



Verkehrssicherheit 2020 - Eckpunktepapier

Verabschiedet vom DVR-Vorstand am 26.10.2010



1. Grundsätzliches

Unfälle im Straßenverkehr sind immer mit großen sozialen und finanziellen Verlusten verbunden

- auf individueller Ebene mit dem Leid der Angehörigen und der Opfer von Unfällen,
- auf betrieblicher Ebene mit wirtschaftlichen Verlusten durch Ausfälle von Mitarbeitern, Schäden und Produktionsausfall,
- auf volkswirtschaftlicher Ebene mit Belastungen, die beispielsweise dem Gesundheitswesen entstehen.

Daher muss Verkehrssicherheitsarbeit im gesellschaftlichen Kontext betrachtet werden. Maßgebend ist die Perspektive der Nachhaltigkeit mit dem Ziel einer sicheren, effizienten, sozial und ökologisch vertretbaren Mobilität. Im Deutschen Verkehrssicherheitsrat ist bereits seit 2007 die Sicherheitsphilosophie **Vision Zero** fest verankert. Ziel ist die Gestaltung einer Mobilität, die dem Sicherheitsbedürfnis des Menschen Rechnung trägt. Der Denkansatz von Vision Zero wird in anderen Lebensbereichen wie zum Beispiel beim Arbeitsschutz seit langem selbstverständlich und erfolgreich praktiziert. Bei Zielkonflikten gibt Vision Zero klar die Richtung vor: im Zweifel für die Verkehrssicherheit. Kern dieser Philosophie ist die Einsicht, dass der Mensch im Verkehrssystem nicht fehlerfrei agieren kann. Ohne ihn aus seiner Verantwortung zu entlassen, muss dieses System daher so gestaltet sein, dass Fehler möglichst keine fatalen Folgen haben. Das Verkehrssystem ist an den Menschen anzupassen und nicht umgekehrt. Gefordert sind hierbei alle Akteure im Bereich der Verkehrssicherheit.

Eine klare Strategie, Langfristigkeit, ein detaillierter Maßnahmenkatalog sowie Steuerungsinstrumente und Evaluationspläne sind daher zentrale Elemente eines erfolgsorientierten Verkehrssicherheitsprogramms. Um dem Aspekt der Nachhaltigkeit und der gesellschaftlichen Relevanz Rechnung zu tragen, sollte das Programm von einem **Leitgedanken** getragen werden:

„Verkehrssicherheit ist Recht und Pflicht für alle“

Verkehrssicherheitsarbeit wird langfristig durch den demografischen Wandel beeinflusst. Deshalb ist es entscheidend, schon jetzt die Weichen für die Verkehrssicherheitsarbeit der Zukunft zu stellen - ohne die bereits bestehenden Problemfelder zu vernachlässigen, wie beispielsweise das Risiko der jungen Fahrer.

Die Zielperspektive bis zum Jahre 2020 lautet:

Reduktion der Getötetenzahlen von 2010 bis 2020 um 40 Prozent
(Prognose der BASt bis 2020: 2495 Getötete).

Besondere Bedeutung muss zukünftig die Reduktion der Anzahl schwerst-, d.h. lebensgefährlich Verletzter finden. Die seit Jahren vermutete hohe Zahl von etwa 7.000 Betroffenen ist nicht akzeptabel. Deshalb wird vorgeschlagen, die „Empfehlung zur Erhebung bundeseinheitlicher Unfallmerkmale von Straßenverkehrsunfällen“ (EBUS) um die Unfallkategorie „Lebensgefährlich Verletzte“ zu erweitern. Dies sind verunglückte Personen, die einer primärärztlichen Intervention bedürfen und intensivmedizinisch versorgt werden müssen.

Das Programm sollte vor allem Bezug nehmen zum menschlichen Leid, aber auch zu den zu mindernden volkswirtschaftlichen Kosten, die derzeit jährlich etwa 31 Milliarden Euro betragen.

Die Einbindung aller Akteure auf allen Ebenen bleibt dabei eine Daueraufgabe. Die Akteure sollten horizontal (öffentliche und private Träger, unterschiedliche Ressorts wie Verkehr, Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft, Bildung) sowie vertikal (verschiedene Entscheidungsebenen wie die EU, Bund, Länder mit „Runder Tisch“, VMK und IMK sowie Kommunen) miteinander agieren.

Zur Erzielung von Synergieeffekten muss der Zusammenhang zum geplanten 4. EU-Aktionsprogramm hergestellt werden, das die Schwerpunkte „Verhalten“ und „Infrastruktur“ mit den Zielgruppen „Schwächere Verkehrsteilnehmer“, „Junge Fahrer“ und „Motorradfahrer“ verbindet.

Trotz demografischen Wandels wird es gemäß Prognosen noch immer ein Verkehrswachstum geben, insbesondere im Güterverkehr. Auch die Mobilitätskosten werden steigen.

Angestrebt wird deshalb ein verändertes Mobilitätskonzept, also das Zusammenspiel einer intelligenten und bedarfsgerechten Nutzung sicherer Verkehrsmittel, das nachhaltig die Umwelt schont, allen kurz- und langfristig bedarfsgerechte und ansprechende Mobilitätschancen bietet und die Lebensqualität in den Städten und in den ländlichen Räumen erhöht.

Die Notwendigkeit, der Zweck und die Ziele der Mobilitätsanlässe sollten dabei im Hinblick auf Potenziale zur Reduzierung der Verkehrsströme (Verkehrsvermeidung) und der Verlagerung überprüft werden. Es sollen Anreize zur Änderung des Modal Split geschaffen werden, da grundsätzlich die mit dem öffentlichen Verkehr bzw. mit Bahnen zurück gelegten Wege die verkehrssichersten sind.

Es sollten folgende Zielgruppen besonders herausgestellt werden: Fußgänger (ca. 660 Getötete), Radfahrer (ca. 470 Getötete), „Junge Fahrer“ (ca. 860 Getötete); motorisierte Zweiradfahrer (ca. 800 Getötete) und Senioren (ca. 1.000 Getötete). Besondere Aufmerksamkeit gilt darüber hinaus den Kindern im Straßenverkehr (ca. 100 Getötete in 2008).

Gemäß Verkehrsstudien zur zukünftigen Mobilität in Deutschland gibt es einen Trend zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen. Damit diese Wege möglichst sicher sind, ist es entscheidend, besondere Anstrengungen zur Gestaltung der dafür benötigten Infrastruktur zu unternehmen (z.B. sichere und komfortable Wegenetze für Fußgänger und Radfahrer). Dies dient auch der Lebensqualität in den Städten.

Die Fortschritte in der Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge haben maßgeblich zur positiven Entwicklung hinsichtlich der Anzahl der schweren Unfälle beigetragen; die Fahrzeuge sind so sicher wie noch nie. Dieser Trend wird voraussichtlich anhalten. Bei Motorrädern sind Verbesserungen jedoch nur in einem begrenzten Rahmen möglich. Bei Motorradfahrern, Radfahrern und Fußgängern müssen zur weiteren Verbesserung der Verkehrsunfallzahlen andere Wege gegangen werden, damit deren Anteil an Schwerverletzten oder Getöteten in Bezug zum Pkw- und Lkw-Verkehr nicht ansteigt. Deshalb sollten diese Verkehrsteilnehmergruppen noch stärker als bisher in den Mittelpunkt rücken.

Die Landstraßen müssen im Fokus bleiben, da nach wie vor etwa 60 Prozent aller Verkehrstoten auf diesen Straßentyp zurückzuführen sind. Hierbei kommt es entscheidend auf eine gute Kooperation von Bund, Ländern, Landkreisen und Gemeinden an, um dem Ziel geschützter oder hindernisfreier Seitenräume deutlich näher zu kommen. Allein die Zahl von etwa 1.000 jährlich bei Baumunfällen Getöteten unterstreicht die Bedeutung der Seitenräume.

Außerdem muss das Zusammenwirken an den Schnittstellen Fahrzeug/Straße und Fahrzeug/Mensch betont werden (eSafety). Bereits heute werden Sensorsysteme angeboten, die beispielsweise das Fahrzeugumfeld erfassen, Beschilderungen und Verkehrsbeschränkungen erkennen oder den Fahrer beim Spurwechsel vor Kollisionen warnen und Auffahrunfälle vermeiden.

In diesem Zusammenhang kommt der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes durch den Einsatz der Car-to-X-Kommunikation eine bedeutende Rolle zu.

Das Verkehrsrecht bildet den Ordnungs- und Orientierungsrahmen für das Verkehrsgeschehen; damit ist es ein zentrales Instrument zur Steuerung der Verkehrssicherheit. Die Kraft des Verkehrsrechts hängt ab von der Konsequenz seiner Durchsetzung. Anzustreben ist eine ausgewogene Balance zwischen stringentem Durchsetzen bestehender Regelungen und einem flexiblen Anpassen an Veränderungen im realen Verkehrsgeschehen. Der durch das Verkehrsrecht gebildete Ordnungsrahmen sollte grundsätzlich für die Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar gestaltet sein; dies erhöht seine Akzeptanz. Zur Durchsetzung bestehender Regelungen sind die zur Verfügung stehenden Sanktionsmöglichkeiten konsequent anzuwenden.

Insbesondere die polizeiliche Verkehrsüberwachung bildet in diesem Zusammenhang einen unverzichtbaren Bestandteil zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr. Die dazu benötigten Personal- und Sachmittel müssen sicher gestellt sein. Bei den Verkehrsteilnehmern darf keinesfalls der Eindruck entstehen, dass der Überwachungsgrad wegen fehlender finanzieller Mittel sinkt.

Vor dem Hintergrund der insgesamt positiven Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens auf Grund des technischen und medizinischen Fortschritts kommt zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit der Einhaltung rechtlicher Regelungen eine zentrale Bedeutung zu. Dabei ergeben sich folgende verkehrsrechtliche Erfordernisse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit:

- Entscheidungsfindung über eine mögliche Einführung des Unfalldatenspeichers für alle Kraftfahrzeuge, damit den Fahrzeugführern bewusst ist, dass wichtige Informationen über positive wie negative Verhaltensweisen dem Gesetzgeber zur Verfügung stehen.
- Verstärkte Überwachung ampelgeregelter Kreuzungen, da es in Folge von Missachtung des Rotlichts zu schweren Unfällen kommt.
- Verstärkter Einsatz ortsfester Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, um Unfalld häufungen dauerhaft zu beseitigen, wenn bauliche Maßnahmen nicht erfolgen können.

Darüber hinaus muss dringend darüber nachgedacht werden, ob ein absolutes Alkoholverbot für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer eingeführt werden sollte. Im DVR wird hierzu eine interdisziplinäre Diskussion unter Federführung der Ausschüsse Recht und Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen geführt, um die immer noch hohe Zahl alkoholbedingter Unfälle weiter zu reduzieren, das „Herantrinken“ an eine akzeptierte Promillegrenze zu unterbinden und die positiven Erfahrungen, die mit der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger verbunden sind, auf alle Verkehrsteilnehmer zu übertragen.

Die aktuelle Forderung des Wissenschaftlichen Beirats beim BMVBS („Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“) nach in Europa einheitlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen bzw. innerorts sollte im DVR diskutiert und eine Haltung dazu entwickelt werden.

2. Handlungsfeld Mensch

Grundsätzlich ist ein akzeptiertes, durch Rücksichtnahme geprägtes Miteinander anzustreben. Ziel ist die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmergruppen. Alle tragen Verantwortung, jeder ist angesprochen und gefordert, Unfällen und Verletzungen vorzubeugen. Das Gebot des rücksichtsvollen Verhaltens ist im Straßenverkehr besonders zwingend. Die bewusste Missachtung von Verkehrsregeln ist kein Kavaliersdelikt.

Maßgebend sind insbesondere die Ebenen

- **Sicherheitskommunikation** (Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung, Fahrschulbildung, Öffentlichkeitsarbeit etc.),
- **Rechtlicher Rahmen** (Ausgestaltung und Anwendung der Verkehrsregeln),
- **Überwachung und Ahndung** verkehrswidrigen Verhaltens.

Zentral ist die Förderung zielgruppenadäquater Anspracheformen, z.B. die Durchführung von Kampagnen oder die Formulierung bzw. Fortschreibung spezieller Zielgruppenprogramme. Anzustreben ist eine durchgängige Verkehrserziehung, beginnend im Vorschulbereich und kontinuierlich fortgesetzt über alle Schulformen hinweg. Dabei sind insbesondere die Anstrengungen im Sekundarbereich zu verstärken.

Für ein rücksichtsvolles Miteinander sind kontinuierliche Überwachungsmaßnahmen notwendig. Sie sollten vor allem dort Anwendung finden, wo viele/schwere Unfälle aufgetreten sind bzw. schutzwürdige Bereiche wie Kindergärten, Schulen oder Seniorenheime vor „Rasern“ geschützt werden müssen.

Ziel ist es aber auch, dass alle Kraftfahrer nirgendwo das Gefühl haben, Geschwindigkeitsbeschränkungen unbedenklich ignorieren zu können.

Beispielhafte Einzelmaßnahmen für **Kinder und jugendliche Verkehrsteilnehmer** sind:

- Der Stellenwert der Verkehrserziehung sollte ausgebaut werden.
- Verkehrserziehung muss Eingang in die Lehrerausbildung finden.
- Konkrete Lehrerfortbildungen müssen verpflichtend eingeführt werden.
- Die relevanten Inhalte der Verkehrserziehung müssen in die Lehrpläne der Fächer integriert werden.
- Schulische und außerschulische Verkehrserziehung muss durch bewährte externe Partner unterstützt werden.
- Die Qualität der Verkehrserziehung ist durch Prozessevaluation zu sichern.
- Zur bundesweiten Integration der Verkehrserziehung in den vorschulischen und schulischen Bereichen müssen die Bundesländer stärker zusammenarbeiten.
- Eine möglichst breite Umsetzung des DVR-Programms „Kind und Verkehr“ mit seinem neuen integrativen Ansatz für den vorschulischen Bereich muss erreicht werden.
- Die empirische Datengrundlage zur qualitativen und quantitativen Beurteilung des Unfallgeschehens ist zu verbessern.
- Die Sicherung von Kindern muss in allen Fahrzeugen verbessert werden.
- Die Radfahrersicherheit der 10- bis 14jährigen muss stärker in den Blickpunkt rücken.
- Die Bedeutung der Thematik „Sicherheit durch Sichtbarkeit“ muss allen Verkehrsteilnehmern bewusster werden.

Fahranfänger sind eine besonders gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe. Auf Grund des aktuellen Kenntnisstands ist es notwendig, zeitnah die Regelungen zum „Begleiteten Fahren ab 17“ in das Fahrerlaubnisrecht zu überführen. Darüber hinaus sollte die Entwicklung eines umfassenden Konzepts zur Ausbildung und Betreuung der Fahranfänger im Vordergrund stehen, damit mehrphasiges Lernen in der gefährlichsten Zeit der Fahrerkarriere zur Unfallreduktion führt. Hierzu gehören:

- Kontinuierliche Forschung zur Mobilität junger Fahrerinnen und Fahrer,
- Qualitätssicherung und regelmäßige Aktualisierung der Inhalte der Basisausbildung,

- Förderung von Konzepten, die ein selbständiges Lernen unter risikoärmeren Bedingungen zulassen (z.B. „Begleitetes Fahren ab 17“),
- Erprobung, Evaluation und Optimierung von geeigneten Elementen zur Senkung des Unfallrisikos nach Fahrerlaubniserwerb sicherstellen,
- Einführung von Angeboten, die eine formalisierte Rückmeldung in den ersten Jahren des selbständigen Fahrens sicherstellt,
- Obligatorische Einführung eines Mehrphasenmodells,
- Einführung von Maßnahmen, die dazu beitragen, dass Fahranfänger frühzeitig Verantwortung als Kfz-Halter übernehmen.

Bei den **erwachsenen Verkehrsteilnehmern** sollte im Mittelpunkt stehen:

- Vermittlung des Straßenverkehrs als Raum sozialer Interaktion, in dem jeder Akteur Verantwortung trägt und für regelwidriges Verhalten zur Rechenschaft gezogen wird,
- Verbesserung der Lesbarkeit und der Akzeptanz von Verkehrsregelungen bzw. Gesetzen,
- Erhöhung des Sanktionsdrucks bei gravierendem Fehlverhalten,
- Verstärkung der innerbetrieblichen Informationen und Aktivitäten,
- Aktionen zur Nutzung von Sicherheitsgurten und Helmen,
- Ausbau von Maßnahmen zur Förderung der Motorradsicherheit (z.B. Sicherheitstraining),
- Verstärkte Qualitätssicherung des Fahrerlaubniswesens,
- Bereitstellung und Vermittlung von Informationen für Berufskraftfahrer zur sicheren Verkehrsteilnahme,
- differenziertere Betrachtung der mittleren Altersgruppe der erwachsenen Verkehrsteilnehmer (35-65J.).

Bei der Zielgruppe der **älteren Verkehrsteilnehmer** ist insbesondere zu beachten:

- Entstigmatisierung älterer Autofahrer,
- Anpassen des Verkehrsraumes an die Belange älterer Menschen,
- Gestaltung von Rahmenbedingungen, die die Kompensationsstrategien der älteren Autofahrer unterstützen,
- Informationen zu technischen Hilfsmitteln und deren sinnvollem Einsatz,
- Informationen über die Wirkung und die Beeinträchtigung durch Medikamente,
- Spezielle Trainingsangebote für ältere Fahrer,
- Hilfestellungen und Angebote zur Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs,
- Angebote zu Gesundheitsuntersuchungen,
- seniorengerechte Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer.

Der Bereich **Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen** muss generell stärker berücksichtigt werden.

Obwohl die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle in den letzten Jahren deutlich gesenkt werden konnte, blieb die Anzahl der schwer- und lebensgefährlich Verletzten fast konstant hoch. Dies ist nicht akzeptabel und erfordert verstärkte Anstrengungen.

Rettungswesen:

- Zur besseren Prävention von schwer- und lebensgefährlich verletzten Unfallopfern ist eine Vereinheitlichung im Bereich der Traumaforschung notwendig. Über einheitliche Datenerhebungssätze werden allgemeine Aussagen und Vergleichbarkeiten von Forschungsarbeiten wesentlich erleichtert. Dies ist die Voraussetzung für gezielte Auswertungen zum Erkenntnisgewinn für Versorgungsstrategien und erfolgreiche Präventionsansätze.
- Zur Reduzierung des therapiefreien Intervalls nach einem Unfall müssen die durchschnittlichen Eintreffzeiten des Notarztes bzw. Rettungswagens deutlich gesenkt werden.
In diesem Zusammenhang ist eine bundeseinheitliche Definition bzw. Angleichung der in den Ländern gültigen Vorgaben für die Hilfsfrist erforderlich. Diese Hilfsfristen sollten nicht nur für das ersteintreffende Rettungsmittel gelten, sondern - wie in einigen Bundesländern bereits geschehen - zusätzlich auch für den ersteintreffenden Notarzt festgelegt werden. Dabei ist der verstärkte Einsatz des Rettungshubschraubers zu berücksichtigen.
- Darüber hinaus ist die Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer über das adäquate Verhalten in einer solchen Situation notwendig. Des Weiteren muss auf die Aus- und Weiterbildung des Rettungspersonals zur Verbesserung der fahrerischen Kompetenzen ein stärkerer Schwerpunkt gelegt werden.
- Den Feuerwehren sind Informationssysteme mit bergungsrelevanten Daten zum verunfallten Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, damit die technische Rettung zeiteffizient erfolgen und der Patient schnellstmöglich medizinisch versorgt werden kann. Der Zusammenarbeit zwischen Notfallmedizinern und Feuerwehren an der Unfallstelle ist größere Aufmerksamkeit in der Aus- und Fortbildung zu widmen, da hier weitere Potenziale zur Reduzierung der Rettungszeiten von lebensgefährlich verletzten Unfallopfern gesehen werden.
- Der flächendeckende Einsatz eines einheitlichen automatischen Notrufsystems in Pkw wie eCall und die zur Notrufannahme notwendige Ausstattung und Personalqualifikation in Leitstellen ist zu unterstützen.

Medikamente, Alkohol, Drogen:

- Die Auswirkungen von Medikamenten auf die Fahrtüchtigkeit müssen stärker als bisher einer größeren Öffentlichkeit vermittelt werden. Dies gilt vor allem auch für mögliche Wechselwirkungen bei Alkoholkonsum und Medikamenteneinnahme.
- Besondere Anstrengungen sind auch zukünftig für die Bereiche Alkohol und Drogen notwendig. Obwohl der Konsum von Alkohol und Drogen generell leicht zurück geht, sind immer noch zu viele Unfälle darauf zurück zu führen. Hier müssen die Anstrengungen in den Bereichen Prävention und Rehabilitation deutlich verstärkt werden.
- Der Grenzwert für die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit von Radfahrern sollte überprüft werden.
- Gerade für die Bereiche Medikamente, Alkohol und Drogen muss die Überwachungsichte erhöht werden.
- Es ist notwendig, praxisgeeignete Verfahren und Geräte zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit vor allem für die Bereiche Medikamente und Drogen zu entwickeln bzw. einzusetzen.

Müdigkeitsunfälle:

- In Anbetracht der Gefährdung durch übermüdete Verkehrsteilnehmer oder durch Verkehrsteilnehmer mit krankheitsbedingten Müdigkeitssymptomen (z.B. Schlafapnoe) ist eine intensive Aufklärungsarbeit aller Verkehrsteilnehmer dringend erforderlich. Notwendig ist ein integratives Konzept zur Prävention dieser Unfallgefahr, das die Bereiche Fahrer, Fahrzeug und Forschung umfasst. Die Technik zur Müdigkeitserkennung muss weiter entwickelt werden.

Verkehrssicherheitsarbeit in den Betrieben

Die Verkehrssicherheit in Deutschland wird wesentlich durch Unfälle auf dem Weg zum Arbeitsplatz (Wegeunfälle), Unfälle auf Dienstwegen und Arbeitsunfälle im Straßenverkehr bestimmt. Die für die Regulierung der dadurch entstehenden Schäden zuständigen Unfallversicherungsträger leisten mit ihrem Engagement zur Prävention von Verkehrsunfällen gemeinsam mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) einen zentralen Beitrag zur bundesweiten Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Verhütung von Verkehrsunfällen ist Bestandteil der „Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA)“, auf die sich die DGUV mit den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen verständigt hat. Sie dient dazu, Arbeitsunfälle im Straßenverkehr, Dienstwegeunfälle sowie Unfälle auf dem Weg zur Arbeit und zurück zu reduzieren, dadurch menschliches Leid zu verringern und Kosten zu senken.

Dabei stehen sowohl Arbeitnehmer und Schüler als auch Arbeitgeber im Fokus der Bemühungen, denn alle Seiten profitieren von einem sicheren Wirtschafts-, Schulweg- und Individualverkehr. Eine wirkungsvolle und effiziente Verkehrssicherheitsarbeit muss die verschiedenen Interventionsfelder betrieblicher und staatlicher Verkehrssicherheit verbinden und dadurch entstehende Synergieeffekte nutzen.

Der DVR bildet die Schnittstelle zwischen der öffentlichen Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes, der Länder, der Kommunen und der Verkehrssicherheitsarbeit der DGUV mit den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Er koordiniert die jeweils geplanten Maßnahmen und leistet dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Entstehung der gewünschten Synergieeffekte (z.B. Kampagnen „Runter vom Gas“, „Risiko raus!“, Autobahnplakate). Diese Entwicklung einer koordinierten Verkehrssicherheitsarbeit zwischen Maßnahmen der öffentlichen Hand und Maßnahmen der DGUV muss vor dem Hintergrund knapper Kassen und der unbedingt erforderlichen inhaltlichen Abstimmung fortgesetzt werden. Darüber hinaus muss die individuelle Beratung von Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und Betrieben intensiviert werden.

3. Handlungsfeld Straße

Zunächst sollte der Bezug zur sogenannten Infrastruktur-Richtlinie der Europäischen Kommission hergestellt werden. Auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit sind große Fortschritte erzielt worden, während zur Verbesserung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur bisher nur in geringem Maße gemeinsame Anstrengungen auf europäischer Ebene unternommen worden sind.

Ziel der Richtlinie ist die Integration der Sicherheit in alle Phasen der Planung, des Entwurfs und des Betriebs der Straßen. Die Sicherheit soll als eigenständiges Ziel neben Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz etabliert werden.

Die Straßeninfrastruktur ist das Ergebnis jahrzehntelanger Bau- und Instandhaltungstätigkeit zu einer Zeit, als der Sicherheit noch nicht dieselbe Aufmerksamkeit wie heute galt. Seitdem sind in Deutschland viele verkehrssicherheitsfördernde Maßnahmen ergriffen worden, so dass das Sicherheitsniveau des Straßennetzes im europäischen Vergleich relativ hoch ist. Dennoch bestehen noch viele Verbesserungspotenziale, für die die bewährten Straßenbauinstrumente bereit stehen.

Grundsätzlich hat die Gestaltung der Straßeninfrastruktur eine dauerhafte Wirkung auf das Verkehrsverhalten. Weiterhin haben die Erhaltung und der Umbau des bestehenden Netzes Priorität vor Neubaumaßnahmen.

Hinzu kommt ein bedeutendes Potenzial, das bisher noch nicht ausgeschöpft ist. Neben der Kommunikation von Kraftfahrzeugen untereinander (Car-to-Car) kommt auch dem Datenaustausch mit der Verkehrsinfrastruktur (z.B. Lichtzeichenanlagen und Verkehrsleitzentralen) eine immer wichtigere Rolle zu.

Der Ansatz Car-to-Infrastructure soll dabei das Ziel verfolgen, alle sicherheitsrelevanten Daten der Straße zu nutzen. Diese Informationen können von der aktuellen Verkehrs- und Wetterlage über Baustellendaten bis hin zu Umleitungsmanagement oder Fahrerassistenzdaten, wie beispielsweise Verkehrszeichen- und Ampel-Phasen-Assistent oder Kreuzungs- und Querverkehrsassistent reichen. Hierzu ist ein entsprechendes Dateninformationssystem von den Straßenbaulastträgern zu betreiben.

Zentral ist außerdem die Anpassung des Netzes an die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, in dem eine gleichberechtigte Orientierung an den Bedürfnissen und am Fehlverhalten von Fußgängern, Radfahrern und dem motorisierten Verkehr erfolgt.

Zukünftig wird der Straßenraum stärker nach den Bedürfnissen der älteren Verkehrsteilnehmer gestaltet werden müssen – Stichworte sind: Einheitlichkeit von Verkehrsregelungen, Länge der Grünphasen für Fußgänger, Barrierefreiheit etc.

Bei der Nutzung des Straßennetzes bestehen insbesondere in Bezug auf Geschwindigkeit und Gewicht große Unterschiede. Deshalb sollte auf innerörtlichen Verkehrsstraßen und auf Landstraßen möglichst eine Trennung der Verkehrsarten (insbesondere motorisierter Verkehr, Radfahrer, Fußgänger) erreicht werden. Ist dies nicht möglich und resultieren daraus Gefahrenpotenziale, sollte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen operiert werden.

Der klassische Grundsatz einer verkehrssicheren Straßengestaltung, wonach die Straßengestalt automatisch zum richtigen Verkehrsverhalten führen soll („Einheit von Bau und Betrieb“), bleibt aktuell. Sehr hilfreich ist hierzu eine standardisierte Straßengestaltung, d.h. gleiche Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer werden durch gleichartige Informationen unterstützt (z.B. die Erkennbarkeit der Vorfahrtberechtigung oder der Wartepflicht).

Die bewährten Instrumente einer sicheren Gestaltung des Verkehrsraums bleiben von zentraler Bedeutung. Dies sind neben der ständigen Streckenkontrolle und der permanenten örtlichen Unfalluntersuchung

- Die **Unfallkommission**: Sie hat die Aufgabe, alle Unfallhäufungsstellen und -strecken zu beseitigen.
- Die **Verkehrsschau**: Aufgabe ist die Überprüfung der Verkehrszeichen, Beschilderungen, Lichtzeichenanlagen, Markierungen und der Seitenräume mit dem Ziel, eine regelgemäße und instand gehaltene Straße zu gewährleisten.
- Die **Sicherheitsanalyse von Straßennetzen** hat die Aufgabe, Mängel in der Straßenführung, -gestaltung und im Straßenzustand mit dem Ziel festzustellen, Sicherheitspotenziale für Straßennetze zu bestimmen sowie gefährliche Straßenabschnitte zu verbessern.
- Das **Sicherheitsaudit für Straßen**: Aufgabe ist die außer- und innerörtliche Überprüfung von Straßen durch unabhängige Auditoren mit dem Ziel der optimalen Berücksichtigung aller Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit bereits bei der Planung und beim Detailentwurf.

Diese Instrumente sind von einander unabhängig, ergänzen sich aber in ihrer Wirkung. Wichtig ist die Sicherstellung ihres Einsatzes bzw. ihre Stärkung. Das Ideal:

Straße und Umfeld sind so gestaltet, dass diese bei einem Unfall keine Mitschuld haben.

Reparaturmaßnahmen sollen grundsätzlich im Sinne der „fehlerverzeihenden Straße“ erfolgen, d.h. ein Fehler führt nicht zum (schweren) Unfall, da die Straße und ihr Umfeld über Sicherheitsreserven verfügen.

Bei Neubau- bzw. größeren Baumaßnahmen sollte jedoch darüber hinaus gegangen werden, indem als Ziel die „selbsterklärende Straße“ anzustreben ist: Der Nutzer erkennt möglichst schnell und eindeutig, welches Fahrverhalten von ihm verlangt wird.

Die Entschärfung von Unfallbrennpunkten durch die Unfallkommissionen bleibt zentrale Aufgabe. Durch die inzwischen erfolgte Fixierung der Aufgaben der Polizei, Verkehrs- und Baubehörden in der Verwaltungsvorschrift zur StVO erfährt dieses Instrument eine Aufwertung. Es ist nun besser möglich, vordringlich die schweren Unfälle zu bekämpfen. Voraussetzung hierfür ist eine fundierte Aus- und Fortbildung, die seit etwa zehn Jahren durch die Länder erfolgt. Es geht darum, diesen beschrittenen Weg fortzusetzen.

Weiterhin muss das Instrument der Verkehrsschau gestärkt werden, indem das Merkblatt für die Durchführung möglichst überall angewendet wird. Auch besondere Verkehrsschauen wie die Nacht-, Bahn- oder Tunnelverkehrsschau tragen sehr zur Verkehrssicherheit bei. Grundsätzlich ist eine gute Erkennbarkeit der Verkehrszeichen und –einrichtungen sowohl bei Helligkeit als auch bei Dunkelheit und unter widrigen Witterungsbedingungen zu gewährleisten.

Bei Planungsmaßnahmen sollte grundsätzlich ein Audit vorgesehen werden, da die alleinige Beachtung der Richtlinien noch keine verkehrssichere Straße garantiert.

Das Audit sollte durch ein sogenanntes Bestandsaudit bzw. eine Straßeninspektion ergänzt werden, indem Auditoren das Straßennetz zusätzlich zur regelmäßigen Streckenkontrolle der Straßenmeistereien überprüfen.

Entscheidend ist die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel, damit der Priorität einer verkehrssicheren Straßengestaltung entsprochen wird. Dies kann auch eine Umschichtung von Straßenmitteln beinhalten.

Hierbei sollen zukünftig volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Betrachtungen eine stärkere Rolle spielen. Die derzeit gültigen offiziellen volkswirtschaftlichen Kostensätze der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahr 2008 - wonach z.B. der Ansatz für einen Getöteten 1.035.000 € und für einen Schwerverletzten 110.500 € beträgt - sollten mehr als bisher Anwendung finden.

Ausgewählte Maßnahmen nach Ortslage

Die folgende Aufzählung führt - ohne Anspruch auf Vollständigkeit - Maßnahmen von zentraler Bedeutung für die Verkehrssicherheit an. Die Umsetzung kann kurz-, mittel- oder langfristig je nach Aufwand und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erfolgen.

Autobahnen:

- Schaffung von Seitenstreifen für das komplette Autobahnnetz
- Bereitstellung eines ausreichenden Angebots von ruhegerechten Lkw-Stellplätzen an Rastanlagen
- Schaffung von Zusatzfahrstreifen an Steigungsstrecken
- Baustellen nur mit baulicher Mitteltrennung und guter Erkennbarkeit
- Bei Bedarf Verlängerung von Einfädelungsstreifen
- In Tunnelstrecken Geschwindigkeitsüberwachung
- Überwachung der Geschwindigkeiten, der Abstände sowie der Lenk- und Ruhezeiten.
- Einsatz von eingefrästen Rüttelstreifen auf Strecken mit hoher Unfalldichte.

Landstraßen:

- Schutz vor Baumunfällen durch Anwendung der ESAB (Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäume)
- Bewährte Maßnahmen und neue Ansätze gegen Wildunfälle
- Schutz vor anderen Hindernissen am Fahrbahnrand
- Härtung von Banketten
- Überholverbote vor Kuppen und Kurven
- Durchgehende Überholverbote auf Unfallstrecken (möglichst mit Fahrstreifentrennung)
- Erweiterung von 2+1 Querschnitten
- Sicherung von Bahnübergängen
- Maßnahmen gegen Motorradunfälle durch die Anwendung des ‚Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Motorradstrecken - MVMot‘
- Erneuerung von Fahrbahnoberflächen
- Sicherung einer ausreichenden Griffigkeit auch bei Nässe
- Ortsfeste oder zumindest mobile Geschwindigkeitsüberwachung an geschwindigkeitsbedingten Unfallhäufungen
- Ausstattung mit gesonderten Radverkehrsanlagen
- Schaffung von gesicherten Phasen für Linksabbieger an Lichtsignalanlagen

- Schaffung von Aufstellflächen für Linksabbieger
- Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen
- Verbesserung der Sichtverhältnisse
- Sicherstellung der Ankündigung der Wartepflicht
- Geeignete geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen bei Ortseingängen
- Verbesserung der Linienführung.

Innerortsstraßen:

- Sichere und zusammenhängende Rad- und Fußroutennetze
- Sensibler Umgang mit Zweirichtungs-Radwegen
- Anwendung der neuen ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)
- Aufpflasterungen an Einmündungen
- Fahrbahnverschwenkungen/Versetztes Parken
- Querungshilfen in Form von Mittelinseln bzw. gut ausgestatteten Zebrastreifen
- Sicherstellung angemessener Gehwegbreiten/Freihaltung von parkenden Fahrzeugen
- Abbau von überflüssigen Verkehrsschildern
- Bauliche Gestaltung von Tempo 30-Zonen
- Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Schaffung von Sichtflächen
- Vorlaufgrün für Fußgänger und Radfahrer
- Lichtsignalanlagen mit Linksabbiegeschutz
- Verbot der Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen
- Umbau oder Signalisierung bestehender großer Kreisverkehrsplätze
- Ortsumgehungen nur bei hohem Durchgangsverkehrsanteil bzw. hohen Anteilen schwerer Unfälle
- Ortsdurchfahrten durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen baulich umgestalten
- Neue Verkehrskonzepte wie Shared Space etc. erst in geeigneten Modellstädten testen.

4. Handlungsfeld Fahrzeug

Der elektronische Fortschritt ermöglicht es immer mehr, die

- fahrdynamischen Eigenschaften wie Bremsen, Lenkung, Traktion zu optimieren,
- passive Sicherheit durch optimale Funktion der Sicherheitselemente zu verbessern und
- aktive Sicherheit durch eine verbesserte Erkennung von Daten aus dem Umfeld, der Fahrdynamik oder des Fahrers weiter zu entwickeln.

Die Beeinflussung der fahrdynamischen Eigenschaften durch neue Technologien führt dazu, dass Fahrzeuge in Grenzsituationen besser beherrschbar sind. Die Tatsache, dass die Fahrzeuge gleichzeitig komfortabler und leiser geworden sind, birgt die Gefahr in sich, dass seitens des Autofahrers physikalische Grenzen zunehmend unterschätzt werden.

Die besondere Eigenheit von modernen Fahrerassistenzsystemen besteht darin, dass Situationen anhand erfasster Daten analysiert werden können. Je nach Bedarf werden Empfehlungen bzw. Warnungen gegeben oder es wird direkt in das Fahrgeschehen eingegriffen.

Durch kontinuierliche Untersuchungen soll die Wirksamkeit moderner Fahrerassistenzsysteme zur Reduzierung bzw. Minderung der Folgen schwerer Unfälle ermittelt werden. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse sind gezielte Maßnahmen zu entwickeln und ggf. auch rechtliche Vorgaben zu erarbeiten, die die Verbreitung dieser sicherheitswirksamen Systeme fördern.

Fahrerassistenzsysteme können in die Entscheidungsbereiche vordringen, die ursprünglich alleine beim Fahrer lagen. Somit stellt sich auch in Grenzbereichen die Frage der Verantwortlichkeit für das Fahrgeschehen. Das ‚Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr‘ von 1968 beschreibt die anerkannten Grundsätze für die Beherrschung des Fahrzeugs durch den Fahrer. Diese Grundsätze müssen im Lichte moderner Assistenzsysteme so ausgelegt werden, dass sie im Einklang mit der nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit stehen.

Mensch/Maschine-Schnittstelle verbessern

Der Einsatz neuer Kommunikations- und Informationstechnologien in das Fahrzeug gibt immer mehr Möglichkeiten, sich auch während der Fahrt zu informieren, sich unterhalten zu lassen oder zu kommunizieren.

Bei der Zulassung und Nutzung dieser Systeme muss die Verkehrssicherheit immer an oberster Stelle stehen. Dies bedeutet, dass es auch Einschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten geben muss.

Passive Sicherheit erhöhen

Die Anforderungen an die passive Sicherheit von Fahrzeugen ist durch gesetzgeberische, aber auch die freiwillige (EuroNCAP) Einhaltung von Testkriterien in den letzten Jahrzehnten stark erhöht worden. Trotzdem gibt es noch weitere technologische Möglichkeiten, sowohl Insassen als auch ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer besser zu schützen.

Insbesondere der Gurt ist bei Unfällen der beste Lebensretter. Viele Fahrzeuge sind auf dem Fahrersitz bereits mit Angurterinnerern ausgestattet, ab dem Jahr 2012 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeugtypen auf dem Fahrersitz damit ausgerüstet sein. Darüber hinaus sollten Angurterinnerer ebenfalls in die Beifahrersitze eingebaut werden. Auch für die Beförderung von Menschen mit Behinderungen, speziell für die Benutzer von Rollstühlen, müssen ausreichende Sicherheitsstandards (z.B. Kraftknoten) geschaffen werden. Zur Verbesserung der Sicherheit von Babies und Kleinkindern sollten alle Pkw auf den Rücksitzen serienmäßig mit ISOFIX-Aufnahmepunkten ausgerüstet sein.

Bei der technischen Verbesserung von Pkw und Lkw müssen immer auch die Sicherheitsbelange der Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt werden. Durch die europäischen Regelungen zum Fußgängerschutz, die seit 2005 für neue Pkw-Modelle bis 2,5 t gelten, sind bereits wichtige Anforderungen realisiert. Aber auch wenn sich die Prüfkriterien wie geplant ab 2010 verschärfen werden, bleibt immer noch Verbesserungspotenzial. Darüber hinaus gibt es aufgrund der Entwicklungen zur aktiven Sicherheit neue Ansätze z.B. bei der Fußgängererkennung bei Nacht oder der automatischen Abbremsung bei Gefahr.

Aktive Sicherheit fördern

Die Fahrerassistenzsysteme leisten einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr. Das Anti-Blockier-System (ABS) ist bereits Standard, das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) hält über europäische Regelungen Einzug in Pkw und Lkw.

Moderne Fahrerassistenzsysteme können aber noch wesentlich mehr:

- Der **Abstandsregler** passt die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei normal fließendem Verkehr automatisch dem Verkehrsfluss an. Er wirkt wie ein intelligenter Tempomat. Unter Berücksichtigung des vorab eingestellten Abstands bremst der Regler das Fahrzeug bei Bedarf bis zum Stillstand ab oder er beschleunigt nach Verzögerungen bis zur vorher eingestellten Geschwindigkeit.
- Der **Notbremsassistent** warnt vor Kollisionen und hilft bestmöglich zu bremsen. Unfalluntersuchungen zeigen, dass mehr als jeder zweite Autofahrer in Deutschland bei Auffahrunfällen zu zögerlich oder gar nicht auf die Bremse tritt. Erkennt der Notbremsassistent eine gefährliche Auffahrsituation, warnt er optisch oder durch einen spürbaren Bremsdruck. Bleibt eine Reaktion weiter aus, führt das System selbständig eine Notbremsung durch.
- Der **Spurhalteassistent** warnt vor dem unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur. Droht das Auto aus der Spur zu geraten, warnt er den Fahrer, zum Beispiel durch Vibration im Fahrersitz oder Lenkrad. Blinkt der Fahrer, erkennt der Spurhalteassistent dies und es erfolgt keine Warnung.
- Der **Spurwechselassistent** warnt vor Verkehrsteilnehmern, die beim Blick in den Spiegel nicht gesehen werden. Will der Fahrer auf eine Spur wechseln, auf der sich bereits ein Fahrzeug befindet, erfolgt eine optische oder akustische Warnung.
- **Lichtsysteme** bieten eine bessere Sicht, um das hohe Unfallrisiko in der Nacht zu senken. Beim Kurven- und Abbiegelicht richten sich die Scheinwerfer automatisch nach dem Fahrbahnverlauf aus.
- **Müdigkeitswarner** erkennen anhand mehrerer Parameter den Aufmerksamkeitsgrad des Fahrers und warnen frühzeitig.
- **Verkehrszeichenbeobachter** erfassen insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen und helfen dem Fahrer diese einzuhalten.
- **Car-to-X-Kommunikationssysteme** stellen einen Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen untereinander bzw. zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur her.

Mit Hilfe dieser Systeme können Warnungen vor aktuellen oder lokalen Gefahrensituationen (entgegenkommendes Fahrzeug, nicht zum Straßenverlauf passende eigene Geschwindigkeit, partiell auftretendes Glatteis u.ä.) vermittelt werden.

Die Einführung dieser Systeme muss durch entsprechende Aufklärungs- und Schulungsangebote für Autofahrer begleitet werden. Insbesondere jüngeren Verkehrsteilnehmern ist der Kauf von Fahrzeugen mit elektronischen Stabilitätsprogramm zu empfehlen.

Kompatibilität der Fahrzeuge verbessern

Sowohl im Hinblick auf die Masse als auch auf die technische Konstruktion unterscheiden sich die Fahrzeuge in sehr hohem Maße. Die Kompatibilität zwischen Pkw und Lkw soll beidseitig weiter optimiert werden. Dazu gehört auch ein verbesserter Unterfahrschutz an Front, Heck und Seiten der Lkw.

Die Kompatibilität der Pkw untereinander, z.B. zwischen leichten und kleinen Stadtfahrzeugen und SUV, muss im Hinblick auf mögliche Regelungen weiter erforscht werden. Dies gilt auch für Kollisionen von Pkw oder Lkw mit Motorrädern, Fahrrädern und Fußgängern.

Spezielle Verkehrsteilnahmearten beachten

Lkw

Auch wenn sich die Gurtanlagequote bei Lkw-Fahrern durch gezielte Kampagnen in den letzten Jahren erhöht hat, liegt sie weit unter den Quoten für Pkw-Fahrer. Hier gilt es, weiterhin Aufklärungsarbeit zu betreiben.

Auf Grund ihrer Masse gehen von Lkw bei Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern besondere Gefahren aus. Deshalb ist im Hinblick auf die Kompatibilität mit anderen Fahrzeugen die passive Sicherheit durch einen verbesserten Heckunterfahrschutz, Seitenunterfahrschutz und Frontunterfahrschutz zu erhöhen.

Der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen in Lkw, insbesondere der Notbremsassistent und der Spurhalteassistent sowie das ESP können helfen, die Unfallschwere zu verringern bzw. die Unfälle zu vermeiden.

Auch wenn neu vorgeschriebene Spiegelsysteme die toten Winkel bei Lkw verringern, bleibt es für den Fahrer schwierig, in jeder Situation das Umfeld im Blick zu behalten. Weitere Verbesserungen zur Erkennung gefährdeter Verkehrsteilnehmer müssen entwickelt und eingeführt werden.

Darüber hinaus sollte die Aufklärungsarbeit vor allem für Kinder als Radfahrer hinsichtlich der Gefährlichkeit des toten Winkels verstärkt werden.

Fahrräder

Die Anforderungen an die technischen Mindestausrüstungen für Fahrräder haben sich auf Grund der seit vielen Jahren unveränderten StVZO nicht verändert, obwohl es eine Reihe von neuen technischen Möglichkeiten z.B. im Hinblick auf die Beleuchtung gibt. Die Mindestanforderungen an die Fahrradtechnik sind dem heutigen Stand anzupassen. Regelungen zu Bremsen, Fahrradanhängern, Beleuchtung, Mindestbelastbarkeit sind einzufordern.

Verstärkt kommen Fahrräder mit unterstützendem Elektroantrieb (Pedelecs) auf den Markt. Die Entwicklung des Unfallgeschehens mit diesen Fahrrädern, aber auch die technischen Anforderungen sind weiter zu beobachten.

Der Helm für Fahrradfahrer ist Lebensretter Nummer 1. Die verstärkte Aufforderung zur Verwendung eines qualitätsgeprüften Fahrradhelms bleibt weiter eine wichtige Aufgabe.

Motorräder

Durch den verstärkten Einsatz von Antiblockiersystemen bei Motorrädern hat sich die aktive Sicherheit der Fahrzeuge verbessert. Deshalb ist zu fordern, dass alle neuen Motorräder und Leichtkrafträder mit ABS ausgestattet sind.

Darüber hinaus gilt es, mehr Forschung zu betreiben, welche weiteren modernen Fahrerassistenzsysteme das Fahren mit einem Motorrad sicherer machen können. Hierzu gehören auch diejenigen Systeme, die über den Straßenverlauf oder die Straßeneigenschaften informieren.

Mofas, Mopeds oder Motorroller - auch mit Elektroantrieb - werden zunehmend im Straßenverkehr eingesetzt. Bei Unfällen sind die Fahrerinnen und Fahrer weitgehend ungeschützt. Daher müssen die grundlegenden Anforderungen an ein technisch sicheres Fahrzeug auch im Gebrauchszustand sicher gestellt sein. Bei der Verbesserung der aktiven Sicherheit, vor allem des Bremsverhaltens als auch der passiven Sicherheit sind die Entwicklungspotentiale auszuschöpfen.

5. Handlungsfeld Management der Verkehrssicherheitsarbeit

Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet geteilte Verantwortung. Sie bedarf der nachhaltigen Planung und Organisation, um wirksam zu werden und die angestrebte Reduzierung der Unfallzahlen zu ermöglichen. Dabei übernimmt der DVR die Koordination der Maßnahmen auf nationaler, föderaler sowie lokaler Ebene. Der DVR mit seinen Mitgliedern und seinen Ausschüssen bildet zur Koordination der Maßnahmen die geeignete Plattform.

Auf föderaler Ebene sollten die bereits in einigen Bundesländern eingerichteten „Zentralstellen für Unfallauswertung“ weiter ausgebaut werden. Ein Erfahrungsaustausch zu den aufbereiteten Daten zwischen den Ländern ist wünschenswert und wird vom DVR unterstützt.

Auf lokaler Ebene soll neben der weiteren Unterstützung der Aus- und Fortbildung der Mitglieder der Unfallkommissionen über die permanente Einrichtung des „Verkehrssicherheitsbeauftragten auf kommunaler Ebene“ nachgedacht werden.

Eine begleitende Bewertung des Umsetzungsprozesses des zweiten nationalen Verkehrssicherheitsprogramms sowie eine rückblickende Evaluation mittels festgelegter Indikatoren ermöglichen die Analyse der Umsetzung sowie einen zukunftsgerichteten Ausblick. Mittels eines „Beirates für Evaluation“, sollten systematisch Indikatoren festgelegt und Bewertungen vorgenommen werden, die alle zwei Jahre fortgeschrieben werden sollten.

6. Finanzierung der Verkehrssicherheitsarbeit

Der Mittelansatz im Bundeshaushalt zur Förderung der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bewegt sich seit zwanzig Jahren auf dem selben Niveau. Das bedeutet, dass angesichts eines Kaufkraftverlustes in diesem Zeitraum von rund 30 Prozent deutlich weniger Bundesmittel für die Prävention zur Verfügung stehen als noch 1990.

Das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm muss ein deutliches Bekenntnis zur Notwendigkeit einer ausreichenden Finanzierung der Verkehrssicherheitsarbeit von BMVBS, dem DVR und der DVW enthalten. Eine deutliche Mittelerhöhung ist dringend erforderlich und angesichts der immensen volkswirtschaftlichen Kosten von etwa 31 Milliarden Euro pro Jahr – verursacht durch die Unfälle im Straßenverkehr – auch in Zeiten notwendiger Haushaltskonsolidierung darstellbar.

Für den Vorstand:

gez.

Dr. Walter Eichendorf
Präsident