

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)293-E
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!



Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland
Rudi Dutschke-Straße 9
10969 Berlin
www.vcd.org • mail@vcd.org
Fon 030.280351-0
Fax 030.280351-10

 Berlin Friedrichstraße &
 Friedrichstraße &
 Kochstraße/
 Checkpoint Charlie U6 &
 Charlottenstraße/
Kochstraße M29 &

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, den 7.11.2011

Referentin
Mobilitätserziehung
Vision Zero
Fon 030. 280351 – 77
anja.haenel@vcd.org

**Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland (VCD)
zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses am 9.11.2011**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die schriftliche Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) für die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am Mittwoch, den 9. November.

Wir sind damit einverstanden, dass die beigefügte Stellungnahme im Intranet des Deutschen Bundestages sowie auf den Internetseiten des Deutschen Bundestages veröffentlicht und als Download zur Verfügung gestellt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Referentin für Verkehrssicherheit
und Mobilitätserziehung

Ihre Spende für den VCD
ist steuerlich abzugsfähig.
Spendenkonto:
Nr. 100 865 826
Geschäftskonto:
Nr. 865 826
Sparda Bank West eG
BLZ 370 605 90
USt-IdNr. DE122271184

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am 9.11.2011 Schriftliche Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Einschätzung des Handlungsbedarfs

Die Reduzierung der im Straßenverkehr Getöteten, die in den vergangenen Jahren erreicht wurde, ist begrüßenswert. Diese Tatsache darf aber, nach Meinung des VCD, kein Grund sein, die Verkehrssicherheitsarbeit auf dem bisherigen Stand festzuschreiben und auf ambitioniertere Ziele zu verzichten. Wenn man sich die Verkehrssicherheitslage in Deutschland detailliert anschaut, besteht weiterhin großer Handlungsbedarf: 2010 sind so viele Unfälle passiert, wie seit 1999 nicht mehr¹. Verkehrsunfälle sind in Deutschland immer noch Hauptunfallursache bei den Unfällen mit tödlichem Ausgang. In vielen Großstädten ist die Zahl der Verunglückten in den letzten fünf Jahren sogar gestiegen². Die Angst vor den Folgen des Verkehrs schränkt die Lebensqualität und die Bewegungsfreiheit vor allem von Kindern und älteren Menschen stark ein. Der VCD fordert deshalb eine Neuorientierung der Verkehrssicherheitsarbeit, wie sie in anderen Ländern mit dem ganzheitlichen Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ schon vollzogen wird.

Die wichtigsten Forderungen des VCD

Verkehrssicherheit als gesellschaftliche Aufgabe

Wir brauchen eine klare Willensbekundung, das Thema Verkehrssicherheit zur gesellschaftlichen Aufgabe zu machen. Verkehrssicherheit ist dabei als ressortübergreifendes Querschnittsthema zu begreifen. Genau das ist Absicht des Konzeptes „Vision Zero“. Dabei ist nicht entscheidend, wann genau das Ziel „Null Verkehrstote und Schwerverletzte“ erreicht wird, sondern die Philosophie, die sich in diesem Konzept ausdrückt. „Vision Zero“ steht für das Bekenntnis, den Verkehr so zu gestalten, dass er Fehler toleriert und sich an der Verletzlichkeit des menschlichen Körpers orientiert. Um die Verkehrssicherheit in Deutschland entscheidend voran zu bringen, müssen wir deshalb ambitionierte Etappenziele formulieren, den Handlungsrahmen erweitern und neue Maßnahmen aufnehmen und konkretisieren. Oberste Priorität müssen Maßnahmen haben, die die Gefahr reduzieren, dass ein Unfall überhaupt entsteht. Dies ist auch die Voraussetzung für ein Verkehrsklima, dass auf gegenseitiger Rücksichtnahme und Akzeptanz der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer aufbaut³.

Mobilität darf nicht nur als Autoverkehr gedacht werden

Der öffentliche Verkehr ist wesentlich sicherer als der Autoverkehr⁴. Eine konstante Förderung des öffentlichen Verkehrs muss deshalb eine der wichtigsten Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit sein.

¹ Statistisches Bundesamt: Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010 S.6

² VCD Städtecheck Verkehrssicherheit 2010, www.vcd.org/vcd_staedtecheck.html
in 20 der untersuchten 81 Großstädte mit mehr als 100.000 EW nahm die Zahl der Verunglückten im Mittel des untersuchten Fünfjahreszeitraums zu.

³ Siehe hierzu die ausführliche VCD Position „Vision Zero“ www.vcd.org/visionzero.html

⁴ Der Wissenschaftliche Beirat des Verkehrsministeriums gibt an, dass die Zahl der getöteten Bahninsassen (je 1Mrd. Pkm) 42-mal kleiner ist, als die der Pkw- Insassen. Die Allianz pro Schiene ermittelte für die Jahre 2004-2008 im Durchschnitt 0,05 Tote/Mrd. Pkm bei der Bahn, 0,22 Getötete/Mrd. Pkm beim Bus und 3,19 Tote/Mrd. Pkm beim Pkw. Das Verhältnis liegt damit bei 1:4,4:63,8. (www.allianz-pro-schiene.de/sicherheit/berechnungen-sicherheitsvergleich/)

Mut zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts

Tempo 30 verringert aufgrund der Verkürzung von Reaktions- und Bremsweg ganz entscheidend das Risiko, dass ein Unfall entsteht. Wenn es zu einem Unfall kommt, ist die Chance, den Zusammenstoß ohne schwere Verletzungen zu überstehen, wesentlich höher⁵. Viele Städte und Kommunen haben in der Vergangenheit zahlreiche Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Die jetzige Situation mit dem ständigen Wechsel der Beschilderung führt zu Verwirrung und hat wenig Akzeptanz. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einzuführen, schafft Klarheit und Sicherheit.

Tempolimit rettet Leben

Auf Autobahnen kann ein Tempolimit das Unfallrisiko und die Unfallschwere deutlich reduzieren. Ein Tempolimit von 120 km/h ist deshalb sinnvoll, mindestens aber eine Angleichung an europäische Standards.⁶ Auch für Landstraßen muss eine geringere Geschwindigkeit diskutiert werden. Dies sollte in Zusammenhang mit der Straßengestaltung stehen, s.u.

Generelles Alkoholverbot nicht nur für Fahranfänger und junge Fahrer

Die guten Erfolge mit dem Alkoholverbot bei Fahranfängern und jungen Fahrern zeigen, dass es Akzeptanz für diese Maßnahme gibt. Obwohl die Zahl derjenigen, die aufgrund von alkoholbedingten Unfällen starben, zurück gegangen ist, ist Alkohol immer noch die zweithäufigste Unfallursache bei Unfällen mit tödlichem Ausgang. Im Jahr 2010 starb in Deutschland noch nahezu jeder elfte Verkehrstote an den Folgen eines Alkoholunfalls⁷.

Verbesserung der Verkehrssicherheit im Berufskraftverkehr

z.B. durch stärkere Kontrolle und Überwachung der Lenk- und Pausenzeiten, Verkehrssicherheitschecks der Fahrzeuge und der Ladungssicherheit.

Intelligente Straßengestaltung, die die Sicherheit unterstützt

Das heißt z.B. Landstraßen nicht mehr so zu gestalten, dass sie aufgrund ihrer Dimensionierung zum Schnellfahren animieren. Für den Verkehr innerorts heißt das u.a., Konzepte wie Shared Space zu unterstützen, die das gleichberechtigte Miteinander der Verkehrsteilnehmer fördern und die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raumes deutlich machen und so helfen, Geschwindigkeiten zu senken. Bei der Gestaltung von Wegen für den Rad- und Fußverkehr muss darauf geachtet werden, dass die Wegeführung bei der Zielgruppe Akzeptanz findet. D.h. Wege sind möglichst umweg- und störungsfrei zu planen und bauen, mit sicheren Kreuzungsführungen, ausreichend langen Ampelphasen für Fußgänger und ausreichend Platz, entsprechend dem steigenden Anteilen am Modal Split. Regelüberschreitungen sind oft Folgen von problematischer Infrastruktur. Gegenseitige Schuldzuweisungen helfen hier wenig.

Mobilitätserziehung im Sinne eines lebenslangen Lernens

Auch wenn wir das Verkehrssystem so umgestalten, dass die Wahrscheinlichkeit von Unfällen deutlich sinkt und die Rahmenbedingungen verhindern, dass menschliche Fehler schwerwiegende Folgen haben, ist es notwendig, die Verkehrssicherheit durch Mobilitätserziehung zu unterstützen. Die jetzigen Unfallrisikogruppen zeigen, dass wir einen Schwerpunkt bei Kindern haben, bei den jungen Fahrern und bei den Senioren. D.h. Mobilitätserziehung darf sich nicht auf die Fahrradprüfung in Klasse 3/4 und auf den Führerscheinwerb beschränken. Wir brauchen Strukturen für ein lebenslanges Lernen, z.B. die Verankerung in die Lehrpläne von der Primar- bis zur

⁵ Bei Tempo 50 sterben 8 von 10 Personen bei einem Zusammenprall mit einem Auto, bei Tempo 30 im Durchschnitt nur 2-3 von 10 Personen.

⁶ Siehe hierzu die Ausführliche VCD Position www.vcd.org/tempolimit.html

⁷ Statistisches Bundesamt: Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010 S.26

Sekundärstufe und Konzepte für Berufsschulen und Universitäten. Außerdem sollte die anstehende Befristung von Führerscheinen in ein sinnvolles Lernkonzept einbezogen werden. Die Fahrlehrerausbildung und die Fahrprüfung sind ebenfalls zu modernisieren.

Technik: so viel wie sinnvoll

Sicherheitstechnik im Fahrzeug und auf der Straße kann unterstützen. Sie darf jedoch nicht zu einer Erhöhung der Komplexität im Verkehr führen und im Sinne der Risikokompensation kontraproduktiv wirken. Sicherheitstechnik, die diese beiden Bedingungen erfüllt, sollte serienmäßig zur Verfügung stehen.