

Null Verkehrstote **Vision Zero** Das Ziel: 2800 weniger Tote und 220000 weniger Verletzte bis 2012

40 000 Tote auf Europas Straßen pro Jahr

Jeden Tag sterben 15 Menschen auf Deutschlands Straßen, rund 1200 werden verletzt. In Europa werden Jahr für Jahr über 40 000 Menschen durch Verkehrsunfälle getötet. Die Automobilität fordert einen Blutzoll wie keine andere menschengemachte Technik. Warum ist das so? Weil die herkömmliche Verkehrssicherheitspolitik von einer fatalen Prämisse ausgeht: „Der Verkehr ist wie er ist, der Mensch muss sich ändern.“ Diese Individualisierung von Verantwortung endet seit Jahren in Appellen an die Vernunft des Menschen: „Hallo Partner – Danke schön!“ hieß es in den 70er Jahren. „Fair play“ heute. Geändert hat sich an der Häufigkeit des menschlichen Fehlverhaltens nichts: 439 000 Menschen, etwa die Einwohnerzahl einer Stadt von der Größe Leipzigs, werden allein in Deutschland jedes Jahr im Straßenverkehr verletzt. Wenigstens die Unfallfolgen konnten durch Gurtpflicht, Airbags, ABS und durch bessere Rettungs- und Intensivmedizin gemildert werden. So kann heute überleben, wer 1970 noch an den Unfallfolgen starb.

Der Mensch macht Fehler

Dennoch ist der VCD der Überzeugung, dass 5361 Tote, 84 000 Schwerverletzte und weitere 350 000 Leichtverletzte alles andere als eine Erfolgsmeldung darstellen. Aus dem ethischen Grundsatz des Men-

schenrechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit lässt sich nur eine akzeptable Zahl an Verkehrsoffern ableiten: Null!

Es ist höchste Zeit für einen Paradigmenwechsel. Vision Zero bezeichnet die Vorstellung, dass die Zahl der Verkehrsunfall-opfer Null werden kann. Sie baut auf zwei Prinzipien auf: „Der Mensch macht Fehler, das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie verzeihen“. Dieses erste Prinzip führt zu einer veränderten Aufteilung der Verantwortung zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmern, Automobilindustrie, Straßenbauverwaltung und Verkehrsüberwachung. Das zweite Prinzip setzt an den Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers an – „Unfallfolgen dürfen demnach auch im

schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein“. Schweden, Norwegen, die Schweiz, die Niederlande und Großbritannien sind Vorreiter dieser Neudefinition von Verkehrssicherheit. In Deutschland hat das Land Nordrhein-Westfalen Vision Zero seit 2004 explizit zur Richtschnur seiner Verkehrssicherheitsarbeit gemacht, andere Bundesländer, wie Berlin, Brandenburg und Bayern haben die Grundsätze übernommen oder immerhin Minderungsziele für die Anzahl Toter und Verletzter definiert. Doch die Bundesregierung und das Bundesverkehrsministerium nehmen das Thema bisher nicht auf. Deshalb stellt der VCD in seinem „Masterplan Vision Zero“, Forderungen zusammen und benennt die dringlichsten Veränderungen, sowie die Verantwortlichen.

Deutschland Schlusslicht bei Kindersicherheit

In Deutschland erleiden, bezogen auf 100 000 Einwohner, viermal mehr Menschen Verkehrsunfälle mit Personenschäden als in Dänemark. Auch in Frankreich sind dreimal weniger Menschen von Verletzungen im Verkehr betroffen als bei uns. Deutschland verringert zwar erfolgreich die Zahl der Toten, steht aber bei den Verletztenszahlen, insbesondere bei Kindern, sehr schlecht da. Bisher bleibt diese Tatsache folgenlos.

Anders in Schweden. Obwohl die schwedischen Straßen schon sehr viel sicherer sind als unsere, beschloss im Herbst 1997 die Schwedische Regierung als erste, Vision Zero zur Grundlage ihrer Verkehrssicherheitspolitik zu machen. Der Weg zur langfristigen Vision Null wurde mit Zwischenzielen für die Jahre 2000, 2007 und 2010 vorgezeichnet. Schwerpunkte der neuen, über alle Ebenen integrierten Verkehrssicherheitspolitik sind innerstädtische Temporeduktion, Entschärfung von Unfallschwerpunkten auf Landstraßen, technische Verbesserungen an Fahrzeugen sowie bessere Überwachung der verschärften Verkehrsregeln.

Langsamer und einfacher

In den Niederlanden verfolgt man mit dem Programm „Sustainable Safety“ das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 bezogen auf 1986 zu halbie-

ren. Alle Aktivitäten zielen auf Geschwindigkeitsreduktion und Vereinfachung von Verkehrssituationen. Das Maßnahmenpaket wurde 2002 zu einem „Masterplan for Traffic and Transportation“ gebündelt. Dabei wurden die Ziele präzisiert und auf regionale Teilziele und Akteure heruntergebrochen.

Die Schweiz hat den schwedischen Vision Zero-Ansatz übernommen. Mit dem „Via Sicura“ genannten Programm aus rund 100 Einzelmaßnahmen soll die Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten bis zum Jahr 2010 halbiert werden. Die Schweizer betonen die Notwendigkeit einer neuen Verkehrssicherheitsphilosophie, die die Fehlerhaftigkeit des Menschen akzeptiert. Allein in 2005 hatte die

Schweiz den größten je erfassten statistischen Rückgang der Verkehrstoten in der Größenordnung von 20 % zu verzeichnen.

3 km/h langsamer rettet 5000 Menschenleben

Den volkswirtschaftlichen Schaden durch Verkehrsunfälle beziffert die Europäische Union auf 160 Mrd. Euro pro Jahr. Die Kommission der EU hat daher ebenfalls ein Halbierungsziel bis zum Jahr 2010 formuliert. Eine Studie des britischen Transport Research Laboratory hat ergeben, dass eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 3 km/h schon mehr als 5000 Menschen europaweit das Leben retten könnte. Allein das Anbringen automatischer Überwachungskameras führte in Großbritannien zu einer Temporeduk-

tion um 9 km/h. Die politische Diskussion auf EU-Ebene bleibt in Deutschland bisher allerdings folgenlos: Die Verbreitung von Tempo 30 und die Kontrolle wird von Bundeseite nicht unterstützt und bleibt damit den unteren Verwaltungsebenen überlassen.

Handlungsfelder Mensch, Fahrzeug, Straße und Gesetz

Gerade die Auto-Mobilität muss in Verantwortung von möglichen Folgen definiert werden. Der VCD fordert daher, dass der Verkehr an den Interessen der ungeschützten Verkehrsteilnehmer ausgerichtet wird. Kinder oder Senioren sind auch im Auto verwundbar. Es gibt vier Handlungsfelder zur Vermeidung von Toten und Verletzten: „Mensch“, „Fahrzeug“, „Straße“ und „Gesetz“. Die Lösung beginnt mit der Verkehrsplanung und der Verkehrsmittelwahl. Das Auto weist das höchste spezifische Unfallrisiko auf. Das heißt, alle Maßnahmen, die der Vermeidung von Verkehr oder der Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf andere Verkehrsmittel dienen, erhöhen die Verkehrssicherheit. Jeder Weg mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist bis zu 40mal sicherer als eine Autostrecke – und dies ist nur die Perspektive des Reisenden. Alle anderen profitieren natürlich auch von jeder Nicht-Autofahrt.

Menschen dauerhaft erziehen

Wenn auch Vision Zero vom fehlerhaften Menschen ausgeht, so kann eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsphilosophie dennoch die Risikogruppen nicht außer acht lassen. Die traditionelle Verkehrserziehung, die vor allem Kleinkinder „verkehrstauglich“ machen will, muss ersetzt werden, durch eine Mobilitäts-erziehung bis in die Sekundarstufe. Sie muss ihre Fortsetzung finden in einer Fahrausbildung, die nicht nur bremsen, kuppeln und gasgeben lehrt, sondern auch soziales Verhalten im Verkehr. Fahrschullehrer muss vom Anlernberuf zum Ausbildungsberuf werden.

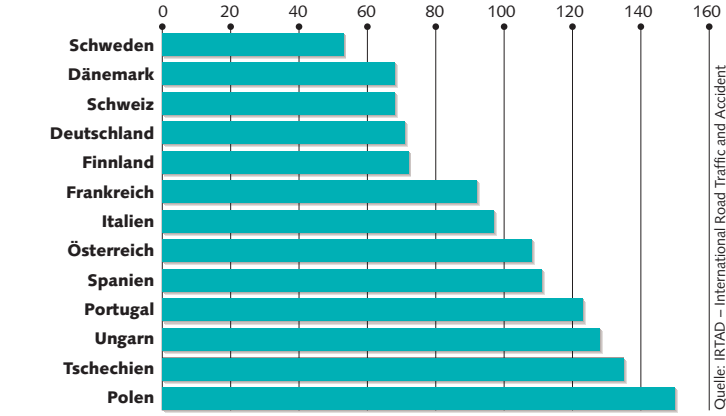
Die Verantwortung der Fahrlehrer ist hoch. 18–25-Jährige haben ein dreimal

höheres Tötungsrisiko als der Durchschnitt der anderen Altersgruppen. In Schweden konnte man mit der Strategie des „begleiteten Fahrens“ die Unfallzahlen junger Fahrer um 40 % senken. Positive Erfahrungen hat man inzwischen auch in Deutschland gesammelt. Sie sollten zu gezielteren und flächendeckenderen Veränderungen genutzt werden.

Gesetze einhalten, kontrollieren und verschärfen

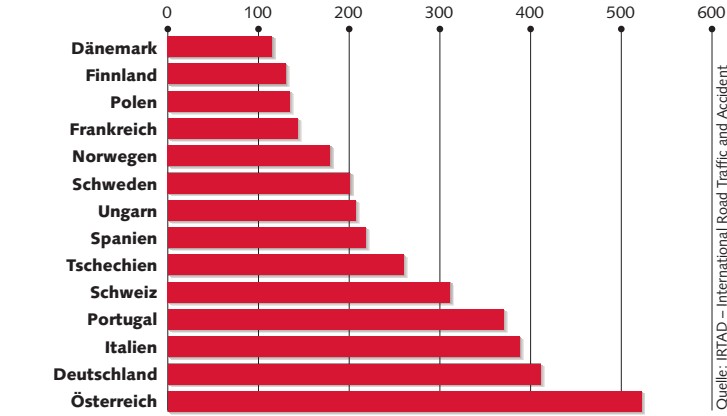
Die Erfahrung zeigt, dass freiwillige Selbstverpflichtungen sowohl bei Verkehrsteilnehmern als auch bei Autoherstellern nicht sehr weit reichen. Der Gesetzgebung kommt demnach eine große Bedeutung zu. Ein zentrales Thema von Vision Zero ist die Absenkung des allge-

Im Straßenverkehr Getötete in Europa 2004 je 1 Mio Einwohner



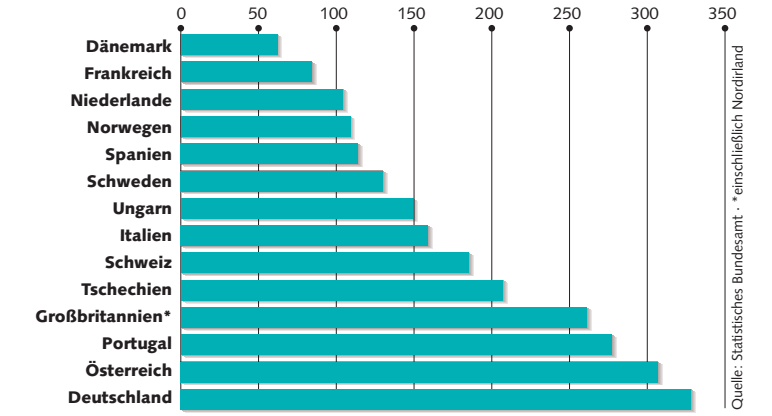
Quelle: IRITAD – International Road Traffic and Accident Database (OECD/ECMT)

Vergleich der Verkehrsoferzahlen in Europa im Jahr 2004 Unfälle mit Personenschäden pro 100 000 Einwohner



Quelle: IRITAD – International Road Traffic and Accident Database (OECD/ECMT)

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren je 100 000 Kinder im Jahr 2003



Quelle: Statistisches Bundesamt * einschließlich Nordland



Vision Zero

Null Verkehrstote

meinen Geschwindigkeitsniveaus. Eine Prognos-Studie zu Auswirkungen flächendeckender Tempo 30 Regelungen in der Schweiz ergab eine Halbierung der Todeszahlen bei einfachen baulichen Maßnahmen. Ziel von Vision Zero ist es, grundsätzlich Tempo 30 innerorts, Tempo 90 auf Landstraßen und Tempo 120 auf Autobahnen festzulegen. Die Kontrolle muss zur Durchsetzung der Regeln geeignet sein und Verstöße müssen deutlich konsequenter als heute verfolgt und hart geahndet werden.

Da bereits 0,5 Promille Alkohol das Unfallrisiko verdoppeln, kann bei Vision Zero nur 0,0 Promille das Ziel sein.

Das sichere Auto

Die Sicherheit von Fahrzeuginsassen wurde in den letzten Jahrzehnten stark verbessert. Elektronische Helfer werden zunehmend entwickelt und sollen Fahrer entlasten und unterstützen. Aber die Automobilhersteller stellen serienmäßig nur die teureren Modelle aus. Würde Sicherheit höher bewertet, so könnten z.B. Abstandswarnung, Spurstabilisierung oder Bremsassistenten schneller in allen Fahrzeugen eingeführt werden.

Das europäische Crash-Test-Programm „EuroNCap“ liefert alle Erkenntnisse, wie ein sicheres Auto aussehen sollte. Hier wird nicht nur die Insassensicherheit getestet, sondern auch die Fußgängersicherheit im Falle einer Kollision. Die strengen Testkriterien müssen verbindliche Mess-

latte und die Hersteller zur Kundeninformation verpflichtet werden.

Nach der EU-Richtlinie von 2005 müssen Fahrzeugfronten künftig so gestaltet sein, dass Fußgänger und Radfahrer bei einem Unfall weniger gefährdet sind. Diese deutliche Verbesserung wird sich aber erst allmählich über die Erneuerung des Fahrzeugbestandes bemerkbar machen. Für besonders gefährdende Fahrzeuge, etwa hochgebaute Geländewagen, fordert der VCD Produkthaftung. Dann müsste der unfallbeteiligte Geländewagenfahrer nachweisen, dass die Unfallschwere nicht fahrzeugbedingt zugenommen hat.

Einfache Straßen

Im Handlungsfeld „Straße“ sollten schwedische und holländische Erkenntnisse auf Deutschland übertragen werden. Die Schweden trennen die Fahrbahnen auf Landstraßen sehr wirkungsvoll, um Zusammenstöße zu vermeiden. In den Ballungsräumen um Amsterdam, Rotterdam und Den Haag legen die Holländer großen Wert auf eine einfache, einsichtige Verkehrsführung, um Fehler aufgrund verwirrender Situationen zu reduzieren. Außerdem werden dort Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichem Tempo strikt getrennt. Fahrradfahrer, aber auch 50 oder 70 km/h fahrende Autofahrer werden auf getrennte Fahrbahnen geleitet. In Tempo 30-Zonen wird der Straßenraum bewusst für alle geöffnet.

Wohlgemerkt: Die genannten Maßnahmen stehen nur beispielhaft für die ganze Strategie. Verkehrssicherheit, das lehrt nicht zuletzt die aktuelle Situation in Deutschland, ist als Stückwerk nicht zu haben. Vision Zero ist das Konzept aus einem Guss. Wer an einzelnen Maßnahmen herumdoktert, muss sich bewusst sein, dass damit das Ganze gefährdet ist.

Neue Finanzquellen

Vision Zero kostet Geld. In Zeiten schwindender öffentlicher Mittel scheint damit das Schicksal dieses neuen Programms schon besiegelt. Wer so denkt, muss sich die Kosten des Status Quo vorhalten lassen. Im Jahr 2004 errechnete die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) volkswirtschaftliche Kosten infolge von Straßenverkehrsunfällen in Höhe von 30,9 Milliarden Euro. Für die etablierten Verkehrssicherheitsorganisationen gab die Bundesregierung 11,25 Millionen aus, ein Drei-Tausendstel der Kosten (Stand: 2001).

Zur Finanzierung schlägt der VCD eine Abgabe für Verkehrssicherheit vor. Anknüpfen könnte man nach dem Verursacherprinzip an der Mineralölsteuer, der Kfz-Steuer, der Alkoholsteuer oder der Kfz-Versicherung. Um die Mittel könnten sich Kommunen mit Verkehrssicherheitsplänen, Betriebe, Schulen, Elterninitiativen und Verbände mit konkreten Projekten bewerben.

Der Handlungsrahmen für Vision Zero

Die Bundesregierung

- beschließt Vision Zero als langfristiges Ziel und benennt konkrete Wegmarken für die einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen
- lässt kurz- und mittelfristige Maßnahmenpläne und Verkehrssicherheitsprogramme erarbeiten
- richtet eine Instanz ein, die alle Maßnahmen koordiniert, verfolgt und regelmäßig berichtet
- betreibt Gesetzesinitiativen auf EU-Ebene, insbesondere im Bereich Verkehrsrecht und Richtlinien zur Fahrzeugzulassung
- macht den Fahrlehrerberuf zum Ausbildungsberuf, überarbeitet die Fahrausbildung grundlegend und ergänzt sie um neue Inhalte
- stellt die Finanzierung neuer Verkehrssicherheitsprogramme sicher

Kommunen und Bundesländer

- erstellen lokale Verkehrssicherheitspläne auf der Basis von Landesprogrammen
- schaffen Instanzen, die den Fortgang der Programme auf den unteren Ebenen beobachten und fördern
- definieren Mobilitätserziehung als festen Bestandteil der Lehrpläne
- rufen z. B. Wettbewerbe um verkehrssichere Städte und Gemeinden aus
- führen Sicherheitsaudits über ihre Straßennetze durch und richten Unfallkommissionen fest ein

Unternehmen, Versicherungen und Verbände

- die Autoindustrie legt einen Stufenplan zur Erreichung bestimmter Sicherheitsstandards für alle Autotypen vor
- Unternehmen fördern die Verkehrssicherheit ihrer Mitarbeiter mit eigenen Verkehrssicherheits-Programmen
- Unternehmen integrieren Sicherheitsbelange in die Beschaffungsrichtlinien für Fuhrparks
- Versicherungen schaffen mehr Transparenz in Bezug auf Prämiensystem und Verkehrssicherheitsaspekte
- Versicherungen berücksichtigen Einträge im Flensburger Punkteregister immer bei der Prämienstaffel, auch wenn noch kein Unfall passiert ist
- Verkehrssicherheitsverbände bauen langfristige Projekte für bestimmte Zielgruppen auf

Ihr Geld kann Leben retten.

Helfen auch Sie mit, „Vision Zero – Null Verkehrstote“ in möglichst vielen Köpfen zu verankern. Unterstützen Sie unser Projekt mit einer großzügigen Spende.

Spendenkonto:

**Sparda Bank West eG, Konto
100 865 826, BLZ 370 605 90**

Spende und Mitgliedsbeitrag sind als Sonderausgabe steuerlich abzugsfähig!

VCD – 20 Jahre ökologisch mobil

Mehr Sicherheit für Kinder, ein gutes Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder, spritsparende Autos – so sieht nachhaltige Mobilität für den Verkehrsclub Deutschland aus. Um diese Vision zu verwirklichen, wurde der VCD e.V. 1986 gegründet. Derzeit unterstützen 63.000 Mitglieder und Förderer den VCD. Sie auch? Werden Sie Mitglied unter www.vcd.org oder rufen Sie an.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Kochstraße 27 · 10969 Berlin
Fon: 030/280351-0
Fax: 030/280351-10
vision-zero@vcd.org · www.vcd.org



Redaktion und Produktion: fairkehr GmbH Bonn, 2006 · Copyright: VCD e.V.

5361

Vision Zero

Null Verkehrstote

