

13. VERKEHRSSICHERHEIT

Verkehrssicherheit ist ein zentraler Baustein nachhaltiger Verkehrspolitik. Das Ziel der Vision Zero gilt. Für den ACE hat der Schutz aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer hohe Priorität auf der politischen Agenda. Das Ziel von Vision Zero muss im Rahmen der Fahrzeugtechnik, der Infrastruktur und des Straßenbaus, im Rahmen der Gesetzgebung und der Verkehrsüberwachung sowie im Bereich der Mobilitätsbildung mit konkreten Maßnahmen erreicht werden. So kann die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten weiter gesenkt werden.

Im Jahr 1970 starben in Gesamtdeutschland noch über 21.300 Menschen im Straßenverkehr. 2019 hingegen kamen insgesamt 3.045 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr zu Tode. Dies stellt eine Reduktion um 85 % dar. Im gleichen Zeitraum haben sich Fahrzeugbestand und Fahrleistung der Fahrzeuge verdreifacht.

Mit moderner Fahrzeugtechnik, infrastrukturellen Maßnahmen und ordnungsrechtlichen Vorgaben konnte in den letzten Jahrzehnten viel erreicht werden. Doch auch das eigene (Fehl-)Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer selbst spielt bei Unfällen eine große Rolle. Dies hat der ACE bereits bei seiner Gründung erkannt und

das Thema Verkehrssicherheit zum Satzungsauftrag gemacht. Aufklärung, Informationen und Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer müssen auch künftig eine große Rolle spielen, denn Verkehrssicherheit ist ein gesamtgesellschaftliches Anliegen.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik spricht sich der ACE seit seiner Gründung aus. Auf der Hauptversammlung im November 2019 hat sich der ACE als erster deutscher Autoclub – im Rahmen dieser aktiven Verkehrspolitik – für die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen ausgesprochen. Aus Verkehrssicherheitsaspekten spricht einiges dafür. Die Anzahl der Getöteten bei Geschwindigkeitsunfällen (Unfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person eine nicht angepasste Geschwindigkeit aufwies) auf Autobahnen war bislang auf den Strecken ohne Tempolimit höher als auf den Strecken mit Tempolimit.

Es kann davon ausgegangen werden, dass dieser positive Effekt nach der Einführung eines allgemeinen Tempolimits auch auf den 70 % der bisher nicht tempolimitierten Streckenabschnitte eintreten wird. Ein Tempolimit hätte somit positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und steht damit ganz im Zeichen der Vision Zero.

GETÖTETE UND VERLETZTE IM STRASSENVERKEHR



Grifik 17: Getötete und Verletzte im Straßenverkehr *Die sinkenden Zahlen sind vor allem damit zu begründen, dass aufgrund der Corona-Pandemie im Jahr 2020 das Verkehrsaufkommen zurückging.

Auch aus Gründen des Verkehrsflusses und der Reisezeiten spricht vieles für ein Tempolimit: Ein allgemeines Tempolimit harmonisiert den Verkehrsfluss auf Autobahnen, weil die Geschwindigkeitsdifferenzen reduziert werden. Bei hohen Verkehrsbelastungen nehmen zudem Unregelmäßigkeiten im Verkehrsfluss ab, was Staubildungen verhindern kann. Kollektiv entstehen so kaum Reisezeitverluste.

Auf Bundes- und Landesstraßen kann durch die verstärkte Nutzung der Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmerinnen und -teilnehmern bieten, die Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden. In diesem Zusammenhang wäre die Ausweitung von Section Control⁶³ ein wichtiges Instrument, um auch über längere Strecken die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Hierbei wird die Durchschnittsgeschwindigkeit von Autofahrerinnen und -fahrern über einen längeren Abschnitt hinweg gemessen.

Auch das Potenzial der Assistenzsystemtechnik, vor allem für die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wie Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer, gilt es vollumfänglich auszunutzen. Der ACE sieht es zudem als zwingend erforderlich an, dass die Bundesregierung in den internationalen Gremien weiterhin darauf einwirkt,

- _ dass die Notbremsassistenten von Lkw und Bussen vor einer Kollision hundertprozentig zum Stillstand führen und nicht abschaltbar sind;
- _ dass in alle neuen Lkw und Busse akustisch und visuell warnende Abbiegeassistenten eingebaut werden und auch die Bestandsflotte mit Abbiegeassistenten nachgerüstet wird.

Durch Einführung von Alkolocks⁶⁴ kann technisch verhindert werden, dass ein Fahrzeug von alkoholisierten Fahrer*innen überhaupt gestartet werden kann. Das Alcolock wird in Autos eingebaut und sorgt dafür, dass der Motor nur dann startet, wenn der Alkoholttest negativ ausfällt. So könnten zahlreiche Unfälle unter Alkoholeinfluss verhindert werden.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en)

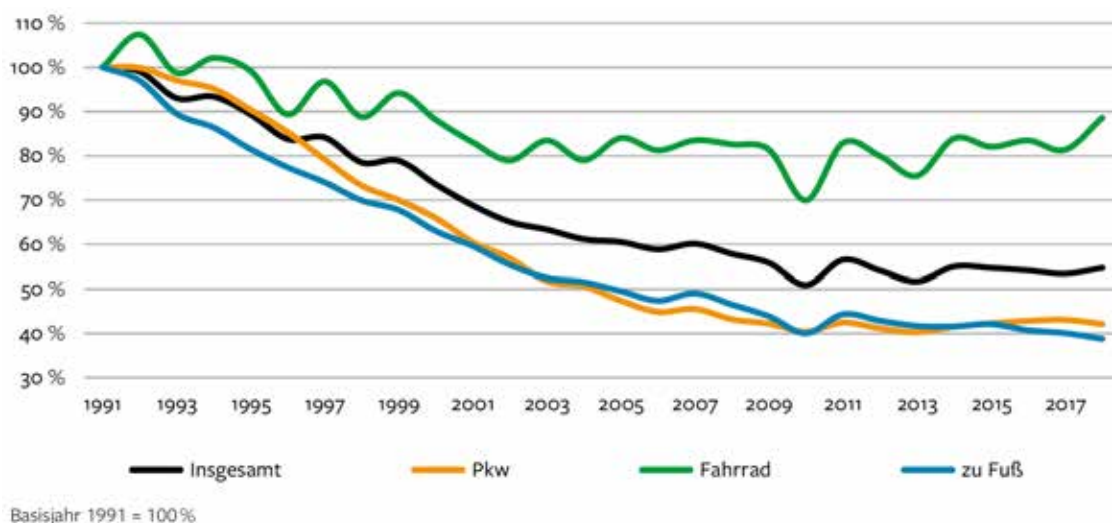
- _ die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr die Regeln ernst nehmen und dem Straßenverkehr zu jeder Zeit die volle Aufmerksamkeit schenken;

- _ ein Tempolimit 130 km/h auf allen Autobahnen gelten;
- _ weitere Modellversuche der streckenbezogenen Geschwindigkeitsmessung (Section Control) abgeschlossen und eine Ausweitung der Abschnittskontrolle auf geeigneten Strecken umgesetzt worden sein;
- _ das Potenzial der Assistenzsystemtechnik voll ausgeschöpft worden sein;
- _ Alkolocks in allen Fahrzeugen verbaut worden sein;
- _ der Ausbau von Radwegen erfolgt sein;
- _ den schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern mehr Platz eingeräumt worden sein;
- _ Umbauten an gefährlichen Kreuzungen vorgenommen worden sein;
- _ Kreisverkehren vor Ampelanlagen der Vorzug gegeben worden sein, weil sie sicherer und übersichtlicher sind, die Fahrzeuge mit einer niedrigeren Geschwindigkeit fahren und Unfälle vermieden werden oder zumindest glimpflicher verlaufen;
- _ Ampelanlagen mit intelligenten Softwarelösungen ausgestattet sein, um einen an die Tageszeit und den Bedarf angepassten Verkehrsfluss zu ermöglichen;
- _ geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen ergriffen worden sein, um so die Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen zu verbessern;
- _ die Bußgelder bei sicherheitsrelevanten Vergehen, also Tempo-, Abstands- oder Überholverstößen, spürbar erhöht worden sein, um die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zu senken;
- _ der Bußgeldtatbestand ab 0,5 Promille für Kraftfahrerinnen und -fahrer – mit Ausnahme von Fußgängerinnen und Fußgängern – für alle, die am Straßenverkehr teilnehmen, gelten;
- _ die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille auch für Radfahrer eingeführt worden sein;
- _ ein Tempolimit von 30 km/h unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort dort eingeführt worden sein, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt;
- _ verständliche und nachvollziehbare Geschwindigkeitsbegrenzungen die Regel sein;
- _ das Personal für Verkehrsüberwachung, Kontrollen und Sanktionen aufgestockt worden sein;
- _ bei Dunkelheit und schlechter Sicht reflektierende Kleidung für alle Zweiradfahrerinnen und -fahrer für deren bessere Erkennbarkeit zur Pflicht geworden sein;
- _ eine Schutzhelmpflicht für alle gelten, die auf Zweirädern unterwegs sind.

63 Section Control kommt aus dem Englischen und bedeutet „Abschnittskontrolle“.

64 Alkohol-Wegfahrsperren.

RELATIVE ENTWICKLUNG DER SCHWERVERLETZTEN UND GETÖTETEN IM INNERÖRTLICHEN VERKEHR



Grafik 18: Relative Entwicklung der Schwerverletzten und Getöteten im innerörtlichen Verkehr

13.1 Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe. Kindergarten und Grundschule bereiten die Kinder auf die Herausforderungen im Straßenverkehr und die Gestaltung ihrer Mobilität vor, damit diese sich sicher und selbstständig im (Straßen-)Verkehr bewegen können. Hier geht es in erster Linie um Sicherheitserziehung. Gleichzeitig werden Kompetenzen vermittelt, die sie für eine sichere Verkehrsteilnahme brauchen: als Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, Mitfahrerinnen und Mitfahrer im Auto und Nutzerinnen und Nutzer von Bus und Bahn. Darüber hinaus ermöglicht Mobilitätserziehung den Kindern und Jugendlichen, sich mit ihren Mobilitätsbedürfnissen auseinanderzusetzen und diese auch kritisch zu hinterfragen.

Im Straßenverkehr werden Kinder mit Anforderungen konfrontiert, denen sie nicht gewachsen sind. Aufgrund einer anderen Wahrnehmung können sie Situationen nur schlecht überblicken und einschätzen, daher nehmen sie den „erwachsenen“ Verkehr anders wahr. Deshalb gelten Kinder als die am stärksten gefährdete Gruppe von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Sie können Geschwindigkeiten und Entfernungen beispielsweise noch nicht richtig einschätzen, weshalb sie sich aus Sicht erwachsener Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer häufig „irrational“ verhalten. Zur Vermeidung von Verkehrsunfällen und zur Entwicklung eines sicheren Verkehrsverhaltens benötigen Kinder demnach eine Reihe von Fähigkeiten, die sich erst Schritt für

Schritt im Laufe der Kindheit und Jugend entwickeln. Kinder müssen lernen:

- gefährliche Situationen und Absichten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu erkennen und vorherzusehen;
- nach welchen Prinzipien der Verkehr abläuft und wodurch gefährliche Situationen entstehen können;
- eine Aufmerksamkeit und Sensibilisierung im Straßenverkehr zu entwickeln.

Um diese Fähigkeiten umsetzen zu können, benötigen Kinder u.a. verschiedene motorische Fertigkeiten, eine gute psychomotorische Koordination, einen bewussten Umgang mit der eigenen Mobilität im städtischen Umfeld sowie Kenntnisse im Bereich der Wahrnehmung mit allen Sinnen und deren Bedeutung für die Verkehrssicherheit.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en)

- die klassische Verkehrserziehung dauerhaft und konstant an den weiterführenden Schulen um Aspekte der Umwelt-, Gesundheits- und Sozialerziehung erweitert worden sein;
- Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Mobilitätserziehung nicht nur gelernt haben, sich sicher im Straßenverkehr fortzubewegen, sondern auch, dass Verkehr ein soziales System ist, das Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit hat. In diesem Sinne sollen Kinder und Jugendliche Mobilitätskompetenz erworben und somit gelernt haben, eigenständig mobil zu sein und verantwortungsbewusst ihre Mobilitätsentscheidungen zu treffen.