



Fahrer und Fahrerinnen von Motorrädern haben ein hohes Unfallrisiko. Die Zahl von 583 getöteten Motorradfahrern unterstreicht dies in erschreckender Weise.

## Die zehn TOP-Forderungen des DVR

# Vision Zero im Straßenverkehr

Vielfach wird Vision Zero nur als Zielvorstellung verstanden: die Vorstellung einer Mobilität ohne Getötete und ohne Schwerverletzte. Vision Zero ist jedoch mehr: Sie ist eine Strategie, mit der die Zielvorstellung erreicht werden kann.

In Deutschland werden mit Kraftfahrzeugen jährlich rund 800 Milliarden Kilometer zurückgelegt. Zusammen mit Fußwegen und Wegen mit Fahrrädern ergibt sich eine Zahl von mehr als 1.000 Milliarden Kilometern. Ohne Zweifel, wir verdanken dem Straßenverkehr eine ungeheure Mobilität. Die Kehrseite dieser Mobilität ist

jedoch die ebenfalls immense Zahl der Unfälle: 2017 wurden im Straßenverkehr 3.180 Menschen getötet und 390.000 verletzt.

Im langjährigen Vergleich ist das bereits ein enormer Fortschritt: 1970 waren in Deutschland 21.332 Verkehrstote zu beklagen,

2017 waren es also 85 Prozent weniger. Aber trotz des Rückgangs können wir nicht zufrieden sein. Dies wird auch deutlich, wenn wir verschiedene Verkehrssysteme miteinander vergleichen. Pro einer Milliarde zurückgelegter Personenkilometer verunglücken im Flugzeug 0,3 Menschen, im Zug 2,7 und im Auto 276. Das Risiko, bei einem Unfall verletzt zu werden, ist also nach dieser Berechnung im Pkw rund 100 Mal höher als im Zug und 900 Mal höher als im Flugzeug.

### Autor



#### Dr. Walter Eichendorf

Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)  
E-Mail: [walter.eichendorf@dvr.de](mailto:walter.eichendorf@dvr.de)

Es liegt auf der Hand, dass viele Bereiche der Systemsicherheit bei Flügen und bei der Bahn nicht völlig auf den Straßenverkehr übertragen werden können. Bis zu einem gewissen Grad ist dies jedoch durchaus möglich. Und hier kommen wir zur Vision Zero mit ihren Eckpunkten.

## Eckpunkte der Vision Zero im Straßenverkehr

Das Leben ist nicht verhandelbar. Kein anderes Gut kann so wichtig sein, dass es gegen menschliches Leben aufgerechnet werden darf. Dies bedeutet konkret: im Zweifel für die Verkehrssicherheit!

Menschen machen Fehler. Vision Zero geht von der Erfahrungstatsache aus, dass sich Fehler im Straßenverkehr nicht vollständig vermeiden lassen. Man geht davon aus, dass 90 Prozent der Unfallursachen im Bereich menschlichen Fehlverhaltens liegen.

Das entscheidende Maß ist die Belastbarkeit des Menschen. Wir wissen aus der Unfallforschung, dass erwachsene Fußgänger den Aufprall eines mit 30 km/h fahrenden Pkw zumeist überleben. Bei 50 km/h sinkt die Überlebenschance jedoch rapide. Wenn dies bekannt ist, muss als Konsequenz das Verkehrssystem so gestaltet werden, dass ein Aufprall eines Fahrzeugs auf einen Menschen mit der höheren, kritischen Geschwindigkeit nicht stattfindet.

Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem. Während man früher die Verantwortung für die Sicherheit im Straßenverkehr hauptsächlich bei den am Verkehr teilnehmenden Personen gesehen hat, rücken nun die Gestalter des Systems stärker in den Vordergrund: Die Behörden, die für den Bau und die Unterhaltung der Straßen zuständig sind, die Fahrzeughersteller, die Transportunternehmen, aber auch die Politikerinnen und Politiker, die Gesetzgebung, die Rechtsprechung und die Polizei.

Spätestens hier ist klar: Vision Zero ist eine Strategie. Sie ist eine qualitative Vorgabe. Und dies ist zweifellos ein Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Jeder dritte Unfall mit Personenschaden, so belegen Zahlen aus Österreich, ist die Folge von Ablenkung. Ein tödlicher Trend, den zu stoppen jeder selbst in der Hand hat.

Deshalb ist es konsequent, dass die Vision Zero im März 2018 in den Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD aufgenommen wurde. Die Koalitionspartner verpflichten sich zur Vision Zero und dem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten mittelfristig auf null zu senken. Viele Bundesländer, zuletzt 2018 Berlin, haben ähnliche Formulierungen zur Vision Zero in ihren Verkehrssicherheitsprogrammen.

---

„Die Vision Zero ist eine Strategie und eine qualitative Vorgabe. Sie bedeutet einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit.“

---

### Die zehn TOP-Forderungen des DVR

Um das Ziel zu erreichen, müssen konkrete Maßnahmen festgelegt werden. Schaut man auf die Todesfallzahlen 2017, sieht man schnell die Schwerpunkte: 675 Menschen sind durch zu schnelles Fahren auf Landstraßen ums Leben gekommen. 600 zu Fuß gehende und Rad fahrende Personen starben bei Innerortsunfällen. 583 Menschen wurden auf Krafträdern getötet. 559 Menschen starben durch einen Aufprall auf einen Baum am Straßenrand.

Exakt hier muss man ansetzen, wenn man gefährdungsorientiert denkt und handelt und Erfolge erzielen will. Denn wir wis-

sen, wie man genau diese Unfälle verhindern kann.

2013 hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) deshalb auf Basis von Empfehlungen seiner Vorstandsausschüsse 14 sogenannte TOP-Maßnahmen definiert, deren Umsetzung eine höchstmögliche Reduzierung der Getöteten- und Schwerverletztenzahlen versprach. 2018 wurden daraus die aktuellen zehn TOP-Forderungen des DVR zur Verkehrssicherheit, die sich an den wesentlichen Gefährdungen orientieren. Es sind:

#### 1. Verkehrsüberwachung gezielt verstärken

Verkehrsregeln sind keine unverbindlichen Empfehlungen. Leider werden sie von einigen so empfunden: Tagtäglich wird zu schnell und zu dicht aufgefahren, um nur zwei der häufigsten Delikte zu nennen. Wenn keine oder kaum Kontrollen und Sanktionen stattfinden, wird dieses Verhalten verstärkt. Daher brauchen wir eine Erhöhung der finanziellen und personellen Ausstattung der Polizei und entsprechender staatlicher Überwachungsorgane.

#### 2. Höchstgeschwindigkeiten anpassen

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist nach wie vor der Killer Nummer eins auf unseren Straßen. Nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes starben 2017 durch nicht angepasste Geschwindigkeit 1.077 Menschen auf unseren Straßen, das ▶



Foto: DVR



war nahezu jeder Dritte im Straßenverkehr Getötete. Das heißt nicht zwingend, dass die vom Gesetzgeber vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten falsch sind. Aber viel zu oft werden sie schlicht nicht eingehalten – da sind wir beim Thema Überwachung. Manchmal sind Sicht- und Witterungsverhältnisse aber auch so, dass die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit nicht die angepasste ist.

### 3. Baumunfälle verhindern

Ein Aufprall auf einen Baum am Straßenrand birgt selbst bei modernen Fahrzeugen mit hoher passiver Sicherheit ein hohes Verletzungsrisiko für die Insassen. Im Jahr 2017 starben 559 Menschen infolge eines Baumunfalls. Die dagegen anzuwendenden Mittel sind bekannt: Seitenräume von Landstraßen sollten möglichst hindernisfrei gestaltet werden. Bei bestehenden Bäumen in kritischen Bereichen muss der Einsatz von passiven Schutzeinrichtungen verstärkt werden. Zusammengefasst sind diese Maßnahmen in der so genannten ESAB, den „Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäume“. Die verbindliche Einführung und Umsetzung dieser Empfehlungen in allen Bundesländern wäre ein wichtiger Schritt nach vorn.

### 4. Sicherheit für Motorrad Fahrende erhöhen

Fahrer und Fahrerinnen von motorisierten Zweirädern haben ein hohes Unfallrisiko. Die Zahl von 583 getöteten Motorradfahrenden unterstreicht dies in erschreckender Weise.

Der Zustand der Straßen und das Straßenumfeld haben großen Einfluss auf die Sicherheit von Motorradfahrenden. Möglichkeiten zur sicheren Gestaltung werden im „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“, der so genannten MVMot, aufgeführt. Dieses Merkblatt ist Stand der Technik und damit eine zu beachtende Handlungsanweisung für die Verantwortlichen der

Im Jahr 2017 starben 559 Menschen infolge eines Baumunfalls. Der DVR fordert deshalb für Alleien mit einer Fahrbahnbreite unter 7,50 Metern und ohne passive Schutzeinrichtungen eine Höchstgeschwindigkeit 70 km/h.

Straßeninfrastruktur. Es ist daher unverständlich, dass dieses Merkblatt längst noch nicht in allen 16 Bundesländern rechtsverbindlich eingeführt wurde.

### 5. Sicherheit durch Verbesserung der Infrastruktur erhöhen

Bei diesem Punkt geht es generell um die Sicherheit der Infrastruktur, die allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zugutekommt. Erprobte Infrastrukturmaßnahmen müssen konsequent angewendet werden. Erreichen und verstärken kann man dies durch den konsequenten Einsatz der Verkehrsschau und die Förderung der Arbeit der Unfallkommissionen. Die Anwendung der Instrumente des Bestandsaudits und des Sicherheitsaudits muss sichergestellt werden.

Ein Schwerpunkt ist besonders herauszuheben: Die Sicherheit an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren in-nerorts. Viele der bestehenden Knotenpunkte weisen Defizite und Abweichungen von den aktuellen technischen Regelwerken auf, die Unfälle begünstigen können. Dazu gehören vor allem die fehlenden Sichtbeziehungen, insbesondere an Zufahrten, aber auch an Einmündungen und Kreuzungen ohne Ampeln. Die Verbesserung der Infrastruktur bietet - neben der Fahrzeugtechnik - das größte Potenzial zur Erreichung der Ziele der Vision Zero.

### 6. Fahrerassistenzsysteme, Automatisierung und Vernetzung forcieren

ABS und ESP sind mittlerweile aus unseren Fahrzeugen nicht mehr wegzudenken. Darüber hinaus existieren weitere Assistenzsysteme, die ein hohes Sicherheitspotenzial besitzen. Bereits 2014 hat der DVR in einem Vorstandsbeschluss die Hersteller aufgefordert, mit hoher Priorität an der Entwicklung von Abbiegeassistenten für Nutzfahrzeuge zu arbeiten. Der DVR fordert auch seit November 2016 die gesetzliche Einführung von Notbremsassistentensystemen für neue Nutzfahrzeuge, die sogenannten AEBS. Die vom Gesetzgeber formulierten Mindestvoraussetzungen für diese Systeme werden von neueren Modellen teilweise weit übertroffen. Nach Einschätzung des DVR könnten aktuelle „optimale“ AEBS-Varianten gegenüber solchen, die „nur“ der EU-Vorschriftenstufe 2 entsprechen, zwei von drei der AEBS-relevanten Unfälle verhindern!

### 7. Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöhen

Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, dass die so genannten ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, also in erster Linie die zu Fußgehenden und radfahrenden Personen, zu den Hauptleidtragenden des Innerortsverkehrs gehören. Etwa 60 Prozent der innerorts Getöteten, das waren 2017 600 Personen, entfallen auf diese beiden Gruppen.



## „Das langfristige Vision-Zero-Ziel der EU ist; die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten oder schwer Verletzten bis zum Jahr 2050 auf nahezu null zu bringen.“

Hinzu kamen 100.000 Verletzte. Unfassbare Zahlen!

Das Wissen um verkehrssichere Straßen ist vorhanden, es wird jedoch zu wenig umgesetzt. Die Gründe dafür sind vielfältig: gute Maßnahmen kosten Geld, in vielen Straßenbaubehörden herrscht Personalmangel. Außerdem verfügen viele Entscheiderinnen und Entscheider vor Ort nicht immer über das nötige Wissen. Deshalb präsentiert der DVR unter dem Titel „Gute Straßen für Stadt und Dorf“ auf seiner Website eine Beispielsammlung für die Umgestaltung innerörtlicher Straßen.

### 8. Fahren unter Alkohol- und Drogen Einfluss verhindern

Europaweit sind nach den Publikationen des Europäischen Verkehrssicherheitsrats ETSC ein Viertel der im Straßenverkehr Getöteten auf einen Unfall unter Alkoholeinfluss zurückzuführen. Neben einer Erhöhung der Kontrolldichte, die auch als gesellschaftliches Signal wirken würde, hat sich der DVR bereits 2011 für die Einführung eines Alkoholverbots am Steuer ausgesprochen. Eine deutliche Mehrheit in der Bevölkerung teilt diese Forderung. Bei den Fahranfängerinnen und Fahranfängern hat das vor einiger Zeit eingeführte Alkoholverbot sofort zu einer Senkung alkoholbedingter Unfälle geführt. Daran gilt es anzuknüpfen. Auch ist es an der Zeit, über einen Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand für das Radfahren unter Alkoholeinfluss nachzudenken.

Neben den genannten rechtlichen Regelungen gibt es aber auch technische Möglichkeiten, Alkoholfahrten wirkungsvoll zu verhindern: Alkohol-Interlock-Systeme verhindern das Starten des Motors durch eine alkoholisierte Person. In zahlreichen Nachbarländern gibt es bereits Gesetze zum Einsatz der Interlocks, im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD ist diese Maßnahme angekündigt.

### 9. Qualifizierung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern verbessern

Junge Fahrerinnen und Fahrer waren und sind eine Hauptzielgruppe bei der Verkehrssicherheitsarbeit. Der DVR tritt dafür ein, auf Basis vorhandener Erkenntnisse und positiver internationaler Erfahrungen ein umfassendes Konzept zur Ausbildung und Betreuung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern zu erarbeiten und umzusetzen. Die positiven Erfahrungen beim Begleiteten Fahren mit 17 machen Mut und sind gleichsam eine Verpflichtung, diesen Weg weiter zu beschreiten. Die obligatorische Lernzeit der Fahranfängerinnen und Fahranfänger sollte verlängert werden. Darüber hinaus benötigen wir dringend ein Curriculum für die Fahrausbildung, das verpflichtend eingeführt werden sollte.

### 10. Gefahren durch Ablenkung verhindern

Ablenkung ist eine von Verkehrsteilnehmenden in der Regel unterschätzte und häufige Unfallursache. Mit der Verbreitung der Smartphones und anderer elektronischer Kommunikationsmedien treten neue Ablenkungsquellen zu den bereits bekannten hinzu. Unfallforscherinnen und Unfallforscher gehen davon aus, dass das Unfallrisiko zum Beispiel beim Tippen auf dem Smartphone auf das Sechsfache ansteigt, beim Eingeben von Telefonnummern sogar auf das Zwölfwache. Laut einer Studie der Allianz kommen jährlich mehr als 300 Menschen ums Leben, weil einer der Beteiligten abgelenkt war.

Neben Verhaltensänderungen wie zum Beispiel durch die Kampagne „Runter vom Gas“ mit den Autobahnplakaten müssen die technischen Möglichkeiten zur Verringerung von Ablenkungsgefahren ausgeschöpft werden. Dazu gehören zum Beispiel Einrichtungen, die das Telefonieren, Lesen oder Schreiben von Texten beim Fahren unterbinden. Solche Ein-

richtungen müssen mit Nachdruck entwickelt und ihr Einsatz nach entsprechendem Wirkungsnachweis verbindlich vorgeschrieben werden.

### Ausblick: Vision Zero in Europa und weltweit

Im Mai 2018 hat die Europäische Kommission das dritte Mobilitätspaket verabschiedet, das einen neuen Rahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit der Jahre 2021 – 2030 enthält und im Laufe des Jahres 2019 im Rat und im Europaparlament beraten wird. Bemerkenswerte viele der oben genannten Forderungen des DVR finden sich darin wieder. Innerhalb von drei Jahren müssen beispielsweise alle neu auf den Markt gebrachten Fahrzeugmodelle mit der fortschrittlichsten Sicherheitstechnik ausgestattet werden. Auch die durch eine unsichere Straßeninfrastruktur entstehenden Risiken werden systematisch in Angriff genommen, darunter auch die Risiken, denen zu Fußgehende und Radfahrende ausgesetzt sind.

Mit diesem Rahmen wird das langfristige Vision-Zero-Ziel der EU bekräftigt, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten oder schwer Verletzten bis zum Jahr 2050 auf nahezu null zu bringen, mit dem Zwischenziel einer Verringerung um 50 Prozent zwischen 2020 und 2030. Daneben tritt das Ziel der Halbierung der Zahl der Schwerverletzten im gleichen Zeitraum, wobei eine neue, gemeinsame Definition des Begriffs „Schwerverletzte“ zugrunde gelegt wird. Die Beschlüsse der EU-Kommission im dritten Mobilitätspaket entsprechen dem weltweiten „Safe-System-Ansatz“ der WHO, der der Strategie der Vision Zero entspricht.

Wenn dieses europäische Vorhaben wirksam umgesetzt wird und wenn (auch) damit die TOP-Forderungen des DVR verwirklicht werden, dann kommen wir dem Ziel sehr nahe: Keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. ●