

VCD Masterplan (Kurzfassung)

Vision Zero

Vision Zero – Null Verkehrstote

4.482 Menschen haben im Jahr 2008 auf deutschen Straßen ihr Leben verloren. Pro Tag waren das mehr als 12 Personen. Mehr als 400.000 sind verletzt worden. Das entspricht einer Großstadt wie Bochum. 70.641 trugen schwere Verletzungen davon. Die Zahl der Getöteten war in den letzten Jahren zwar rückläufig. Die Automobilität fordert aber immer noch Opfer in einer Größenordnung, die bei keiner anderen Technik akzeptiert würden. Wer hinter den Zahlen das persönliche Schicksal der Unfallopfer sieht, kann nur eine akzeptable Zahl an Verkehrsoffern ableiten: Null!

Der VCD vertritt deshalb seit Jahren das Konzept »Vision Zero – Null Verkehrstote«. Der Begriff, der ursprünglich aus der Arbeitssicherheit stammt, ist Mitte der 1990er Jahre von der Schwedischen Straßenverkehrsbehörde für den Verkehr weiterentwickelt worden. Vision Zero steht für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit und für ein umfassendes Handlungskonzept, das auf zwei Grundprinzipien basiert:

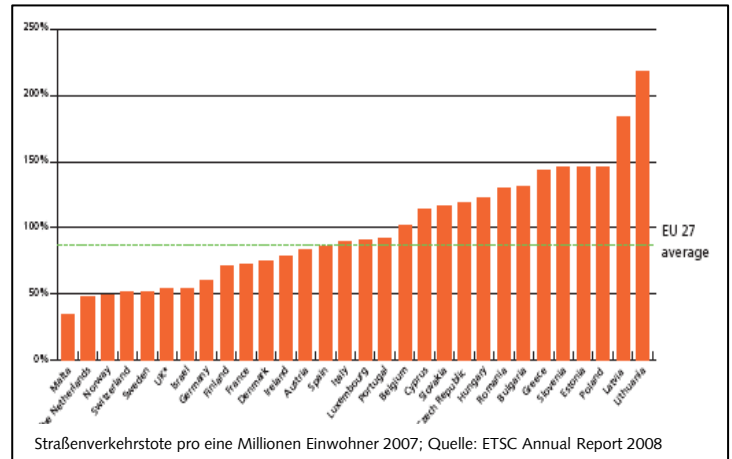
- Der Mensch macht Fehler. Das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie verzeihen. Aus diesem Prinzip folgt, dass nicht mehr allein die Unfallbeteiligten Verantwortung für Unfälle übernehmen müssen. Unfallvermeidung wird zur gesellschaftlichen Aufgabe in die u.a. auch die Automobilindustrie, die Bauverwaltung und die Versicherungen einbezogen werden.
- Die Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers werden zum entscheidenden Maßstab. Unfallfolgen dürfen auch im schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein.

Schweden, Norwegen, die Schweiz, die Niederlande und Großbritannien sind Vorreiter von Vision Zero. Und auch in Deutschland erhält das Konzept immer mehr Unterstützung. Immer mehr Bundesländer, z.B. Nordrhein-Westfalen und Berlin, verfolgen einen ganzheitlicheren Ansatz bei der Verkehrssicherheitsarbeit, und auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat Vision Zero seit 2009 zum Ziel seiner Arbeit erklärt. Die Bundesregierung lehnt Vision Zero bisher mit der Begründung ab, dass Zielwerte, die nicht zu erreichen sind, demotivieren. Vision Zero ist jedoch mehr als ein Zielwert.

Der internationale Vergleich zeigt: Es ist Zeit für Vision Zero!

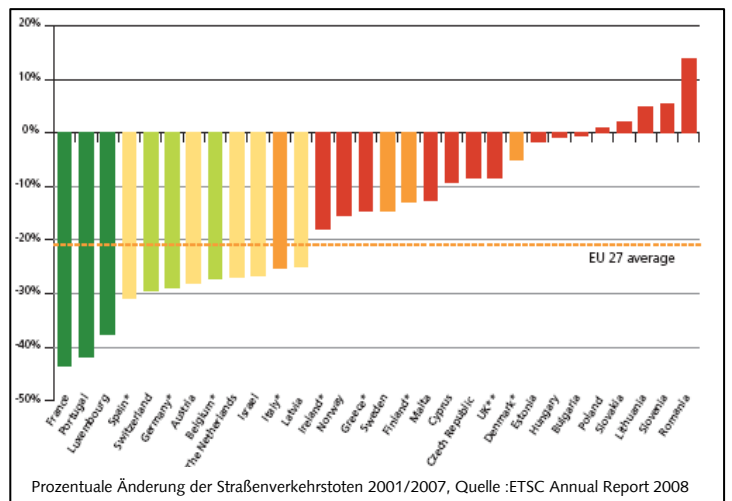
Das 3. Europäische Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit sieht vor, auf EU-Ebene bis 2010 die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten zu halbieren. Basisjahr ist 2001. Deutschland steht mit einer Reduzierung

von minus 36 Prozent derzeit an siebenter Stelle. Die europäische Zielvorgabe ist bis 2010 nicht zu schaffen.



Wie der internationale Vergleich zeigt, haben Länder, die Vision Zero verfolgen, ein deutlich geringeres Unfallniveau. Aus der Statistik wird aber auch deutlich, dass die Reduzierung der Unfallzahlen umso schwieriger ist, je niedriger die Unfallraten sind. Positives Gegenbeispiel ist lediglich die Schweiz

Für Deutschland heißt das, dass das Maßnahmenpaket erweitert werden muss. Technische Verbesserungen und Aufklärungskampagnen können ihren Beitrag zur Unfallvermeidung leisten und die Schwere von Unfällen verringern. Gurtpflicht, Airbags, ABS und bessere Rettungs- und Intensivmedizin haben die Unfallfolgen gemildert. Um den nächsten Schritt zu einer deutlichen Reduzierung der Unfälle zu schaffen, braucht es aber ein umfassenderes Konzept.

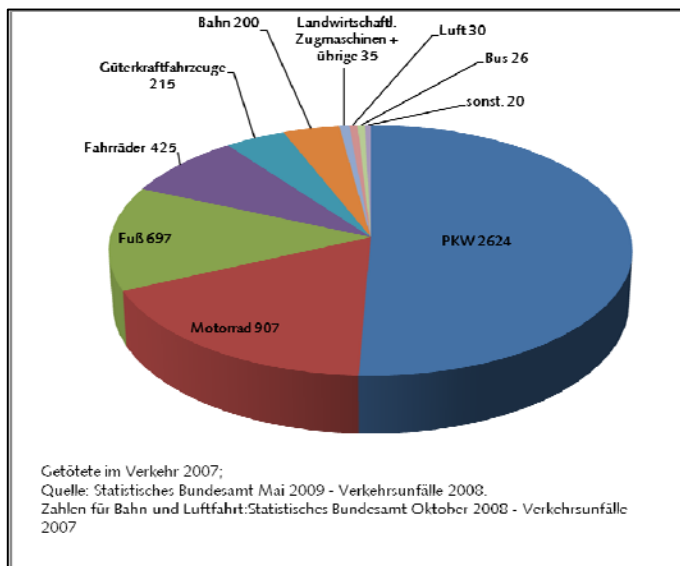


Vision Zero – neu denken und umfassend handeln

Vision Zero setzt an vier Schlüsselfaktoren des Verkehrsgeschehens an:

- Mensch und Gesellschaft
- Fahrzeug
- Straße und Lebensraum
- Gesetz

Die Maßnahmenpalette der Verkehrssicherheitsarbeit ist inzwischen sehr umfangreich. Mit dieser Kurzfassung seines Konzeptes »Vision Zero – Null Verkehrstote« weist der VCD auf einige zentrale Forderungen hin, die bisher nicht oder nicht ausreichend erfüllt sind.



Mensch und Gesellschaft

Schon 2001 hat das Bundesverkehrsministerium in seinem Verkehrssicherheitsprogramm heraus gestellt, dass sich das Verkehrsklima auf Deutschlands Straßen deutlich verschlechtert hat. Ein Grund hierfür ist die zunehmende Verkehrsdichte. Allein im Zeitraum 2000 bis 2008 hat der Kraftfahrzeugbestand um 3.618.800 Fahrzeuge und die Fahrleistung um 28,7 Milliarden Kilometer zugenommen. Dazu kommen wachsender Zeit- und Termindruck in Alltag und Beruf. Der Trend setzt sich fort.

Das Auto ist für viele im Alltag das Fahrzeug erster Wahl. Dabei weist es das höchste spezifische Unfallrisiko auf. Und auch bei der Fahrzeit schneidet es nicht immer am besten ab.

Das heißt, alle Maßnahmen, die der Vermeidung von Verkehr oder der Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf andere Verkehrsmittel dienen, erhöhen die Verkehrssi-

cherheit. Jeder Weg mit Bus und Bahn ist bis zu 40mal sicherer als eine Autostrecke.

Verkehrssicherheitsarbeit heißt auch Mobilitäts-erziehung und das nicht nur im Grundschulalter, sondern ein Leben lang. Schon Kinder müssen ihre Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl und ihre Mitgestaltungsmöglichkeiten für ein nachhaltiges Mobilitätssystem der Zukunft erkennen. Sie müssen die Möglichkeit haben, ihrem Alter entsprechend, selbständig und sicher mobil zu sein. Laufbus, Cyclingbus, Kinderstadtpläne und Schulwegplaner unterstützen diesen Gedanken.

Der VCD macht sich für eine solch umfassende Mobilitäts-erziehung stark - und für ihre Verankerung in den Lehrplänen der Primar- und Sekundarstufen, in der Berufsbildung und der Fahrausbildung.

Die Verantwortung der Fahrlehrer ist hoch. 18- bis 25jährige haben ein dreimal höheres Risiko, im Straßenverkehr zu Tode zu kommen, als der Durchschnitt der anderen Altersgruppen. In der Fahrausbildung müssen deshalb Sicherheitsaspekte umfassender thematisiert werden. Das begleitete Fahren ab 17 sollte auch nach Ablauf des Modellversuchs fortgeführt werden, weil es Verantwortung und Fahrsicherheit stärkt, wie die ersten Begleituntersuchungen belegen.

Fahrzeug

Die Sicherheit von Fahrzeuginsassen wurde in den letzten Jahrzehnten stark verbessert. Elektronische Hilfen sollen Fahrer entlasten und unterstützen. Aber die Automobilhersteller stellen nur die teureren Modelle serienmäßig 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 für die Fahrzeugentwicklung und -zulassung verbindlich vorgeschrieben werden.

Nach der EU-Verordnung 78/2009 vom 14. Januar 2009, müssen Fahrzeugfronten künftig so gestaltet sein, dass Fußgänger und Radfahrer bei einem Unfall weniger gefährdet sind. Fahrzeuge müssen mit einem Bremsassistentensystem ausgerüstet sein. Die EU-Verordnung, die die EU-Richtlinien von 2003 und 2005 ablöst, sieht einen Übergangszeitraum bis 2019 vor, bis alle Anforderungen an die Neuzulassung / Zulassung greifen. Der VCD fordert die Autoindustrie auf, die Vorgaben schon vor 2019 serienmäßig zu berücksichtigen.

Straße und Lebensraum

Die Gestaltung von Räumen beeinflusst das menschliche Verhalten ebenso wie Regeln und Verbote. Diese Erkenn-

tnis wird durch neuere Forschungen auch für die Gestaltung von Straßenräumen bestätigt, z.B. bei der Querschnittsgestaltung von Landstraßen oder Shared-Space-Bereichen in Städten und Dörfern.

Beim Neu-, Aus- und Umbau von Straßen und Quartieren sind deshalb gestalterische Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit erhöhen, konsequent mitzudenken. Sicherheitsaudits in der Straßenplanung und die konsequente Auswertung von Unfallstatistiken durch örtliche Unfallkommissionen sind hierbei geeignete Mittel.

Bei der kommunalen Verkehrsplanung ist es auch unter Sicherheitsaspekten wichtig, Kinder und Jugendliche frühzeitig und umfassend zu beteiligen. Kinder und Jugendliche nutzen andere Wege und haben eine andere Wahrnehmung als Erwachsene. Dieses »Expertenwissen« muss bei der Planung berücksichtigt werden, um Gefahrenpunkte zu erkennen und funktionierende Lösungen zu finden. Das gleiche gilt für andere besonders gefährdete Personengruppen wie ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen.



VCD-Stuntaktion Tempo 50 / Tempo 30

Wenn neben dem Autoverkehr auch andere Nutzungsansprüche an den Raum gestellt werden und diese auch im Straßenbild erkennbar sind, führt das zu einem rücksichtsvolleren Fahrverhalten. Auf diese Annahme baut auch Shared Space, das für zentrale Bereiche in Städten und Dörfern auf ein gleichberechtigteres und respektvolleres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer abzielt. Gestaltung spielt in Shared-Space-Bereichen eine zentrale Rolle. Shared Space ist kein Konzept, das eine flächendeckende Verkehrsberuhigung ersetzen kann. Es gibt aber Impulse für ein besseres Verkehrsklima in Deutschland. Dies zeigt allein schon die rege Diskussion über Shared Space, die seit dem Modellversuch in Bohmte in Deutschland herrscht.

Gesetz

Ein zentrales Thema von Vision Zero ist die Absenkung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus. Eine Prognose-Studie zu Auswirkungen flächendeckender Tempo-30-Regelungen in der Schweiz ergab eine Halbierung der Todeszahlen bei einfachen baulichen Maßnahmen.

Der VCD fordert deshalb, grundsätzlich Tempo 30 innerorts, Tempo 90 auf Landstraßen und Tempo 120 auf Autobahnen festzulegen. Da bereits 0,5 Promille Alkohol das Unfallrisiko verdoppeln, kann bei Vision Zero nur 0,0 Promille als Grenze gelten.

Geteilte Verantwortung – jeder kann etwas tun

Verkehrssicherheit als gesellschaftliche Aufgabe zu begreifen, ist ein zentraler Punkt von Vision Zero. Der VCD versteht sich als Interessenvertretung für ein menschen- und umweltverträgliches Verkehrswesens. Mit seinem Masterplan »Vision Zero« macht der VCD sich für eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland stark. Durch politische Lobbyarbeit, Kampagnen, Aktionen und Informationen übernimmt der VCD seine Verantwortung für »Vision Zero«.

An die **Bundesregierung** stellt der VCD die Forderungen:

- Vision Zero als umfassendes Verkehrssicherheitskonzept festzuschreiben,
- ein Tempolimit für Autobahnen auf 120 km/h festzulegen und für Landstraßen auf 90 km/h zu verschärfen,
- die Rechtsgrundlagen für die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in Ortschaften zu schaffen,
- die Finanzierung neuer Verkehrssicherheitsprogramme sicherzustellen,
- Shared Space in die Städtebauförderung und die Straßenbauprogramme des Bundes aufzunehmen,
- den Fahrlehrerberuf zum Ausbildungsberuf zu machen, die Fahrausbildung grundlegend zu überarbeiten und um neue Inhalte zu ergänzen.

Von **Kommunen und Bundesländern** fordert der VCD:

- Mobilitätserziehung als festen Bestandteil in die Lehrpläne der Primar- und Sekundarstufen aufzunehmen,
- Tempo 30 innerorts auszuweisen,
- Sicherheitsaudits für ihre Straßennetze durchzuführen und Unfallkommissionen einzuberufen,
- Kinder, Jugendliche und andere besonders gefährdete Personengruppen bei der Beteiligung kommunaler Verkehrsplanungen frühzeitig, umfassend und altersgerecht zu beteiligen,
- Shared Space in die Städtebauförderung und die Straßenbauprogramme der Länder aufzunehmen,
- Shared Space, Begegnungszonen und verkehrsberuhigte Bereiche an geeigneten Orten umzusetzen

Unternehmen, Versicherungen und Verbände fordert der VCD auf:

- die Kriterien des EuroNCAP-Crashtest freiwillig bei der Fahrzeugentwicklung zu berücksichtigen, wo sie über die rechtlich vorgeschriebenen Standards hinausgehen,
- die EU-Verordnung Nr. 78/2009 zum Fußgängerschutz schon vor 2019 freiwillig umzusetzen,
- regelmäßig Fahrsicherheitstrainings für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen anzubieten,
- in den Reiserichtlinien der Unternehmen sinnvolle Alternativen zur Pkw-Nutzung fest zuschreiben, z.B. nach langen anstrengenden Terminen,
- Servicemitarbeiter, Fahrer und Geschäftsreisende regelmäßig an die Einhaltung von Pausenzeiten bei langen Fahrten zu erinnern,
- Sicherheitsbelange in die Beschaffungsrichtlinien für Fuhrparks zu integrieren,
- Verkehrssicherheitsaspekte in Prämiensystemen von Versicherungen zu integrieren und deutlich zu kommunizieren.

Ihr Geld kann Leben retten

Helfen auch Sie mit, »Vision Zero – Null Verkehrstote« in möglichst vielen Köpfen zu verankern. Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende.

Spendenkonto:

**Sparda Bank West eG, Konto
100 865 826, BLZ 370 605 90**
Stichwort „Vision Zero“

Spenden und Mitgliedsbeiträge sind als Sonderausgabe steuerlich abzugsfähig!

ⁱ Statistisches Jahrbuch 2008,

www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/SharedContent/Oeffentlich/AI/IC/Publikationen/Jahrbuch/Verkehr.property=file.pdf

Herausgeber
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudi Dutschke-Straße 9 ·
10969 Berlin ·
Fon 030/280351-0
Fax 030/280351-10
mail@vcd.org ·
www.vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 06/2009