Deutscher Bundestag **Drucksache 16/11212**

16. Wahlperiode 03. 12. 2008

Antrag

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mehr Sicherheit auf deutschen Straßen – Masterplan Vision Zero

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Trotz des erfreulichen Rückgangs der tödlich Verunglückten und Schwerverletzten im Verkehr in den letzten Jahren sterben im Straßenverkehr in Deutschland immer noch jährlich so viel Menschen, wie in einer Kleinstadt leben. Die Verkehrssicherheitspolitik der Bundesregierung ist Stückwerk und setzt vor allem auf groß angelegte Aufklärungskampagnen, anstatt auf dauerhaft wirksame Verbesserungen der Verkehrssicherheitsarbeit. Daher ist ein strategischer Wechsel von einer kampagnenorientierten zu einer verbindlichen Verkehrssicherheitsarbeit anzustreben. Der beste Weg zu einer verbindlichen Verkehrssicherheitsarbeit führt über die Aufstellung eines Masterplans Vision Zero. Dabei ist Vision Zero keine Strategie, die sich primär aus der Sicht der Windschutzscheibe ergibt. Vielmehr verfolgt Vision Zero das Ziel, alle Elemente des Straßenverkehrssystems, ihre Auswirkungen auf die Gesellschaft in die Verkehrssicherheitsarbeit einzubeziehen. Neben der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit gehören hierzu die Verkehrsvermeidung, eine vermehrte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Nahverkehr und Verbesserungen für den Fahrrad- und Fußverkehr. Von großer Bedeutung sind Bildungsmaßnahmen, die beginnend im Kindergarten als lebenslanges Lernen zu begreifen sind und sich im Erwachsenenalter fortsetzen, um sowohl Einfluss auf das Fahrverhalten als auch auf das Mobilitätsverhalten zu nehmen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

Die Bundesregierung soll einen Masterplan Vision Zero für die Bundesrepublik Deutschland aufstellen, der geeignet ist, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten in Deutschland bis zum Jahr 2010 auf der Basis von 2001 um 50 Prozent zu reduzieren, wie es sich die Europäische Union in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm zum Ziel gesetzt hat. Bis zum Jahr 2020 soll sich die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten dann um mindestens 70 Prozent reduzieren, um langfristig jeden einzelnen Verkehrstoten zu vermeiden. Der Begriff „Vision Zero“ (Vision null Verkehrstote) steht für eine Ausrichtung der Verkehrssicherheitspolitik, die langfristig das Ziel anstrebt, dass keine Menschen im Straßenverkehr mehr sterben müssen.

Neben gesetzlichen Änderungen soll der Masterplan eine Kampagne beinhalten, die gemeinsam mit allen relevanten gesellschaftlichen Kräften bundesweit durchgeführt werden soll. Die Kampagne soll alle Bevölkerungsschichten und

Altersstufen über die Vorteile von Vision Zero und die neu enthaltenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen informieren.

Folgende Einzelmaßnahmen sollen als Mindestanforderungen in den Masterplan aufgenommen werden und zu gesetzlichen Änderungen führen:

– Einführung eines Tempolimit-Konzeptes 30/80/120, das alle Straßenkategorien berücksichtigt. Die Geschwindigkeit auf deutschen Autobahnen soll an das Geschwindigkeitsniveau der europäischen Nachbarstaaten durch ein allgemeines Tempolimit von 120 km/h angepasst werden. Diese Regelung soll durch ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen für Kleintransporter bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht ergänzt werden. Auf Landstraßen, die zwei Fahrspuren im Begegnungsverkehr ohne bauliche Trennung aufweisen, soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h gesenkt werden.

  Als zusätzliche Maßnahme ist ein Überholverbot für Lkw ab 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht auf Autobahnen und Landstraßen einzuführen.

  Die Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften soll zukünftig nur noch 30 km/h betragen, wobei auf speziell ausgewiesenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen von dieser Geschwindigkeitsbegrenzung abgewichen werden kann.

– Damit die Bundesländer vermehrt Sicherheitsaudits für Straßen zur Reduzierung von Sicherheitsdefiziten durchführen, sollen Anreize, wie z. B. die gezielte Bevorzugung bei der Finanzierung, entwickelt werden.

  Um die Beseitigung von Unfallschwerpunkten zumindest an Bundesfernstraßen zu beschleunigen, sind sie so zu definieren, dass ein bereits festgestellter Unfallschwerpunkt als Verletzung der Verkehrssicherungspflicht zu interpretieren ist. Es sind ausreichende finanzielle Mittel zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten bereitzustellen.

– Die Radwegebenutzungspflicht soll abgeschafft werden. Fahrräder sind generell mit Beleuchtungssystemen auszustatten.

– Lange Wartezeiten an Fußgängerüberwegen mit Lichtsignalanlagen sollen so verändert werden, dass sie nicht mehr zu gefährlichen Straßenquerungen verleiten. Dagegen sind die Grünphasen für Fußgänger zu verlängern, um schwächeren Verkehrsteilnehmern die sichere Querung ohne Stress zu ermöglichen. Zukünftig sollen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) wieder verstärkt eingerichtet werden, wobei ihre Erkennbarkeit im Straßenverkehr zu verbessern ist. Fehlverhalten von Autofahrern und Fußgängern an Zebrastreifen sollen den Strafen, die für Fehlverhalten an lichtsignalgesteuerten Fußgängerüberwegen gelten, angepasst werden.

  Die Richtlinien (Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002) sind so zu verändern, dass sie sich stärker an den Belangen der Fußgänger als an der Leistungsfähigkeit der Straßen orientieren. Modellversuche für Shared Space sollen vermehrt auch in den Innenstädten von Großstädten stattfinden.

– Die 0,0-Promillegrenze soll eingeführt werden.

– Um der demographischen Entwicklung gerecht zu werden und im Zweifelsfall eine Fahrerlaubnis entziehen zu können, soll zukünftig eine Regelung eingeführt werden, die geeignet ist, fahrerrelevante Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit regelmäßig per Untersuchung festzustellen.

– Die künftige Mobilitätserziehung soll sich systematisch der kindgerechten Vermittlung der Verkehrswelten in allen Erziehungsinstitutionen und für alle Altersstufen ab dem Kleinkindalter widmen. Die spätere Fahrschulausbildung soll ihren Schwerpunkt auf die Sensibilisierung von Fahranfänger

legen, um die spezifischen Verhaltensweisen aller Verkehrsteilnehmer und ihren Gleichberechtigungsanspruch im Verkehr besser vermitteln zu können. Bei der Fahrschulausbildung soll das begleitete Fahren als bundesweite Regelung flächendeckend eingeführt werden. Die Fahrerlaubnis auf Probe soll nur noch für Führerscheininhaber gelten, die vom begleitenden Fahren keinen Gebrauch gemacht haben. Inhaber einer Fahrerlaubnis müssen künftig alle zehn Jahre eine theoretische Prüfung ablegen, die den Kenntnisstand feststellt und zusätzlich prüft, ob Kenntnisse über die bis dahin erfolgten Änderungen des Verkehrsrechtes bekannt sind. Auffrischungskurse für Erste-Hilfe-Maßnahmen am Unfallort sollen in einer angemessenen Regelmäßigkeit verpflichtend durchgeführt werden.

– Die Vorgaben für die Eintreffzeiten bzw. Hilfsfristen – also die Zeit die zwischen der Beendigung der Aufnahme des Notrufes und dem Eintreffen des Rettungswagens am Einsatzort vergeht – sind zu verkürzen und an einem bundeseinheitlichen Niveau anzupassen. Die Rettungsdienste und die dafür notwendige Infrastruktur sind mit ausreichenden Finanzmitteln auszustatten, damit sie notfallmedizinischen Notwendigkeiten entsprechen. Aufgrund der Länderzuständigkeit wird die Bundesregierung aufgefordert, sich bei den Ländern für eine Verbesserung der Hilfsfristvorgaben und Sicherheitsniveaus einzusetzen. Ein entsprechender Bund-Länder-Ausschuss, wie er bis 1997 bestand, kann hier zielführend sein.

– Die aktive und passive Fahrzeugsicherheit ist weiter zu verbessern. Dabei wird die Bundesregierung aufgefordert, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, das Fahrzeugsicherheitstechnologien, auch serienmäßig in Kleinwagen eingebaut werden (Beispiel: Elektronisches Stabilitätsprogramm – ESP). Der Einsatz von ESP soll auch für neue Motorräder vorgeschrieben werden. Fahrerassistenzsystemen, die der Fahrzeugsicherheit dienen, soll für neue Lastkraftwagen vorgeschrieben werden.

– Zur Finanzierung der künftigen Verkehrssicherheitsarbeit soll ein Verkehrssicherheitsfonds eingerichtet werden, der durch zweckbestimmte Anteile aus dem Etat für den Straßenneubau gespeist werden kann. Die Mittelverwaltung und -vergabe dieses Fonds wird einer unabhängigen neu zu schaffenden, ausreichend großen Stiftung für Verkehrssicherheitsarbeit übertragen, die auch privates Kapital akquirieren kann, an der alle Akteure im Verkehrsgeschehen gleichberechtigt beteiligt sind. Projekte für die Verkehrssicherheitsarbeit werden dann ausgeschrieben und von einer unabhängigen Fachkommission bewilligt, die auch die Evaluierung abgeschlossener Verkehrssicherheitsmaßen durchführt.

Ergänzend zu diesen Maßnahmen solle der Deutsche Bundestag beschließen, dass die Bundesregierung das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung sowie die damit verbundenen Verwaltungsvorschriften im Hinblick auf Vision Zero auf notwendige Änderungen und Ergänzungen überprüft und die einseitige Berücksichtigung des Autoverkehrs zu Gunsten der anderen Verkehrsteilnehmer beseitigt. Der verfassungsrechtlichen Wertentscheidung für Leben und körperlicher Unversehrtheit ist mehr Vorrang im Verhältnis zum Wunsch nach Mobilität einzuräumen. Die Bundesregierung soll dem Deutschen Bundestag einen Bericht über die Ergebnisse dieser Prüfung vorlegen.

Berlin, den 3. Dezember 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Begründung

In der Bundesrepublik Deutschland ereigneten sich 2007 laut Unfallgeschehen im Straßenverkehr (Statistisches Bundesamt) 2,34 Millionen polizeilich erfasste Unfälle im Straßenverkehr.

Dabei nahm die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten gegenüber dem Vorjahr um 2,8 Prozent ab und lag bei 4 949. Dagegen ist die Zahl der Schwerverletzten gegenüber 2006 um 1,3 Prozent auf 75 443 leicht gestiegen. Das Risiko an den Folgen eines Unfalls zu versterben, ist im Straßenverkehr nach wie vor am höchsten. Immer noch stirbt statistisch gesehen alle 100 Minuten ein Mensch im deutschen Straßenverkehr. Das sind 14 Menschenleben pro Tag oder 95 pro Woche. Mit anderen Worten: Im Straßenverkehr kommen in jeder Woche nahezu genauso viele Menschen ums Leben, wie bei der größten deutschen Bahnkatastrophe in Eschede. Trotz allen Leids, welches der Tod eines Verunglückten verursacht, dürfen die lebenslangen Gesundheitseinbußen oder Körperbehinderungen durch Verkehrsunfälle bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht außer Acht gelassen werden.

Die Europäische Union hat ausgehend vom Basisjahr 2001 die Senkung der Zahl der Verkehrstoten um 50 Prozent bis 2010 zum Ziel erklärt. Obwohl dies prinzipiell auch für Deutschland gilt, fehlt bisher ein Gesamtkonzept und eine entsprechende Zielmarke.

So kann es nicht überraschen, dass in Deutschland die Zahl der Verkehrstoten bezogen auf das EU-Basisjahr 2001 im Jahr 2007 nur um 29 Prozent abgenommen hat. Um das 50-Prozent-Ziel der EU erreichen zu können, wäre im Jahr 2007 eine Reduktion um 37 Prozent notwendig gewesen. Die Fortschreibung auf der Basis der heutigen Werte wird also nicht ausreichen, um das EU-Ziel noch erreichen zu können.

Andere europäische Länder wie Schweden, Dänemark, Schweiz und Norwegen haben die Wirkungen von Vision Zero bereits erkannt und spezifische Verkehrssicherheitprogramme verabschiedet. Schweden zählt zusammen mit den Niederlanden mit 49 bzw. 45 Getöteten pro eine Million Einwohner zu den Vorreitern in Sachen Vision Zero in der Europäischen Union. In Deutschland (62 Tote pro eine Million Einwohner) wurde viel erreicht. Aber viele Potentiale blieben bis heute ungenutzt.

Vision Zero folgt dem Prinzip, dass jeder Unfall vermeidbar ist und stellt den Menschen als Fehlerquelle in den Mittelpunkt. Dabei muss der Verkehr zu einem System werden, das Fehler verzeiht. Es geht nicht darum, ausschließlich auf den Einbau technischer Maßnahmen durch aktive und passive Sicherheitstechniken beim Fahrzeugbau zu setzen, sondern das Mobilitätsverhalten zu verändern und Infrastruktur so zu gestalten, dass sie unvermeidbare menschliche Fehler ausgleicht. Die Verantwortung verteilt sich auf drei Gruppen: Der Staat und seine Behörden sorgen für menschengerechte Verkehrsbedingungen. Die Fahrzeugindustrie und andere Wirtschaftszweige verbessern ihre Produkte nach den Grundsätzen von Vision Zero. Die Verkehrsteilnehmer handeln eigenverantwortlich im Rahmen dessen, was sie nach menschlichem Ermessen zu leisten vermögen.

Der Staat muss dafür sorgen, dass die Rahmenbedingungen zur Verkehrsverlagerung im Güter- und Personenverkehrsbereich verbessert werden. Jede Verkehrsverlagerung ist ein Beitrag zur Verkehrssicherheit, was folgender Vergleich zeigt: das Risiko im Auto tödlich zu verunglücken – bezogen auf die Verkehrsleistung – ist 42-mal so hoch wie im Zug. Das Verletzungsrisiko ist sogar 95-mal so hoch. Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens soll dafür sorgen, dass die geschaffenen Angebotspotentiale, die durch die weitere Verkehrsverlagerung entstehen, auch genutzt werden.

Wenn sich die Wirkungen von Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne von Vision Zero voll entfallen sollen, kann auf ein Tempolimit-Konzept 30/80/120 nicht verzichtet werden. Der Verkehr muss sich an die Menschen anpassen und nicht umgekehrt. 60 Prozent der Toten bei Verkehrsunfällen sind Insassen von Fahrzeugen, wofür ganz überwiegend die hohen Geschwindigkeiten verantwortlich sind, weil die passiven Sicherheitssysteme versagen. Die Weltgesundheitsorganisation kommt zu dem Schluss, dass in der EU jedes Jahr 5 000 bis 6 000 Leben gerettet, zwischen 120 000 und 140 000 Autounfälle vermieden werden könnten, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit nur um 3 km/h gesenkt würde. Eine durchschnittliche Reduktion der Fahrgeschwindigkeit um 5 km/h auf Europas Straßen würde, laut Europäischem Verkehrssicherheitsrat, jährlich 11 000 Menschenleben in den EU-Staaten retten.

Wird auf Außerortsstraßen und Autobahnen durch Tempolimits die Geschwindigkeit um 10 Prozent gesenkt, dann ist ein Rückgang der Zahl der Getöteten um 40 Prozent zu erwarten.

Gute Erfahrungen wurden auf deutschen Autobahn-Teststrecken mit Tempo 130 gemacht. Dort wurden 30 Prozent weniger Unfälle mit 20 Prozent weniger Toten festgestellt. Von 1984 bis 1987 galt auf einigen Autobahnen in Hessen ein Tempolimit von 100 km/h. Hierdurch sank die Zahl der Toten und Schwerverletzen um 25 bis 50 Prozent auf den betroffenen Abschnitten. Auch in einem Modellversuch, in dem Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Autobahn 2 von 1992 bis 1994 untersucht wurden, sank die Unfallrate (Unfälle/Millionen Fahrzeugkilometer) in etwa auf die Hälfte. Zwischen November 1973 und März 1974 galt in Westdeutschland im Zuge der Ölkrise ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen. Die Anzahl der auf Autobahnen Getöteten und Schwerverletzten ging daraufhin um 50 Prozent zurück. Ein bis vor kurzem von der Bundesregierung zurückgehaltenes Papier der Bundesanstalt für Straßenwesen von 1984, geht davon aus, dass bei einem Limit von 130 km/h mit einem Rückgang der Getöteten auf deutschen Autobahnen um 20 Prozent zu rechnen ist.

Zusätzlich zum Tempolimit auf Autobahnen soll ein Überholverbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t eingeführt werden. Allein im Jahr 2007 ereigneten sich in Nordrhein-Westfalen 13 000 Unfälle bei Lkw-Überholvorgängen mit zehn Toten und 73 Schwerverletzten. Für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigem Gesamtgewicht von über 3,5 t gilt auf Autobahnen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h. Um überholen zu können, muss ein Fahrzeug auf eine Differenzgeschwindigkeit von mindestens 20 km/h zum Vorderfahrzeug beschleunigen. Diesen Geschwindigkeitsunterschied können Lkw also nur erreichen, wenn sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h überschreiten.

Unter der Voraussetzung, dass es auf Autobahnen weder Gegenverkehr noch Radfahrer oder Fußgänger gibt und dort dennoch 12,2 Prozent der Getöteten und 7,6 Prozent der Schwerverletzten in 2007 zu beklagen sind, können Autobahnen nicht als besonders sicher gelten.

Noch gefährlicher als Autobahnen sind Landstraßen, wo 61 Prozent (2007) der Unfallopfer ihr Leben verloren. Überhöhte Geschwindigkeiten und Gegenverkehr erhöhen zusammengenommen die Unfallschwere auf Landstraßen. Daraus folgt, dass die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf zweispurigen Landstraßen, wegen des Begegnungsverkehrs erforderlich, und durch ein Überholverbot für Lkw zu flankieren ist. Für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t gilt schon heute auf Landstraßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h. Bei regelkonformen Verhalten ist im Normalfall kein Überholvorgang möglich, weil hierzu eine Differenzgeschwindigkeit von mindestens 20 km/h zum Vorderfahrzeug notwendig ist.

Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften als Regelgeschwindigkeit ist geboten, weil es hier häufig zu Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern kommt und 68 Prozent (2007) der Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften geschehen. Durch Tempo 30 in der Stadt können Unfälle vermieden werden: Während ein Auto, dass 30 km/h fuhr und den Bremsvorgang eingeleitet hat, bereits steht, beginnt der Autofahrer, der 50 km/h fährt erst zu bremsen, weil sein Anhalteweg, der sich aus Reaktions- und Bremsweg zusammensetzt, mehr als doppelt so lang ist. Kommt es dennoch zu einem Unfall, sind die Folgen entsprechend unterschiedlich: Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h werden ca. 50 Prozent der Fußgänger schwerst verletzt oder getötet und ca. 40 Prozent schwer verletzt. Erst bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h überleben ca. 60 Prozent der Fußgänger leicht verletzt und weitere 20 Prozent schwer verletzt den Unfall. Fast kein Risiko einer Tötung bzw. schwerster, bleibender Schäden bestehen bei einer Kollisionsgeschwindigkeit im Bereich von 10 bis 15 km/h.

Ein erhöhtes Unfallrisiko stellen so genannte rasende Kleintransporter dar, für die bisher kein Tempolimit gilt. Sie werden immer beliebter, da für diese weder Wochenend- oder Feiertagsgenehmigungen noch Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten. Zählt man zu den Lkw der so genannten Sprinterklasse die als Pkw zugelassenen Transporter (Utilities) hinzu, so ist die Anzahl der Neuzulassungen von 2001 bis 2006 um 40 Prozent gestiegen.

Die Bundesanstalt für das Straßenwesen errechnete für das Jahr 2000 18,9 Mrd. Euro Kosten für Tote und Verletzte und weitere 16,9 Mrd. Euro für Sachschäden des Straßenverkehrs. Demgegenüber könnte man mit einem Bruchteil dieses Geldes durch z. B. bauliche Veränderungen zur Reduzierung von Unfällen oder Unfallschwerpunkten beitragen. Demzufolge sind bei Kosten-Nutzen-Berechnungen im Rahmen von Straßenplanungen die Unfallfolgekosten einzurechnen. Die Infrastruktur kann durch so genannte Sicherheitsaudits, die bereits bei der Straßenplanung oder im Nachgang durchgeführt werden, verbessert werden.

Es ist untragbar, dass durch unentdeckte Unfallhäufungen jährlich volkswirtschaftliche Verluste in Milliardenhöhe auftreten. Es ist auch nicht hinnehmbar, dass die Empfehlungen der Unfallkommissionen oft von den Verkehrsbehörden, z. B. aufgrund leerer öffentlicher Kassen, nicht umgesetzt werden und so jahrelang bekannte Missstände nicht beseitigt werden.

Die unterlassene Beseitigung von Unfallschwerpunkten hat bisher auch keine Rechtsfolgen. So gibt es immer wieder Fälle, in denen Kommunen, die infolge eines Unfalls mit Verkehrstoten verklagt werden, nicht haften müssen und damit die Gerichtsentscheidungen fast immer zu Ungunsten der Kläger ausgehen. Als Begründung wird angeführt, dass an Unfallschwerpunkten zwar mehr Verkehrsteilnehmer verunglücken als an anderen Stellen, aber eine Mehrheit von Verkehrsteilnehmern die gleiche Stelle unfallfrei passiert. Daraus folgt, dass die Mittel für den Straßenerhalt und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten massiv zu erhöhen sind, was durch Einsparungen beim Straßenneubau gegenfinanziert werden soll. Nach Berechnungen des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung sind ohnehin bis zum Jahr 2020 75 Prozent bis 85 Prozent der für Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Mittel für Erhaltungsinvestitionen auszugeben.

Vision Zero ist eine gesamthafte Aufgabe, zu der auch die Verbesserung des Fahrrad- und Fußverkehrs gehört. So saßen 2007 rund 18 Prozent der im Straßenverkehr Verunglückten auf einem Fahrrad. Die Zahl der darauf verunglückten Personen hat gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Prozent zugenommen. Senioren (65 Jahre und älter) verunglückten im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr mit einer Zunahme von 9,2 Prozent wesentlich häufiger auf dem Fahrrad und mit einer Zunahme von 4,8 Prozent als Fußgänger. Jeder sechste verunglückte Fahrradbenutzer war im letzten Jahr 65 Jahre und älter.

Ein Weg für mehr Sicherheit beim Fahrradverkehr ist die Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht. Denn viele Radwege, die verdeckt hinter parkenden Fahrzeugen verlaufen bergen Gefahren aufgrund mangelnder Sicht. Hinzu kommen Gefahren, die dadurch entstehen, wenn Fahrradfahrer an Einmündungen den Autoverkehr kreuzen. Da Radwege meistens parallel zu Fußgängerwegen angelegt werden, entstehen häufig gegenseitige Behinderungen zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Bei Verkehrssicherheit soll die Sicherheit der Fußgänger im Vordergrund stehen, anstatt die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs. Das setzt voraus, dass die Erfolge, die bei der Fahrzeugsicherheit für Insassen gemacht wurden, jetzt auf den Schutz der Fußgänger und Radfahrer ausgedehnt wird, um die Unfallfolgen im Falle eines Unfalls zu reduzieren. Das setzt aber auch sichere Querungshilfen an Kreuzungen und Hauptstraßen voraus. Die Zurückdrängung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) zugunsten von Ampeln brachte oft nur scheinbare Sicherheitsgewinne, denn lange Wartezeiten und Umwege zu gesicherten Übergängen bewirken ein Ansteigen des Gehens bei Rot sowie des Querens an nicht dafür vorgesehenen Stellen. Deshalb ist die Einrichtung von Zebrastreifen wieder als Standard einzuführen. Um dem Fußgängerschutz besser gerecht zu werden, sind die Bußgeldvorschriften für falsches Verhalten an Fußgängerüberwegen zu verschärfen. Um die Aufmerksamkeit für Fußgängerüberwege zu erhöhen, soll deren Erkennbarkeit verbessert werden. Lichtsignalgeregelte Überwege sollten auf Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen beschränkt werden. Die Wartezeiten an Fußgängerampeln sind im Durchschnitt zu lang und sollten auf 30 bis maximal 40 Sekunden verringert werden. Die Grünphasen sollten so lange dauern, dass Kinder und Mobilitätsbehinderte bequem die Fahrbahn überqueren können.

Sichere Fuß- und Radwege können vor allem die Alltagsmobilität von Kindern verbessern, die heute allzu oft begleitete, automobile, eingeschränkte Mobilität darstellt. Aus verständlichen Gründen transportieren viele Eltern ihre Kinder in zunehmendem Maße mit dem Auto zur Schule, so dass immer mehr selbstständige Kinderwege durch unselbstständige Autowege ersetzt werden (1970 gingen 91 Prozent der Erstklässler allein in die Schule, 2000 noch 17 Prozent), wodurch der Autoverkehr steigt und die Verkehrssicherheit abnimmt. Ein Teufelskreis, der sich ständig verstärkt. Um den Umstieg zu erleichtern, ist der öffentliche Verkehr ständig zu verbessern.

Der Typus der europäischen Stadt erleichtert es, die „Stadt der kurzen Wege“ weiter zu entwickeln. Fußläufiger Verkehr lässt sich deutlich angenehmer und sicherer gestalten, wenn der motorisierte Individualverkehr in den Stadtteilen und Innenstädten gezähmt wird.

Ein interessanter Ansatz aus den Niederlanden ist das Konzept Shared Space, bei denen Verkehrsschilder und Ampeln auf ein Minimum reduziert werden, um das Miteinander der Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum zu fördern. Um sich Klarheit über die Wirkungen zu verschaffen, sind Modellversuche für Shared Space auszudehnen und auch in Innenstädten von Großstädten durchzuführen.

Viele Verkehrsunfälle kommen durch individuelles Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern zustande. Auch hier setzt Vision Zero als ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie an.

Eine gesetzliche Maßnahme, die beim individuellen Fehlverhalten ansetzt und für alle eine klare Grenze setzt, ist die Einführung der Null-Promillegrenze. Auch die Unfälle mit Personenschaden, bei denen Alkoholkonsum eine Rolle spielte, führen in der Regel zu schweren Unfallfolgen. Bei 20 785 Unfällen wurde 2007 bei mindestens einem Beteiligten Alkohol festgestellt, das waren 6,2 Prozent aller Personenschadensunfälle. Jeder neunte Verkehrstote wurde

Opfer eines Alkoholunfalls. Immer noch alarmierend ist die Tatsache, dass ein Drittel aller alkoholisierten beteiligten Pkw-Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen zu finden sind.

Ein weiteres Problem kann sich durch die demographische Entwicklung ergeben. Der Anteil der älteren Verkehrsteilnehmer an der Gesamtbevölkerung ist von 15 Prozent im Jahr 1991 auf 18,6 Prozent in 2005 gestiegen. Dieser Trend wird sich fortsetzen, so dass im Jahr 2020 ca. jeder dritte Autofahrer älter als 60 Jahre sein wird und das Unfallgeschehen dieser Bevölkerungsgruppe in den Vordergrund treten kann. Fahrrelevante und altersbedingte Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit älterer Autofahrer verlaufen fließend und können bis zu einem gewissen Grad durch Erfahrung und Kompensationsverhalten (Geschwindigkeitsreduktion, Vermeidung von Fahrten in der Dunkelheit sowie unbekannter Strecken) aufgefangen werden, wenn sie bewusst erlebt werden. Fahrrelevante altersbedingte Veränderungen, die den physischen Zustand (z. B. Einschränkungen der Beweglichkeit beim Schulterblick), die perzeptuelle Leistungsfähigkeit (z. B. Übersehen oder Überhören von verkehrsrelevanten Informationen) und die Informationsverarbeitung (Aufmerksamkeit und Kognition; z. B. wird es für ältere Fahrer schwieriger, in komplexen Verkehrssituationen alle sicherheitsrelevanten Informationen gleichzeitig zu beachten) betreffen, können sicherheitsrelevante Probleme hervorrufen. Hinzu können Krankheiten kommen, die vorwiegend im hohen Lebensalter auftreten können. Die eigene Leistungsfähigkeit falsch einzuschätzen, kann für Junge und für Alte gleichermaßen gefährlich werden. Daher soll es zukünftig eine Regelung geben, die es erlaubt, altersbedingte Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit regelmäßig per medizinischer Untersuchung festzustellen, um gegebenenfalls älteren oder fahruntüchtigen Menschen die Fahrerlaubnis entziehen zu können, wenn keine Bereitschaft zur freiwilligen Abgabe des Führerscheins festzustellen ist.

Um individuelles Fehlverhalten erst gar nicht entstehen zu lassen, ist eine Veränderung der Verkehrserziehung und Ausbildung notwendig. Verkehrserziehung sollte deshalb schon früh im Kindergarten beginnen und in der Schule fortgesetzt werden. Es muss allerdings klar sein, dass das straßengerechte Kind ein Irrglaube ist.

Wer die Fahrschulausbildung auf dem Wege des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren und die notwendigen Prüfungen erfolgreich abgeschlossen und somit eine längere Lernzeit absolviert hat und eine höhere Fahrpraxis nachweisen kann, sollte vom Führerschein auf Probe ausgenommen werden.

In vielen Bereichen ist lebenslanges Lernen Teil unseres Lebens geworden. Dagegen scheint der Führschein ein Dokument für die Ewigkeit zu sein, obwohl sich die Regeln ändern und einmal Gelerntes zum Teil vergessen wird. Dabei trägt theoretisches Wissen zur Verkehrssicherheit bei, weshalb eine regelmäßige Wissensüberprüfung erforderlich ist. Das gilt erst recht für Erste-Hilfe-Maßnahmen am Unfallort, die regelmäßig trainiert werden müssen, damit sie im Ernstfall erfolgreich angewendet werden können.

Die beste Erste-Hilfe-Maßnahme kann allerdings versagen, wenn der Rettungsdienst sich verschlechtert: Laut Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr aus dem Jahre 2006 hat sich die Zeit bis zum Eintreffen des bodengebundenen Notarztes am Einsatzort in den Jahren 2004/2005 im Vergleich zu 2000/2001 durchschnittlich um 2,2 Minuten auf 10,9 Minuten verlängert. Dabei können acht Minuten als ein guter Durchschnittswert angesehen werden. Nach Meinung von Experten kommt es hierdurch zu einer Verschlechterung der Wiederherstellungschancen. Diese Verschlechterung ist ursächlich mit der geringeren Anzahl von Krankenhäusern aufgrund von Zusammenlegungen, zunehmender Spezialisierung nach medizinischen Fachrichtungen und allgemeinen Kosteneinsparungen im Notfallbereich verbunden.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit gibt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jährlich mehr als 11 Mio. Euro aus; allein die Hälfte an den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und seine Mitglieder. Sicherlich hat sich der DVR viele Verdienste um die Förderung der Verkehrssicherheit erworben. Auch seine Forderungen zur Verkehrssicherheit gehen erstmals in Richtung Vision Zero und weichen damit vom Geldgeber Bund ab. Die neulich gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und DVR eingeführte Kampagne „Runter vom Gas!“ ist jedoch ein typisches Beispiel für eine gut gemeinte, aber fehlgeleitete Verkehrssicherheitspolitik. Politik lässt sich nicht durch Appelle durchsetzen, sondern durch Gesetze und Verordnungen, die das Ziel weitergehender Geschwindigkeitsbeschränkungen beinhalten. Das Geld, was für diese Kampagne ausgegeben wird, fehlt an anderer Stelle.

Außerdem ist festzustellen, dass die dem DVR zugedachte Koordinationsfunktion zur Vermeidung von Doppelarbeiten und zum Austausch von Informationen von diesem nur sehr unzureichend wahrgenommen wird. Dies sollte aber die Hauptaufgabe des DVR sein und die finanziellen Mittel des Bundes sollten dementsprechend ausgerichtet werden. Wir fordern zudem die Schaffung eines Verkehrssicherheitsbeirats beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes prüft und auf dieser Basis Verbesserungsvorschläge erarbeitet, die dann jährlich in einem Bericht festgehalten werden.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333