Auf dem Weg zur Vision Zero

Die TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit

Von Dr. Walter Eichendorf

Der DVR hat die Vision Zero zur Maßgabe seines Handelns gemacht: Niemand soll durch einen Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt werden. Der Vorstand des DVR hat nach einjährigen intensiven Diskussionen in seinen Gremien am 30. Oktober 2012 einstimmig die wichtigsten Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie Vision Zero beschlossen. Sie wurden am 11. Dezember 2012 der Mitgliederversammlung des DVR vorgestellt.

Die Vorstandsausschüsse werden nun beauftragt, diese Maßnahmen zu diskutieren, gegebenenfalls zu aktualisieren beziehungsweise zu präzisieren, und dem Vorstand ihre Vorschläge vorzulegen. Die nun beschlossenen 14 Maßnahmen haben ab sofort die höchste Priorität in der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR.

Und dies sind die 14 TOP-Maßnahmen:

1. Überwachung gezielt verstärken inklusive entsprechender finanzieller Ausstattung der Polizei und Schaffung entsprechender Rechtsgrundlagen

Ein Staat, der die Einhaltung von Verkehrsvorschriften nicht überwacht, macht sich unglaubwürdig. Die Polizei benötigt die Ausstattung und das Personal für die Durchführung entsprechender Kontrollen, und sie benötigt geeignete Verfahren und Geräte zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit. Es wird darüber zu beraten sein, wie die Kontrolldichte erhöht werden kann, welchen Beitrag Section Control liefern kann, welche Rolle die Fahrer-Identifikation spielen soll und ob eine Ausdehnung der Halterhaftung sinnvoll ist.

2. Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Überholverbote den Gefährdungen anpassen

Etwa 60 Prozent der tödlich Verunglückten sind auf Landstraßen zu beklagen. Die Verbesserung des Straßennetzes hin zur fehlerverzeihenden und selbsterklärenden Straße ist aus Sicht der Vision Zero eine unabdingbare Voraussetzung für die Reduzierung der Zahl der Verunglückten. Dabei ist die neue Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) zu berücksichtigen. In den Ausschüssen wird nun zu beraten sein, ob Tempo 100 als bisherige generelle Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen zu hoch ist und ob es besondere Maßnahmen für Landstraßen mit einem schmalen Querschnitt geben soll.

Section Control: in Östereich erfolgreich getestet

FOTO >HELMUTH WEICHSELBRAUN

FOTO > GWM

Bäume am Straßenrand: hohes Gefährdungspotenzial

3. Baumunfälle verhindern

Jeder fünfte Verkehrstote geht auf einen Baumunfall zurück. Der DVR hat 2009 in einem Vorstandsbeschluss zur Bekämpfung von Baumunfällen an die Bundesländer appelliert, die „Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäume“ (ESAB) verbindlich einzuführen und umzusetzen. Die Bereitstellung von Fördermitteln für ein nationales Programm für passive Schutzeinrichtungen könnte einen hohen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit auf allen Landstraßen leisten.

4. Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) umsetzen

Jeder fünfte im Straßenverkehr Getötete ist ein Motorradfahrer. Der Zustand der Straße und des Straßenumfelds hat einen großen Einfluss auf die Sicherheit von Motorradfahrern. Ein hohes Sicherheitspotenzial liegt daher in der konsequenten Umsetzung der MVMot, dem „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“, das bisher in fünf Bundesländern rechtsverbindlich eingeführt wurde.

5. Sicherheitsaudits weiter durchsetzen; Qualität und finanzielle Ausstattung der Unfallkommissionen verbessern

Mit den Sicherheitsaudits für Straßen steht ein wirkungsvolles Instrument zur Vermeidung von Unfällen und zur Reduzierung von Unfallfolgen zur Verfügung. Auch die Unfallkommissionen leisten seit Jahrzehnten einen entscheidenden Anteil an der Identifizierung und Entschärfung von Unfallbrennpunkten. Die Sicherstellung und der Ausbau dieser bewährten Instrumente zur sicheren Gestaltung des Straßenraums ist eine Forderung des Eckpunktepapiers „Verkehrssicherheit 2020“.

6. Höchstgeschwindigkeiten innerorts den Gefährdungen anpassen

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister hat in seiner Expertise „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“ darauf hingewiesen, dass die Senkung der innerorts gefahrenen Geschwindigkeiten eine enorme Auswirkung auf das Unfallgeschehen hat. Er hat sich dafür ausgesprochen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit anzustreben. Dies bedeutet nicht, dass nicht auch höhere Geschwindigkeiten wie 50 oder 70 möglich wären. Anders als heute wäre aber die höhere Geschwindigkeit zu beschildern. Diese Maßnahme ist nicht unumstritten. Ihre Auswirkungen auf den Verkehrsfluss müssen ebenso geprüft werden wie Umweltaspekte. Sicher ist aber eines: Wir werden auch bei diesem Thema Stellung beziehen!

7. Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen erhöhen

Kreuzungen und Einmündungen sind kritische Stellen sowohl außerorts als auch im innerörtlichen Straßennetz. Hier ereignen sich Kollisionen zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmern, zwischen Autos und Fußgängern und zwischen Autos und Radfahrern. Alle umzusetzenden Maßnahmen müssen daher verkehrsteilnehmerübergreifend geplant werden. Jede Verkehrsteilnehmerart hat spezielle Anforderungen. Das Wissen, wie dem Rechnung getragen werden kann, ist meist vorhanden. Der DVR muss darauf hinwirken, dass dieses Wissen auf die Straße kommt.

8. Ausrüstung von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen konsequent durchsetzen

Abstandsregeltempomaten, automatische Notbremssysteme, auch mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, Spurhaltesysteme, Kreuzungs- und Toter-Winkel-Assistent sowie die Car-to-X-Kommunikation bieten wirkungsvolle Möglichkeiten zur Reduzierung schwerer Unfälle. Zu diskutieren ist, wie die Durchsetzung von Fahrerassistenzsystemen – auch auf europäischer Ebene – erfolgen kann, wobei man sich auf diejenigen Systeme konzentrieren sollte, die zu einem feststellbaren Sicherheitsgewinn führen.

9. Alkoholverbot am Steuer durchsetzen

Jeder zehnte Getötete ist auf einen Unfall unter Alkoholeinfluss zurückzuführen. Neben einer Erhöhung der Kontrolldichte, die auch als gesellschaftliches Signal wirken würde, hat

FOTO > STEFAN BALK – FOTOLIA

Eindeutige Regelung gefordert: absolutes Alkoholverbot am Steuer

sich der DVR 2011 für die Einführung eines Alkoholverbots am Steuer ausgesprochen. Diese Regelung würde Unklarheiten in Bezug auf verschiedene Promillegrenzen beseitigen und ein klares Zeichen setzen: Wer fährt, trinkt nicht.

10. Maßnahmen zur Reduzierung von alkoholbedingten Unfällen von Radfahrern prüfen

Etwa ein Viertel der alkoholisierten Unfallbeteiligten sind Fahrradfahrer. Ein entsprechendes Gefahrenbewusstsein ist leider nicht vorhanden. Vor diesem Hintergrund ist zu diskutieren, ob es einen Ordnungswidrigkeitentatbestand für das Radfahren unter Alkoholeinfluss geben soll und bei welcher Promillezahl die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern anzusetzen ist. Der DVR hat sich auch im Eckpunktepapier „Verkehrssicherheit 2020“ für diese Maßnahmen ausgesprochen.

11. Sichtbarkeit von Fußgängern, Fahrrad-, Pedelec- und Motorradfahrern verbessern

Fußgänger und Zweiradfahrer sind darauf angewiesen, dass man sie sieht. Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Wahrnehmbarkeit von Fußgängern, Motorrad-, Rad- und Pedelec-Fahrern zu verbessern und um insbesondere Dunkelheitsunfälle zu vermeiden.

12. Tragen von Helmen von Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrern fördern

Durch das Tragen geeigneter Schutzhelme können bei einem Sturz oder einer Kollision Kopfverletzungen beim Radfahrer verhindert oder deren Schwere reduziert werden. Obwohl diese Tatsache bekannt ist, verzichten viele, insbesondere erwachsene Radfahrer, auf den Schutz durch einen Helm. Es ist daher zu klären, wie das Tragen von Helmen von Fahrrad- beziehungsweise Pedelec-Fahrern weiter gefördert werden kann und ob eine gesetzliche Helmtragepflicht für Fahrradfahrer sinnvoll ist. Auch ist zu prüfen, ob die technische Spezifikation derzeitiger Fahrradhelme ausreichend ist. Im Hinblick auf schnellere Pedelecs (bis 45 km/h) ist eine Weiterentwicklung der DIN EN 1078 auf jeden Fall erforderlich.

FOTO > WWW.PD-F.DE / ABUS

Der Helm schützt nicht nur Kinder vor schweren Unfallfolgen.

13. Obligatorische Lernzeitverlängerung mit protektiven Maßnahmen einführen

Junge Fahranfänger unterliegen einem überdurchschnittlich hohen Risiko zu verunfallen. Eine Diskussion über weitergehende, freiwillige und obligatorische Formen der Lernzeitverlängerung ist daher notwendig. Der DVR tritt dafür ein, dass auf Basis vorhandener Evaluationsergebnisse sowie internationaler Erfahrungen ein umfassendes Konzept zur Ausbildung und Betreuung von Fahranfängern erarbeitet und implementiert wird. Im weiteren Sinne könnte zur Lernzeitverlängerung auch die Teilnahme an Sicherheitstrainings auf der Straße oder einem Platz als Voraussetzung für den Wiedereinstieg von Motorradfahrern nach längerer Pause gehören.

14. Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung weiterentwickeln

Seit seiner Gründung im Jahr 1969 entwickelt der DVR vielfältige Maßnahmen zur Beeinflussung des Verhaltens im Straßenverkehr. Auch wenn der Einfluss dieser Maßnahmen auf die Reduzierung der Unfallzahlen nicht immer erfasst werden kann, ist international unbestritten, dass aufklärende Maßnahmen wichtig sind. Verhaltensbeeinflussung ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit. Im weiteren Sinne gehört hierzu auch das Sicherheitstraining.

Die 14 TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit setzen eine deutliche Priorität und werden die Diskussionen in den DVR-Gremien und die Arbeit des DVR in den nächsten Jahren prägen.

Der Autor ist Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) sowie stv. Hauptgeschäftsführer und Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).