

## Der VCD im Gespräch mit Experten...

...am Donnerstag, den 7. September 2006, von 10:00 bis 16:30 Uhr trafen sich in der Hessischen Landesvertretung in Berlin Expertinnen und Experten aus Politik, Wissenschaft und Verbänden, um über die notwendige Neudefinition von Verkehrssicherheit zu diskutieren sowie positive Ansätze und Erfahrungen aus Deutschland kennen zu lernen.

*Einleitung:* Wir brauchen in Deutschland eine Vision Zero weil – keine Vision Zero weil

**Achterberg:** D. braucht zusammenhängendes, geschlossenes und für sich klares Konzept angelehnt an VS. Akteure müssen benannt werden, das Ziel sollte gesteckt werden und programmatisch unterfüttert.

**Hr. Thoma:** die VS braucht die VZ; die CH braucht sie so wie D; das Paradigma ist beschlossen aber die Diskussion ist in vollem Gange

**Prof. Schlag:** Der Mensch ist schlau genug sich langfristige Ziele zu stecken und sie auch zu verfolgen. Organisationen brauchen Ziele, sie sind der Anfang, sie bringen uns auf den Weg – der Überbau, der unterfüttert werden muss. Was sollen die Ziele bewirken? Ressourcen freisetzen, menschlich und finanziell

**Fr. Hammer:** Ja, VZ ist die beste Zieldefinition; die Unfallzahlen sind irgendwie zu normal, da muss ein Umdenken stattfinden, VZ ist eine Wertediskussion, was notwendig ist und verstärkt stattfinden soll

**Hr. Schulze:** Wenn ich gegen dieses Konzept wäre, hätte ich mich nicht hierher getraut. Mit VZ gibt es ein Ziel, die Aktivitäten zielgerichteter zusammenzufassen. Vgl. zu Arbeitssicherheit, entsetzt über Zersplitterung in der VS-Arbeit. Potential der Internatsschulen für Arbeitssicherheit aber keine Institution für VS; kein Verkehrssicherheitsgesetz wie bei der Arbeitssicherheit. Was ist zu tun, um dem Ziel näher zu kommen – Koordination ist Aufgabe der Politik – Gründung DVR von Verkehrsminister Leber für diese Funktion

**Hr. Höhnscheid:** Ziel ist die Verbesserung, D. ist eines der sichersten Länder in Europa, es gibt in D. kein Vakuum in der VS, Rückgang bisher bestätigt die Arbeit, VZ – Wertediskussion wird abgelehnt, denn es gibt andere Ziele.

**Fr. Junge-Reyer:** Keiner wird leugnen, dass es die VZ braucht; Verpflichtung zu der Diskussion von erreichbaren Zielen statt hehren Zielen. Großstädte stecken sich Ziele und Teilziele und kontrollieren dies. Berlin bis 2010 Rückgang 30% u. 2015 um 50%. Bisher Tendenz richtig. In Berlin alle Hauptstrassen auf Unfälle untersucht – räumliche Zuordnung der Unfälle auf dem Straßennetz; Kommission zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten; Handlungsorientierung wichtig.

**F:** In CH Ressourcen mobilisiert, Werte diskutiert, wie geht Diskussion in der CH – Streit um Einzelmaßnahmen oder gemeinsame Anstrengung

**Hr. Thoma:** Philosophie löst Prozess aus – z.B. Grundlagenbericht 2002; Fern- und Zwischenziele 2010 50% = 300 Tote formuliert; bisher ohne Programm schon 2005 auf Zielerreichungskurs 409, Tendenz setzt sich auch im ersten Halbjahr 2006 fort, breite Diskussion in Gang gesetzt – es hat die Initiierung des Prozesses stattgefunden und der Eckwert bleibt bestehen im Streit um Maßnahmen. 0,5 Promille, Anlassfreie Kontrolle, Zweiphasen Ausbildung, Kaskadensystem für Mehrfachtäter

F: Menschliche Motivation wichtiger als Finanzmittel

**Schlag:** Wen wollen sie motivieren? Einzelpersonen, Entscheidungsträger, Kfz-Hersteller? Daimler ist engagiert gewesen; gesell. Diskussion setzt Ressourcen in Köpfen frei; Entscheidungsträger sollen Gelder in die richtige Richtung lenken. In D. Bsp. Alkoholgrenzwertdiskussion – seit der Einführung ist die Regelsetzung akzeptiert u. sogar das amerikan. Denken „ich als regelkonformer habe ein Recht geschützt zu sein“

F: DVR appelliert – VZ setzt am System an, verhalten die Appelle nicht einfach folgenlos?

**Fr. Hammer:** DVR arbeitet nicht nur appellativ sondern arbeiten an den anderen Bereichen – Vorschläge in Verkehrsinfrastruktur u. Fahrzeuge etc. ; DVR setzt einen Schwerpunkt auf der Selbstverantwortung der Verkehrsteilnehmer. Bsp. Sicherheitsaudit von Strassen ist VZ-Element, Strassen müssen fehlerverzeihend sein; VZ als Gesamtprogramm wird emotional abgeblockt – Philosophie, die dahintersteckt sollte bekannter werden, Aufgabe des DVR; bei Tempolimitdiskussion ist der Streit vorprogrammiert. T30 ist inzwischen nicht mehr so ein kontroverses Thema.

**Fr. Junge-Reyer:** Wertediskussion wird kaum geführt – wie viel T30 braucht die Stadt? Belagwechsel nicht, wenn es beschleunigend wirkt; T30 ist stärker gefühlt als tatsächlich beanstandet; T50 wird in Frage gestellt, wo Lärm, Staub etc dies gebieten. Presse reagiert stark; Diskussion mit dem ADAC integriert diesen ganz praktisch – 16 Abschnitte auf Hauptstr. – geplant ist nächtl. T30 Einführung. 2 Mio. aus dem Innensenat für die Polizei – Kontrollaufgaben (Starenkästen);

F: Forschung der BAST zu Verhalten; Vernunft über Appelle oder technische Lösungen

**Höhnscheid:** alle Möglichkeiten ausschöpfen; Kontrolle u. Vernunft sind ein Aspekt, Können ist ein anderer, hier hat man die Ausbildung aus Skandinavien übertragen

F: wie ist es möglich, dass es in S funktioniert?

**Achterberg:** Straßenverkehrsbehörde spielt zentrale Rolle und Parlament hat sich auf VZ und einen allg. Plan geeinigt; politische Diskussion um Tempolimits führte zur Ablehnung von 10er Schritten bei Tempolimits; Gesellschaft streitet intensiv über Einzelmaßnahmen.

F: hat die CH die VZ noch im Blick, wird in der Maßnahmendiskussion die Idee verwässert?

**Bfu:** ist private Stiftung ohne Weisungsauftrag; Verweis auf zweiten Aspekt von VZ: Verantwortung – der Straßenbaulastträger muss diese Verantwortung übernehmen – und BAST will diesen Handlungsdruck nicht – genauso wenig wie Autohersteller, deren Werbung teilweise anstachelt zu unverantwortlichem Handeln. Wer trägt seinen Teil der Verantwortung – heißer Punkt in der Diskussion

Schlag: Zersplitterung von Verkehrssicherheitsanliegen – keine klar zuschreibbare Verantwortlichkeit; Anregung eines Verletzungsverhütungszentrums – Versicherung habe in Skandinavien stärkere Rolle; heute bei den gegebenen Träger ist VS immer ein Nebenliegen – wir sollten Chancen sehen; VZ sagt nicht so sehr „es ist schlimm“ sondern wir können es besser machen. Im Ausland sollte man Wirkungsforschung beachten; was wirkt am besten in den verschiedenen Verkehrssituationen – Umsteigen wirkt in Städten stärker als T30. Größte Wirkung erzielbar auf Landstr., weil dort die Opferzahlen am höchsten sind.

**F:** Pilotstudien in D. oft verzögernd; wir wissen doch wie Str. sicherer würden. In der Arbeitssicherheit ist man ja erfolgreich.

**Schulze:** es fehlt eine zusammenfassende Verkehrssicherheitsregelung oder –institution. Prävention in der Arbeitssicherheit hat festen Stellenwert. Unfallopfer im Arbeitsunfall haben privilegierten Zugang zu Rehabilitation. Schwerverletzte sind nicht zu vergessen. Bessere Gesetzgebung in der Kompetenzen geregelt werden. Landesverkehrswachen sollen nicht in Schulen arbeiten dürfen – Innenministerium für Polizei, Wirtschaftsminister für Etat auch der VerkehrsWacht, Kultusministerium für Schulen; Bsp. Curriculum Mobilität – CD Rom; Schulwegesicherungssystem mit Sponsoring von Continental; EU-Parlament hat FS für 16-Jährige für bis zu 50km schnelle Fz. eingeführt. VerWa dankt Forschungsgeldern von BAST. Billigfahrzeuge sind nicht der Weg u. sollten von EU verboten werden. Gigaliner müssen unter VS-Aspekten beurteilt werden. Mobilität ist unter Wertgesichtspunkten zu diskutieren. Drastische Bilderfolgen an Gefahrenstrasse haben geholfen – Schilder sind oft wirkungslos. Es fehlt aber insgesamt eine führende Hand.

**F:** wer setzt den Hut auf und hat dann auch die finanziellen Mittel? Publikumsdiskussion. BAST stiehlt sich aus der Verantwortung, sind VeWa und DVR in Opferrolle? Länderrolle?

**BAST:** wir versuchen alles was möglich ist um sinnvoll VS voran zu bringen. Wir lassen uns aber nicht vor den unredliche Ziele spannen. Norweger Rune Elli: 20% der Getöteten sind nicht zu reduzieren; Kompetenzchaos besteht nicht – föderalist. System ist mühselig zu koordinieren und D. ist in VS führend – Meinungspluralismus ist schützenswertes Produkt des Föderalismus.

**Hammer:** DVR ist nicht Opfer; DVR muss Prozess um VZ schleunigst vorantreiben – Konsens bei 250 Organisationen; Industriebeispiel – Kindersitze sind nicht idiotensicher genug – Isofix dauerte sehr lange – Industrieantwort „es gibt keinen Markt“; Kuhfängerdiskussion hat auch gefruchtet – DVR ist die richtige Institution, kann aber nur koordinieren wer sich koordinieren lässt – DVR hat gute Verbindung zu den Ländern und man lernt voneinander – der DVR bekommt für Projekte Geld aber nicht für Koordination.

**Heidi Wright:** Unfallverhütungsbericht wird immer besser – dadurch wird es schwierig für VZ und noch besser zu werben. Themasetzung Entschleunigung u. Tempolimit; neue Diskussion anstoßen; Einladung zur Zusammenarbeit in der Politik.

**Junge-Reyer:** ich treibe Diskussionen bei Verkehrsministern voran; entscheidende Maßnahmen sind bekannt und es wird dann auch bei uns gerne gesagt es braucht Bundesgesetze; Politik braucht öffentliche Diskussion; Ausrüstung mit drittem Spiegel bei LKWs war Berliner Initiative – es fehlt noch die Nachrüstung – keine EU-Verpflichtung möglich?; unterschiedliche Zuständigkeiten – Vorsichtig sein – Zentralisierung führt Beauftragtsituation – lieber soll sich doch jede einzelne Organisation mit VS auseinandersetzen – eigene Übernahme von Verantwortung – nicht gesetzlich verbindlich

regelbar, denn es geht um Verhalten – und dort braucht es gesell. Diskussion und nicht Kompetenzstreitigkeiten.

**F:** Falschparken und bundesweiter Paradigmenwechsel – Fülle von Detailfragen schwierig. Abschlussfrage – man könnte viel mehr tun für mehr VS; was ist der zentrale Faktor

**Schlag:** Chancen sehen! Man kann was machen; Institutionen, BAST wurde Anfang der 70er zur Verbesserung der VS geschaffen; BAST erkennt Chancen nicht mehr, VZ kann auch eine Chance sein, positiv evaluierte Maßnahmen koordiniert verfolgen. DVR wird von Berufsgenossenschaften hauptsächlich finanziert – dort ist VZ Alltag.

**Thoma:** Grundsatzdiskussion ist wichtig, VZ ist kein illusionäres Ziel – Beispiel Alpenschutzkonvention – Inhalt, keine neuen alpenquerenden Strassen – seitdem bei den Verantwortlichen Prozess, wie Verkehr verlagert werden kann – dies wäre ohne diesen Pfosten nicht geschehen.

**Achterberg:** alle Länder können voneinander lernen; Prozess beschleunigen, schneller sicherer werden; Kommission setzt Aktionsprogramm selbst nicht durch – D. sollte bei Vorsitz klar drängen

**Junge Reyer:** Mobilitätspolitik definieren unter VS und nicht unter dem Vorwand der Beschleunigung des MIV. Vorrang für ÖPNV, mehr Fahrrad, Verpflichtung für Politik;

**Antwort an Publikumsfrage:** Wie greifen wir durch gegen Falschparken? Kommunalpolitik muss diese Diskussion aushalten und aktiv gestalten; suchen Sie sich Verbündete in ihrem Interesse? Veranstaltung ausrufen in Schule: Festnageln der Kommunalpolitik – Unterlassen von Handlung muss auch verantwortet werden.

**Hammer:** Unfallzahlen – für sich genommen sind verheerend – nicht mehr hinnehmen sondern besser machen. VS-Arbeit ist mühsam, es gibt keine großen Würfe – VZ gibt hier richtigen Schwung; DVR wird aktiv werden und Diskussion anstacheln.

**Schulze:** Plädoyer für gesetzliche Regelung und Zielsetzung VS nicht vorgegeben. Am VS-System Beteiligte verfolgen alle ihre eigenen Ziele. DVR bekommt von BG 6 Mio. Euro pro Jahr. Diskussion Straßenbäume – sollte bundesweit unterstützt werden.

**Höhnscheid:** Halbierung wird D. erreichen – man ist auf gutem Weg; Ortslagen Stadt-Land werden berücksichtigt; neue Potentiale werden kontinuierlich verfolgt. Illusionäre Forderungen verfolgt die BAST nicht, sondern entwickelt sinnvolle VS-Maßnahmen an der wissenschaftlich fundierten Analyse. Einen radikaler Paradigmenwechsel brauchen wir nicht, sondern wir sollten die Potentiale ausschöpfen.