

Stellungnahme

des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

29.02.2024

Vorsitzender des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses
Herrn Claus Christian Claussen

Per E-Mail: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de.

Schriftliche Anhörung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags:

Vision Zero voranbringen – Mehr Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/1713](#)

Änderungsantrag der Fraktion des SSW

[Drucksache 20/1734](#)

Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit

Alternativantrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/1738](#)

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) bedankt sich für die Einladung zur Verbändeanhörung vom 19.01.2024 und beantwortet diese wie folgt:

Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass in der Verfolgung der Sicherheitsstrategie Vision Zero ganz konkrete und überprüfbare Maßnahmen vorgeschlagen werden. Der DVR vermisst darunter jedoch zusätzliche Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen auf Landstraßen, denn von den 102 Menschen, die 2022 in Schleswig-Holstein bei einem Verkehrsunfall ums Leben kamen, starben laut dem Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 55 infolge eines Unfalls außerorts (ohne Bundesautobahnen). Daher sollte dieses Handlungsfeld einem gefährdungsorientierten Ansatz entsprechend als Schwerpunkt gesetzt werden.

Zu Drucksache 20/1713, Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN: Vision Zero voranbringen – Mehr Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V. begrüßt ausdrücklich, dass die **Sicherheitsstrategie Vision Zero** oberste Priorität in Schleswig-Holstein erhalten soll.

Dass auch die **besondere Bedeutung des Schutzes vulnerabler Verkehrsteilnehmender** hervorgehoben wird, ist ein wichtiges Signal. Denn gerade Kinder, ältere Menschen oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Eine klare, übersichtliche, nachvollziehbare und fehlerverzeihende Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsregelung und Geschwindigkeitsbeschränkung tragen dazu bei, ein sicheres Verkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Vor diesem Hintergrund verweist der DVR auf seine Empfehlungen zur kinderfreundlichen Verkehrsraumgestaltung aus dem gleichnamigen Beschluss.¹

Die Erkenntnisse aus einer **Evaluation der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit** würden eine gute Basis für die Planung künftiger Maßnahmen bieten. Eine zentrale Rolle sollten dabei auch die jährlichen Verkehrssicherheitsberichte Schleswig-Holsteins spielen, damit auf die Entwicklungen des Unfallgeschehens gefährdungsorientiert reagiert werden kann.

Im Koalitionsvertrag haben sich die die schleswig-holsteinische Landesregierung tragenden politischen Parteien die folgende Aufgabe gegeben: „Zur Umsetzung der ‚Vision Zero‘ werden wir das **Verkehrssicherheitsprogramm** weiterentwickeln.“ (S. 194) Der DVR befürwortet dieses Ziel und empfiehlt, konkrete Maßnahmen in Verbindung mit Zuständigkeiten, Zeitplänen und Finanzierungsplänen in einem Verkehrssicherheitsprogramm zu verankern. Eine Beteiligung aller betroffener Ressorts und Akteure, wie z.B. Verkehr, Inneres und Jugend sowie Polizei und Organisationen der Verkehrssicherheitsarbeit wie der Landesverkehrswacht trägt entschieden dazu bei, ein umfassendes und wirkungsvolles Programm zu entwickeln.

Die gezielte Verstärkung der **Verkehrsüberwachung** sowie das Verringern von Gefahren durch Ablenkung unter Ausschöpfung der technischen Möglichkeiten sind zentrale Forderungen des DVR.² Bezüglich der Vorschläge zur Verkehrsüberwachung aus dem Antrag verweist der DVR zudem auf seine Empfehlungen zur Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße.³ Darunter fällt auch die präventive Beeinflussung des Fahrverhaltens durch Dialogdisplays als ergänzende Maßnahme zur Geschwindigkeitsüberwachung. Außerdem empfiehlt der DVR allen Großstädten die Einrichtung polizeilicher Fahrradstaffeln und Fußstreifen, welche mit der Ahndung von Verkehrsverstößen durch Radfahrende und von Verkehrsverstößen, die Radfahrende gefährden sowie der zielgruppenspezifischen Aufklärungsarbeit betraut werden. Daher begrüßt der DVR, dass die Fahrradstaffel in Kiel nach erfolgreicher Pilotphase 2023 in den Regelbetrieb überführt wurde und empfiehlt eine Begrenzung der Aufgaben auf die repressive und präventive Verkehrssicherheitsarbeit.

¹ DVR: Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung, Beschluss vom 16.05.2022, <https://www.dvr.de/ueber-uns/beschluesse/kinderfreundliche-verkehrsraumgestaltung>

² DVR: TOP-Forderungen des DVR zur Verkehrssicherheit, <https://www.dvr.de/ueber-uns/top-forderungen>.

³ DVR: Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße, Beschluss vom 09.10.2023, https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2023-10-09_Beschluss_Ueberwachung_gebraehrlicher_Verkehrsverstoesse.pdf

Unterstützt wird auch der Prüfauftrag bezüglich Monocams, um Verstöße gegen das „Handyverbot“ aus § 23 Abs. 1a StVO zu überwachen. Nach dem Pilotprojekt in Rheinland-Pfalz ist zu klären, ob bzw. unter welchen datenschutzrechtlichen Voraussetzungen ein Einsatz auch in anderen Ländern möglich ist. Eine bessere Prävention von Unfällen durch Ablenkung ist dringend erforderlich, weshalb hier der Bedarf nach Erkenntnissen zur Umsetzbarkeit sehr groß ist.

Was die Unterstützung der **Reformen von Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO)** angeht, verweist der DVR auf seine dazu eingereichten Stellungnahmen⁴ und hofft, dass dazu doch noch eine Einigung zwischen Bund und Ländern erzielt werden kann. Denn die bisher vorgelegten Änderungsentwürfe stellen aus Sicht des DVR eine Erleichterung dar, im Sinne der Vision Zero ein sicheres Verkehrssystem zu schaffen.

Der DVR vermisst im vorliegenden Antrag jedoch **Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Landstraßen**. Denn aufgrund höherer Fahrgeschwindigkeiten, fehlender baulicher Trennung der Fahrspuren, vermehrter Kurven und Hindernisse wie Bäumen im Seitenraum, sind Unfälle auf Landstraßen besonders folgenschwer. Laut dem Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2022 wurden 27,8% der Verunglückten außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne Bundesautobahn) verzeichnet. Gleichzeitig waren dort aber 43,6% der Schwerverletzten und Getöteten zu beklagen. Für wirkungsvolle Gegenmaßnahmen verweist der DVR auf seine Empfehlungen zur Abmilderung der Folgen von Abkommensunfällen auf Landstraßen durch infrastrukturelle Maßnahmen.⁵ Daneben sollten auf schmalen Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Metern die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h reduziert und Überholverbote in Bereichen mit unzureichenden Überholsichtweiten durchgesetzt werden.⁶

⁴ DVR: Stellungnahme anlässlich der Verbändeanhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/stellungnahmen/DVR-Stellungnahme-2023-06-16_RefE_Aenderung_StVG.pdf und

DVR: Stellungnahme anlässlich der Verbändeanhörung zum Referentenentwurf einer (X.) Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/stellungnahmen/DVR-Stellungnahme-2023-10-06_StVO-Novelle.pdf

⁵ DVR: Abmilderung der Folgen von Abkommensunfällen auf Landstraßen durch infrastrukturelle Maßnahmen, Beschluss vom 11.10.2022, <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2022-Beschluss-Verkehrstechnik-Abmilderung-Folgen-von-Abkommensunfaellen-auf-Landstrassen-durch-infrastrukturelle-Massnahmen.pdf>

⁶ DVR: Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Überholverbote den Gefährdungen anpassen, Beschluss vom 29.10.2014, <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2014-hoehchstgeschwindigkeiten-auf-landstrassen-und-ueberholverbote.pdf>

Als weitere Maßnahmenfelder sind die Bekämpfung von Baumunfällen⁷ und die Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende⁸ zu nennen.

Zu Drucksache 20/1734, Änderungsantrag der Fraktion des SSW

Der DVR fordert generelle Tempolimits für alle Kfz auf Bundesautobahnen, um die Anzahl an Schwerverletzten und Verkehrsunfalltoten nachhaltig zu reduzieren. Es bietet sich aus mehreren Gründen ein generelles Tempolimit auf BAB von 130 km/h an: Der Wert ist in der Bevölkerung bereits als Autobahn-Richtgeschwindigkeit bekannt und lässt eine höhere Akzeptanz erwarten. Er ist auch das europaweit am weitesten verbreitete Tempolimit. Auf geeigneten Streckenabschnitten kann eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 mit besonderer Begründung ermöglicht werden.

Was den Gestaltungsspielraum der Kommunen zur **Anordnung von Tempo 30** betrifft, setzt sich der DVR dafür ein, das Präventionsprinzip im Verkehrsrecht zu verankern, statt auf eine nachträgliche Gefahrenabwehr angewiesen zu sein. Zur ausführlicheren Diskussion wird auf die Stellungnahmen des DVR zu den Entwürfen für die Novellierung von StVG und StVO verwiesen (vgl. Fußnote 4).

Die **Instrumente des Sicherheitsmanagements für die Straßeninfrastruktur** sind von den Kommunen für die Straßen in ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwenden. Dafür müssen ausreichende Mittel und Personenstunden bei den beteiligten Stellen eingeplant werden. Der DVR unterstützt das Anliegen, die unverzichtbare Arbeit der **Unfallkommissionen** zu stärken. Dazu zählt auch die kontinuierliche Aus- und Fortbildung der Unfallkommissionsmitglieder sowie die Schaffung von zentralen Controllinginstrumenten in den Ländern zur Koordination der Unfallkommissionen,⁹ wie dem im Antrag vorgeschlagenen datenbankbasierten Verkehrssicherheitsscreening.

In diesem Kontext spielen auch **Verkehrsschauen** eine wichtige Rolle. Diese sind zwar nach StVO verpflichtend und müssen alle zwei Jahre durchgeführt werden. Erfahrungsgemäß geschieht dies jedoch in der Praxis leider nicht überall. Verkehrsschauen sollten bundeseinheitlich dokumentiert und ihr Stattfinden durch die Fachaufsicht überwacht werden. Im Vorfeld

⁷ DVR: Bekämpfung von Baumunfällen auf Landstraßen, Beschluss von 24.5.2016, <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2016-bekaempfung-von-baumunfaellen-auf-landstrassen.pdf>

⁸ DVR: Motorradsicherheit, Beschluss vom 30.10.2012, <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2012-motorradsicherheit.pdf>

⁹ DVR: Stellenwert der Unfallkommissionen als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit, Beschluss vom 21.10.2008, <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2008-stellenwert-der-unfallkommissionen-als-instrument-der-verkehrssicherheitsarbeit.pdf>

zur Unfallkommissionsarbeit könnten hierdurch Gefahrenstellen frühzeitig erkannt werden, die häufig durch geänderte Verkehrsverhältnisse entstehen.

Weiterhin ist die Durchführung von **Bestandsaudits** - anlassbezogen auf Basis von Sicherheitsanalysen nach den Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN) und im Vorfeld von Erhaltungsmaßnahmen als Grundlage für die Beseitigung von Trassierungsdefiziten - ein wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit im Bereich Infrastruktur.

Zu Drucksache 20/1738, Alternativantrag der FDP, Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit

Der DVR unterstützt den Ansatz, auf dem Weg zur Vision Zero **Maßnahmen in den Bereichen Mensch, Infrastruktur und Technik** zu ergreifen. Angesichts begrenzter Ressourcen ist ein **gefährdungsorientierter Ansatz** basierend auf Analysen des Unfallgeschehens zu befürworten, um die drängendsten Probleme der Verkehrssicherheit gezielt anzugehen.

Ein *Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit* zur Umsetzung im Jahr 2025 kann kurzfristig umsetzbare Maßnahmen bündeln. Weitere und längerfristige Maßnahmen sollten jedoch auch über diesen Zeitrahmen hinaus umgesetzt und auf ihre Wirksamkeit hin überprüft werden. Gerade Maßnahmen zur Schaffung einer sicheren Infrastruktur benötigen beispielsweise mehr Zeit. Daher empfiehlt der DVR die Erstellung und Umsetzung eines längerfristig wirkenden Verkehrssicherheitsprogramms.

Für weitere Empfehlungen dazu wird auf die Anmerkungen zum Koalitionsantrag (Drucksache 20/1713, s.o.) verwiesen.