

16

62

MAI 2007

Fraktionsbeschluss
vom 27.02.07

Vision Zero – Mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen

Keine Toten – Keine Schwerverletzten

Impressum

Herausgeberin	Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag Platz der Republik 1 11011 Berlin www.gruene-bundestag.de
Verantwortlich	Dr. Anton Hofreiter MdB Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag Platz der Republik 1 11011 Berlin E-Mail: anton.hofreiter@bundestag.de
Redaktion	Udo Werner, Wissenschaftlicher Mitarbeiter , Büro Dr. Anton Hofreiter MdB Felix Beutler, Referent für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Angela Kohls, Mitarbeiterin, Büro Winfried Hermann MdB
Bezug	Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag Info-Dienst Platz der Republik 1 11011 Berlin Fax: 030 / 227 56566 E-Mail: versand@gruene-bundestag.de
Schutzgebühr	€ 1,--
Redaktionsschluss	Februar 2007

Inhalt

Einleitung	5
Verkehrssicherheit heute und morgen	8
Unfallursache Nummer 1: Nicht angepasste Geschwindigkeiten	10
Verkehrssicherheit im Straßengüterverkehr	14
Aktive und passive Sicherheit durch Fahrzeugtechnik	16
Problembereich Infrastruktur	19
Mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger	21
Risikofaktor Mensch	24
a) Alkohol- und Drogenkonsum als Unfallursache	24
b) Unfallrisiken im Alter	26
c) Mobilitätserziehung statt automobiler Sozialisation	27
d) Fahrerschulung und Fahrsicherheitstraining	29
Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit.....	31
Tempolimits: Umstritten, aber notwendig.....	32
Zugangsgerechtigkeit	33
Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf Autobahnen	34
Auswirkungen auf Energieverbrauch und Schadstoffemissionen.....	35
Auswirkungen auf die Lärmimmissionen	36
Auswirkungen auf die Flächeninanspruchnahme	37
Kostensenkungseffekte durch ein Tempolimit.....	38
Auswirkungen auf die Automobilindustrie.....	39
Warum nicht Tempolimit 130 km/h oder sogar 100 km/h auf Autobahnen?.....	39
Zusammenfassung.....	40

Einleitung

Die Grünen stehen für eine nachhaltige Mobilitätspolitik. Unser derzeitiges Verkehrssystem ist nicht nachhaltig und daher auch nicht im weltweiten Maßstab übertragbar. Dies wird mittlerweile sogar von den führenden Automobil- und Mineralölunternehmen geteilt. So kommt die Studie „Mobilität 2030“ des „Sustainable Mobility Projects“, das u. a. von den Vorstandsvorsitzenden von Daimler-Chrysler und Volkswagen unterschrieben wurde, nach einer Analyse der weltweiten Verkehrsentwicklung zu dem bemerkenswerten Schluss, „dass das gegenwärtige Mobilitätssystem weder nachhaltig ist, noch bei gleich bleibender Entwicklung nachhaltiger werden kann“.¹ Diese Einsicht teilen wir.

In der Mobilität der Zukunft kann das Auto nur nachhaltiger werden, wenn grundlegende Umstellungen bei Antriebs-, Kraftstoff- und Produktionstechniken durchgeführt werden. Dabei kann das Auto nur ein Baustein in einem integrierten Mobilitätssystem sein. Rückgrat eines solchen Systems ist ein hochwertiger öffentlicher Verkehr aus Bussen und Bahnen sowie attraktive Fußgänger- und Fahrradverbindungen für kurze und mittlere Distanzen. Das Modell der europäischen Stadt mit ihren gewachsenen Strukturen ist nach dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ weiter zu entwickeln. Städte ausreichender Größe sollten nach dem Modell der gerichteten Dichte wachsen. Dabei nimmt die bauliche Dichte in Richtung des jeweiligen Haltepunktes des öffentlichen Nahverkehrs zu. Hierdurch kann die Suburbanisierung reduziert werden, die weiteren Verkehr erzeugt.²

In der Verkehrspolitik verfolgen wir den integrierten Ansatz. Deshalb befindet sich am Ende dieses Positionspapiers eine kurze Abhandlung zum Thema *Tempolimits*. Hier stellen wir die Aspekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen kurz dar, die über die Verkehrssicherheit hinausgehen.

Ein Mobilitätssystem kann nur als nachhaltig bezeichnet werden, wenn alle Bereiche, die mit Verkehr zu tun haben, berücksichtigt werden. Dazu gehört, dass keine Menschen im Verkehrssystem zu Tode kommen oder verletzt werden. Trotz unübersehbarer Erfolge auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit ist Deutschland davon noch meilenweit entfernt.

Das Thema Verkehrssicherheit wird in Deutschland vielfach immer noch kleingeschrieben. Trotz der unzähligen Aktivitäten professioneller Verbände und vielen lokalen Initiativen, die sich für mehr Verkehrssicherheit einsetzen, fehlt es bisher an „neuem Denken“ in der Verkehrssicherheitsarbeit, wie es die Weltgesundheitsorganisation einfordert,³ und wie es zahlreiche europäische Staaten bereits eingeführt haben.

¹ The Sustainable Mobility Project (2004): Mobilität 2030: Die Herausforderungen der Nachhaltigkeit meistern. Overview 2004, S. 10

² Michael Droß, in: Politische Ökologie. „Wie kann die Siedlungsentwicklung in Stadt und Region nachhaltig gestaltet werden? - Die gerichtete Dichte“. Jan./Feb. 1996, Nr. 44, S. 41 ff

³ Vgl. das Positionspapier der europäischen Sektion der WHO: Racioppi, F. et. al (2004): Preventing Road Traffic Infury:

Die Europäische Union hat die Senkung der Verkehrstoten um 50 % bis 2010 zum Ziel erklärt. Obwohl dies indirekt auch für Deutschland gilt, fehlt es bisher an einer klaren, bundesdeutschen Zielmarke, an der sich die Verkehrssicherheitsarbeit messen lassen muss.

Bündnis 90/Die Grünen legen mit diesem Positionspapier eine Strategie vor, die einen Politikwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit einleiten soll. In Deutschland ist es dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu verdanken, der eine breite öffentliche Diskussion über Vision Zero mit dem *Masterplan Vision Zero*⁴ angestoßen hat, die wir hier aufgreifen und weiterentwickeln.

Vision Zero, was ist das? Vision Zero wurde vor 100 Jahren vom amerikanischen Chemieunternehmen DuPont als Firmenphilosophie unter dem Motto „jeder Unfall ist vermeidbar“ ins Leben gerufen. Mitte der 90iger Jahre wurde dieser Begriff von schwedischen Verkehrsexperten übernommen und auf den Straßenverkehr übertragen und mündete 1997 in ein Verkehrssicherheitsprogramm namens „Vision Zero“ als positives Beispiel für die europäische Verkehrssicherheitsarbeit, das auch in der Schweiz, in Dänemark und Norwegen eingeführt wurde. Darüber hinaus diskutieren weitere Länder wie Österreich, Belgien und Australien ähnliche Maßnahmenpakete, auch wenn bislang noch keine entsprechenden gesetzlichen Regelungen verabschiedet worden sind.

In immer mehr europäischen Ländern werden anspruchsvolle langjährige Verkehrssicherheitsprogramme mit lang- und mittelfristigen zahlenmäßigen Zielen durchgesetzt. Und der Erfolg gibt ihnen Recht, denn in diesen Staaten verunglücken anteilig erheblich weniger Menschen im Straßenverkehr als in Deutschland und anderen EU-Staaten. So erlitten in Deutschland im Jahr 2004, bezogen auf 100.000 Einwohner, viermal mehr Menschen einen Verkehrsunfall mit Personenschaden als z.B. in Dänemark (siehe Abb. 1).

A Public Health Perspective for Europe. Weltgesundheitsorganisation. Rom, im Internet unter: <http://www.euro.who.int/document/E82659.pdf>

⁴ Vergl. VCD: VCD Fakten, Vision Zero – Null Verkehrstote. Der Masterplan. Bonn 2004 (<http://www.vcd.org/verkehrssicherheit.html>)

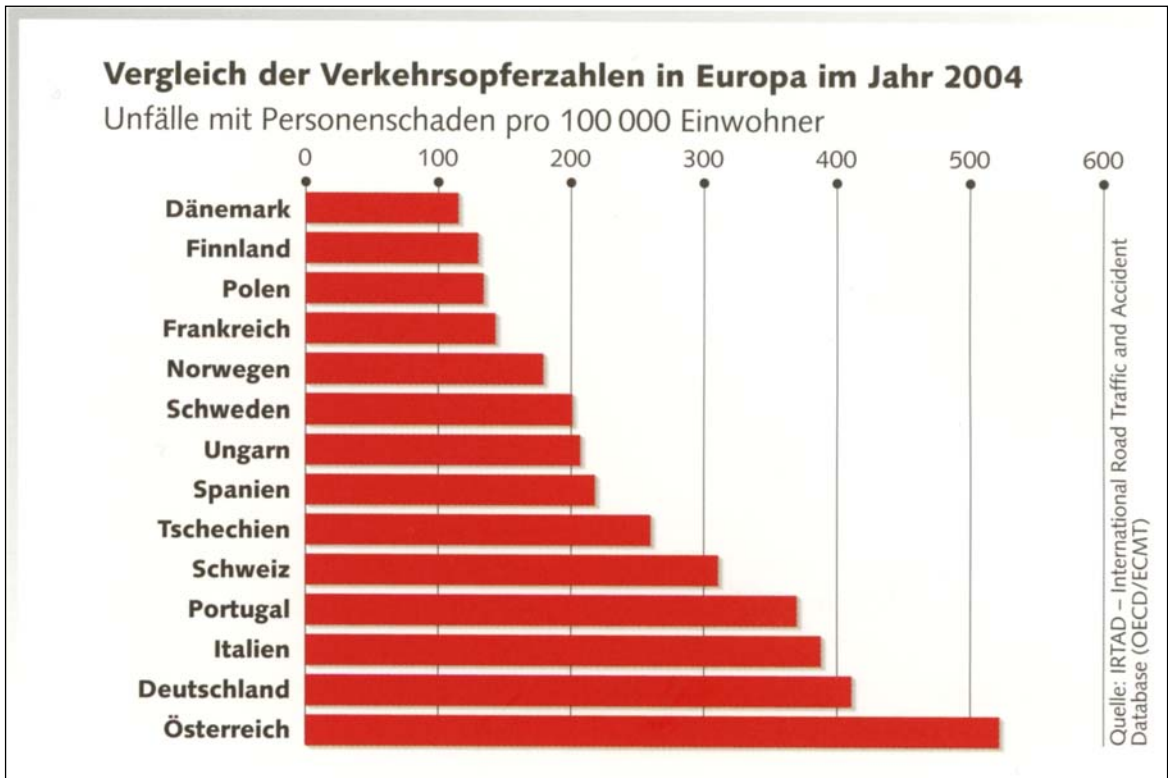


Abb. 1: Vergleich der Verkehrsofferzahlen in Europa 2004⁵

⁵ IRTAD – International Road Traffic and Accident Database (OECD/ECMT), in VCD: 5361 – Vision Zero (Faltblatt: VCD 20 Jahre ökologisch mobil), Berlin 2006.

Verkehrssicherheit heute und morgen

In der Bundesrepublik ereignen sich jährlich 2,25 Mio. polizeilich erfasste Unfälle im Straßenverkehr. In 2005 kamen dabei 5.361 Menschen ums Leben und 76.952 wurden schwer verletzt.⁶ Das Risiko an den Folgen eines Unfalls zu versterben, ist im Straßenverkehr nach wie vor am höchsten. Immer noch stirbt statistisch gesehen alle 90 Minuten ein Mensch im deutschen Straßenverkehr. Das sind 15 Menschenleben pro Tag oder 103 pro Woche. Mit anderen Worten: Im Straßenverkehr kommen in jeder Woche mehr Menschen ums Leben, als bei der größten deutschen Bahnkatastrophe in Eschede. Trotz allen Leids, welches der Tod eines Verunglückten verursacht, dürfen die lebenslangen Gesundheitseinbußen oder Körperbehinderungen durch Verkehrsunfälle nicht vergessen werden. Ein Mobilitätssystem kann nur als nachhaltig bezeichnet werden, wenn es neben der Einhaltung ökologischer Anforderungen auch sicher ist, d.h., wenn keine Menschen in ihm zu Tode kommen oder verletzt werden. Trotz unübersehbarer Erfolge auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit sind wir davon noch weit entfernt. Die Europäische Union hat ausgehend vom Basisjahr 2001 die Senkung der Zahl der Verkehrstoten um 50% bis 2010 zum Ziel erklärt. Obwohl dies auch für Deutschland gilt, fehlt es bisher an einer entsprechend kommunizierten klaren Zielmarke für Deutschland, an der sich die Verkehrssicherheitsarbeit messen lassen muss. Die Strategie *Vision Zero* ist explizit im Verkehrssicherheitsprogramm 2004 des Landes NRW und auch im Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Berlin enthalten.

Bündnis 90/Die Grünen wollen eine Senkung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um mindestens 70%. Langfristig muss dann gelten, jeden einzelnen Toten im Straßenverkehr zu vermeiden. Dahinter steht die strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheit an *Vision Zero* – der qualitativen Zieldefinition von Null Verkehrstoten.⁷

Dabei fordern wir eine Verkehrssicherheitskonzeption, die sich als Teil einer integrierten Verkehrspolitik wie folgt umreißen lässt: Wir wollen eine moderne mobile Gesellschaft für alle, die so ökologisch und sozialverträglich wie möglich ist. Regeln sind dort festzulegen, wo die Mobilität des einen die Mobilität des anderen einschränkt oder Menschen gefährdet.

Vision Zero ist keine Strategie, die sich primär aus der Sicht der Windschutzscheibe ergibt, sondern geht weit darüber hinaus. In dieser weiteren Sichtweise sind zum Beispiel Kürzungen beim öffentlichen Nahverkehr für die Verkehrssicherheit kontraproduktiv, wenn in der Folge Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagert wird. Denn das Risiko

⁶ Deutscher Bundestag (2005): Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2004 und 2005 – Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2004/2005 (Drucksache 16/2100, Deutscher Bundestag, 28.06.2006), S. 5

⁷ Vergl. VCD: VCD Fakten, *Vision Zero* – Null Verkehrstote. Der Masterplan. Bonn 2004

im Auto tödlich zu verunglücken ist – bezogen auf die Verkehrsleistung – 42-mal so hoch wie im Zug. Das Verletzungsrisiko ist sogar 95-mal höher.⁸ Dies gilt analog für den Güterverkehr.

Die gesellschaftlichen Kosten von Pkw-Verkehrsunfällen in Deutschland (inkl. Gesundheitskosten) liegen aktuell bei über 30 Mrd. Euro jährlich. Demgegenüber könnte man mit einem Bruchteil dieses Geldes durch z.B. bauliche Veränderungen zur Reduzierung von Unfällen und Unfallfolgekosten oder von unfallträchtig gebauten Straßen insbesondere die Verkehrssicherheit für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und Behinderte verbessern. Die *Vision Zero*-Forderung ist also nicht nur ethisch begründet, sie würde sich auch volkswirtschaftlich positiv auswirken.

⁸ Allianz pro Schiene (2006): Mit Sicherheit mehr Bahn. Warum man mit der Eisenbahn am sichersten fährt, http://www.allianz-pro-schiene.de/pdf/ApS_Mit_Sicherheit_Bahn_Auflage2.pdf

Unfallursache Nummer 1: Nicht angepasste Geschwindigkeiten

Seit Jahren die absolute Nummer eins unter den Unfallursachen sind nicht angepasste Geschwindigkeiten, worauf z.B. 52% (2004) der Alleinunfälle (Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist) zurückzuführen sind.⁹

Die Aussagen, dass auf den meisten Autobahnen bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen existieren würden, sind falsch. Auf 60% der deutschen Autobahnen gibt es kein Tempolimit.¹⁰ Dass Tempolimits positive Wirkungen entfalten, zeigen Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Die situationsangepassten Geschwindigkeitsregelungen sorgen auf diesen Autobahnabschnitten für eine Reduktion der Unfälle mit Personenschäden um durchschnittlich 20% bis 30%.¹¹ Ähnliche Erfahrungen wurden auf deutschen Autobahn-Teststrecken mit Tempo 130 gemacht. Dort wurden 30% weniger Unfälle mit 20% 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 Schwerverletzten um 25% bis 50% auf den betroffenen Abschnitten.¹² Auch in einem Modellversuch, in dem Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A2 von 1992 bis 1994 untersucht wurden, sank die Unfallrate (Unfälle/Mio. 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% zurück.¹³ Auch wenn die Rahmenbedingungen in Relation zu heute anders waren (z.B. Sicherheitstechnik), so ist dies ein deutliches Indiz für mehr Sicherheit durch ein Tempolimit.

Ein Tempolimit sorgt für insgesamt ruhigeren Verkehrsfluss und macht das Fahren stressfreier, denn das mit hohen Geschwindigkeitsunterschieden einhergehende Aggressionspotenzial sinkt. Ältere Verkehrsteilnehmer, die einen zunehmenden Teil der Bevölkerung ausmachen, werden in ihrem Bedürfnis unterstützt, langfristig automobil bleiben zu können. Unregelmäßigkeiten im Verkehrsfluss nehmen ab, was Staubildungen verhindert und damit zu einer Kapazitätssteigerung der Straße führt. Die Reduzierung der Geschwindigkeit und gleichmäßigere Fahrgeschwindigkeiten führen zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und klimaschädlicher CO₂-Emissionen. Im Jahr 2004 haben sich auch 20 aktive

⁹ Deutscher Bundestag (2005): Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2004/2005 S. 8

¹⁰ VCD (2004): Vision Zero. S. 16

¹¹ Deutscher Bundestag (2005): Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2004/2005, S. 24

¹² Durth, W. et al: Fahrverhalten und Unfallentwicklung auf hessischen Autobahnen, Untersuchung im Auftrag des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik, Schlussbericht, November 1989

¹³ Umweltbundesamt (2001): Auto und/oder Umwelt? Zehn gängige Meinungen...und was wir dazu zu sagen haben

Professoren für Straßenverkehrswesen für die Einführung einer „moderaten allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 bis 140 km/h“ ausgesprochen.¹⁴

Unfälle mit Personenschäden auf Landstraßen sind zu 35% auf die Unfallursache Geschwindigkeit zurückzuführen.¹⁵ 60% der Toten bei Verkehrsunfällen sind Fahrzeuginsassen, wofür ganz überwiegend die hohen Geschwindigkeiten verantwortlich sind, weil die passiven Sicherheitssysteme versagen. Die Master-Studie *Managing Speed Of Traffics On European Roads* zu den Auswirkungen von Geschwindigkeiten auf das Unfallgeschehen hat ergeben, dass die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge um etwa 2% sinkt, wenn die durchschnittliche Geschwindigkeit um 1 km/h verringert wird.¹⁶

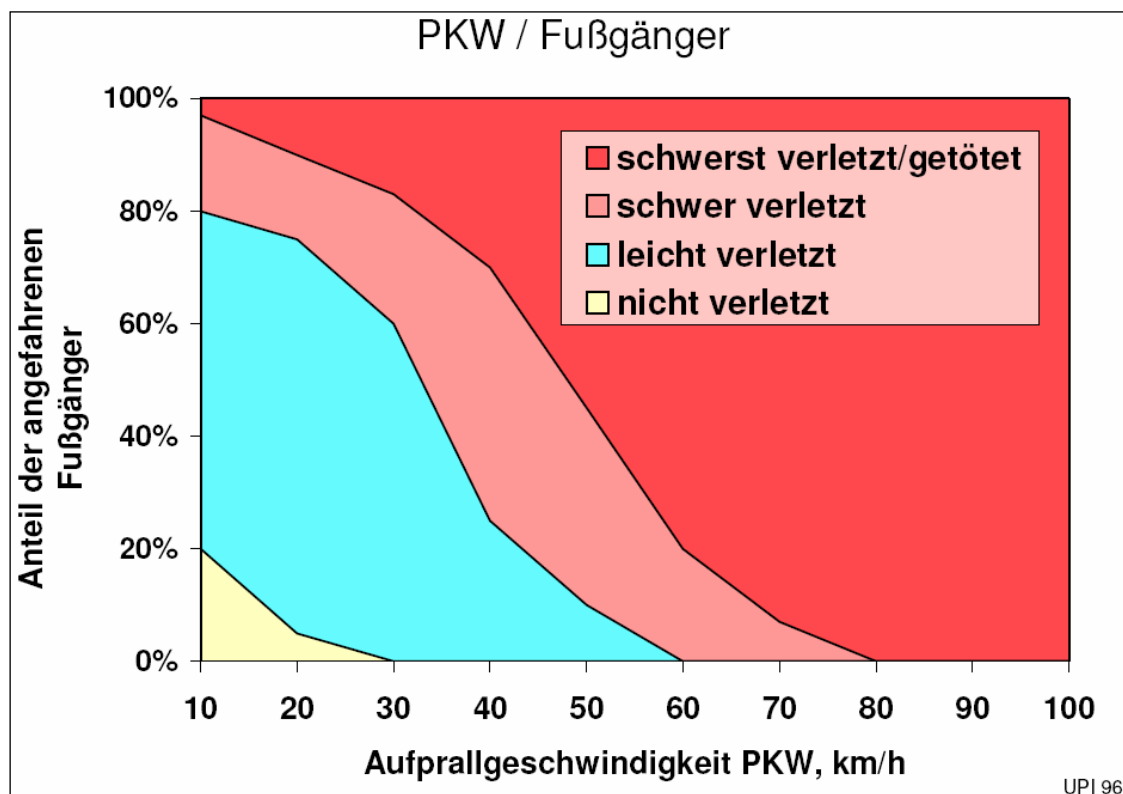


Abb. 2: Verletzungsschwere und Geschwindigkeit¹⁷

¹⁴ http://vplno1.vkw.tu-dresden.de/svt/html/presse/geschw_bab_sep2004.pdf

¹⁵ Deutscher Bundestag (2004): Unfallverhütungsbericht, S. 27

¹⁶ <http://www.cordis.lu/transport/src/masterrep.htm>

¹⁷ UPI (Umwelt- und Prognose- Institut e.V. (1997)): S. 13 (Abb. leicht verändert)

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 und 20 Mrd. Euro Unfallkosten gespart werden könnten, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit nur um 3 km pro Stunde gesenkt würde.¹⁸

Auch für die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen in geschlossenen Ortschaften zur Senkung von Unfallzahlen und Unfallschwere existieren zahlreiche Belege: Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h werden ca. 50% der Fußgänger schwerst verletzt oder getötet und ca. 40% schwer verletzt. Erst bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h überleben ca. 60% der Fußgänger leicht- und weitere 20% schwer verletzt den Unfall. Fast kein Risiko einer Tötung bzw. schwerster bleibender Schäden bestehen bei einer Kollisionsgeschwindigkeit im Bereich von 10-15 km/h (siehe Abb. 2).¹⁹ Zusätzlich besteht das Problem, dass mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit das periphere Sehfeld eingeschränkt wird, was die Wahrnehmung sich seitlich näherer Hindernisse erschwert und somit die Reaktionszeit verlängert.²⁰ Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist gleichzeitig ein Beitrag zur Reduktion des Schilderwaldes.

Eine Prognos-Studie zu den Auswirkungen flächendeckender Tempo 30-Regelungen innerorts auf das Unfallgeschehen in der Schweiz ergab eine Verminderung der Zahl der Getöteten um 45% bis 50% bei einfachen baulichen Maßnahmen. Bei umfangreicheren baulichen Maßnahmen wäre sogar eine Senkung um 60% bis 70% möglich.²¹

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

- ⇒ Den Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen, die flexible Tempolimits entsprechend der Verkehrs- und der Wettersituation erlauben;
- ⇒ Ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen;
- ⇒ Auf Landstraßen²² fordern wir eine Absenkung des Tempolimits auf 80 km/h;
- ⇒ In geschlossenen Ortschaften ist insbesondere auf schwächere Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen, weshalb wir eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h anstreben. Nur auf speziell ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen soll von dieser Geschwindigkeitsbegrenzung abgewichen werden dürfen und eine Geschwindigkeit von 50 km/h oder höher möglich sein.

¹⁸ Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa, Pressemitteilung Euro/02/04:
http://www.euro.who.int/mediacentre/PR/2004/20040406_2?language=German

¹⁹ UPI (Umwelt- und Prognose- Institut e.V., 1997): Möglichkeiten der Einsparung volkswirtschaftlicher Kosten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen (UPI-Bericht Nr. 42), Mai 1997, 2. Auflage Juni 2000, S. 13f

²⁰ Knoflacher, H., Einführung in die Problematik des ruhenden Verkehrs, in: Institut für Straßenbau und Verkehrswesen (Hrsg.), Beiträge für Verkehrsplanung, 1/1986, S. 11-48, Wien, 1986

²¹ Prognos: Auswirkungen einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 innerorts auf die Unfallzahlen in der Schweiz, Basel 2001

²² **Unter Landstraßen werden hier Straßen mit zwei Spuren im Begegnungsverkehr verstanden, die keine bauliche Trennung (wie z.B. Schnellstraßen) aufweisen und die außerhalb geschlossener Ortschaften liegen.**

Da Aufklärungs- und Informationskampagnen schon bei den gegenwärtig gültigen Geschwindigkeitsbegrenzungen insbesondere die Drängler und Raser nicht von Fehlverhalten abhalten, fordern wir nicht nur zur Durchsetzung der o.g. Tempolimits:

- ⇒ Höhere Bußgelder und Ausschöpfung des Strafrahmens für regelwidriges Verhalten, wie z.B. in Frankreich;
- ⇒ Mehr rotierende Schwerpunktkontrollen, um die subjektiv empfundene Entdeckungswahrscheinlichkeit zu erhöhen und somit regelwidriges Verhalten zu reduzieren; auch mehr stationäre Kontrollen und eine nationale Aufklärungskampagne²³ über die Motive für verschärfte Kontrollen;
- ⇒ Die üblich gewordenen Hinweise über Geschwindigkeitskontrollen in den Medien sollen mittels freiwilliger Vereinbarungen in eine Berichterstattung über erfolgreich verlaufende Kontrollen überführt werden. Denn das subjektive Entdeckungsrisiko hängt stark von der Einschätzung ab, in wie vielen Fällen z.B. Geschwindigkeitsübertretungen entdeckt wurden.

²³ Sabine Degener (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV): Fachgespräch „Vision Zero - Mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen“ der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.11.2006

Verkehrssicherheit im Straßengüterverkehr

Im Jahr 2000 war an jedem fünften tödlichen Unfall ein Lkw beteiligt. An 11% aller Unfälle mit Personenschaden war ein Güterkraftfahrzeug beteiligt.²⁴ Etwa 87% der schweren Lkw, die 2003 bei Geschwindigkeitsmessungen auf Landstraßen kontrolliert wurden, fuhren zu schnell. Zu zusätzlichen Gefahren führen gegenseitiges Überholen von Lkw insbesondere auf Autobahnen und die häufige Nichteinhaltung des Mindestabstandes von 50 m von Lkw mit Anhängern. Nach Schätzungen der Polizei werden höchstens 4% aller Verstöße gegen Straßenverkehrsregelungen aufgespürt. Zu den häufigsten zählten im Jahre 2004 die Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten. Die Bundesanstalt für Güterverkehr gibt an, unter 5% des Fernverkehrs zu kontrollieren und bei 40% der Kontrollen sicherheitsrelevante Regelverstöße zu finden.²⁵

Starke Konkurrenz und hoher Termindruck verursachen bei Lkw-Fahrern häufig Stress, was zur Verletzung von Verkehrsregeln führen kann. Ursachen können neben Verkehrsstaus auch zu enge Routen- und Einsatzplanungen sein, die zur Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten verleiten. Eine Umfrage des Institutes für Fahrzeugsicherheit München (IFM) bei der 3.000 deutsche Berufskraftfahrer befragt wurden, hat ergeben, dass die Fahrer durchschnittlich 45 h/Woche am Lenkrad sitzen, woraus sich eine durchschnittliche Gesamtarbeitszeit inkl. Wartezeit von 62 h/Woche ergibt.²⁶

Die Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeiten lohnt sich aus der Sicht der Speditionen, denn es können auf internationalen Routen die Beförderungskosten um bis zu 7% reduziert werden.²⁷ Bei einer Mischung aus falscher Disponierung und sozialer Ausbeutung, können Lkw schnell zu rollenden Zeitbomben werden: Um eine möglichst hohe Fahrleistung zu erzielen werden oft Anreize geschaffen, gegen Gesetze zu verstoßen, in dem den Fahrern Kilometerprämien gezahlt werden, die in allen europäischen Ländern verboten sind. Auf Kosten der Sicherheit werden durch diese Praxis Opfer gleichzeitig zu Tätern.

Addiert man alle möglichen Kostenersparnisse, die durch illegales Verhalten im Straßengüterverkehr (Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten, nicht Einhaltung der zulässigen Höchstgewichte, unzureichende Ladungssicherung sowie technische Mängel am Fahrzeug) durch eine Spedition erzielt werden können, sind Einsparungen von 11% bis maximal 17% möglich. Selbst wenn der Verkehrssünder bei einer Kontrolle gestellt wird und für

²⁴ Deutscher Bundestag (2002): Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2000/2001. Bt-Drucksache 14/9730, S. 10

²⁵ Werbekampagnen in den Niederlanden stellen Geschwindigkeitskontrollen positiv dar, was zu höherer Akzeptanz und in Kombination mit Kontrollmaßnahmen zum Rückgang der Geschwindigkeitsübertretungen führte. (Thomas Kirpal (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Fachgespräch „Vision Zero – Mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen“ der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.11.2006)

²⁶ Ulli Röhm, Winfried Voigt (2006), S. 139 f

²⁷ ebenda, S. 112

sein Fehlverhalten aufkommen muss, bleiben immer noch durchschnittlich 5% bis 8% an Einsparungen übrig.²⁸

Es bleibt abzuwarten, wie sich die Neufassung der Lenk- und Ruhezeiten ab April 2007 und die Einführung des digitalen Tachographen bei Neufahrzeugen ab Mai 2006 auf die Verkehrssicherheit von Lkw-Fahrten auswirken werden. Die Verkürzung der Lenkzeiten dürfte insbesondere für die lang laufenden Verkehre eine positive Wirkung entfalten. Der digitale Tachograph erleichtert die Kontrolle der Lkw-Fahrer, die im Übrigen schrittweise in den nächsten Jahren ausgebaut werden soll, was zu begrüßen ist.

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 oder Lenk- und Ruhezeitvorschriften gelten. Lange Fahrt- und Arbeitszeiten erhöhen das Sicherheitsrisiko.²⁹

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

- ⇒ Ein Überholverbot für Lkw ab 7,5 t auf vierspurigen Autobahnen und Landstraßen, was gefährliche Überholmanöver verhindert;
- ⇒ Ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen für Klein-Transporter von 2,8 – 3,5 t;
- ⇒ Die Verringerung der Gewichtshöchstgrenze, ab der ein Fahrzeug an Ort und Stelle so lange an der Weiterfahrt gehindert wird bis eine Umladung erfolgt ist;
- ⇒ Die Anhebung der Bußgelder für die Überschreitung von Lenk- und Ruhezeiten und anderen Regelverstößen; deren Höhe muss die potenziellen Ersparnisse, die durch illegales Verhalten erzielt werden, deutlich übersteigen;
- ⇒ Verstärkung der Kontrollen.

²⁸ ebenda, S. 112

²⁹ Jan Kahmann (ver.di-Bundesvorstand), in: DVR-Report 3/2005. Zunehmend knappe Disponierung. S. 17

Aktive und passive Sicherheit durch Fahrzeugtechnik

Zahlreiche technische Entwicklungen, beginnend mit dem Sicherheitsgurt, führten über Fahrerassistenzsysteme, wie z.B. ABS (Antiblockiersystem)³⁰ und ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm)³¹ sowie CDC (Continuous Damping Control)³² zur Verbesserung der Sicherheit von Insassen in Fahrzeugen. Diese und weitere Fahrerassistenzsysteme bieten für die Vermeidung von Unfällen als präventive technische Maßnahme den besten Schutz. Dies gilt trotz der Tatsache, dass sich manche Fahrer zu einem riskanteren Fahrstil verleiten lassen (Risikoadaptation). Eine serienmäßige Ausstattung aller Fahrzeuge, einschließlich Nutzfahrzeuge und Motorräder (zunächst nur ABS) wäre daher mit einem hohen Sicherheitsgewinn verbunden.

Eine interessante Erweiterung dieser Systeme bilden Spurhalteassistenten, die den Fahrer warnen, wenn er unbeabsichtigt, die Spur verlässt. Sie werden teilweise heute schon angewendet, wie z.B. in Safety Trucks von DaimlerChrysler³³. Die Firma Bosch geht davon aus, dass Spurhalteassistenten und prädiktive Sicherheitssysteme (PSS) jährlich allein in Deutschland 2.100 Unfalltote verhindern könnten.³⁴ Dies ist mehr als ein Drittel der 2005 zu beklagenden tödlich Verunglückten. Sinnvoll ist auch die Einführung von eCall, einem vom Fahrzeug bei einem Unfall automatisch ausgelösten Notruf, der die Versorgung von Unfallopfern beschleunigen würde.

Solche technischen Systeme können auch die Sicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern erhöhen. So werden Fahrzeuge mit Adaptive Cruise Control (ACC)³⁵ in Zukunft nicht nur automatisch den Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einhalten, sondern sie könnten auch zur Vermeidung von Unfällen mit Fußgängern eingesetzt werden.³⁶

Wesentlich weitgehender sind jedoch Systeme, die eine intelligente Geschwindigkeitsregulierung erlauben, wie ISA (Intelligent Speed Adaption). ISA dient zur Einhaltung des jeweils geltenden Tempolimits durch Übertragung der Geschwindigkeitsbegrenzung an das Fahrzeug mittels GPS (Global Positioning System) und wäre in der Lage, automatisch in das Fahrverhalten einzugreifen. Der bisher größte Feldversuch in Schweden von 1999 bis 2002 mit 5.000 Fahrzeugen hat ergeben, dass sich die Zahl der Verletzten um 20% -

³⁰ vergl.: Robert Bosch GmbH: <http://rb-k.bosch.de/de/einsatzgebiete/sicherheit/antiblockiersystemabs/abs.html>

³¹ vergl.: Robert Bosch GmbH: <http://www.bosch-esperience.de/de/language1/wirktesp.html>

³² vergl.: ZF Sachs: http://www.zfsachs.de/direkt.php?link=owx_7_286859_1_6_0_b3145e21ef5141.html

³³ vergl.: DaimlerChrysler: <http://www.daimlerchrysler.com/dccom/0-5-7180-49-616870-1-0-0-0-0-8668-7165-0-0-0-0-0-0.html>

³⁴ Aussage von Prof. Peter Michael Knoll auf dem Fachgespräch Vision Zero der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen am 27. Juni 2005.

³⁵ Vergl: Wikipedia: http://de.wikipedia.org/wiki/Adaptive_Cruise_Control#Zulieferer_der_Automobilindustrie

³⁶ So z.B. ein System der Firma Ibeo Automobile Sensor GmbH aus Hamburg, das Fußgänger anhand der Pendelbewegung der Beine erkennt und dann abbremst.

30% reduzieren ließe, wenn alle Fahrzeuge mit ISA ausgestattet würden.³⁷ Trotz der geringeren Reisegeschwindigkeit blieb die Fahrzeit konstant. Sie wurde sogar durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluss leicht verkürzt. Die Akzeptanz des Systems war hoch.³⁸

Automatisches Fahren ist ein Ziel, das noch in der Ferne liegt. Im Regelfall soll der Fahrer die volle Kontrolle über sein Fahrzeug ausüben dürfen. Ein Eingriff ins Motormanagement, der ein Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit unmöglich macht, könnte sogar bei Überholvorgängen zu einem Sicherheitsrisiko werden. Wenn ein Auffahrunfall droht, sollten Fahrerassistenzsysteme wie ACC hingegen sehr wohl den Menschen übersteuern können und eine automatische Notbremsung auslösen, wenn er nicht reagiert. Hier ist auch die bisherige Beschränkung zu überdenken, dass die Notbremsung erst dann ausgelöst werden darf, wenn der Mensch auch theoretisch nicht mehr reagieren könnte, mit der Folge, dass Auffahrunfälle in ihrer Schwere verringert, aber eben nicht gänzlich verhindert werden dürfen.

Während es im Insassenschutz bereits enorme Fortschritte gibt, muss der Schutz von Fußgängern und Fahrradfahrern noch stark verbessert werden. Daher begrüßen wir Crashtests nach EuroNCAP (European New Car Assessment Program) sowie die EU-Fußgängerschutzrichtlinie (Richtlinie 2003/102/EG), die im Oktober 2005 in Kraft getreten ist und in mehreren Phasen mit steigenden Anforderungen umgesetzt werden soll. Sie zwingt Fahrzeughersteller dazu, weichere Wagenfronten zu bauen, die sich bei Unfällen mit Fußgängern verformen und somit einen Großteil der Aufprallenergie absorbieren. Hierzu zählt auch der Frontschutz in Form eines Unterfahrschutzes für Lkw, der seit 2003 Pflicht ist und verhindert, dass z.B. Fahrräder unter die Lkw-Räder gelangen.

Auch die überflüssigen Rammschutzbügel müssen ab November 2006 Crashtests bestehen, die dem Fußgängerschutztest entsprechen und einen Großteil der Aufprallenergie absorbieren. Diese Regelung gilt dann auch für nachrüstbare Rammschutzbügel, aber nicht für Altfahrzeuge mit Rammschutzbügeln.³⁹

Eine häufige Unfallursache stellt der *Tote Winkel* beim Abbiegen insbesondere von Lkw dar. Bei solchen Unfällen werden jährlich ca. 3.000 Radfahrer verletzt oder getötet. Ein spezieller Spiegel kann den *Toten Winkel* nahezu beseitigen. Nach EU-Richtlinie 2005/27/EG und 2003/97/EG sind ab 2007 alle Neufahrzeuge ab 3,5 t mit diesen Spiegeln auszurüsten. Eine Richtlinie für die Nachrüstung von Altfahrzeugen ist in Vorbereitung und dringend geboten.

³⁷ Eine englische Zusammenfassung des ISA-Modellversuchs findet sich unter <http://www.isa.vv.se/novo/filelib/pdf/allmisabroschyreng.pdf>

³⁸ Für einen Überblick siehe: <http://www.isa-research.info/>

³⁹ DVR-Report 4/2005: Fahrzeugfront für Fußgänger. S. 8ff

Fahren mit Licht am Tag kann durch verbesserte Sichtbarkeit die Reaktionszeit verkürzen, weil durch Licht der Kontrast auf den ständig im Straßenverkehr wechselnden Hintergrund erhöht wird. Außerdem nimmt das Auge beim peripheren Sehen Kontraste zwischen Hell und Dunkel besser wahr als farbliche Kontraste.⁴⁰ Kritiker merken an, dass durch das Tagesfahrlicht der Energieverbrauch⁴¹ und damit die CO₂-Emissionen steigen werden. Außerdem würden schwächere Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer schlechter wahrgenommen. Letztere können zwar Kfz mit Tagesfahrlicht besser sehen, werden dafür aber noch leichter übersehen, da sie selbst mangels Licht weniger auffällig sind und vom Tagesfahrlicht „überlagert“ werden.⁴² Eine Einführung des Tagesfahrlichts wird sich kaum verhindern lassen, weil Deutschland einen Beschluss der UN/ECE (Economic Commission for Europe) zur Fahrzeug-Typengenehmigung unterzeichnet hat, der beinhaltet, dass alle neuen Pkw-Modelle in Europa ab 2009 mit Tagfahrleuchten auszurüsten sind, die allerdings sehr viel weniger Energie verbrauchen als das Abblendlicht.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

- ⇒ Die Einführung von Fahrerassistenzsystemen möglichst in allen Fahrzeugen. Dazu sollten auch Anreize in der Kfz-Steuer, bei der Versicherung und – für Lkw auch bei der Maut – geschaffen werden;
- ⇒ Die Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen zur Unfallverhinderung mit der Möglichkeit, den Fahrer bei Nichtreaktion zu übersteuern. Daraus entstehende Haftungsfragen für technisch bedingte Fehlfunktionen könnten durch eine Staatshaftung geklärt werden, bezahlt aus einem Fonds, in den Hersteller und Versicherer einzahlen;
- ⇒ Verbesserter Unterfahrschutz bei Lkw nicht nur an der Front, sondern auch für hinten und an den Seiten als Standard;
- ⇒ Eine Initiative Deutschlands bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) und bei der Europäischen Kommission für eine Ausstattung von Neufahrzeugen mit Schnittstellen für die spätere Nutzung von satellitengestützten Intelligent Speed Adaption-Systemen;
- ⇒ Auch Altfahrzeuge müssen verpflichtend mit Spiegeln gegen den *Toten Winkel* nachgerüstet werden;
- ⇒ Einführung von Unfalldatenschreibern in Kraftfahrzeugen, die die relevanten Unfalldaten der letzten 30 Sekunden vor und 15 Sekunden nach einem Unfall erfassen und speichern.

⁴⁰ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Abschätzung möglicher Auswirkungen von Fahren mit Licht am Tag (Tagfahrleuchten/Abblendlicht) in Deutschland. Juli 2005, S. 16 f

⁴¹ BASt (2005): S. 70

⁴² ADFC (27.12.2005): Tagesfahrlicht: Kein Beitrag zur Verkehrssicherheit. http://www.adfc.de/2624_1

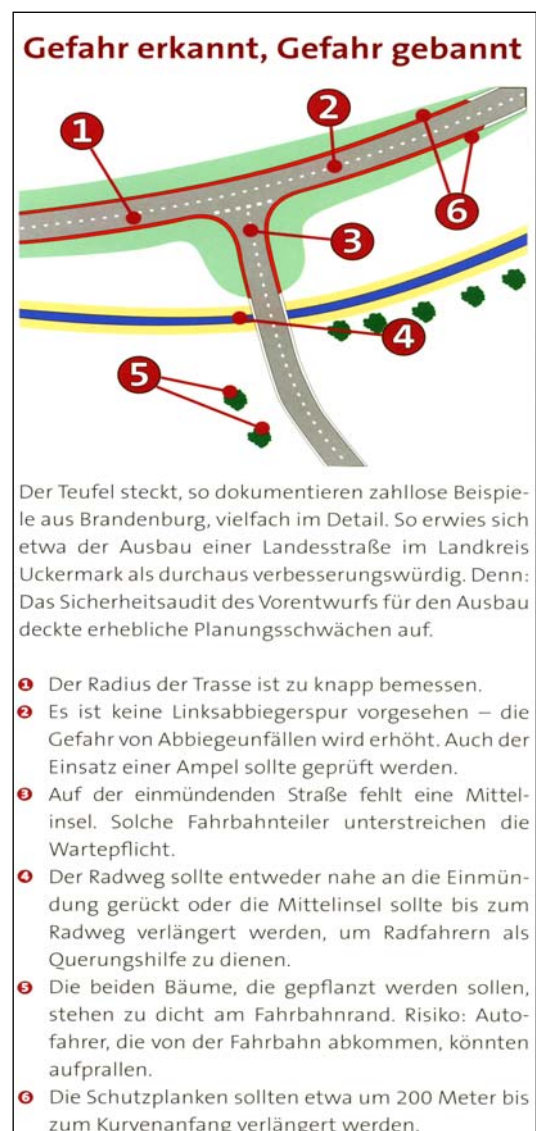
Problembereich Infrastruktur

Bei der künftigen Gestaltung, Neubauplanung und dem Umbau von Straßen muss mehr auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit geachtet werden. Nach Umsetzung der Tempobegrenzungen ist die RAS (Richtlinie für die Anlage von Straßen) entsprechend zu verändern, was z.B. zur Anpassung der Regelquerschnitte führen sollte, da überbreite Straßen viele Autofahrer zum Rasen verleiten.

Einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit im Bereich Infrastruktur können so genannte Sicherheitsaudits für Straßen liefern, die von unabhängigen Auditoren durchgeführt werden. Dabei können Straßen insbesondere im Hinblick auf ihre Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer überprüft und umgestaltet werden, wie in es Abbildung 3 erkennbar ist. Allerdings kann der Vollzug der Audits ein Problem darstellen, weil der jeweilige Baulastträger entscheidet, ob die festgestellten Sicherheitsdefizite abgeändert werden. Ob die Notwendigkeit besteht das gesamte Straßennetz einem Audit zu unterziehen, bleibt zu prüfen. Durch den Gewinn an Verkehrssicherheit wird erst dann das höchste volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht, wenn die verschiedenen Unfallfolgekosten eingerechnet werden.

Eine wichtige Einrichtung zur Bekämpfung von Unfallschwerpunkten sind die auf Kreisebene angesiedelten Unfallkommissionen, die gemeinsam mit den Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden für die Beseitigung von Unfallhäufungen sorgen sollen. Durch unentdeckte Unfallhäufungen entstehen volkswirtschaftliche Verluste in Milliardenhöhe pro Jahr.⁴³ Leider ist zu beklagen, dass die Mitglieder der

Abb. 3: Beispiel für ein Sicherheitsaudit einer Einmündung⁴⁴



⁴³ Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer: <http://www.verkehrstechnisches-institut.de/content/unfallkomm.htm>

⁴⁴ Haschek, Brigitte (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer). Chancen nutzen – Wirksame Instrumente für mehr Verkehrssicherheit. Berlin, 2006, S. 15

Unfallkommissionen häufig schlecht oder gar nicht ausgebildet sind. Hinzu kommt, dass die Empfehlungen der Unfallkommissionen oft von den Verkehrsbehörden, z.B. aufgrund leerer öffentlicher

Kassen, nicht umgesetzt werden. Es darf nicht sein, dass Kommunen jahrelang bekannte Missstände nicht beseitigen. Und die unterlassene Beseitigung von Unfallschwerpunkten hat bisher auch keine Rechtsfolgen. So gibt es immer wieder Fälle, in denen Kommunen, die in Folge eines Unfalls mit Verkehrstoten verklagt werden, nicht haften müssen und damit die Gerichtsentscheidungen fast immer zu Ungunsten der Kläger ausgehen.⁴⁵

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.⁴⁶ Aus der Sicht von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind hier Verbesserungen erforderlich und muss eine „Mithaftung der Straße“ eingeführt werden.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

- ⇒ Die Länder sollten vermehrt Sicherheitsaudits für Straßen zur Reduzierung festgestellter Sicherheitsdefizite durchführen. Als Anreiz wollen wir die gezielte Bevorzugung (z.B. bei der Finanzierung) auditierten Projekte. Damit bei Neuplanungen auf Audits verzichtet werden kann, brauchen wir eine ständige Weiterbildung der Straßenplaner;⁴⁷
- ⇒ Die Mittel für den Straßenerhalt massiv zu erhöhen, was durch Einsparungen beim Straßenneubau gegenfinanziert werden soll. Nach Berechnungen des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung sind bis zum Jahr 2020 75% bis 85% der für Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Mittel für Erhaltungsinvestitionen auszugeben.⁴⁸ Für Straßen in der Baulast der Kommunen sollen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gezielt für die Beseitigung von Unfallschwerpunkten eingesetzt werden. Analoge Festlegungen brauchen wir bei den Bundesfernstraßen sowie den Landes- und Kreisstraßen;
- ⇒ Die Durchführung von Verkehrsschauen und die Arbeit der Unfallkommissionen organisatorisch und inhaltlich verbindlich zu regeln und die Vorschriften im Hinblick auf mehr Verkehrssicherheit zu präzisieren sowie die Ausbildung der Mitglieder der Unfallkommissionen sicherzustellen;
- ⇒ Dass Stellen im Straßenraum, die zu Unfallschwerpunkten zählen, zu einem nicht sicheren Zustand der betroffenen Straße im Sinne der Verkehrssicherungspflicht erklärt werden und ausreichend finanzielle Mittel zur Beseitigung bereitgestellt werden müssen;
- ⇒ Verbesserung der Amtshaftung bei nachgewiesener Untätigkeit zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten.

⁴⁵ Sabine Degener (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV): Fachgespräch „Vision Zero - Mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen“ der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.11.2006

⁴⁶ Gerrit Manssen (Hrsg.): Verkehrssicherheit und Amtshaftung. Frankfurt/Main 2003, S. 133f

⁴⁷ DVR-Report 3/2005: Sicherheitsaudit für Straßen. S. 13

⁴⁸ DIW (2001): Prognose des Ersatzinvestitionsbedarf für die Bundesverkehrswege bis zum Jahr 2020

Mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger

Wir wollen die Menschen für eine umweltfreundliche und gesunde Mobilität mit dem Fahrrad oder zu Fuß gewinnen. Auch deshalb ist die Verkehrssicherheit in den Ortschaften insgesamt zu verbessern. Im Jahr 2005 ist die Zahl der getöteten Radfahrer um ein Fünftel auf 575 angestiegen, während die Zahl der Verkehrstoten insgesamt gesunken ist. Besonders betroffen sind Kinder und ältere Menschen. So war im letzten Jahr jedes fünfte Opfer eines Fahrradunfalls ein Kind und jeder zweite getötete Radfahrer war älter als 65 Jahre.⁴⁹

Der Anteil der getöteten Fußgänger ist im Jahr 2005 um rund 18% zurückgegangen. Bei der Zahl der Unfälle mit Fußgängern gab es einen kleinen Rückgang. Ein Großteil der Unfälle mit Fußgängern passiert innerorts beim Überqueren der Fahrbahn. Die Unfallstatistik führt dies unter „Fehlverhalten von Fußgängern“. Dieses „Fehlverhalten“ ist in vielen Fällen aber auf fehlende Querungshilfen oder zugeparkte Kreuzungsbereiche zurückzuführen. Zu hohe Geschwindigkeiten bedeuten zudem, dass der Bremsweg zu lang wird, so dass das „Fehlverhalten“ z.B. eines Kindes, das auf die Straße rennt, häufig mit Todesfolge endet (siehe Abb. 4). Gerade der motorisierte Verkehr in der Stadt muss daher so sein, dass er „Fehlverhalten“ von Fußgängern vergibt.

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.

Die Fahrradausstattung, insbesondere die Beleuchtung, muss noch verbessert werden. So ist es noch immer möglich, neue Fahrräder zu kaufen, die keine Beleuchtung haben.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

- ⇒ Die Radwegebenutzungspflicht abzuschaffen. Viele Radwege, die verdeckt hinter parkenden Fahrzeugen verlaufen sollten aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden. Stattdessen sind in den Kommunen engmaschige Radverkehrsnetze durch Nebenstraßen einzuführen und an Hauptstraßen Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn abzumarkieren;
- ⇒ Mehr Zebrastreifen (Fußgängerüberwege) in richtliniengetreuer Bauweise anstatt Ampeln, die nur scheinbare Sicherheitsgewinne gebracht haben. Lange Wartezeiten und Umwege zu sicheren Überwegen verleiten zu gefährlichen Querungen oder zum Gehen bei *Rot*. Wartezeiten an Ampeln sind auf 30 bis 40 Sekunden zu reduzieren. Grünphasen sind ausreichend lang zu gestalten, um schwächeren Verkehrsteilnehmern die sichere Querung ohne Stress zu ermöglichen;⁵⁰
- ⇒ Straßenquerungen durch vorgezogene Gehwege, die gut einsehbar sind, verstärkt auszubauen;

⁴⁹ Statistisches Bundesamt 2005

⁵⁰ VCD (2004): Vision Zero, S. 25

- ⇒ Flächenhafte Modellversuche für *Shared Space* auch in den Innenstädten von Großstädten;
- ⇒ Eine Regelung, die ermöglicht, dass alle Fahrräder nur noch mit Beleuchtungssystemen verkauft werden dürfen.

Abb. 4: Tempo 30 rettet Leben⁵¹

Tempo 30 rettet Leben

Wenn ein Auto, das 30 km/h fuhr, schon steht, beginnt der Autofahrer, der 50 km/h fährt, zu bremsen.

Reaktionsweg bei Tempo 30

Reaktionsweg bei Tempo 50

Bremsweg bei Tempo 30

Bremsweg bei Tempo 50

Der Anhalteweg setzt sich zusammen aus

- Reaktionsweg und
- Bremsweg.

Die Reaktionszeit beträgt eine Sekunde. In dieser Sekunde fährt ein Auto

- 8,3 Meter bei Tempo 30
- 13,9 Meter bei Tempo 50.

Dazu kommt der Bremsweg

- 5 Meter bei Tempo 30
- 13,8 Meter bei Tempo 50.

Bei Tempo 30 nach **13,3 Metern**

Bei Tempo 50 nach **27,7 Metern**

Wenn ein Kind 15 Meter vor einem Auto plötzlich auf die Fahrbahn läuft, kann ein Autofahrer, der 30 km/h fährt, rechtzeitig anhalten. Fährt er 50 km/h, dann hat das Auto einen Anhalteweg von 27,7 Metern. Nach 15 Metern beträgt die Aufprallgeschwindigkeit immer noch 45 km/h. Das Kind würde getötet oder schwer verletzt.

Der Anhalteweg aus Tempo 50 ist mehr als doppelt so lang wie aus Tempo 30.

⁵¹ Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD): Vorfahrt für Kinder – Mobilitätserziehung in Grundschule und Hort. Bonn, Okt. 1997. S. 63

Risikofaktor Mensch

a) Alkohol- und Drogenkonsum als Unfallursache

Viele Verkehrsunfälle sind auf „Alkohol am Steuer“ zurückzuführen. So ereigneten sich im Jahre 2004 22.548 „Alkoholunfälle“ mit Personenschaden. Es wurden 20.262 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt, 8.555 schwer verletzt und 704 getötet. Dabei waren 26% der alkoholisierten Unfallbeteiligten in Deutschland zwischen 18 und 25 Jahre alt, weitere 21% gehörten zur Gruppe der 25 bis 34-jährigen, 22% waren zwischen 35 und 45 Jahre alt und 26% waren über 45 Jahre alt. 63% der „Alkoholunfälle“ passieren in der Dunkelheit. Dabei geschehen an Wochenenden doppelt so viele Unfälle wie in den Nächten der restlichen Wochentage.⁵²

Erschwert wird die Lage dadurch, dass 20% der Befragten der Meinung sind, dass ein oder zwei Glas Bier einen guten Autofahrer nicht beeinträchtigen. Zwei Standardgläser Bier (0,3 l, 4,8 Vol- % Alkohol) entsprechen 23 g Alkohol.⁵³ Je nach Körpergröße und Konstitution dürfte bei dieser Menge nach einer noch ein

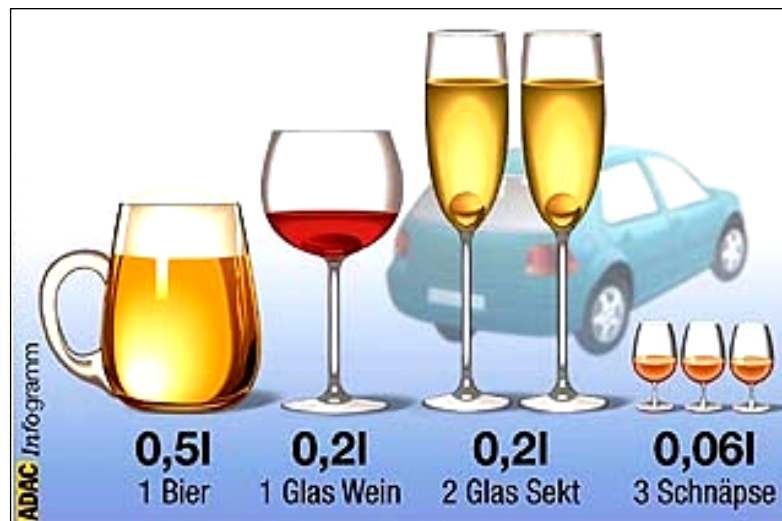


Abb. 5: Wer 60 kg und weniger wiegt, kann mit dieser Menge Alkohol schon über 0,5 Promille kommen⁵⁴

Promillewert von 0,2 möglich sein. Hinzu kommt die immer noch anzutreffende Selbstüberschätzung beim so genannten „Herantrinken an einen kritischen Wert“. Bei den Rechenmodellen wird übersehen, dass sie auf einem durchschnittlichen Standard basieren und physische und psychische Umstände, die den Promillewert beeinflussen, unbeachtet bleiben. Wie schnell die derzeit gültige 0,5-Promillegrenze überschritten werden kann, zeigt Abbildung 5.

⁵² Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): <http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/sonst/127.htm&qu=alkohol>

⁵³ Deutsche Verkehrswacht: Riskantes Selbstbild, in: mobil und sicher, 6/05 S. 12

⁵⁴ ADAC-Infogramm, o.O., o.J. (Abb. leicht verändert)

Den wenigsten ist das Problem des Restalkohols bewusst. Denn Alkohol baut sich im Körper wesentlich langsamer ab, als er konsumiert wird. Auch die Wirkungen von Alkohol werden häufig unterschätzt. Schon bei 0,2 Promille Restalkohol ist die Reaktionsgeschwindigkeit eingeschränkt. Konzentrationsfähigkeit und Auffassungsgabe sind geringer als normal. Das Wahrnehmungsvermögen ist beeinträchtigt und Entfernungen können nicht richtig eingeschätzt werden. Internationale Vergleichsstudien belegen, dass eine grundlegende Änderung von Einstellung und Verhalten nur durch drastische Senkungen der Promillegrenze verknüpft mit regelmäßigen Alkoholkontrollen erreichbar ist.

Nicht zu unterschätzen ist der Missbrauch von Medikamenten und anderer berauschender Drogen, die ebenfalls die aktive Teilnahme am Straßenverkehr gefährlich beeinflussen.

Relativ neue Drogenschnelltests ermöglichen der Polizei eine einfache Feststellung des Drogenkonsums. Auch 2005 stieg die Anzahl der Delikte im Zusammenhang mit der Einnahme von Drogen wie Cannabis, Heroin, Amphetaminen etc. oder Medikamenten wieder dramatisch um 13,0% (27.900 Drogendelikte). Im Vergleich zum Jahr 2000 haben sich die Drogendelikte damit mehr als vervierfacht. Experten schätzen, dass die Dunkelziffer noch um ein Vielfaches höher sein dürfte. Im Jahr 2004 kam es zu 727 Schwerverletzten und Toten durch drogenbedingte Verkehrsunfälle.⁵⁵

Die Strafen sind der Gefahr „Drogen am Steuer“ angemessen: Werden z.B. Spuren von Ecstasy, Speed oder Kokain im Blut nachgewiesen, muss der Fahrer selbst wenn keine Anzeichen von Fahrunsicherheit vorliegen mit 4 Punkten in Flensburg, Geldbußen bis zu 1.500 Euro und ein Fahrverbot bis zu drei Monaten rechnen.⁵⁶

Ein besonderes Problem stellt die Kombinationswirkung kleinster Alkoholmengen mit z.T. „unverdächtigen“ Medikamenten bei Dauereinnahmen von z.B. Antiallergika dar.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

- ⇒ Die Einführung einer 0,0-Promillegrenze, also eines „Alkoholverbots am Steuer“. Bei Nichtbeachtung der 0,0-Promillegrenze gelten unterhalb von 0,2 Promille Bußgelder, und ab 0,2 Promille abgestufte Fahrverbote bis zum Entzug der Fahrerlaubnis. Die Abstufung auf der strafrechtlichen Seite wird z.B. der Einnahme von Medikamenten gerecht, die Alkohol enthalten;
- ⇒ Eine Verstärkung der Alkoholkontrollen im Straßenverkehr, damit die vorgeschlagenen Maßnahmen Wirkung zeigen. Für Wiederholungstäter sind Auflagen zu definieren, wie beispielsweise der Einbau von elektronischen Alkohol-Wegfahrsperren. Was für den Alkoholkonsum gilt, muss auch für den Konsum anderer Drogen und bei Medikamentenmissbrauch gelten. Die Zahl der Unfälle, die sich unter Einfluss so genannter „anderer

⁵⁵ Kampagne Don't drug + drive: <http://www.dont-drug-and-drive.de/News.29+M580efe1e7bb.0.html>

⁵⁶ GDV: <http://www.versicherung-und-verkehr.de/index.php/1.0.363;cmid;6;crd;26>

berauschender Mittel“ ereignen, ist seit 1992 um 86,4% gestiegen und lag 2001 bei 1.081. Eine hohe Dunkelziffer wird angenommen.⁵⁷

b) Unfallrisiken im Alter

Der Anteil der älteren Verkehrsteilnehmer an der Gesamtbevölkerung ist von 15% im Jahr 1991 auf 18,6% in 2005 gestiegen.⁵⁸ 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.⁵⁹

Da ältere Autofahrer bei komplexen Situationen schneller den Überblick verlieren als jüngere, waren bei ihnen „Vorfahrt-/Vorrangfehler“ häufigste Unfallursache bei Unfällen mit Personenschäden. Danach folgte „falsches Verhalten beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“.

Es soll hier nicht unerwähnt bleiben, dass Unfallbeteiligte junge Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren deutlich häufiger die Hauptschuld an einem Unfall mit Personenschaden tragen als Personen der mittleren Altersgruppe zwischen 25 und 64 Jahren.

Hinzu kommt, dass der Anteil der 18 bis 24-Jährigen an der Bevölkerung lediglich 8% beträgt und sie zu 78% als Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer verunfallten (davon 65% Männer und 35% Frauen). Das häufigste Fehlverhalten, das jungen Menschen zur Last gelegt wur-

⁵⁷ Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR, Hrsg.): Drogen u. Medikamente im Straßenverkehr – Faktensammlung, Bonn 2002, S. 5

⁵⁸ Deutscher Bundestag (2005): Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2004/2005, S. 9

⁵⁹ DVR: <http://www.dvr.de/dvrseite.aspx?section=4&sub=2&id=738>

de, war „nicht angepasste Geschwindigkeit, gefolgt von Abstands-, Vorfahrts- und Vorrangfehlern.“⁶⁰

Die eigene Leistungsfähigkeit falsch einzuschätzen, kann für Junge, wie für Alte und Unbeteiligte gefährlich werden. Es ist daher geboten Verkehrsteilnehmern mit Leistungseinbußen oder Krankheiten, die nicht durch Hilfsmittel beseitigt werden können im Zweifelsfall das Steuern eines Fahrzeuges nach Gesundheitsprüfung zu untersagen, wenn keine Bereitschaft zur freiwilligen Abgabe des Führerscheins festzustellen ist.⁶¹

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

⇒ Einführung von regelmäßigen Gesundheitsprüfungen ab einem bestimmten Alter für Führerscheininhaber zur Unterstützung der Selbsteinschätzung im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit.

c) Mobilitätserziehung statt automobiler Sozialisation

Die am meisten gefährdete Gruppe im Straßenverkehr schwer oder tödlich zu verunglücken, sind junge Auto- und motorisierte Zweiradfahrer (15 - 25jährige). Deren Risiko im Straßenverkehr umzukommen, ist etwa dreimal so hoch, wie für den Durchschnitt der Bevölkerung. Ganz besonders in den ersten Monaten nach dem Führerscheinwerb, verunglücken besonders viele Fahrer tödlich. In fast 70% der Fälle sind sie die Hauptverursacher der Unfälle, da sie ihre Fähigkeiten häufig überschätzen. Im Jahr 2004 starben 1.273 junge Menschen zwischen 18 und 24 Jahren bei Verkehrsunfällen. Das entspricht über ein Fünftel aller Verkehrstoten.

Ein anderes Problem bilden die Kinderunfallzahlen: Deutschland ist trauriger Spitzenreiter in Europa. In anderen EU-Staaten, wie z.B. Frankreich, Spanien oder Italien verunglücken nicht einmal halb so viele Kinder im Straßenverkehr. Allein ein Drittel aller Kinder verunglückt im Auto. Skandalös ist, dass trotz der gesetzlichen Pflicht immer noch 20% der Kinder im Auto nicht gesichert sind bzw. in ungeeigneten Rückhaltesystemen befördert werden. Bezogen auf die tödlichen Unfälle bedeutet dies: drei von vier Kindern hätten bei geeignetem Kindersitz überleben können. Um die Kinder besser vor Unfällen zu schützen, versucht die Verkehrserziehungsarbeit seit Jahrzehnten Kinder verkehrssicher zu machen. Man ist der Ansicht, Kinder bräuchten nur dazu angehalten werden, gut genug aufzupassen und eine frühzeitige Vermittlung aller Regeln würde ausreichen. Aber pädagogische Maßnahmen dieser Art stoßen an Grenzen, da viele typisch kindgemäße Verhaltensweisen nicht durch Erziehung beseitigt werden können. Dennoch ist eine umfassende

⁶⁰ Deutscher Bundestag (2005): Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2004/2005 S. 9

⁶¹ DVR: <http://www.dvr.de/dvrseite.aspx?section=4&sub=2&id=738>

Mobilitätserziehung in Kindergärten und Schulen sinnvoll. Ein positives Beispiel dafür ist *Mobililli*, ein Projekt des ACE Autoclub Europa.⁶²

Die Alltagsmobilität von Kindern ist heute in hohem Maße begleitete, automobile, eingeschränkte Mobilität. Viele Eltern transportieren ihre Kinder in zunehmendem Maße mit dem Auto, so dass immer mehr selbstständige Kinderwege durch unselbstständige Autowege ersetzt werden (1970 gingen 91% der Erstklässler allein in die Schule, 2000 noch 17%),⁶³ wodurch der Autoverkehr steigt und die Verkehrssicherheit abnimmt. Dieser Teufelskreis kann durchbrochen werden (siehe Abb. 6). Die Öffentlichkeitsarbeit muss sich vermehrt der Aufklärung aller Bevölkerungsschichten widmen und insbesondere das rücksichtslose Verhalten von Kraftfahrern öffentlich thematisieren.

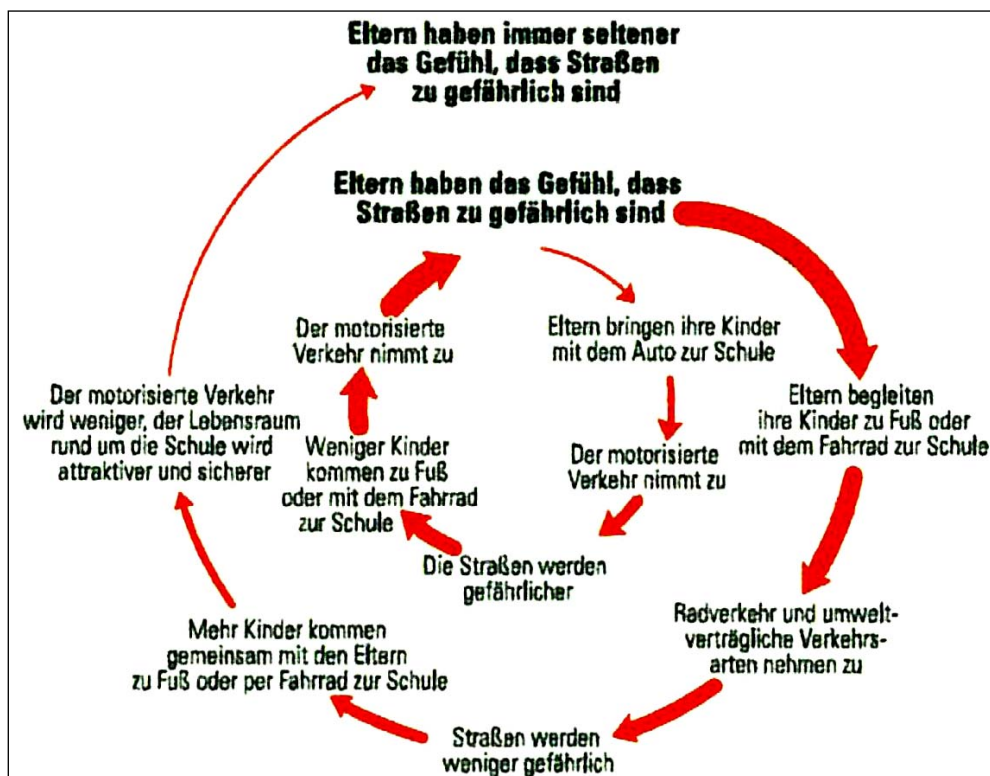


Abbildung 6: Der Teufelskreis kann durchbrochen werden⁶⁴

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

⇒ Eine verstärkte Aufklärungsarbeit bei den Eltern und vermehrte Fahrzeugkontrollen, um die gesetzliche Kindersicherungspflicht umzusetzen;

⁶² Mobililli ist ein Aktionsmobil, bei dem mit Spielideen und -materialien zum Thema Mobilitätserziehung Aktionstage an Grundschulen gemeinsam mit Kindern, Lehrern und Eltern gemacht werden (www.mobililli.de)

⁶³ Thomas Kirpal vom Verkehrsclub Deutschland e.V.: Fachgespräch „Vision Zero – Mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen“ der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.11.2006

⁶⁴ VCÖ (Verkehrsclub Österreich): Mit Sicherheit mobil - Straßenverkehr ohne Todesopfer, in: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/downloads/vcoe_mobil01.pdf (leicht verändert)

- ⇒ Auch in Schulbussen die gesetzliche Gurtpflicht, die in Reisebussen bereits seit Mai 2006 EU-weit vorgeschrieben ist;
- ⇒ Eine Mobilitätserziehung, als moderne Nachfolgerin der Verkehrserziehung, muss sich künftig systematisch der kindgerechten Vermittlung der Verkehrswelten in allen Erziehungsinstitutionen und für alle Altersstufen ab dem Kleinkindalter widmen und das gesellschaftlich gewünschte Sozialverhalten und die bedarfsgerechte Verkehrsmittelwahl vermitteln.

d) Fahrerschulung und Fahrsicherheitstraining

Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Ausbildung ist das Modell des *Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren*. Internationale und nationale Erfahrungen zeigen, dass dieses Modell eine Erfolg versprechende Möglichkeit ist, die Unfälle junger Fahrer gravierend zu reduzieren. Durch den relativ frühen Beginn der Ausbildung (theoretischer Unterricht und Fahrstunden) mit 16½ wird die Lernzeit insgesamt verlängert. Durch die verlängerte Lernzeit in Begleitung kann eine größere Fahrpraxis und damit mehr Fahrkompetenz erlangt werden.

Fahrsicherheitstrainings bieten die Möglichkeit, den Umgang mit kritischen Fahrsituationen zu lernen. Solche Trainings sind besonders sinnvoll in Verbindung mit Spritspartrainings, haben aber in 80% der Fälle eher einen Spaß-Charakter und werden bisher noch zu wenig zur gezielten Verkehrssicherheitsarbeit genutzt.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

- ⇒ Eine Reform der Fahrschulung. Die Ausbildung soll künftig auf die Sensibilisierung von Fahranfängern einen Schwerpunkt legen, die die spezifischen Verhaltensweisen der schwächeren Verkehrsteilnehmer und ihren Gleichberechtigungsanspruch im Verkehr besser vermittelt;
- ⇒ Eine gesetzliche, bundesweite Regelung für das begleitete Fahren. Die Fahrerlaubnis auf Probe soll nur noch für Führerscheininhaber gelten, die keine Erfahrungen durch das begleitete Fahren erworben haben;⁶⁵
- ⇒ Die verpflichtende Nachschulung in Fahrsicherheitstrainings alle zwei Jahre für Lkw- und Omnibusfahrer sowie finanzielle Anreize für Pkw-Fahrer, solche Trainings zu absolvieren, z.B. durch Nachlässe auf die Kfz-Versicherung bei regelmäßigem Nachweis erfolgreich bestandener Trainings. Die Kosten für Fahrsicherheitstrainings, sind von den Führerscheininhabern zu tragen. Fahrsicherheitstrainings für den gewerblichen Bereich, sind vom jeweiligen Unternehmen zu zahlen.
- ⇒ Die Einführung eines einheitlichen Standards für Fahrsicherheitstrainings;
- ⇒ Auffrischkurse für Erste-Hilfe-Maßnahmen am Unfallort, die regelmäßig zu den technischen Hauptuntersuchungen (TÜV-Termin) durchgeführt werden sollen.
- ⇒ Alle zehn Jahre müssen die Inhaber einer Fahrerlaubnis eine theoretische Prüfung ablegen, die den Kenntnisstand feststellen soll und zusätzlich prüft, ob Kenntnisse über

⁶⁵ <http://www.begleitetes-fahren.de/Symposium/symposium.html> (14.11.2005)

die bis dahin erfolgten Änderungen des Verkehrsrechtes bekannt sind. Die Kosten für die Prüfung und freiwillige Kurse übernimmt der Führerscheininhaber.

Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit

Für die Verkehrssicherheitsarbeit gibt das Bundesverkehrsministerium 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. Seine Forderungen zur Verkehrssicherheit gehen in jüngster Zeit erstmals in Richtung *Vision Zero* und weichen damit vom Geldgeber Bund ab. Die Strategie *Vision Zero* wird also endlich anerkannt. Allerdings setzt sich der Verband noch nicht für ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen und geringere Geschwindigkeiten auf Landstraßen ein, obwohl dies mit Sicherheit diejenige Maßnahme wäre, die mit dem geringsten Kosten- und Verwaltungsaufwand den größten Zugewinn für die Verkehrssicherheit bedeuten würde.

Die dem DVR zugedachte Koordinationsfunktion zur Vermeidung von Doppelarbeiten und zum Austausch von Informationen wird von diesem nur sehr unzureichend wahrgenommen. Dies sollte aber die Hauptaufgabe des DVR sein und die finanziellen Mittel des Bundes sollten dementsprechend ausgerichtet werden.

Wir sind zudem für die Schaffung eines Verkehrssicherheitsbeirats beim Bundesverkehrsministerium, der die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes prüft und auf dieser Basis Verbesserungsvorschläge erarbeitet, die dann jährlich in einem Bericht festgehalten werden.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

- ⇒ Die Schaffung eines Verkehrssicherheitsfonds, 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 Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchführt,
- ⇒ Schaffung eines Verkehrssicherheitsbeirats beim Bundesverkehrsministerium.

Tempolimits: Umstritten, aber notwendig

In der Verkehrspolitik gibt es wenige Regelungen, die so umstritten sind, wie die Einführung eines generellen Tempolimits insbesondere auf Autobahnen. Deutschland ist das einzige Industrieland weltweit, in dem es keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen gibt. Von verschiedener Seite sind in den letzten Monaten Forderungen nach einem generellen Tempolimit laut geworden, z.B. vom Präsidenten des Umweltbundesamtes Andreas Troge. Der ADAC lässt in seiner Mitgliererzeitschrift "ADAC motorwelt" (2/2007) in einem Bericht vom Verkehrsgerichtstag in Goslar Professor Mönnighoff von der Hochschule der Polizei in Münster ausführlich zu Wort kommen, der sich aus Gründen

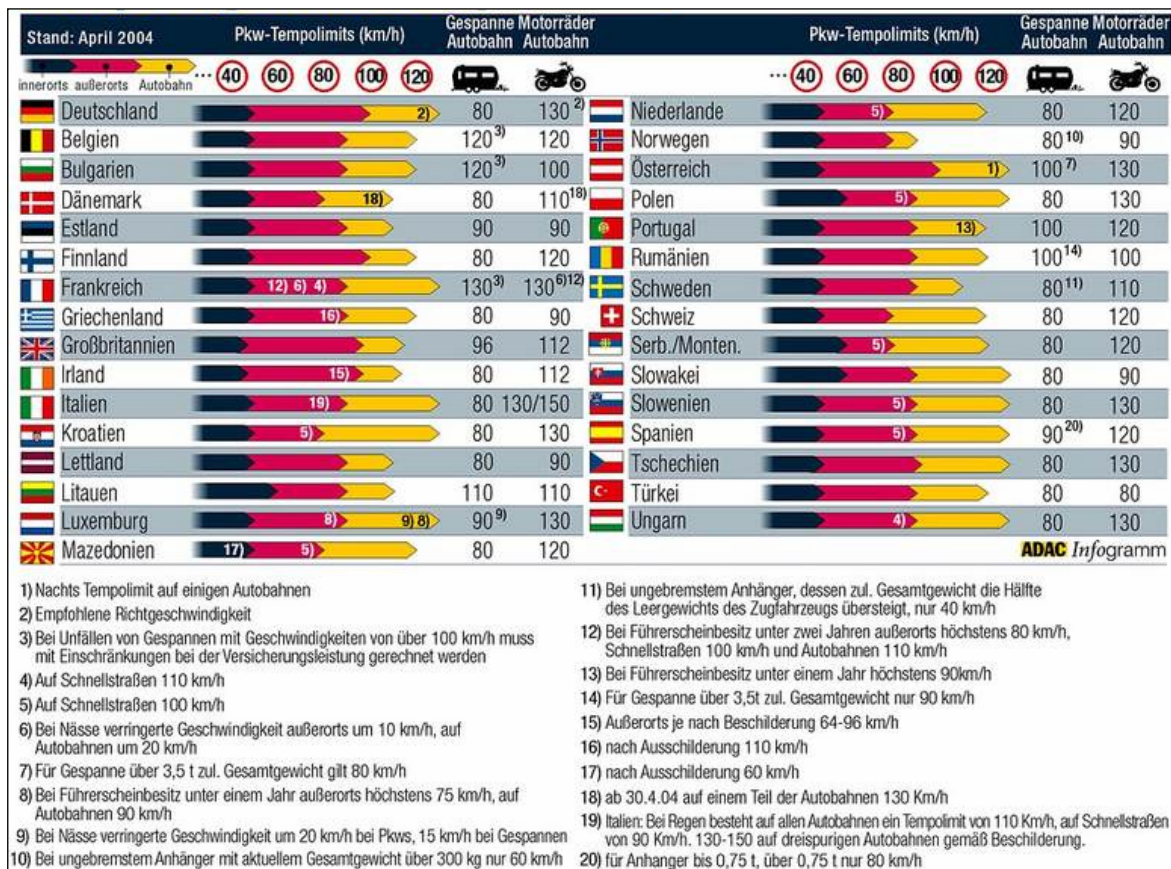


Abb. 7: Geschwindigkeitsbegrenzungen in Europa⁶⁶

der Verkehrssicherheit für ein Tempolimit von 120 km/h ausspricht, auch wenn der ADAC diese Position nicht übernimmt. Und eine Mehrheit der Deutschen (55%) ist laut einer Umfrage von Emnid für die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen. Die Kritik verschiedener Automobil-Verbände, dass auf deutschen Autobahnen auch ohne ein Tempolimit im Durchschnitt weniger als 120 km/h gefahren würde, blendet die Gefahren aus, die gerade durch Spitzengeschwindigkeiten entstehen.

⁶⁶ ADAC-Infogramm, in: <http://www.reise-report.de/tempolimits.html> (Abb. leicht verändert).

Ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen, ist ein Beitrag für die Harmonisierung der Geschwindigkeitsniveaus in der Europäischen Union. Abbildung 7 zeigt die Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts (schwarz), außerorts (grau) und auf der Autobahn (hellgrau) in verschiedenen Ländern.

Im Folgenden werden weitere Aspekte des Tempolimit-Konzeptes 120/80/30 (Autobahn/Außerorts/Innerorts) erläutert, die über die Verkehrssicherheit hinausgehen und als positive „Nebeneffekte“ verstanden werden können, die für eine ökologische und sozialverträgliche Verkehrspolitik unabdingbar sind.

Zugangsgerechtigkeit

Geschwindigkeitsbegrenzungen haben auch einen sozialen Effekt: Sie verbessern die Zugangsgerechtigkeit. Durch die Extremgeschwindigkeiten von einigen wenigen Rasern, trauen sich viele - und nicht nur - ältere Autofahrer nicht mehr auf der Autobahn zu fahren. Diese Problematik wird durch den demografischen Wandel weiter verschärft. Ein Tempolimit entschärft diese untragbare Situation und führt dazu, dass sich wieder mehr „Normalfahrer“ auf die Autobahn trauen.

Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf Autobahnen

Die Leistungsfähigkeit einer Straße wird nicht durch die maximal zulässige Geschwindigkeit, sondern durch die Anzahl der Fahrspuren bestimmt. Fahren die Fahrzeuge langsamer, kann der Sicherheitsabstand reduziert werden, wodurch die Kapazität steigt. Ein allgemeines Tempolimit harmonisiert den Verkehrsfluss insbesondere auf Autobahnen, weil die Geschwindigkeitsdifferenzen reduziert werden. Bei hohen Verkehrsbelastungen nehmen Unregelmäßigkeiten im Verkehrsfluss ab, was spontane Staubildungen verhindern kann.⁶⁷ Wenn alle mit geringerer Höchstgeschwindigkeit fahren, können auch alle schneller ankommen. Der höchste Verkehrsfluss mit bis zu 2.600 Autos pro Stunde und Fahrspur stellt sich bei ca. 85 km/h ein, wenn sich die Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge einander anpassen und das Lückenspringen im Rahmen gehalten wird.⁶⁸ Abbildung 8 verdeutlicht die Relation von Geschwindigkeit (in km/h) zum Verkehrsfluss (in Fahrzeugen pro Stunde) für eine städtische Autobahn. Für diesen Fall liegt die maximale Kapazität bei 60 bis 70 km/h.

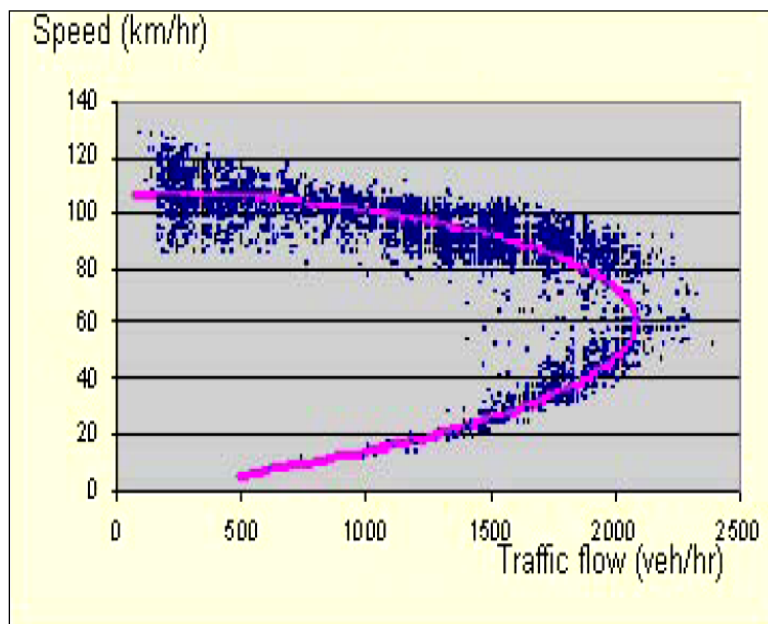


Abb. 8: Verkehrsfluss pro Fahrbahn als eine Funktion der Geschwindigkeit (städtischen Autobahn mit zwei Fahrbahnen pro Richtung)⁶⁹

⁶⁷ Universitätsprofessoren des Verkehrswesens (September 2004): http://vplno1.vkw.tu-dresden.de/svt/html/presse/geschw_bab_sep2004.pdf

⁶⁸ Christoph Drösser: Ausgebremst – Formeln für den Stau, in die Zeit Nr. 26, 18.06.2003 und Uni Karlsruhe, AIFB: Kaja Maria Pfeifer (18.01.2005): <http://www.aifb.uni-karlsruhe.de/Lehre/Winter2004-05/organic/09-EmergenzImVerkehr-KajaPfeiffer.pdf>

⁶⁹ OECD, ECMT: Speed Management (Summary Document), o.o., 2006 (<http://www.cemt.org/JTRC/index.htm>)

Auswirkungen auf Energieverbrauch und Schadstoffemissionen

Eine Studie des Umweltbundesamtes (UBA) ermittelte bei einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h einen Rückgang der von PKW auf Bundesautobahnen verursachten CO₂-Emissionen um 9%. Für die übrigen Schadstoffe wurden für die Autobahn Reduktionen von 9% bis 28% ermittelt.⁷⁰ Eine Abschätzung für den Außerortsverkehr ergab größenordnungsmäßig eine Emissionsreduktion von 20% für Kohlenmonoxid (CO) und Stickoxide (NO_x) und von 10% für Kohlendioxid (CO₂). Geschwindigkeitsreduktionen führen ebenfalls zur Reduktion der Feinstaubimmissionen. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses kann einen zusätzlichen Reduktionsbeitrag liefern: Die ständigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge, die zu hohen Schadstoffausstößen führen, werden reduziert. Außerdem werden die Feinstäube reduziert, die durch Reifenabrieb und Aufwirbelungseffekte (Straßenstaub) entstehen.

⁷⁰ Sachverständigenrat für Umweltfragen (Juni 2005): Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr. S. 423-428

Auswirkungen auf die Lärmimmissionen

Lärminderungen beziehen sich nicht nur auf die geringeren Durchschnittsgeschwindigkeiten, sondern auch auf der sich daraus ergebenden Verstetigung des Verkehrsflusses. Bei einem Tempokonzept 120/80/30 könnten an Werktagen auf Autobahnen (LKW-Anteil 15%) eine Reduktion um 0,5 dB(A) und an Sonn- und Feiertagen (Lkw-Anteil 0%) um 1 dB(A) an einem 25 m entfernten Immissionsort erzielt werden. An Außerortsstraßen (LKW-Anteil 9%) ließen sich in gleicher Entfernung Reduktionen zwischen 1,2 dB(A) (Werktags) und 2,4 dB(A) (Sonn- und Feiertags) erreichen.⁷¹ Innerorts ist unter gleichen Bedingungen mit einer Lärminderung um 3 dB(A) an allen Tagen zu rechnen.⁷²

Exzessivgeschwindigkeiten von 160 km/h und mehr erzeugen besonders aggressive Geräusche, die durch ein generelles Tempolimit verhindert würden. Abbildung 9 stellt die Unterschiede zwischen 130 km/h und 160 km/h dar.

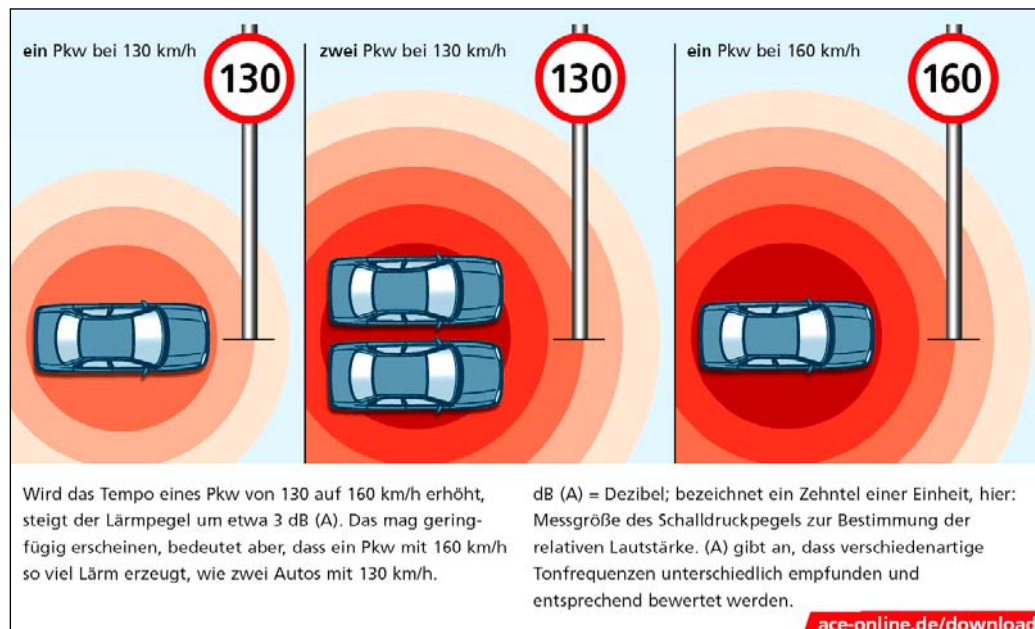


Abbildung 9: Zusammenhang von Geschwindigkeit und Verkehrslärm⁷³

⁷¹ Umweltbundesamt (1999), S. 15 und 39

⁷² Sachverständigenrat für Umweltfragen (Juni 2005), S. 427

⁷³ SYLVIE, EU-Projekt zur Lärminderung / Umweltschutzabteilung Wien, in: <http://www.ace-online.de/md/14272-5303/laerm.pdf> (Abb. leicht verändert)

Auswirkungen auf die Flächeninanspruchnahme

Die Bestimmungsgrößen, die die Dimensionierung der Straßen festlegen, werden durch verschiedene Richtlinien bestimmt, die Straßenquerschnitt, Kurvenradien, Neigungen und Trassierung vorschreiben. Diese richten sich wiederum nach der so genannten Entwurfsgeschwindigkeit, für die eine Straße ausgelegt werden soll. Da die Kurvenmindestradien mit der Geschwindigkeit zunehmen, ermöglicht eine Geschwindigkeitsreduzierung auch eine günstigere Anpassung an den Geländeverlauf und somit eine flächensparsamere Trassierung der Straße. Neben der tatsächlichen Realisierung beim Neu-, Um- und Rückbau ist auch eine Änderung der o.a. Richtlinien notwendig.

Durch ein Tempokonzept 120/80/30 könnte die erforderliche Mindestbreite jeder Fahrspur um etwa 30 – 50 cm reduziert werden. Bei Fahrbahnen mit zwei Fahrspuren ergibt das unter Beachtung der erforderlichen Fahrbahnbreite ein Einsparpotential von 0,6 bis 1,0 Meter; bei Autobahnen mit insgesamt vier Fahrspuren von 1,2 bis 2,0 Meter. Daraus ergibt sich insgesamt ein Einsparpotential von 600 bis 2.000 m² pro Straßenkilometer.

Insgesamt dürfte eine um 20 km/h niedrigere Regelgeschwindigkeit bei Neutrassierungen im klassifizierten Straßennetz außerorts eine Verringerung der Inanspruchnahme neuer Fahrbahnflächen um mindestens 7% bewirken.⁷⁴

⁷⁴ Umweltbundesamt (2003): Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr (UBA Texte 90/03). S. 305-308

Kostensenkungseffekte durch ein Tempolimit

Kostensenkende Effekte durch ein Tempolimit ergeben sich durch Auswirkungen, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Lärmimmissionen, den Flächenverbrauch und die Gesundheit haben. Aufgrund allgemeiner Preissteigerungen ist davon auszugehen, dass die unten aufgeführten Kosten heute höher ausfallen würden.

Am Beispiel einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h kann gezeigt werden, dass zur Einhaltung der Grenzwerte eine Schallschutzwand ein Meter niedriger ausfallen könnte, wodurch je Kilometer Autobahn eine Kosteneinsparung von 0,5 Mio. DM (255.646 €) erzielt werden könnte. Auch bei Außerortsstraßen können Lärmschutzkosten eingespart werden.

Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite um maximal zwei Meter, führt zu einer Kosteneinsparung von 750.000 DM/km. (383.469 €/km) auf der Basis des Preisniveaus von 1994. Durch die Möglichkeit der Kapazitätsausweitungen werden Ausbauvorhaben möglicherweise überflüssig, was zu Einsparungen führt. Weitere Einsparungen kämen durch die Anpassung der Kurvenradien hinzu.⁷⁵ Je nach Topographie könnten durch die veränderten Regelquerschnitte weitere, teilweise sehr hohe Kosteneinsparungen erzielt werden, weil auf teure Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken, Führung in Troglage) verzichtet werden könnte und die Anpassung an die Geländeform leichter würde.

Auch durch vermiedene Unfälle können Einsparungen erzielt werden, was eine Auswertung zahlreicher Versuche mit niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten darlegt. Demnach würde ein Geschwindigkeitskonzept 100/80/30 (Autobahn/außerorts/innerorts) ein volkswirtschaftliches Einsparpotential von insgesamt 5,74 Mrd. DM/Jahr (rund 3 Mrd. €/Jahr) ergeben.⁷⁶ Trotz der geringeren Tempobegrenzung für Autobahnen, könnten auch durch 120 km/h erhebliche Einsparungen erzielt werden.

⁷⁵ Umweltbundesamt (1999), S. 31 bis 34 und 39

⁷⁶ UPI (Umwelt- und Prognose- Institut e.V., 1997), S. 62

Auswirkungen auf die Automobilindustrie

Ein Tempolimit wirkt sich auch unterstützend auf die deutsche Automobilindustrie aus, weil sie die Entwicklung ihrer Premiumfahrzeuge an die auch von der EU-Kommission geforderten CO₂-Grenzwerte anpassen kann. Hierdurch verbessert sich die Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmen. Es werden Arbeitsplätze gesichert und die Umwelt weniger belastet.

Warum nicht Tempolimit 130 km/h oder sogar 100 km/h auf Autobahnen?

In vielen europäischen Staaten gilt ein Tempolimit von 120 km/h. Unabhängig von der Frage Tempo 130 oder 120 ist für uns zentral, dass Exzessivgeschwindigkeiten einer kleinen Gruppe von Autofahrern von 150 km/h und mehr unterbunden werden, weil es diese Raser sind, die in Bezug auf Verkehrssicherheit, Energieverbrauch, Lärm, Verkehrsfluss und Verdrängung von Normalfahrern die größten Probleme machen. Solche Geschwindigkeiten gehören nicht auf öffentliche Straßen, sondern allenfalls auf Rennstrecken.

Zusammenfassung

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern im Bereich der Verkehrssicherheit einen Politikwechsel und orientieren sich dabei an Ländern, wie Schweden. Auf diesem Hintergrund wollen wir eine Senkung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um mindestens 70%. Langfristig wollen wir die Zahl der Unfalltoten und Schwerverletzten auf null senken. Unser Konzept basiert auf die strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheit an **Vision Zero** – der qualitativen Zieldefinition von Null Verkehrstoten. Dabei fordern wir eine Verkehrssicherheitskonzeption, die sich als Teil einer integrierten Verkehrspolitik versteht. Dazu gehört nicht nur die klassische Verkehrssicherheitsarbeit, sondern auch die weitere Verbesserung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs. Denn das Risiko im Auto tödlich zu verunglücken ist – bezogen auf die Verkehrsleistung – 42-mal so hoch wie im Zug. Das Verletzungsrisiko ist sogar 95-mal höher.

Eine wichtige Maßnahme ist die Einführung von **Tempolimits**. Wir wollen ein Tempokonzept 120/80/30 km/h (Autobahn/Außerorts/Innerorts). Innerorts kann auf speziell ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen weiterhin eine Geschwindigkeit von 50 km/h oder höher möglich sein.

Ein erhöhtes Unfallrisiko stellen rasende Kleintransporter dar, weil sie kaum den sonst üblichen Regelungen des Güterverkehrs unterliegen und überdurchschnittlich viele Unfälle verursachen. Für den rasenden Kleinlaster von 2,8 bis 3,5 t wollen wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h auf Autobahnen durchsetzen. Ein Überholverbot für Lkw ab 7,5 t auf vierspurigen Autobahnen und Landstraßen soll gefährliche Überholmanöver verhindern.

Tempolimits haben „Nebeneffekte“, die wenig mit Verkehrssicherheit in Verbindung stehen, die sich aber positiv auf die **Umwelt** auswirken und **Kosten** verringern können, was im Schlussteil beschrieben wird.

Zur Verminderung der **Regelverstöße** sollen die Verkehrskontrollen verstärkt und die Bußgelder nach französischem Vorbild erhöht werden. Dies gilt für den motorisierten Individual- und Güterverkehr gleichermaßen. Mit dem Unterschied, dass die Höhe des Bußgeldes die potentiellen Ersparnisse, die durch illegales Verhalten im Güterverkehr erzielt werden, übersteigen soll.

Als ergänzende Maßnahmen werden die technologischen Weiterentwicklungen und die weitere Verbreitung von aktiven und passiven **Fahrzeugsicherheitstechniken** begrüßt.

Im Bereich der Infrastruktur wollen Bündnis 90/Die Grünen für mehr Sicherheitsaudits sorgen, um die Sicherheitsdefizite zu reduzieren. Der Mitteleinsatz für den **Straßenerhalt** soll massiv erhöht werden, was durch Einsparungen beim Straßenneubau gegenfinanziert werden soll. Bei kommunalen Straßen wollen wir Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinan-

zierungsgesetz für die Beseitigung von Unfallschwerpunkten einsetzen. Analoge Festlegungen sind für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen notwendig. Die Arbeitsmöglichkeiten der Unfallkommissionen und deren Durchsetzungsfähigkeiten sollen verbessert werden. Auch die **Amtshaftung** ist zu verbessern, um untätige Verkehrsbehörden zur Beseitigung festgestellter Unfallschwerpunkte zu veranlassen. Um die Radverkehrssicherheit zu erhöhen, soll die Radwegebenutzungspflicht abgeschafft werden. Der Ausbau von sicheren Fußgängerüberwegen und die Verkürzung der Wartezeiten für Fußgänger an lichtsignalgesteuerten Fußgängerüberwegen sind weitere Forderungen.

Wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit konzentrieren sich auf den Risikofaktor Mensch. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollen mit der Einführung der **0,0-Promillegrenze** die Anzahl der alkoholbedingten Unfälle reduzieren. Bei Nichtbeachtung der 0,0-Promillegrenze gelten unterhalb von 0,2 Promille Bußgelder, und ab 0,2 Promille abgestufte Fahrverbote bis zum Entzug der Fahrerlaubnis. Die Abstufung auf der strafrechtlichen Seite wird z.B. der Einnahme von Medikamenten gerecht, die Alkohol enthalten. Auch hier sind verstärkte Verkehrskontrollen notwendig. Für Wiederholungstäter sind Auflagen zu definieren, wie beispielsweise der Einbau von elektronischen Alkohol-Wegfahrsperren.

Da im Jahr 2020 ca. jeder dritte Autofahrer älter als 60 Jahre sein wird und auch jüngere Fahrer von z.B. krankheitsbedingter **Fahruntüchtigkeit** betroffen sein können, fordern wir im Interesse aller die Einführung regelmäßiger Gesundheitsprüfungen ab einem bestimmten Alter. So können Führerscheininhaber besser ihre eigene Fahrtüchtigkeit beurteilen.

Auch **Mobilitätserziehung** ist Teil eines lebenslangen Lernprozesses. Beginnend mit dem Kleinkindalter soll die Weiterbildung auch nach Erhalt des Führerscheins weitergehen. Um nur eine Forderung zu nennen: Zukünftig sollen Inhaber einer Fahrerlaubnis alle zehn Jahre eine theoretische Prüfung ablegen, die den Kenntnisstand feststellen soll und zusätzlich prüft, ob Kenntnisse über die bis dahin erfolgten Änderungen des Verkehrsrechtes noch bekannt sind.

Um mehr Geld für die Verkehrssicherheitsarbeit bereitstellen zu können, wollen wir einen **Verkehrssicherheitsfonds** einrichten, der durch zweckbestimmte Anteile aus dem Etat für den Straßenneubau gespeist werden kann. Die Mittelverwaltung und -vergabe dieses Fonds wird einer unabhängigen und neu zu schaffenden, ausreichend großen Stiftung für Verkehrssicherheitsarbeit übertragen.