

Zahl der Verkehrstoten stagniert, Zahl der Verletzten steigt. Für mehr Sicherheit im Straßenverkehr!

Stand: 15. Juni 2018

Ja, die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen ist seit 1970 deutlich gesunken. Damals erreichte, nach zwei Jahrzehnten radikaler Politik für das Auto in Deutschland¹ (Bundesrepublik und DDR), die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten mit 21.332 ihren absoluten Höhepunkt. Inzwischen sterben 85 Prozent weniger Menschen im Straßenverkehr als im Jahr 1970. Grund für die Abnahme ist in erster Linie ein Zugewinn an passiver Sicherheit in den Fahrzeugen. Vor allem der Sicherheitsgurt und die Kopfstütze haben die Zahl der Getöteten seit den 70 Jahren deutlich verringert. Es folgten Antiblockiersysteme und Elektronisches Stabilitätsprogramme, in den letzten Jahren kamen weitere Assistenzsysteme für mehr Sicherheit im Auto hinzu. Dazu kam, dass Kinder immer weniger im Verkehr unterwegs sind. Wegen der Gefahren werden sie von ihren Eltern zu Schule, Sport usw. gefahren (Eltern-Taxi). Mit fatalen Folgen: Kinder erobern wegen des gefährlichen Verkehrs kaum noch selbstständig ihre Umwelt, was zu ernsten Sozialisationsdefiziten, fehlender Fitness und Gesundheitsproblemen führt.

Die Autolobby feiert den Rückgang der Verkehrstoten regelmäßig als Erfolg. Doch nach wie vor gibt es tagtäglich unfassbares Leid auf unseren Straßen. Im Jahr 2017 starben 3177 Menschen auf deutschen Straßen. 3177 Freunde, Geschwister, Kinder, Eltern, Großeltern oder Nachbarn, die nie mehr nach Hause zurückkehren werden. Jeden Tag sind im Schnitt neun Verkehrsoffer zu beklagen. Jeder Todesfall im Straßenverkehr betrifft das Leben von 113 Menschen unmittelbar. Das bedeutet Schmerz, Verlust und Trauer für 360.000 Menschen. Dazu kommen 390.000 Verletzte im vergangenen Jahr. Im Vergleich zu 1970 sind das gerade einmal ein Drittel weniger. In der öffentlichen Diskussion ist hauptsächlich die Zahl der Verkehrstoten relevant. Das große Leid der direkt Betroffenen wird vernachlässigt. Viele Schwerletzte, die oft nur dank der verbesserten Notfallmedizin überleben, sind für ihr Leben lang gehandicapt. Dazu kommt das Leid der Angehörigen, für die sich die Lebensumstände durch den Unfall des Angehörigen verändern.

Es ist völlig unvorstellbar, dass in irgendeinem anderen gesellschaftlichen Bereich außer im Straßenverkehr mehr als 3.000 Menschen jährlich sterben und 390.000 Menschen verletzt werden. Man stelle sich vor: durch eine Havarie in einer Chemiefabrik sterben bei einem Unglück neun Menschen, über 1.000 werden verletzt. Die Presse wäre voll davon. Und dann passiert dieser Unfall Tag für Tag. Radikale Gegenmaßnahmen wären garantiert die Folge.

¹ 1952 wurde in der BRD das Tempolimit von 40 km/h innerorts aufgehoben, das kriegsbedingt von den Nazis eingeführt worden war. Bis 1957 gab es innerorts kein Tempolimit, erst dann wurde Tempo 50 durch einen Bundestagsbeschluss verbindlich.

Doch gegen die nach wie vor viel zu vielen Opfer des Verkehrs wird politisch seit Jahren so gut wie nichts mehr unternommen.

Dabei sank die Zahl der Getöteten im letzten Jahrzehnt kaum noch: seit 2010 gerade einmal um 13 Prozent. Im Vergleich zu 2016 ist die Zahl der Getöteten in 2017 weniger als ein Prozent gesunken. Und die Zahl der Verletzten hat seit 2010 sogar wieder zugenommen.

Tabelle 1: Zahl der Getöteten² seit 2010

Jahr	Getötete
2010	3648
2011	4009
2012	3600
2013	3339
2014	3377
2015	3459
2016	3206
2017	3177

Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 2: Zahl der Verletzten 2010 – 2017

Jahr	Schwerverletzte ³	Leichtverletzte ⁴	insgesamt
2010	62.620	308.550	371.170
2011	68.985	323.380	392.365
2012	66.279	318.099	384.378
2013	64.057	310.085	374.142
2014	67.732	321.803	388.732
2015	67.706	325.726	393.432
2016	67.426	329.240	396.666
2017	66.495	323.659	390.154
Durchschnitt	66.413	320.068	386.380

Quelle: Statistisches Bundesamt

Die technischen Maßnahmen in den Fahrzeugen führen seit Jahren nicht mehr zu einer Verminderung der Unfallzahlen. Ob und in welchem Maß mehr Assistenzsysteme und die zunehmende Automatisierung die Verkehrssicherheit erhöhen, ist noch ungewiss (mit Ausnahme der Lkw-Abbiege-Assistenten, mehr dazu unten). Zentrales Problem heute ist: Bund, Länder und Kommunen scheuen seit Jahren die Maßnahmen, die die Menschen besser vor Verkehrsunfällen schützen würden: Schärfere Tempolimits, eine konsequente Verbesserung der Infrastruktur für Rad- und Fußgänger und mehr zielgerichtete Kontrollen der Einhaltung von Verkehrsregeln.

² Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben

³ Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden

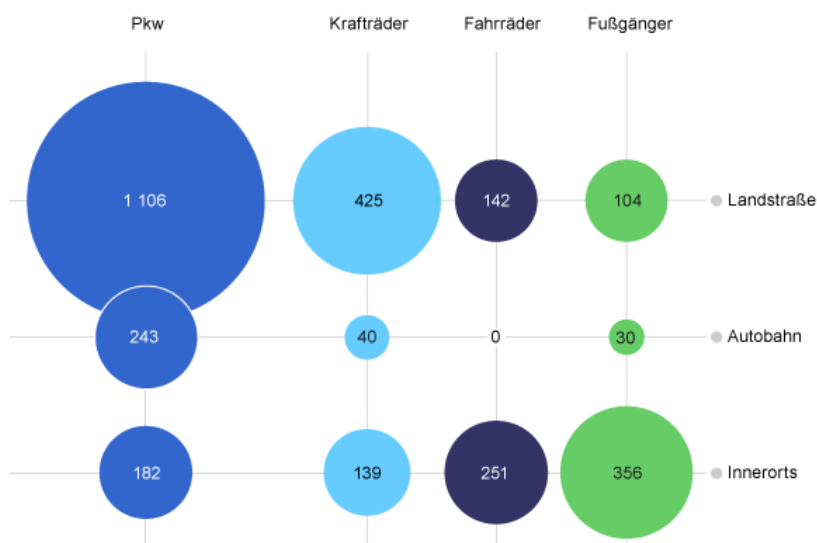
⁴ Alle übrigen verletzten Personen

Wo verunglücken die Menschen

Die mit Abstand meisten tödlichen Unfälle ereignen sich auf Landstraßen. Die Zahl der Verletzten ist hingegen innerorts besonders hoch. Im Jahr 2016 wurden innerorts 170 Prozent mehr Menschen schwer und 37 Prozent mehr Menschen leicht verletzt als auf Landstraßen.

Verkehrstote 2016

nach ausgewählten Verkehrsbeteiligungsarten und Ortslagen



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2017

Tabellen 3 und 4: Zahl der Verletzten nach Ortslage ⁵

Jahr	Schwerverletzte innerorts	Leichtverletzte innerorts	Schwerverletzte außerorts ⁶	Leichtverletzte außerorts
2010	33 262	204 869	24 434	79 732
2011	36 954	217 336	26 808	82 586
2012	35 350	214 959	25 766	80 355
2013	33 843	207 678	25 046	78 373
2014	36 054	217 417	25 971	79 323
2015	35 774	217 786	26 098	81 400
2016	35 482	219 875	25 841	81 523
2017				

Quelle: Statistisches Bundesamt

⁵ Die differenzierten Zahlen liegen für das Jahr 2017 in der Regel nicht vor. Sie werden im Juli 2018 veröffentlicht.

⁶ Ohne Bundesautobahn

Jahr	Schwerverletzte innerorts	Leichtverletzte innerorts	Schwerverletzte außerorts mit BAB ⁷	Leichtverletzte außerorts mit BAB
2010	33 262	204 869	29 358	103 681
2011	36 954	217 336	32 031	106 044
2012	35 350	214 959	30 929	103 140
2013	33 843	207 678	30 214	102 407
2014	36 054	217 417	31 678	104 386
2015	35 774	217 786	31 932	107 940
2016	35 482	219 875	31 944	109 365
2017				

Quelle: Statistisches Bundesamt

Warum verunglücken die Menschen

Die vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Unfallstatistiken sind ungenau, wenn es um die Unfallursachen geht. Die Ursachen werden von Polizisten in ein Unfallprotokoll eingetragen. Was aus der Statistik jedoch klar hervorgeht ist, dass eine der Hauptursachen für Unfälle die nicht angepasste Geschwindigkeit ist. Viele anders benannte Unfallursachen stehen zudem in unmittelbarem Zusammenhang mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Die Nichtbeachtung der Vorfahrt führt zum Beispiel dann zum Unfall, wenn das vorfahrtberechtigte Fahrzeug zu schnell unterwegs ist. Absturzunfälle hängen fast immer mit der gefahrenen Geschwindigkeit zusammen.

Fehlverhalten der Fahrzeugführer 2016

Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr, in %



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2017

Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass die Unfallprotokolle und die daraus abgeleiteten Statistiken zwar „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern“ kennen aber nicht „falsches Verhalten gegenüber Fahrradfahrern“.

⁷ Mit Autobahn

Verunglückte Fahrradfahrer

Für Radfahrer ist der Verkehr seit 2010 deutlich unsicherer geworden. Die Anzahl der getöteten Radfahrenden hat sich bis 2016 insgesamt so gut wie nicht verändert (2010: 381 Getötete, 2016: 393 Getötete). Während die Zahl der getöteten Radfahrer außerorts leicht zurückgegangen ist, ist sie in den Städten und Dörfern in diesem Zeitraum angestiegen. Die Anzahl der verletzten Fahrradfahrer ist deutlich und zwar um 15.000 angestiegen. Zwei Drittel der getöteten Radfahrer waren innerorts unterwegs, die Zahl der verletzten Radfahrer ist in den Städten und Dörfern fast zehnmal so hoch wie außerorts. Die Zahl der durch rechts abbiegende Lkws getöteten Fahrradfahrer steigt an: Von 28 in 2013 auf 38 in 2017 (Quelle ADFC). Allein in diesem Jahr wurden bis Mitte Juni 21 Radfahrende bei solchen Unfällen getötet, davon vier Kinder.

Nach vorläufigen Zahlen war im Jahr 2017 jeder achte Getötete (insgesamt 383) und jeder fünfte Verletzte (fast 80.000) auf Deutschlands Straßen ein Radfahrer oder eine Radfahrerin.

Tabelle 5: Verunglückte Fahrradfahrer innerorts und außerorts

	Verunglückte insgesamt	Getötet	Verletzte	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2010	65573	381	65192	12143	53049
2011	76750	399	76351	14437	61914
2012	74776	406	74370	13854	60516
2013	71420	354	71066	13206	57860
2014	78296	396	77900	14522	63378
2015	78176	383	77793	14230	63563
2016	81274	393	80881	14485	66396

Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 6: Verunglückte Fahrradfahrer innerorts

	Verunglückte insgesamt	Getötete	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2010	59253	223	59030	10053	48977
2011	69348	239	69109	11947	57162
2012	67689	248	67441	11500	55941
2013	64579	216	64363	10878	53485
2014	70863	230	70633	12106	58527
2015	70883	236	70647	11823	58824
2016	73474	251	73223	12016	61207

Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 7: Verunglückte Fahrradfahrer außerorts

	Verunglückte	Getötet	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2010	6320	158	6162	2090	4072
2011	7402	160	7242	2490	4752

2012	7087	158	6929	2354	4575
2013	6841	138	6703	2328	4375
2014	7433	166	7267	2416	4851
2015	7293	147	7146	2407	4739
2016	7800	142	7658	2469	5189

Quelle: Statistisches Bundesamt

Verunglückte Fußgänger

Im Jahr 2016 starben 490 Fußgänger im Straßenverkehr und damit mehr Fußgänger als Radfahrer. Besonders gefährdet sind Fußgänger innerorts – hier starben 368 Menschen. Mit rund 30.000 Verletzten bei den Fußgängern sind dies deutlich weniger als bei den Fahrradfahrern (80.000). Zwar sind Fußgänger viel seltener in einen Unfall verwickelt als Radfahrer, allerdings ist die Gefahr, durch einen Unfall zu sterben bei den Fußgängern deutlich höher.

Tabelle 8: Verunglückte Fußgänger innerorts

	Verunglückte insgesamt	Getötete	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2011	30 391	428	29 963	7676	22287
2012	30 252	388	29 864	7450	22414
2013	29 797	393	29 404	7231	22173
2014	29 598	368	29 230	7236	21994
2015	30 044	377	29 667	7322	22345
2016	30 248	356	29 892	7090	22802

Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 9: Verunglückte Fußgänger außerorts

	Verunglückte insgesamt	Getötete	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2011	1 771	186	1 585	573	1012
2012	1 578	132	1 446	512	934
2013	1 567	164	1 403	487	916
2014	1 563	155	1 408	503	905
2015	1 566	160	1 406	470	936
2016	1 545	134	1 411	488	923

Quelle: Statistisches Bundesamt

Verunglückte Autofahrer

Autofahrer haben den mit Abstand höchsten Anteil an der Verkehrsleistung (in Kilometern). Sie haben auch den höchsten Anteil an Verkehrsopfern und Unfallverursachern.

Die Zahl der getöteten Autofahrer sank von 1.840 im Jahre 2010 auf 1531 im Jahr 2016. Die Zahl der Verletzten stieg aber im Vergleichszeitraum von 235.812 im Jahre 2010 auf

251.950 im Jahr 2016. Dieser Anstieg ist zwar relativ gesehen niedriger als bei anderen Arten der Verkehrsteilnahme, aber ebenso mit großem Leid der Betroffenen verbunden und nicht hinnehmbar.

Beim Autofahren ist – wie noch beschrieben wird – die gefahrene Geschwindigkeit von höchster Relevanz.

Tabelle 10: Fahrer und Mitfahrer von Personenkraftwagen – ohne Autobahn

Jahr	Schwerverletzte innerorts	Leichtverletzte innerorts	Schwerverletzte außerorts	Leichtverletzte außerorts	Getötet innerorts	Getötet außerorts
2010	8 390	100 620	19 127	83 419	244	1596
2011	8 841	101 303	20 587	84 521	227	1759
2012	8 574	102 575	20 277	82 851	217	1574
2013	8 432	100 000	19 830	82 731	147	1414
2014	8 683	102 944	20 321	83 439	181	1394
2015	8 812	103 055	20 774	87 022	217	1403
2016	8 967	103 928	20 867	88 490	182	1349

Tab. 11: Pkw-Insassen auf Autobahnen

	Verunglückte auf Autobahnen	Getötet auf Autobahnen	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte
2010	24507	251	24256	3642
2011	24715	283	24432	3969
2012	24280	242	24038	4037
2013	25496	268	25228	4043
2014	26680	222	26458	4350
2015	28285	255	28030	4581
2016	29941	243	29698	4806

Verunglückte Kinder

Unfälle mit Kindern gehören nach wie vor zum traurigsten Kapitel unseres Verkehrsalltages.⁸ Im Durchschnitt kam im Jahr 2016 alle 18 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt waren es 28.547 Kinder, die im Jahr 2016 auf Deutschlands Straßen verunglückten (+ 1,1 Prozent gegenüber 2015). Davon starben 66 Kinder, 18 weniger als im Vorjahr. Insgesamt haben Kinder im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil ein geringeres Unfallrisiko als andere Altersgruppen. Der Anteil der

⁸ Folgende Abschnitt zitiert aus www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405167004.pdf?__blob=publicationFile

Kinder unter 15 Jahren an allen Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen betrug 7,1 Prozent, ihr Bevölkerungsanteil lag bei 13,2 Prozent.

Langfristig betrachtet verlieren glücklicherweise immer weniger Kinder ihr Leben im Straßenverkehr. Wurden in den 1950er Jahren noch über 1.000 getötete Kinder pro Jahr gezählt, sank diese Zahl in den 1990er Jahren auf unter 500 und liegt 2016 bereits das sechste Mal bei unter 100 getöteten Kindern. 38,8 Prozent der verunglückten Kinder kam im Jahr 2016 als Insasse in einem Pkw zu Schaden, 32,4 Prozent auf einem Fahrrad und 23,1 Prozent der verunglückten Kinder war zu Fuß unterwegs, als der Unfall passierte. Kleinkinder im Alter bis 6 Jahren sind meist im Pkw ihrer Eltern unterwegs, demzufolge verunglücken sie hier am häufigsten (63,9 Prozent im Jahr 2016). Ab dem Schulalter nehmen Kinder mehr und mehr selbstständig als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teil. Dies zeigt sich auch in den Verunglücktenzahlen. Zwar verunglücken Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren immer noch am häufigsten in einem Auto (41,6 Prozent), aber fast jedes dritte verunglückte Kind in diesem Alter war als Fußgänger und fast jedes vierte als Radfahrer unterwegs. 10- bis 14-Jährige verunglückten am häufigsten auf ihrem Fahrrad (47,1 Prozent). Von den im Jahr 2016 getöteten Kindern verloren die meisten als Mitfahrer in einem Pkw das Leben (50,0 Prozent). Als Fußgänger kamen 40,9 Prozent der Kinder ums Leben, 7,6 Prozent als Fahrradfahrer.

Stark betroffen: Generation Ü 65

1996 waren 15,4 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten 65 Jahre oder älter. Das deckt sich fast exakt mit dem Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung. Damals waren 12,9 Millionen Menschen über 65, ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung betrug 16 Prozent.⁹ Zwanzig Jahre später, im Jahr 2016, waren 33 Prozent der Getöteten über 65 Jahre alt, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 21 Prozent betrug. In dem Vergleichszeitraum von 2010 bis 2016 ist nicht nur der Anteil der verunglückten Senioren bei allen Arten der Verkehrsteilnahme angestiegen, sondern auch die absolute Zahl der getöteten und verletzten Senioren. Und das überproportional zum Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung. Dieser betrug 2010 wie 2016 21 Prozent.

Tabelle 12: Verunglückte über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme¹⁰

Jahr	Verunglückte	Im Auto	Radfahrer	Fußgänger
2010	40.502	19.158	10.671	6.059
2016	50.247	23.644	14.144	7.157

Quelle: Statistisches Bundesamt, motorisierte Zweiräder nicht aufgeführt

Tabelle 13: Getötete über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme

Jahr	Getötete	Im Auto	Radfahrer	Fußgänger
2010	910	393	197	227
2016	1049	433	232	278

⁹ <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2016>

¹⁰ Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 14: Schwerverletzte über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme

Jahr	Schwerverletzte	Im Auto	Radfahrer	Fußgänger
2010	10.229	3.817	2.993	2.182
2016	12.803	5.088	3.864	2.424

Tabelle 15: Leichtverletzte über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme

Jahr	Leichtverletzte	Im Auto	Radfahrer	Fußgänger
2010	29.363	3.817	2.993	2.182
2016	1049	5.088	3.864	2.424

Autobahnen

Auf Bundesautobahnen ist die Zahl der Getöteten im Vergleich zu den 1990er Jahren stark zurückgegangen (trauriger Höhepunkt 1991 mit 1552 Todesopfern). Im Vergleich zu 2010 sank die Zahl der Getöteten, aber nur sehr moderat. Immer noch ist die Anzahl der Getöteten mit 393 Menschen im Jahr 2016 sehr hoch. Im Jahr 2010 waren es 430, also etwa 10 Prozent mehr als 2016.

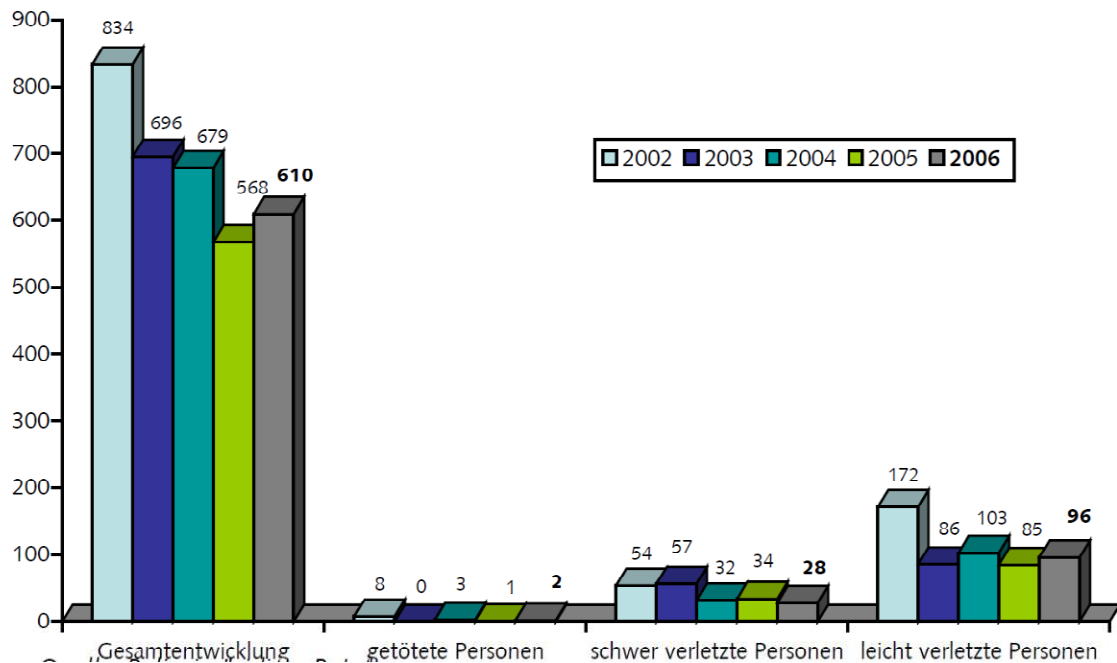
Bei der Entwicklung der Zahl der Verletzten sieht es auch auf den Autobahnen viel schlechter aus. Deren Zahl stieg seit 2010 deutlich an, bei den Schwerverletzten von 4.924 auf 6.103, bei den Leichtverletzten von 23.949 auf 27.842. Also ein Anstieg von ca. 20 Prozent bei den Schwerverletzten und 14 Prozent bei den Leichtverletzten. Eine deutliche Steigerung der Verletzten bei einem beinahe unveränderten Autobahnnetz. Im internationalen Vergleich steht Deutschland mit ca. drei Getöteten pro 100 Kilometer Streckenlänge nicht gut da. Länder wie Großbritannien, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Dänemark und Finnland haben mit maximal 2,5 einen deutlich niedrigeren Wert.

Deutschland ist das einzige Industrieland, das kein generelles Tempolimit auf Autobahnen hat. Auf 70 Prozent der deutschen Autobahnkilometer darf unbegrenzt gerast werden.

Tempolimit auf Autobahnen

Bis heute wird das Tempolimit auf Autobahnen von der Autolobby erfolgreich bekämpft. Bundesweite wissenschaftliche Untersuchungen wurden seit den 1970er Jahren vom Bundesverkehrsministerium nicht mehr in Auftrag gegeben. In dieser wichtigen Frage um Leben und Tod haben wir es mit einem forschungspolitischen Loch zu tun. Dabei belegen konkrete lokale Beispiele die positiven Effekte eines Tempolimits. Zum Beispiel veranlassten hohe Unfallzahlen auf der Bundesautobahn A 24 zwischen Berlin und Hamburg die Behörden, ab Dezember 2002 zwischen dem Autobahndreieck Havelland und dem Autobahndreieck Wittstock auf einem Streckenabschnitt von 62 Kilometern Länge ein Tempolimit von 130 km/h zu verordnen. Die Ergebnisse sind eindeutig. Die Zahl der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten war in jedem nachfolgendem Jahr deutlich niedriger als 2002, dem letzten Jahr ohne Tempolimit. In den vier Jahren von 2003 bis 2006 wurden insgesamt sechs Menschen getötet, allein im Jahr 2002 waren es acht. Noch viel aussagekräftiger ist wegen der höheren Fallzahlen die Statistik der Verletzten: Durch das Tempolimit wurde fast eine Halbierung der Verletztzahl erreicht.

Unfallentwicklung auf der BAB 24 (AD Havelland – AD Wittstock)



Quelle: Polizeipräsidium Potsdam

Auch internationale Studien sprechen eindeutig für ein Tempolimit. Nilsson kommt zu dem Ergebnis, dass die Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um fünf Prozent zu einer Minderung der Unfälle um zehn und sogar zu einer Reduzierung der tödlichen Unfälle um 20 Prozent führt. Umgekehrt gilt diese Formel auch für die Erhöhung der durchschnittlichen Geschwindigkeit.

In Brandenburg wurden im Jahr 2007 die Unterschiede im Geschwindigkeitsniveau auf unlimitierten und limitierten Streckenabschnitten untersucht. Die durchschnittlich gefahrenen Pkw-Geschwindigkeiten betrugen auf unlimitierten vierstreifigen Abschnitten 137 km/h, bei sechsstreifigen Abschnitten 142 km/h. Auf Autobahnabschnitten mit einem Tempolimit von 130 km/h sanken die Durchschnittsgeschwindigkeiten auf 127 km/h (vierstreifig) und 132 (sechsstreifig). Bei Tempolimitierung auf 120 km/h sanken die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf 117 (vierstreifig) und 122 (sechsstreifig).¹¹ Diese Zahlen sind eindeutig.

Der VCD fordert ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen. Das Limit von 120 km/h bedeutet laut der Nilsson-Formel unter Berücksichtigung der Zahlen aus Brandenburg im Vergleich zu 130 km/h eine Reduzierung der Unfallhäufigkeit um 20 Prozent, eine Minderung der Zahl der Getöteten gar um 40 Prozent. Außerdem reduziert sich der Ausstoß des

¹¹ Scholz, u.a., 2007

Treibhausgas CO₂ bei einem Tempolimit von 120 km/h um drei Millionen Tonnen pro Jahr – und das sofort und umsonst.¹² Bei Tempo 130 wird dieser Effekt halbiert.

Und völlig klar ist: Die Einhaltung von Tempolimits muss kontrolliert werden.

Landstraßen

Die Schlussfolgerungen zur Relevanz des gefahrenen Tempos und der Befolgungsrate von verordneten Tempolimits gilt sowohl für Autobahnen als auch für Landstraßen. Unstrittig ist, dass niedrigere Geschwindigkeiten die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere senken.

Auf den Landstraßen ist die Zahl und der Anteil schwerer Unfälle besonders hoch: wegen der hohen Geschwindigkeiten der schnellsten Fahrzeuge und der großen Tempounterschiede aller Fahrzeuge auf den Landstraßen – von Trecker, Fahrrad, Lkw, Pkw bis Sportwagen, wegen zahlreicher Überhol- und Kreuzungsunfälle und wegen Hindernissen am Straßenrand (die sogenannten Baumunfälle). Die Zahl der Getöteten sank von 2207 im Jahr 2010 auf 1853 im Jahr 2016 und 1.777 im Jahr 2017 (davon 425 Fahrer und Beifahrer von Krafträdern). Tabelle 3 zeigt, dass die Zahl der Verletzten auch auf den Landstraßen angestiegen ist. Auf Landstraßen ist die Zahl getöteter und verletzter Motorradfahrer im Vergleich zu den anderen Ortslagen überproportional hoch.

Eine Detailanalyse der Unfalldatenbank der Unfallforschung der Versicherer zeigt, dass sich zwei Drittel der Landstraßenunfälle (n= 695 Unfälle mit 142 Getöteten) mit schweren Unfallfolgen (Schadenaufwand > 20.000 Euro) bei Geschwindigkeiten unterhalb von 80 km/h ereignen. Bei Geschwindigkeiten über 100 km/h ereignen sich zwar nur sieben Prozent der Landstraßenunfälle. Hierbei sind jedoch 28 Prozent der Getöteten zu verzeichnen. Im Geschwindigkeitsbereich von 80 bis 100 km/h ereignen sich 25 Prozent der Unfälle mit 32 Prozent der Getöteten.¹³

Das spricht eindeutig für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine angemessene Kontrolldichte. Auch für Fahrradfahrer sind viel befahrene Landstraßen äußerst gefährlich, dort braucht es dringend abgetrennte Fahrradwege.

VCD Forderungen für mehr Verkehrssicherheit

Die neue Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel von Null Verkehrstoten gesetzt („Vision Zero“). Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat sich zu Beginn seiner Amtszeit zu Vision Zero bekannt: „Jeder Tote im Verkehr ist einer zu viel. Die Bundesregierung verfolgt eine Null-Verkehrstote-Strategie, durch die wir Jahr für Jahr die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr absenken wollen“, sagte Scheuer im März. Deutschland ist nach wie vor das einzige Land in Europa ohne ein Tempolimit auf Autobahnen.

¹² Umweltbundesamt und eigene Berechnungen

¹³ Quelle DVR: www.dvr.de/dvr/beschluesse/2014-hoehchstgeschwindigkeiten-auf-landstrassen-und-ueberholverbote.html

Wir nehmen ihn beim Wort: Der VCD fordert die Bundesregierung auf, umgehend konkrete Maßnahmen einzuleiten, um so schnell wie möglich Menschenleben im Straßenverkehr zu retten. Die Zahl der Toten und Verletzten kann durch geringere Geschwindigkeiten von Pkw und Lkw und durch eine sichere Straßengestaltung deutlich gesenkt werden. Wir fordern eine Regelgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern innerorts (mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen mit hinreichender Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer). Wir fordern eine Senkung des Tempolimits von derzeit 100 km/h auf 80 km/h auf Landstraßen mit einer Breite von bis zu sechs Metern und ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen. Solange Tempo 30 nicht flächendeckend zur Regelgeschwindigkeit innerorts wird, muss für alle Hauptstraßen, die keinen abgetrennten Radweg haben, aus Gründen der Verkehrssicherheit sofort Tempo 30 verordnet werden.

Radwege, Straßenkreuzungen und Wege für Fußgänger müssen konsequent so aus- und umgebaut werden, dass Unfälle aufgrund verbesserter Sichtbarkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer auf ein Minimum reduziert werden können. Notbrems- und Abbiege-Assistenten für neue Lkw müssen schnellstmöglich Pflicht werden, dafür muss die Bundesregierung in Brüssel Druck machen. Für Lkw in Betrieb muss die Nachrüstung sicherheitsrelevanter Assistenzsysteme verpflichtend werden. Laut Unfallforschung der Versicherer könnten Abbiege-Assistenten 60 Prozent der Lkw-Fahrradunfälle beim Rechtsabbiegen von Lkw verhindern. Lkw ohne Abbiege-Assistenten muss die Zufahrt in die Städte verboten werden.

Vor dem Hintergrund von Gesundheit, Klimaschutz und Verkehrssicherheit ist ein weiterer Zuwachs des Radverkehrs unbedingt zu ermöglichen. Dafür braucht es mehr Flächen für einen sicheren und leicht zugänglichen Radverkehr sowie eine „fehlerverzeihende“ Infrastruktur, die Personengruppen unabhängig von Alter und Fähigkeiten zum Fahrradfahren motiviert, die bislang noch nicht auf das Fahrrad gestiegen sind oder selten fahren.

Kinder und Jugendliche brauchen einen Straßenraum, der für Bewegung und Spiel genutzt werden kann und in dem sie selbständig unterwegs sein können. Dringend muss der Verkehr deswegen übersichtlicher und verlangsamt werden (Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit). Kinder müssen sehen können und gesehen werden (geringe Körpergröße). Der VCD setzt sich zudem für die fortlaufende Förderung der selbständigen Mobilität von Kindern bereits ab dem Kita-Alter ein. Die tägliche Übung im Straßenraum leistet einen wichtigen Beitrag zu ihrer Sicherheit. Ohne diese Fähigkeiten, erhöht sich das Risiko zu verunglücken. Durch tägliches Üben von Kindergartenbeinen an können Kinder Kompetenzen zur Bewältigung des komplexen Verkehrsgeschehens erwerben und sich so sicher im Verkehr bewegen.

Weitere Forderungen des VCD:

- Systematische Schaffung eines Radverkehrsnetzes sowie einer Radverkehrsinfrastruktur innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften
- Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: Integration des subjektiven Sicherheitsempfindens in Planungsprozesse und Schaffung einer

Radverkehrsinfrastruktur, die es allen Nutzergruppen – vom Kind bis zum älteren Menschen – mit unterschiedlichen Radmodellen ermöglicht, sicher und entspannt mit dem Rad unterwegs zu sein

- Ampelschaltungen müssen an die Bedürfnisse und Geschwindigkeiten nicht nur von Autofahrern, sondern auch an die von Fußgängern und Radfahrern ausgerichtet sein.
- Bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Reform der Straßenverkehrsgesetze
- Anpassung der Bußgelder auf europäisches Niveau. Erhöhung von Bußgeldern für gefährliches Verhalten im Verkehr. Dazu gehört auch Parken in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen oder innerhalb der 5-Meter Parkverbotszone an Straßenecken
- Vermehrte Kontrolle: Geschwindigkeit, Rotlichtverstöße, Falschparken, Abstand
- Verbesserung der Verkehrserziehung bzw. -bildung
- Reform der Fahrausbildung und Fahrlehrerausbildung

Alle diese und weitere Maßnahmen müssen von der Bundesregierung zu einem Vision-Zero-Programm und zu einem bundesweiten Mobilitätsgesetz zusammengeführt werden.

Kontakt:

Gerd Lottsiepen, Verkehrspolitischer Sprecher des VCD • Telefon 030/280351-11 •
gerd.lottsiepen@vcd.org

Der ökologische Verkehrsclub VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität einsetzt. Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben. Seit 1986 kämpft der VCD für ein gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander zwischen allen Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind. Dafür arbeitet er vor Ort mit zwölf Landesverbänden und rund 140 Kreisverbänden und Ortsgruppen. Rund 55.000 Mitglieder, Spender und Aktivistinnen unterstützen die Arbeit des VCD für eine zukunftsfähige Mobilität.