu betreiben.

Von zentraler Bedeutung ist die Anpassung des Netzes an die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, in dem eine gleichberechtigte Orientierung an den Bedürfnissen wie am Fehlverhalten von Fußgängern, Radfahrern und dem motorisierten Verkehr erfolgt. In der Vergangenheit war die Straßenplanung in hohem Maße auf die Förderung des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Seit den 1980er Jahren findet vor allem hinsichtlich der Belange des innerörtlichen Verkehrs ein Umdenken statt. In den Städten ist man immer öfter ohne Auto mobil. Inzwischen wird der Radverkehr zunehmend als gleichwertiges Verkehrsmittel anerkannt. Der im Jahr 2002 vom Bundestag mit den Stimmen aller Fraktionen beschlossene Nationale Radverkehrsplan hat weiterhin zum Ziel, den Anteil am modal split stark zu erhöhen. Die Zuwachsraten sind seitdem teilweise beachtlich, zumal der Bund seit Jahren zusätzliche Haushaltsmittel zur Verfügung stellt und in seinem Internetauftritt umfassend über die Aktivitäten von Bund, Ländern und Gemeinden informiert.

Zukünftig wird der Straßenraum stärker nach den Bedürfnissen der älteren Verkehrsteilnehmer gestaltet werden müssen – Stichworte sind beispielsweise: Einheitlichkeit von Verkehrsregelungen, Länge der Grünphasen für Fußgänger, Fußwegbreiten und Barrierefreiheit.

Bei der Nutzung des Straßennetzes bestehen insbesondere in Bezug auf Geschwindigkeit und Gewicht große Unterschiede. Deshalb sollte auf innerörtlichen Verkehrsstraßen und auf Landstraßen

möglichst eine Trennung der Verkehrsarten erreicht werden, indem insbesondere der motorisierte Verkehr, die Radfahrer und die Fußgänger eigene Verkehrsflächen erhalten. Ist dies nicht möglich und resultieren daraus neue Gefahrenpotenziale, sollte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen operiert werden.

Der klassische Grundsatz einer verkehrssicheren Straßengestaltung, wonach die Straßengestalt automatisch zum richtigen Verkehrsverhalten führen soll („Einheit von Bau und Betrieb“), bleibt aktuell. Sehr hilfreich ist hierzu eine standardisierte Straßengestaltung, d.h. gleiche Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer werden durch gleichartige Informationen unterstützt.

Reparaturmaßnahmen sollen grundsätzlich im Sinne der „fehlerverzeihenden Straße“ erfolgen: Ein Fehler führt nicht zum (schweren) Unfall, da die Straße und ihr Umfeld über Sicherheitsreserven verfügen. Wenn zum Beispiel auf einer Landstraße das Bankett ausreichend breit und gehärtet ist, wird ein Abkommen von der Fahrbahn nicht unbedingt mit einem Unfall bestraft, weil der Fahrbahnrand eine kleine Sicherheitsreserve bietet. Fehlt das Bankett oder ist es ausgefahren, woraus eine gefährliche Stufe entstanden

Einheit von Bau und Betrieb



ist, kann bereits ein kleiner Fahrfehler zu schwersten Unfällen führen. „Fehlerverzeihend“ meint auch, dass dann, wenn es dennoch zum Unfall kommen sollte, die Folgen weniger gravierend sind. Eine Schutzplanke in einer Kurve schützt etwa wirkungsvoll vor einem sonst viel schwereren Baumunfall.

Bei Neubau- bzw. größeren Baumaßnahmen sollte jedoch darüber hinaus gegangen werden, indem als Ziel die „selbsterklärende Straße“ anzustreben ist: Der Nutzer erkennt möglichst schnell und eindeutig, welches Fahrverhalten von ihm verlangt wird. Kreuzen sich beispielsweise zwei stark befahrene Straßen, so signalisiert ein per Verkehrszeichen angekündigter Kreisverkehr bereits bei der Annäherung, dass das Tempo gedrosselt werden muss und eine erhöhte Aufmerksamkeit erwartet wird.

Unfallkommission und Verkehrsschau

Die bewährten Instrumente einer sicheren Gestaltung des Verkehrsraums bleiben von zentraler Bedeutung. Dies ist neben der ständigen Streckenkontrolle und der permanenten örtlichen Unfalluntersuchung erstens die Unfallkommission: Sie hat die Aufgabe, alle Unfalloberflächenstellen und -strecken durch bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen wie Beschilderungen bzw. Markierungen zu beseitigen. Die Entschärfung der Unfallbrennpunkte bleibt zentrale Aufgabe. Durch die vor einigen Jahren erfolgte exakte Beschreibung der Aufgaben der Polizei, Verkehrs- und Baubehörden in der Verwaltungsvorschrift zur StVO erfährt dieses Instrument eine entscheidende Aufwertung. Es ist nun besser möglich, vordringlich die schweren Unfälle zu bekämpfen. Voraussetzung hierfür ist eine fundierte Aus- und Fortbildung, die seit etwa zehn Jahren flächendeckend durch die Länder erfolgt.

Zweitens hat die Verkehrsschau die Aufgabe, die Verkehrszeichen, Beschilderungen, Lichtzeichenanlagen, Markierungen und die Seitenräume zu überprüfen. Ziel ist die Gewährleistung einer regelgemäßen und instand gehaltenen Straße.

Die Verkehrsschau muss gestärkt werden, indem das „Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“ möglichst überall angewendet wird. Auch besondere Verkehrsschauen wie die Nacht-, Bahn- oder Tunnelverkehrsschau tragen sehr zur Verkehrssicherheit bei. Grundsätzlich ist eine gute Erkennbarkeit der Verkehrszeichen und -einrichtungen sowohl bei Helligkeit als auch bei Dunkelheit und unter widrigen Witterungsbedingungen zu gewährleisten.

Drittens hat die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen die Aufgabe, Mängel in der Straßenführung, -gestaltung und im Straßenzustand festzustellen. Ziel ist die Bestimmung der Sicherheitspotenziale für Straßennetze sowie gefährlicher Straßenabschnitte und die Anwendung dieses Instruments in möglichst allen Bundesländern.

Viertens hat das Sicherheitsaudit für Straßen die Aufgabe, die Verbesserung außer- und innerörtlicher Straßen durch unabhängige Auditoren zu überprüfen. Ziel ist die optimale Berücksichtigung aller Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit bereits bei der Planung und beim Detailentwurf. Bei Planungsmaßnahmen sollte grundsätzlich ein Sicherheitsaudit vorgesehen werden, da die alleinige Beachtung der Richtlinien noch keine verkehrssichere Straße garantiert. Das Sicherheitsaudit ist in einigen Bundesländern bereits vorgeschrieben.

Das Sicherheitsaudit sollte zukünftig durch ein sogenanntes Bestandsaudit ergänzt werden, indem Auditoren das Straßennetz zusätzlich zur regelmäßigen Streckenkontrolle der Straßenmeistereien überprüfen. Das entsprechende bundeseinheitliche Regelwerk wird derzeit entwickelt.

Diese Instrumente sind von einander unabhängig, ergänzen sich aber in ihrer Wirkung. Wichtig ist die Sicherstellung ihres Einsatzes bzw. deren Stärkung. Denn das Ideal muss lauten:

Sicherheitsanalyse und Audit

Straße und Umfeld sind so gestaltet, dass diese bei einem Unfall keine Mitschuld haben.

Um diesem Ideal möglichst nahe kommen zu können, ist die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel entscheidend. Der Priorität einer verkehrssicheren Straßengestaltung kann auch durch eine Umschichtung von Straßenmitteln entsprochen werden. Hierbei sollen volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Betrachtungen eine stärkere Rolle spielen als bisher. Die derzeit gültigen offiziellen volkswirtschaftlichen Kostensätze der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahr 2009 – wonach z.B. der Ansatz für einen Getöteten 996.400 € und für einen Schwerverletzten 110.500 € beträgt – sollten mehr als bisher Anwendung finden.

Ausgewählte Maßnahmen nach Ortslage

Die folgende Aufzählung führt – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – Maßnahmen von zentraler Bedeutung für die Verkehrssicherheit an. Die Umsetzung kann kurz-, mittel- oder langfristig je nach Aufwand und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erfolgen.

Autobahnen:

Die Bundesautobahnen sind zwar in Bezug auf die Verkehrsstärken der sicherste Straßentyp. Die Unfallfolgen sind aber infolge der hohen Geschwindigkeiten überdurchschnittlich schwer: Im Jahr 2010 wurden 430 Personen getötet und 4.924 Personen schwerverletzt. Deshalb werden insbesondere folgende Maßnahmen empfohlen:

- ▶ Seitenstreifen für das komplette Autobahnnetz einrichten
- ▶ Ruhegerechte Lkw-Stellplätze an Rastanlagen in ausreichender Anzahl bereitstellen
- ▶ Zusatzfahrstreifen an Steigungsstrecken schaffen
- ▶ Baustellen immer mit baulicher Mittel-trennung und guter Erkennbarkeit einrichten
- ▶ Einfädelungsstreifen bei Bedarf verlängern
- ▶ In Tunnelstrecken Geschwindigkeitsüberwachung durchführen bzw. Anlagen fest installieren
- ▶ Eingefräste Rüttelstreifen auf Strecken mit hoher Unfalldichte einsetzen
- ▶ Verkehrsbeeinflussungsanlagen an geeigneten Streckenabschnitten installieren.



Landstraßen:

Auf Landstraßen sind seit Jahren etwa 60 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten zu verzeichnen. Im Jahr 2010 wurden 2.207 Personen getötet und 24.434 Personen schwerverletzt. Ursache sind insbesondere Abkommens-, Überhol- und vorfahrtsbedingte Unfälle. Der bauliche Zustand und die Verkehrsbelastungen sind sehr unterschiedlich und reichen von autobahnähnlichen Straßen bis hin zu schmalen, wenig befahrenen Straßen mit nur regionaler Funktion. Deshalb unterscheiden die neuen „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL“, mit deren Inkraftsetzung demnächst zu rechnen ist, vier Klassen von Landstraßen. Die folgende Auflistung bezieht sich grundsätzlich auf alle Landstraßen:



- ▶ Baumunfälle durch Anwendung der „Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäume – ESAB“ vermeiden
- ▶ Schutz vor anderen Hindernissen am Fahrbahnrand gewährleisten
- ▶ Gegen Wildunfälle bewährte Maßnahmen und neue Verfahren anwenden
- ▶ Härtung von Banketten vornehmen
- ▶ Überholverbote vor Kuppen und Kurven anordnen
- ▶ Durchgehende Überholverbote auf Unfallstrecken (möglichst mit baulicher Fahrstreifentrennung) anordnen
- ▶ 2+1-Querschnitte vermehrt markieren
- ▶ Sicherung von Bahnübergängen fortführen
- ▶ Maßnahmen gegen Motorradunfälle durch die Anwendung des „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Motorradstrecken – MVMot“ umsetzen
- ▶ Erneuerung von Fahrbahnoberflächen durchführen
- ▶ Ausreichende Griffigkeit auch bei Nässe sicherstellen
- ▶ Ortsfeste oder zumindest mobile Geschwindigkeitsüberwachung an geschwindigkeitsbedingten Unfallhäufungen installieren bzw. durchführen
- ▶ Radwege bei entsprechendem Bedarf einrichten
- ▶ Gesicherte Phasen für Linksabbieger an Lichtsignalanlagen schaffen
- ▶ Aufstellflächen für Linksabbieger einrichten
- ▶ Kreuzungen bei Eignung und bei Bedarf zu Kreisverkehrsplätzen umbauen
- ▶ Sichtverhältnisse verbessern bzw. sicherstellen
- ▶ Bei untergeordneten Zufahren die Wartepflicht deutlich ankündigen
- ▶ Bei Ortseingängen geeignete geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen umsetzen
- ▶ Linienführung bei Bedarf verbessern.

Innerortsstraßen:

Auf innerörtlichen Straßen wurden im Jahr 2010 insgesamt 1.011 Personen getötet und 33.262 schwerverletzt. Dabei ist der Anteil der Radfahrer und Fußgänger sehr hoch. Grundsätzlich ist die Unterscheidung in Verkehrsstraßen (Vorrangnetz) und in Erschließungsstraßen sinnvoll:

- ▶ Sichere und zusammenhängende Radwege- und Fußroutennetze schaffen
 - ▶ Zweirichtungs-Radwege nur nach intensiver Prüfung einsetzen
 - ▶ Die neuen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA“ breit anwenden
 - ▶ Einmündungen bei Bedarf aufpflastern
 - ▶ Fahrbahnverswenkungen/Versetztes Parken bei Bedarf einrichten
 - ▶ Querungshilfen in Form von Mittelinseln bzw. gut ausgestatteten Zebrastreifen vorsehen
 - ▶ Angemessene Gehwegbreiten bzw. die Freihaltung von geparkten Fahrzeugen sicherstellen
 - ▶ Überflüssige Verkehrsschilder abbauen
 - ▶ Tempo 30-Zonen baulich gestalten
 - ▶ Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen bieten
 - ▶ Sichtflächen schaffen bzw. sicherstellen
 - ▶ Vorlaufgrün für Fußgänger und Radfahrer installieren
- ▶ Lichtsignalanlagen mit Linksabbiegeschutz einrichten
 - ▶ Verbot der Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen anordnen
 - ▶ Bestehende große Kreisverkehrsplätze umbauen oder signalisieren
 - ▶ Ortsumfahrungen nur bei hohem Durchgangsverkehrsanteil bzw. hohen Anteilen schwerer Unfälle bauen
 - ▶ Ortsdurchfahrten durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen baulich umgestalten
 - ▶ Neue Verkehrskonzepte wie Shared Space nur an geeigneten Straßen umsetzen.



4. Handlungsfeld Fahrzeug

Elektronische Helfer

Während vor einigen Jahren das Antiblockiersystem (ABS) und vielleicht noch ein Stabilitätsprogramm als technische Highlights den Oberklassefahrzeugen vorbehalten waren, gehören beide Systeme heute fast zur Standardausrüstung von Mittelklassefahrzeugen und vieler Kleinwagen. Darüber hinaus gibt es inzwischen eine Vielzahl weiterer elektronischer Helfer, die dem Fahrer bei der sicheren Beherrschung seines Fahrzeugs assistieren, bis die physikalischen Grenzen erreicht sind.

Der elektronische Fortschritt ermöglicht es,

- ◆ die auf fahrdynamische Prozesse bezogenen Fähigkeiten des Fahrzeugs wie Bremsen, Lenkung und Traktion situationsangepasst zu optimieren,
 - ◆ die aktive Sicherheit durch eine verbesserte Erkennung von Daten aus dem Umfeld, der Fahrdynamik oder des Fahrers zu erhöhen
 - ◆ und die passive Sicherheit durch optimale Funktion der Sicherheitselemente zu verbessern.
- Die Besonderheit moderner Fahrerassistenzsysteme besteht darin, dass Situationen anhand erfasster Daten analysiert werden können. Je nach Bedarf gibt das Fahrzeug Empfehlungen bzw. Warnungen oder es greift direkt in das Fahrgeschehen ein. Durch diese Beeinflussung der fahrdynamischen Eigenschaften sind Fahrzeuge in Grenzsituationen besser beherrschbar. Allerdings birgt die Tatsache, dass die Fahrzeuge gleichzeitig komfortabler und leiser geworden sind, auch die Gefahr, dass der Autofahrer die physikalischen Grenzen unterschätzt oder nicht rechtzeitig bemerkt.
- Neben den standardmäßigen Systemen wie z.B. ABS und ESP sind die wesentlichen zur Zeit am Markt verfügbaren Fahrerassistenzsysteme:
- ◆ Der **Abstandsregler**: Er passt die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei normal fließendem Verkehr automatisch dem Verkehrsfluss an und wirkt wie ein intelligenter Tempomat. Unter Berücksichtigung des vorab eingestellten Abstands bremst der Regler das Fahrzeug bei Bedarf bis zum Stillstand ab oder er beschleunigt nach Verzögerungen bis zur vorher eingestellten Geschwindigkeit.



- ◆ Der **Notbremsassistent**: Er warnt vor Kollisionen und hilft bestmöglich zu bremsen. Unfalluntersuchungen zeigen, dass mehr als jeder zweite Autofahrer in Deutschland bei Auffahrunfällen zu zögerlich bremsst oder gar nicht auf die Bremse tritt. Erkennt der Notbremsassistent eine gefährliche Auffahrsituation, warnt er optisch oder durch einen spürbaren Bremsdruck. Bleibt auch dann eine Reaktion des Fahrers aus, führt das System selbstständig eine Notbremsung durch.
- ◆ Der **Spurhalteassistent**: Er warnt vor dem unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur. Droht das Auto aus der Spur zu geraten, warnt er den Fahrer, zum Beispiel durch Vibration im Fahrersitz oder im Lenkrad. Wenn der Fahrer einen Richtungswechsel durch Betätigen des Fahrtrichtungsanzeigers ankündigt, wird dies vom Spurhalteassistent erkannt und es erfolgt keine Warnung.
- ◆ Der **Spurwechselassistent**: Er warnt vor Verkehrsteilnehmern, die beim Blick in den Spiegel nicht gesehen werden. Will der Fahrer auf eine Spur wechseln, auf der sich bereits ein Fahrzeug befindet, erfolgt eine optische oder akustische Warnung.
- ◆ **Car-to-X-Kommunikationssysteme**: Sie stellen einen Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen untereinander bzw. zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur her. Mit Hilfe dieser Systeme können Warnungen vor aktuellen oder lokalen Gefahrensituationen (entgegenkommendes Fahrzeug, nicht zum Straßenverlauf passende eigene Geschwindigkeit, partiell auftretendes Glatteis u.ä.) vermittelt werden.
- ◆ **Lichtsysteme**, die eine bessere Sicht bieten, um das hohe Unfallrisiko in der Nacht zu senken. Beim Kurven- und Abbiegelicht richten sich die Scheinwerfer automatisch nach dem Fahrbahnverlauf aus.
- ◆ **Müdigkeitswarner**, die anhand mehrerer Parameter den Aufmerksamkeitsgrad des Fahrers erkennen und frühzeitig warnen.
- ◆ **Verkehrszeichenbeobachter**, die insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen erfassen und dem Fahrer helfen, diese einzuhalten.



Verantwortung beim Fahren?

Damit können moderne Fahrerassistenzsysteme grundsätzlich in solche Entscheidungsbereiche vordringen, die ursprünglich alleine beim Fahrer lagen. Somit stellt sich vor allem in Grenzbereichen bzw. bei Fehlern des Fahrers die Frage nach der Steuerung des Fahrgeschehens.

Das „Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr“ von 1968 sieht als anerkannte Grundsätze die Verantwortung für die Fahrzeugbeherrschung alleine beim Fahrer. Diese Grundsätze müssen unter Berücksichtigung der Fähigkeiten moderner Assistenzsysteme überdacht werden. Ziel muss es sein, die technischen Potenziale der elektronischen Assistenzsysteme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit optimal zu nutzen.

Auch in Lkw können Fahrerassistenzsysteme, insbesondere der Notbremsassistent, der Spurhalteassistent und ESP helfen, die Unfallschwere zu verringern bzw. die Unfälle zu vermeiden.

Zur Wirksamkeit moderner Fahrerassistenzsysteme im Hinblick auf eine Reduzierung bzw. Minderung der Folgen schwerer Unfälle müssen kontinuierliche Untersuchungen durchgeführt werden. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse sind rechtliche Vorgaben zu erarbeiten, die den Einsatzrahmen der Systeme unter Berücksichtigung einer optimalen

Wirkung auf die Verkehrssicherheit festlegen, und es sind gezielte Maßnahmen zu entwickeln, die ihre Verbreitung fördern.

Die Einführung dieser Systeme muss durch entsprechende Aufklärungs- und Schulungsangebote für Lkw- und Autofahrer begleitet werden. Insbesondere jungen Fahrern und Fahranfängern ist der Kauf von Fahrzeugen mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm zu empfehlen.

Neben den Assistenzsystemen, die einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten können, halten auch zunehmend elektronische Informations- und Kommunikationssysteme Einzug in moderne Kraftfahrzeuge. Diese Technologien bieten immer größere Möglichkeiten, während der Fahrt zu kommunizieren, sich zu informieren und sich unterhalten zu lassen. Für den Fahrer kann dies zu erhöhter Ablenkung führen. Daher muss bei der grundsätzlichen Zulassung und bei den zugelassenen Nutzungsmöglichkeiten dieser Systeme vor allem deren Einfluss auf die Verkehrssicherheit entscheidend sein.

Die stetig wachsende Verbreitung von Mobiltelefonen hat den Gesetzgeber im Jahr 2001 dazu veranlasst, das Telefonieren während der Fahrt nur mit einer Freisprecheinrichtung zuzulassen. Inzwischen weisen neuere Forschungsarbeiten darauf

Telefonieren am Steuer



hin, dass sich die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch ein Telefonat mit Freisprecheinrichtung nicht von der im verbotenen Handheld-Betrieb unterscheidet. Daher sollten die Auswirkungen fahrzeuggebundener Kommunikations- und Informationssysteme auf die Verkehrssicherheit kontinuierlich überprüft werden; ggf. ist auch im Nachhinein deren Nutzungsmöglichkeit neu zu regeln bzw. einzuschränken.

Die Anforderungen an die passive Sicherheit von Fahrzeugen ist sowohl durch den Gesetzgeber als auch durch die freiwillige Einhaltung von Testkriterien (EuroNCAP) in den letzten Jahrzehnten stark erhöht worden. Trotzdem gibt es noch weitere technologische Möglichkeiten, die Insassen und auch die ungeschützten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer besser zu schützen.

Lebensretter Gurt

Für die Autoinsassen gilt insbesondere der Sicherheitsgurt bei Unfällen als Lebensretter Nummer eins. Um die Fahrer regelmäßig an die Benutzung des Gurtes zu erinnern, sind viele Fahrzeuge bereits mit einem Angurterinnerer für den Fahrersitz ausgestattet. Ab dem Jahr 2012 ist dies für alle neu zugelassenen Fahrzeugtypen verpflichtend. Darüber hinaus sollten Angurterinnerer aber auch in die Beifahrersitze eingebaut werden. Aktuelle Unfallzahlen der

Bundesländer deuten darauf hin, dass eine hohe Prozentzahl der bei einem Verkehrsunfall getöteten Autoinsassen nicht vorschriftsmäßig angeschnallt war. Daher ist mittelfristig die Ausstattung aller Sitzplätze im Pkw mit Angurterinnerern anzustreben.

Auch wenn sich die Gurtanlegequote bei Lkw-Fahrern durch gezielte Kampagnen in den letzten Jahren erhöht hat, liegt sie weit unter den Quoten für Pkw-Fahrer. Hier gilt es, weiterhin Aufklärungsarbeit zu betreiben.

Bei der technischen Verbesserung von Pkw und Lkw sind die Sicherheitsbelange der Fußgänger und Radfahrer konsequent zu berücksichtigen. Durch die europäischen Regelungen zum Fußgängerschutz, die seit 2005 für neue Pkw-Modelle bis 2,5 t gelten, werden bereits wichtige Anforderungen realisiert. Auch nach der Verschärfung dieser Prüfkriterien ab 2010 bleibt immer noch Verbesserungspotenzial. Im Zuge der Entwicklungen zur aktiven Sicherheit gibt es darüber hinaus neue Ansätze, z.B. bei der Fußgängererkennung bei Nacht oder der automatischen Abbremsung bei Gefahr.

Auch wenn neu vorgeschriebene Spiegelsysteme die toten Winkel bei Lkw verringern, bleibt es für den Fahrer schwierig, in jeder Situation das Umfeld im Blick zu



behalten. Weitere Verbesserungen zur Erkennung gefährdeter Verkehrsteilnehmer müssen entwickelt und eingeführt werden. Darüber hinaus sollte jedoch auch die Aufklärungsarbeit, vor allem für Kinder als Radfahrer, hinsichtlich der Gefährlichkeit des toten Winkels verstärkt werden.

Motorrad ABS

Durch den verstärkten Einsatz von Antiblockiersystemen bei Motorrädern hat sich die aktive Sicherheit der Fahrzeuge bereits deutlich verbessert. Deshalb ist zu fordern, dass alle neuen Motorräder und Leichtkrafträder mit ABS ausgestattet sind.

Kompatibilität der Fahrzeuge

Der Straßenverkehr ist von Fahrzeugen geprägt, die sich sowohl im Hinblick auf ihre Masse als auch auf ihre technische Konstruktion stark unterscheiden. Diese Unterschiede können bei einer Kollision von entscheidender Bedeutung für das Verletzungsrisiko der Insassen sein. Auf Grund ihrer Masse gehen von Lkw bei Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern besondere Gefahren aus. Deshalb ist im Hinblick auf die Kompatibilität mit anderen Fahrzeugen die passive Sicherheit durch einen verbesserten Heckunterfahrschutz, Seitenunterfahrschutz und Frontunterfahrschutz zu erhöhen.

Auch die Kompatibilität der Pkw untereinander, z.B. zwischen kleinen, leichten Stadtfahrzeugen und SUVs, muss im Hinblick auf mögliche Regelungen weiter erforscht werden. Dies gilt auch für Kollisionen von Pkw oder Lkw mit Motorrädern, Fahrrädern und Fußgängern.

Darüber hinaus gilt es, mehr Forschung zu betreiben, wie andere moderne Fahrerassistenzsysteme das Fahren mit einem Motorrad sicherer gestalten können. Hierzu gehören auch diejenigen Systeme, die über den Straßenverlauf oder die Straßeneigenschaften informieren.

Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft immer mehr Mofas, Mopeds oder Motorroller – vor allem auch mit Elektroantrieb – im Straßenverkehr eingesetzt werden. Bei Unfällen sind die Fahrerinnen und Fahrer weitgehend ungeschützt. Daher müssen die grundlegenden Anforderungen an ein technisch sicheres Fahrzeug auch im Gebrauchszustand sichergestellt sein. Bei der Verbesserung der aktiven Sicherheit, insbesondere des Bremsverhaltens, aber auch der passiven Sicherheit sind die Entwicklungspotenziale auszuschöpfen.



Fahrrad-Standards

Die Anforderungen an die technischen Mindestausrüstungen für Fahrräder haben sich auf Grund der seit vielen Jahren unveränderten StVZO nicht verändert, obwohl es eine Reihe von neuen technischen Möglichkeiten z.B. bei der Beleuchtung gibt. Die Mindestanforderungen an die Fahrradtechnik sind dem heutigen Stand der Technik anzupassen. Regelungen zur Bremsleistung, zu Fahrradanhängern, zur Beleuchtung und zur Belastbarkeit der Fahrzeuge sind einzufordern. Verstärkt kommen Fahrräder mit unterstützendem Elektroantrieb (Pedelecs) auf den Markt. Die Entwicklung des Unfallgeschehens mit diesen Fahrrädern, aber auch die technischen Anforderungen sind weiter zu beobachten.

Analog zum Sicherheitsgurt für Lkw- und Pkw-Fahrer gilt der Helm für Fahrradfahrer als Lebensretter Nummer eins. Dennoch benutzten im Jahr 2010 nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen nur 38 Prozent der Kinder von sechs bis zehn Jahren einen Fahrradhelm. Die Helmtragequoten für Radfahrer älter als 16 Jahre betragen je nach Altersgruppe zwischen drei und acht Prozent. Es bleibt daher eine wichtige Aufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit, die Öffentlichkeit über die besondere Schutzwirkung des

Fahrradhelms zu informieren und damit eine auf Freiwilligkeit setzende Erhöhung der Helmtragequote zu erreichen.



5. Ausblick

Die Strategie Vision Zero bedeutet, alles zu tun, um die Verkehrssicherheit als Kernthema nachhaltiger gesellschaftlicher Modernisierung mehr und mehr zu verankern. Deshalb enthält dieser Beitrag eine Vielzahl konkreter Empfehlungen, mit denen alle Akteure der Verkehrssicherheit angesprochen werden. Das Ziel, bis zum Jahre 2020 die Zahl der Getöteten um mindestens 40 Prozent zu reduzieren, ist nur erreichbar, wenn die bisherigen Anstrengungen deutlich intensiviert werden. Die besorgniserregende Unfallentwicklung im Jahr 2011, die den positiven Trend der Vorjahre nicht fortsetzen konnte, zeigt dies mit allem Nachdruck.

Der DVR wird sein besonderes Augenmerk darauf richten, Rückgänge der schweren Unfälle bei allen Verkehrsteilnehmergruppen in vergleichbaren Größenordnungen zu erreichen. So begrüßenswert die beeindruckenden Fortschritte der Sicherheitstechnik bei Pkw und Lkw auch sind, darf dies nicht dazu führen, die zukünftigen Sicherheitsgewinne im Wesentlichen auf immer sicherere Fahrzeuge zurückzuführen. Gerade der Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse der Radfahrer und Fußgänger zeigt die Notwendigkeit des Umdenkens: Es muss ein breiter gesellschaftlicher Konsens erreicht werden, wonach – bei allen Bedürfnissen einer möglichst reibungslosen Mobilität – immer Priorität für die Erfordernisse der Verkehrssicherheit besteht.

Der DVR ist hierbei weiterhin Garant für die Einbindung aller Akteure. Bei der Koordination der Maßnahmen kommt es entscheidend auf die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen auf europäischer, nationaler, föderaler und lokaler Ebene an. Die Bereitstellung der dafür geeigneten Plattform kann nur überzeugend gelingen, wenn die Finanzierung des DVR mittels einer deutlichen Erhöhung des seit 20 Jahren stagnierenden und damit de facto um etwa 30 Prozent geschrumpften Etats des Bundesverkehrsministeriums gesichert werden kann. Angesichts der

jährlichen volkswirtschaftlichen Kosten der Verkehrsunfälle in einer Dimension von mehr als 30 Milliarden Euro handelt es sich im Sinne der Präventionsarbeit um sehr gut investierte Gelder.

Die Umsetzung des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms bis zum Jahre 2020 sollte durch eine Bewertung des Prozesses sowie eine rückblickende Evaluation mittels festgelegter Indikatoren erfolgen. Mittels eines „Beirates für Evaluation“ sollten systematisch Bewertungen vorgenommen werden, die alle zwei Jahre fortgeschrieben werden. Hierbei sollten auch differenzierte Zwischenziele festgelegt werden. Außerdem schlägt der DVR die Einrichtung der Position eines Verkehrssicherheitsbeauftragten als Koordinator der Bundesregierung für die Verkehrssicherheitsarbeit vor. Er sollte sich als Ansprechpartner für Verbände, Politik und Wirtschaft verstehen und könnte auf den DVR mit seinen über 200 institutionellen Mitgliedern bauen.





Impressum

Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Auguststraße 29
53229 Bonn
www.dvr.de

Konzeption und Gestaltung:

GWM · Gesellschaft für Weiterbildung
und Medienkonzeption mbH
www.gwm-bonn.de

Fotos:

ACE LENKRAD, ADAC, Adam Opel AG, Bosch,
DEKRA, DVR, GWM, Jenoptik, Stephan Floss,
Fotolia, Kalkhoff, Malteser, MAN, Ministerium MV,
TK Techniker Krankenkasse

Druck:

Bonn 2012

Alle Rechte vorbehalten.
Vervielfältigung und Verbreitung – auch auszugs-
weise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.