

ACE Auto Club Europa e.V. | Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin
Schleswig-Holsteinischer Landtag
Herrn Claus Christian Claussen
Vorsitzender des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel
Per E-Mail: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

ACE Auto Club Europa e.V.
Verkehrspolitik
Märkisches Ufer 28
10179 Berlin
Telefon: 030 278 725 11
E-Mail: verkehrspolitik@ace.de
Internet: www.ace.de
20.02.2024

Schriftliche Stellungnahme des ACE Auto Club Europa:

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 ACE Auto Club Europa e.V. bedankt sich für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Die Verkehrssicherheit gehört zum Satzungsauftrag des ACE und ist damit Leitgedanke unseres Handelns. Für den ACE hat der Schutz aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer hohe Priorität auf der politischen Agenda. Das Ziel der 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. Eine verkehrssichere Infrastruktur muss gestärkt und das gesamte Potenzial technischer Entwicklungen zur Unfallverhütung ausgeschöpft werden. Der Schutz gilt insbesondere den vulnerablen Gruppen, also den Radfahrerinnen und Radfahrern, den Fußgängerinnen und Fußgängern und den jungen und älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. So kann die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten weiter gesenkt werden.

Evaluation muss schlüssiges Gesamtkonzept folgen

Der ACE unterstützt daher den Grundgedanken der o.g. Anträge. Die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit zu evaluieren und daraus Schlüsse zu ziehen, wird als zielführend erachtet. Die im Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aufgezählten Einzelmaßnahmen werden grundsätzlich befürwortet, bedürfen aus Sicht des ACE jedoch einer weiteren Konkretisierung. Es erscheint daher ratsam ein Maßnahmenpaket im Sinne eines Landesverkehrssicherheitsprogramms zu entwickeln. Mit der Vision Zero als Strategie müssen messbare Reduktionsziele definiert werden. So hat sich die Europäische Union zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2050 auf nahezu null zu reduzieren und die der Schwerverletzten bis 2030 zu halbieren. Die Bundesregierung zielt darauf ab, die Anzahl der Verkehrstoten um 40 Prozent bis 2030 zu senken.

Doch das Festlegen eines Reduktionszieles allein und das Zählen von Unfällen oder verletzten Personen wäre unzureichend, um Güte bzw. Qualität der anzustrebenden Sicherheit im Straßenverkehr zu ermitteln. Dies begründet sich darin, dass die Anzahl der Unfälle oder der Unfallfolgen auch zufälligen Schwankungen unterliegen können. Um die unfallverursachenden Prozesse besser zu verstehen, können Sicherheitsindikatoren helfen, mit dem Ziel, effektive Maßnahmen für die Reduzierung der Unfallzahlen und der Personenschäden zu entwickeln. Der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC definiert einen solchen Indikator (Safety Performance

Indicator) als „jegliche Messung, die mit Unfällen oder Verletzungen in Verbindung stehen und die zusätzlich zur Zählung von Unfällen und Unfallfolgen ermittelt werden mit dem Ziel, die Leistung oder Umsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit festzustellen bzw. die Prozesse, die zu den Unfällen geführt haben.“

(<https://etsc.eu/wp-content/uploads/Transport-safety-performance-indicators.pdf>)

Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen erarbeitet derzeit ein entsprechendes Konzept mit Verkehrssicherheitsindikatoren, das das Monitoring der Verkehrssicherheitsarbeit erweitert und neben der Abbildung von Änderungen im Sicherheitsniveau anhand von Sicherheitsindikatoren auch Handlungsbedarfe identifiziert.

Ein zu entwickelndes Verkehrssicherheitsprogramm sollte neben Zielen und messbaren Indikatoren auch die Finanzierung von Maßnahmen und klare Zuständigkeiten sowie Zeitrahmen definieren. Die Einbindung von Kommunen und weiteren Akteuren sollte im Sinne der kooperativen Verkehrssicherheitsarbeit grundsätzlich erfolgen und wird daher sehr begrüßt. Anlassbezogene Kooperationen müssen mit festen Akteursrunden erweitert werden, die sich für die Informationsgewinnung und der strategischen Ausrichtung eignen. Eine angemessene und verlässliche Ausstattung der Verkehrssicherheitsarbeit mit Personal und Finanzmitteln, die institutionalisierte Einbindung und Vernetzung von Verbänden und Vereinen, klare Verantwortungsbereiche und die Festlegung von Koordinierungsmechanismen wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Eine strategische und evidenzbasierte Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit ist und bleibt notwendig. Ein solches zu entwickelndes Verkehrssicherheitsprogramm geht über einen Aktionsplan, wie im Alternativantrag der FDP-Fraktion beschrieben und zunächst als begrüßenswert betrachtet wird, hinaus. Ziel muss es sein, Verkehrssicherheitsarbeit dauerhaft mit entsprechenden Mitteln und Maßnahmen zu etablieren und an Zielen und Vorgaben auszurichten.

Mehr Handlungsraum für die Kommunen

Der ACE unterstützt das Ansinnen das Straßenverkehrsrecht anzupassen. Es müssen die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um Kommunen nach Notwendigkeit vor Ort die Entscheidung zu ermöglichen, Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit auf ausgewählten Straßen oder für größere Bereiche anzuordnen. Die Anordnung von Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit auf ausgewählten Strecken kann positive Effekte auf die innerörtliche Verkehrssicherheit haben. Sie hat zudem das Potential, die Lebensqualität in Innenstädten zu erhöhen. Aus diesem Grund sollten die Kommunen über die Ausweisung von Tempo-30-Bereichen weitgehend eigenständig entscheiden können. Der ACE unterstützt darin auch das Städtebündnis „Lebenswerte Städte und Gemeinden“. Ein solche Anordnung muss auch allein zugunsten des Umwelt- und Gesundheitsschutzes oder der städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden können. Die im StVG-Entwurf vorgeschlagene Gleichwertigkeit der Ziele muss nach Auffassung des ACE auch in der StVO erhalten bleiben. Nach Ansicht des ACE sollte in der StVO ‚Verkehr‘ nicht – wie bisher – mit dem Kraftfahrzeugverkehr gleichgesetzt werden, sondern u.a. den Fuß- und Fahrradverkehr miteinschließen.

Gefährdungsorientierter Ansatz

Im Sinne des gefährdungsorientierten Ansatzes gilt der Blick zunächst den Landstraßen und den ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. 2022 kamen 55 der 94 Verkehrstoten in Schleswig-Holstein außerorts ums Leben. Innerorts waren 21 der 39 Verkehrstoten auf dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs. Im Jahr 2022 wurde mit 5.045 Fällen die höchste Anzahl an Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Radfahrenden in Schleswig-Holstein seit 15 Jahren festgestellt. Insgesamt verunglückten 4.888 (2021: 4.145) Personen mit dem Fahrrad. Um Landstraßen sicherer zu machen und die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen fordert der ACE konkret:

- den Ausbau von Radwegen zu verstärken
- schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern mehr Platz einzuräumen
- Umbauten an gefährlichen Kreuzungen vorzunehmen
- längere Grünphasen für zu Fuß Gehende an Ampeln, um damit der demographischen Entwicklung Rechnung zu tragen
- eigene Ampeln für Radfahrerinnen und Radfahrer mit Ampelphasen, die den Radfahrenden einen Vorrang vor dem Kfz-Verkehr einräumen, sofern eine eigene Radverkehrsführung gegeben ist
- entschärfte Leitplanken und flexible Tafeln aus Kunststoff auf Landesstraßen einzurichten, um Motorradfahrende zu schützen

- geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen zu ergreifen.
- Außerdem sollten
- verständliche und nachvollziehbare Geschwindigkeitsbegrenzungen die Regel sein
 - das Personal für Verkehrsüberwachung, Kontrollen und Sanktionen aufgestockt werden
 - Maßnahmen zur Unfallverhütung bei Elektrokleinstfahrzeugen und anderen neuen Mobilitätsformen ergriffen werden und
 - Pedelec- und Fahrradsicherheitstrainings gefördert werden.

Tempolimit auf Autobahnen

Der ACE unterstützt die Forderung der Fraktion des SSW, sich für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h auf Autobahnen einzusetzen. Der ACE hat sich als erster deutscher Autoclub 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.

Wir würden uns freuen, wenn diese Vorschläge und Hinweise im weiteren Verfahren Berücksichtigung finden würden und stehen allen demokratischen Kräften für einen konstruktiven Austausch sehr gerne zur Verfügung.