

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/2868



RAD.SH

Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur
Förderung des Fuß- und Radverkehrs
in Schleswig-Holstein

RAD.SH, Dr. Thorben Prenzel, Wolfskamp 49 - 24113 Kiel

Claus Christian Claussen, Vorsitzender des Wirtschafts-
und Digitalisierungsausschusses

Per Email

Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

RAD.SH

Dr. Thorben Prenzel
Wolfskamp 49
24113 Kiel

Tel.: 0163-9233640

thorben.prenzel@rad.sh

www.rad.sh

04.03.2024

Betr.

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](#)

Sehr geehrter Herr Claussen

Auf den folgenden Seiten finden Sie unsere Stellungnahmen zu oben genannten Anträgen.

Gez. Dr. Thorben Prenzel, Geschäftsführer RAD.SH

RAD.SH

Kommunale Arbeitsgemeinschaft
zur Förderung des Fuß- und
Radverkehrs in Schleswig-Holstein
(RAD.SH) e.V.
Vereinsnummer: VR 6848 KI

Vorsitzender

Björn Demmin, LR Kreis Plön

Vorstand

Jan Peter Schröder, LR Kreis
Segeberg

, Christine Roeder, OB Norderstedt,
Verena Jeske, BM Bad Bramstedt
Julia Samtleben, BM Stockelsdorf

Geschäftsführung

Dr. Thorben Prenzel
Telefon 0163-9233640
thorben.prenzel@rad.sh
www.rad.sh

Konto

Förde Sparkasse
IBAN DE17 2105 0170 1003 0759 81
BIC NOLADE21KIE

Stellungnahme

RAD.SH begrüßt die Initiative des Landtages. 30 Verkehrstote und mehr als 1800 Schwerstverletzte im Jahr 2023 in Schleswig-Holstein bedeuten vielfaches Leid für die Betroffenen und ihre Familien.¹ Ein schnelles Handeln seitens des Landes und aller verantwortlichen Akteure ist angesichts dieser Zahlen notwendig.

Als ein RAD.SH Schwerpunkt der Jahre 2023- 2025 ist das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen in der Strategie unserer Arbeitsgemeinschaft verankert. Grundlage unserer Arbeit ist ebenfalls die Vision Zero, wie in der VwV-StVO in § 1 beschrieben: „Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen ist Vision Zero“

Auch in der Radstrategie die Landes „Ab auf Rad im echten Norden“ ist in 3.3. das Teilziel „Vision Zero“ beschrieben: Unfallzahlen mit Radbeteiligung um 50% bis 2023 reduzieren, Getötete und Schwerverletzte um 30% reduzieren. Dieses Ziel sollte die Grundlage aller Fuß- und Radverkehrspolitik des Landes bleiben.

Dass ein konsequentes Vorgehen Erfolg verspricht, zeigt das Beispiel unserer nördlichen Nachbarn, die schon seit Jahren die Vision Zero erfolgreich umsetzen. In Schweden, wo die Vision Zero – also das Ziel eines Straßenverkehrs ohne Getötete – zum ersten Mal formuliert wurde, gibt es 27 Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern; 24 von ihnen haben das Ziel innerorts schon mindestens in einem Jahr seit 2009 erreicht. Ein Spitzenreiter ist die schwedische Stadt Karlstad. In der Stadt mit gut 60.000 Einwohnern waren in acht der vergangenen zehn Jahre keine Verkehrstoten im innerörtlichen Verkehr zu verzeichnen.²

Vom Wissen zum Handeln

Die Evaluation der Landesradstrategie aus dem Frühjahr 2023 beschreibt Umsetzungsschritte: „Zum einen sollten infrastrukturelle Belange zukünftig stärker in die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes einbezogen werden. Eine sichere Infrastruktur ist die Basis für sicheres Radfahren. Zum anderen sollten zielgruppengerechte und verkehrsträgerübergreifende Schulungen intensiviert werden....“

Damit sind auch die zwei wesentlichen Bereiche für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr beschrieben: Verbesserung der Infrastruktur und verhaltensändernde Maßnahmen bei den NutzerInnen. Dies findet sich auch im Antrag der CDU/Grünen wieder: „Unfallrisiken müssen durch Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie durch die Errichtung fehlerverzeihender Verkehrsinfrastruktur weiter gesenkt werden“. Beide Ansätze bilden die Grundlage für ein konsistentes Vorgehen. RAD.SH unterstützt diesen Ansatz. Zur Umsetzung sind verschiedene Stellschrauben wichtig. Diese werden auf den nächsten Seiten beschrieben.

¹ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/nach-bundeslaender.html>

² <https://www.dekra.de/de/dekra-vision-zero-award-fuer-schwedische-stadt-karlstad/>

RAD.SH schlägt folgende Maßnahmen vor:

Ermöglichen statt Verhindern

Im Antrag steht die Forderung, „die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit zu evaluieren.“ Dabei sollte keine Rückschau erstellt werden, sondern es gilt, alle Akteure zusammenzubringen, um Potentiale zu heben und bestehende Maßnahmen verknüpfen. Dabei ist wichtig, schnell in die Maßnahmenplanung zu kommen. Der Landtag sollte deshalb den Antrag präzisieren und seitens der Verantwortlichen einen Maßnahmenkatalog einfordern, in dem prioritär ein Strauß von schnell umsetzbaren Maßnahmen beschrieben wird, mit dem die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Die Akteure sind dabei aufzurufen, selber aktiv alle Möglichkeiten auszuloten, rechtliche Hindernisse zu überwinden und Regelungen im Sinne des Schutzes aller Verkehrsteilnehmer auszulegen (Beispiel siehe nächster Punkt). Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen müssen dabei gleich mitgedacht werden. RAD.SH steht für einen solchen Prozess mit seiner Expertise zur Verfügung.

Definition Besondere Gefahrenlage

„Das Ziel, Sicherheit im Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen, sollte gegenüber anderen Zielen der StVO prioritär behandelt werden.“ (Antrag CDU/Grüne). Dafür sollten die relevanten Akteure Ermessensspielraum in Einzelfallentscheidungen ausnutzen können. Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, liegt nicht erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären. Es reicht aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt.³ Dieser Grundsatz sollte bei allen Akteuren verankert werden. (Antrag CDU/Grüne „In diesem Prozess bittet der Landtag die Landesregierung, für mehr Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen zur Einführung von Sicherheitsvorkehrungen einzusetzen. Dazu gehören lokale Temporeduzierungen, die einfachere Möglichkeit zur Errichtung von Querungshilfen an Landes- und Bundesstraßen sowie eine Senkung Geschwindigkeitsniveau an Unfallschwerpunkten“) Um diese Forderung umzusetzen, ist politische Rückendeckung der Verantwortlichen notwendig.

Wissen erweitern

Vor Ort fehlt vielfach das Wissen, welche Lösungen für verkehrliche Sicherheitsprobleme angemessen sind. Es gilt, alle Akteure in die Lage zu versetzen, den aktuellen Stand der Verkehrsforschung und Unfallprävention anzuwenden. Hier sollte der Landtag ein Umsetzungsprogramm einfordern, welches zügig die Wissenslücken schließt. Insbesondere müssen die Ergebnisse der Unfallforschung auf die zur Verfügung Daten der Unfallanalysen angewendet werden, um die richtigen Maßnahmen ergreifen zu können. (Beispiel: So gibt es natürlich auch deshalb so viele Unfälle mit Pedelecs, weil es soviel mehr Pedelecs gibt.) RAD.SH steht bereit, diesen Prozess zu unterstützen und mit den relevanten Akteuren aus Ministerien, Landbetrieb und der Polizei zu diskutieren.

³ BVerwG 3 C 32.09, Urteil vom 23.09.2010

Stärkung Unfallkommissionen

Einen wichtigen Ansatzpunkt für den vorherigen Punkt liegt beispielsweise in der Stärkung der Unfallkommissionen. Die entsprechenden Passagen im Änderungsantrag des SSW werden deshalb von Rad.SH unterstützt. Die Arbeit der Unfallkommissionen im Land ist ein wesentlicher Bestandteil zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein. Die gesetzlich vorgeschriebenen jährlichen Treffen sollten zur Weiterentwicklung genutzt werden. Vor allem wichtig sind laufende Qualifizierungsmaßnahmen für die Akteure vor Ort, damit diese moderne Lösungen für altbekannte Lösungen anwenden können.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass man besondere anlassbezogene und thematische Verkehrsschauen veranlasst – z.B. durch Erlass des Ministeriums – um Defizite zu erkennen und Maßnahmen daraus abzuleiten, die dann zeitnah umsetzbar sind mit Mitteln der StVO. Dabei ist es wichtig, die Überprüfungen „zu Ende“ zu denken. Ein „hier gibt es keine Lösung“ darf es nicht geben. Der Landtag möge beschließen, ein Programm zur Stärkung der Unfallkommissionen einzufordern. Auch hier steht RAD.SH bereit, diesen Prozess zu unterstützen.

Kurzfristige bauliche Maßnahmen priorisieren

Um schnell in die Umsetzung zu kommen, kann ein Sofortprogramm „schnelle Maßnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit“ gestartet werden. Rad- und Fußverkehrsunfälle finden am häufigsten an Kreuzungen und Einmündungen sowie an Querungen statt, Hauptunfallgegner ist das Auto/bzw. der LKW. Hier anzusetzen, bedeutet bei ersterem Sichtbeziehungen herzustellen und Abbiegegeschwindigkeiten zu reduzieren, bei zweiterem Querungshilfen einzurichten. RAD.SH wird einen Katalog einfacher und schnell umzusetzender Maßnahmen erstellen, die in SH und anderen Bundesländern bereits erfolgreich umgesetzt werden konnten. Aufgabe des Landes ist es, die Umsetzung zu ermöglichen, d.h. Regelungen so auszulegen, dass die Einrichtung schnell und unkompliziert erfolgen kann. Denn oberstes Ziel aller verkehrlichen Maßnahmen ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Der Landtag möge hier ein Programm einfordern, dass den Weg zur Umsetzung ebnet. Beispiel Antrag CDU/Grüne: „Der Landtag hält es für richtig vom §45 (9) StVO Gebrauch zu machen ... Diese Regelungen sollten so ausgeweitet werden, dass Querungshilfen leichter errichtet werden können.“

Daneben müssen natürlich auch Lösungsansätze geprüft werden, die nicht nur bauliche Maßnahmen beinhalten (die Zeit brauchen), sondern auch kurzfristig zu realisierende StVO-Maßnahmen. Hier gilt es, den Ermessensspielraum in Einzelfallentscheidungen zu erweitern. Beispiel ist hier auch die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“. RAD. SH hat auf seiner Mitgliederversammlung 2022 einen Antrag auf Unterstützung der Forderungen verabschiedet. Die Initiative „Der Landtag fordert die Landesregierung auf, den entsprechenden Gesetzentwurf auf Bundesebene zu unterstützen.“ wird deshalb vorbehaltlos unterstützt.

Kampagnenansätze zusammenführen

Es gibt eine Vielzahl von verschiedensten Ansätzen, die Öffentlichkeitsarbeit für die Erhöhung der Verkehrssicherheit betreiben. So sind beispielsweise im Schulumfeld fast alle relevanten Akteure und Verbände mit eigenen Maßnahmen, Beratungsleistungen, Kampagnen etc. vertreten. Auch andere Zielgruppen werden mit verschiedensten Maßnahmen auf unterschiedlichsten Ebenen angesprochen. Diese Ansätze zusammenzuführen und zielgruppengerecht auszubauen, kann Synergien heben und die Menschen erreichen. RAD.SH begrüßt deshalb die Idee eines Kampagnenjahres wie im

Änderungsantrag der FDP-Fraktion beschrieben, dieses sollte die Verzahnung und Umsetzung bestehender Ansätze prüfen, um nicht das Rad noch mal neu zu erfinden. Die Arbeiten sollten nach einem Jahr aber nicht eingestellt werden. Vielmehr sollte ein Kampagnenjahr ein Auftakt sein, um das Thema Sicherheit im Straßenverkehr kontinuierlich zu bespielen

Weitere Maßnahmen sollten Kommunen direkt umsetzen können, denn vor Ort sind die Menschen leichter zu erreichen. Die Finanzierung sollten über einen längeren Zeitraum durch das Land bereitgestellt werden. Ein mögliches Dach könnte das Thema „Rücksicht“ bieten. Unter diesem Dach könnten in einem mehrjährigen Prozesse verschiedenste Materialien für verschiedene Schwerpunktthemen erstellt werden. Hier kann RAD.SH Ideen und Maßnahmen für alle Kommunen aus Schleswig-Holstein bereitstellen, (Antrag der CDU/Grünen beschrieben: „Die Kommunen sollen weiterhin bei Präventionsangeboten wie Dialogdisplays und Maßnahmen, die auf den notwendigen Abstand zum Radverkehr aufmerksam machen, unterstützt werden.“)

Erlaubnis von Piktogrammketten

Antrag CDU/Grüne: „Darüber hinaus bittet der Landtag die Landesregierung, bei weiteren StVO-Novellierungen auf eine Erlaubnis von Piktogrammketten hinzuwirken“. Piktogrammketten können in Einzelfällen eine positive Wirkung auf das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen entfalten. Hier sollten die Beispiele anderer Bundesländer⁴ als Vorlage genutzt und eine behutsame Einführung geprüft werden.

Schlusswort

RAD.SH begrüßt ausdrücklich die Initiative des Landtages. Eine gemeinsamer Antrag aller Fraktionen würde ein Zeichen setzen und die Dringlichkeit des Themas zeigen. Um das Thema mit dem notwendigen positiven Druck weiter zu verfolgen, kann eine Expertenanhörung erfolgen, in der der aktuelle Stand der Unfallprävention für vulnerablen Gruppen dargestellt wird. Auf dieser Basis kann dann im Dialog mit allen relevanten VertreterInnen ein Maßnahmenprogramm beschlossen werden. RAD.SH steht bereit, diesen Prozess zu unterstützen.

⁴ Siehe beispielsweise das Forschungsvorhaben des BMVI: <https://www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/forschung/projekte/radfahren-bei-beengten-verhaeltnissen/>