



**Zum Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 20/1713), dem Änderungsantrag der Fraktion des SSW (Drucksache 20/1734) und Änderungsantrag der Fraktion der FDP (Drucksache 20/1738), um die Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein zu erhöhen.**

Der ADAC Schleswig-Holstein e.V. bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Antrag „Vision Zero voranbringen – Mehr Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein“ (Drucksache 20/1713), dem Änderungsantrag der Fraktion des SSW (Drucksache 20/1734) und Änderungsantrag der Fraktion der FDP (Drucksache 20/1738) und nimmt wie folgt Stellung:

Der ADAC Schleswig-Holstein e.V. ist sehr aktiv, um die Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein zu verbessern. Wir leben unseren Satzungsauftrag, Verkehrssicherheitsarbeit zu leisten. Im Jahr 2023 haben wir mit „Achtung Auto“, „Toter Winkel“, „Fahrradturnieren“ und „ADACUS“ mehr als 16.200 Teilnehmende verzeichnen können. Im Rahmen des Unfallpräventionsprogramms „Aufgepasst mit ADACUS“ – dem Einmaleins der Verkehrserziehung für Kinder im Alter von 5 bis 7 Jahren – werden z.B. Fragen, wie „Wie verhalte ich mich richtig an einer Fußgängerampel?“ und „Wie gehe ich sicher über einen Zebrastreifen?“ kindgerecht beantwortet. Aber auch Veranstaltungen für ältere Kinder im Alter von 8 bis 15 Jahren wurden wieder durch den ADAC Schleswig-Holstein durchgeführt. Hier ist das Programm „Achtung Auto“ hervorzuheben, wo seit über 30 Jahren Schülerinnen und Schülern der fünften und sechsten Klassen Wissen über sicheres Verhalten im Straßenverkehr vermittelt wird.

Gleiches gilt natürlich auch für ältere Verkehrsteilnehmende, wo der ADAC Schleswig-Holstein e.V. mit „Sicher mobil“ und dem Fahr-Fitness-Check als zuverlässiger Partner auftritt und die Verkehrssicherheit nachhaltig fördert.

Der ADAC Schleswig-Holstein e.V. begrüßt die Initiative des Landtages zur Verkehrssicherheit und das damit verbundene Ziel, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern und tödliche Unfälle zu vermeiden. Verkehr muss innerorts und außerorts, für alle Altersgruppen und alle Arten der Verkehrsbeteiligung erheblich sicherer werden. Besonderes Augenmerk muss dabei schwächere Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Kindern, älteren Menschen, Zufußgehenden und Radfahrenden, gelten.

Die Vision Zero ist Teil des ADAC Leitbildes zur Verkehrssicherheit. Wir verstehen sie als Ideal, welches es anzustreben gilt. Bei der Bewertung von Maßnahmen im Verkehr sollten Verkehrssicherheit und Vision Zero deshalb hohe Beachtung finden, sie sollten aber nicht der alleinige Maßstab sein.

Generell sind das menschliche Verhalten, der Zustand und die Ausgestaltung der Infrastruktur, sowie die sicherheitstechnischen Anforderungen an die Fahrzeuge die drei übergeordneten Handlungsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit. Der Antrag 20/1738 benennt hier zu Recht die relevanten Handlungsfelder. Das Land und die Kommunen können vor allem auf den Menschen und die Infrastruktur vor Ort Einfluss nehmen. Auf technische Merkmale der Fahrzeuge hat das Land nur einen begrenzten Einfluss. Wir regen an, sich vor allem mit Maßnahmen zu befassen, auf die das Land und die Kommunen besonderen Einfluss haben und mit denen ein Verkehrssicherheitskonzept die größte Wirkung entfalten kann.

Auch vor dem Hintergrund unserer eigenen Erfahrungen in der Verkehrssicherheitsarbeit begrüßen wir es, dass die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Antrag 20/1713 gleich zu Beginn besonders hervorgehoben wird. Den Ansatz einer fehlerverzeihenden Straße unterstützen wir ebenfalls.

### **Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)**

Im Antrag 20/1713 wird zur laufenden Gesetzgebung zur Novelle des StVG betont, dass das Ziel, Sicherheit im Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen, gegenüber anderen Zielen der StVO prioritär behandelt werden sollte. Zugleich wird angeregt, das Straßenverkehrsrecht so anzupassen, dass neben dem Fluss und der Sicherheit des Verkehrs auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden.

Der ADAC sieht daher das Vorhaben kritisch, die Ziele von StVG und der StVO um die Aspekte Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung zu erweitern. Diese Zielsetzungen sind in anderen rechtlichen Grundlagen bereits hinreichend vorhanden (z.B. BImSchG mit Lärm, Feinstaub, NOx) bzw. sind dort weiterzuentwickeln.

Die Ausrichtung des Rechtsrahmens an der Verkehrssicherheit und an dem Verkehrsfluss hat sich grundsätzlich bewährt und steht einer Weiterentwicklung hinsichtlich einer stärkeren Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs nicht im Wege. Hier wäre eine Klarstellung im StVG wünschenswert, dass dies den motorisierten und den nicht motorisierten Verkehr betrifft. Der ADAC spricht sich für eine Beibehaltung des Prinzips der Gefahrenabwehr als vorrangiges Ziel des StVG aus.

Dessen ungeachtet unterstützt der ADAC die Weiterentwicklung des Verkehrsraums, insbesondere auch die Entwicklung durchgängiger Radwegenetze. Denn die Vielfalt der Mobilität nimmt insbesondere im urbanen Raum zu. Zugleich steigen die Erwartungen der Menschen an Aufenthaltsqualität und Gesundheitsschutz. Generell bewegt sich allerdings diese Weiterentwicklung des Verkehrsraumes in einem Rahmen unterschiedlicher Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anderer Regelwerke, die miteinander abgewogen werden müssen. Aus Sicht des ADAC besteht der Handlungsbedarf unterhalb der gesetzlichen Ebene des StVG und wird auch nur teilweise durch die StVO abgedeckt.

Der ADAC empfiehlt zur Zielerreichung – Entscheidungsspielräume für Kommunen zu eröffnen – daher einen anderen Weg zu beschreiten: Nicht die Rechtsgrundlagen im StVG unbestimmt weit zu formulieren, sondern vielmehr an den konkreten Stellen, die in der Praxis Probleme hinsichtlich der Voraussetzung der qualifizierten Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 der StVO bereiten, über die Anpassung von Verwaltungsvorschrift zur StVO oder auch entsprechender Richtlinien (bspw. zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen) zeitgemäß zu beseitigen. Unterstützungswürdig wäre auch eine Weiterentwicklung der Erprobungsklausel in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO, um erleichtert (befristete) Verkehrsversuche zum Zwecke von Klima-, Gesundheits- und Umweltzielen sowie der städtebaulichen Entwicklung durchführen und bewerten zu können. Damit könnten innovative Ideen für die Allgemeinheit ohne großen zeitlichen Vorlauf oder hohe Investitionen sichtbar und erlebbar gemacht und bei Bedarf nachjustiert oder verworfen werden. Hauptverbindungen des Pendler- und Wirtschaftsverkehrs sowie des ÖPNV sollten davon allerdings ausgenommen bleiben.

### **Querungshilfen als infrastrukturelle Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit**

Der ADAC Schleswig-Holstein e.V. unterstützt darüber hinaus die Idee, die Errichtung von Querungshilfen an Orten mit einem hohen Fuß- oder Radverkehrsanteil zu erleichtern. Querungshilfen sind wichtige infrastrukturelle Maßnahmen, die Zufußgehenden und Radfahrenden das sichere Überqueren von Straßen ermöglichen und somit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Durch eine erleichterte

Errichtung solcher Querungshilfen an Orten mit einem hohen Fuß- oder Radverkehrsanteil können die Mobilität und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer weiter gefördert werden.

Die Ausweitung von Tempo-30-Zonen und die Errichtung von Querungshilfen müssen hierbei im Einklang mit einer sorgfältigen Verkehrsplanung und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erfolgen. Eine ganzheitliche Betrachtung der Verkehrssituation sowie eine enge Abstimmung zwischen Verkehrsbehörden, Anwohnern und anderen relevanten Stakeholdern sind entscheidend, um effektive und verhältnismäßige Maßnahmen zu treffen.

Der Effekt von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist hierbei überschaubar, da sich die große Mehrheit der Unfallhäufungsstellen auf die Knotenpunkte wie Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahren konzentriert, wo beim Ein- und Abbiegen grundsätzlich niedrigere Geschwindigkeiten vorherrschen als auf der freien Strecke. Dementsprechend ist eine Verringerung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nicht automatisch ein Garant für mehr Verkehrssicherheit. Zu berücksichtigen wäre zudem eine zu erwartende Verlagerung von Verkehrsströmen in die Wohngebiete, was dem Sicherheitsgedanken gerade dort zuwiderlaufen würde.

### **Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 130 km/h auf Autobahnen**

Im Antrag 20/1734 wird ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen gefordert. Die Bundesautobahnen, ob mit oder ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, gelten statistisch gesehen als die sichersten Straßen in der Bundesrepublik. So liegt Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten auf Landstraßen deutlich höher als auf Autobahnen. Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen sollte sachlich und wissenschaftlich umfangreich untersucht werden. Hierbei ist es wichtig, die Grenzen und Möglichkeiten eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen für die Verkehrssicherheit genau zu analysieren.

Ein allgemeingültiger Zusammenhang zwischen einem generellen Tempolimit und dem Sicherheitsniveau auf Autobahnen ist im internationalen Vergleich nicht feststellbar. Es gibt Länder mit einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung, die aber schlechter abschneiden als Deutschland. Aus den Unfallstatistiken der letzten Jahre lässt sich für das Autobahnnetz in Deutschland ableiten, dass Abschnitte ohne Tempolimit durchschnittlich genauso sicher sind wie jene, die geschwindigkeitsbeschränkt sind. Als zusätzliche Option ist die Ausweitung flexibler Geschwindigkeitsregelungen durch Wechselverkehrszeichen insbesondere an Strecken mit Unfallhäufungen zu erwägen.

Der ADAC unterstützt die Bestrebung die Rolle der Unfallkommissionen zu stärken. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass neben der Unfallkommission auch die regelmäßige Durchführung der Verkehrsschau nach VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen, indem Sichtbeziehungen sowie Absicherung von Gefahrenstellen schon vor einem Unfallereignis geprüft und bei Bedarf angepasst werden. Der ADAC hat hierzu auch einen Leitfaden für die Organisation und Durchführung entwickelt.

### **Zusammenfassung**

Der ADAC Schleswig-Holstein e.V. unterstützt die Initiative für mehr Verkehrssicherheit auf den Straßen in Schleswig-Holstein, um damit eine sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. So ist die Vision Zero auch ein Bestandteil des verkehrspolitischen Leitbildes des ADAC. Der ADAC bietet in diesem Zusammenhang seine Zusammenarbeit zur Verkehrssicherheit an. Insbesondere über die Verkehrssicherheitsprogramme können frühzeitig die richtigen Weichen in der Mobilitätsbildung gestellt werden und bei polarisierenden Themen kann mit Expertise zwischen den Verkehrsteilnehmern vermittelt werden. Das sorgt für die notwendige Akzeptanz von Maßnahmen. Der ADAC wird sich mit

seiner Erfahrung, wo immer es geht weiterhin vor Ort einbringen, um die Mobilität gemeinsam sicherer gestalten zu können. Daher unterstützt der ADAC Schleswig-Holstein e.V. die Initiative, die Verkehrssicherheitsarbeit im Land zu evaluieren und bietet hier seine Mitwirkung an

ADAC Schleswig-Holstein e.V.  
Lars Münchau  
Vorstand für Verkehr und Technik  
Saarbrückenstraße 54  
24114 Kiel