



Landesverband Nord

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/2968

Hamburg, 15.03.2024

Stellungnahme des VCD Nord

zur Drucksache 20/1713

Vision Zero voranbringen – Mehr Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein

<https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl20/drucks/01700/drucksache-20-01713.pdf>

Autoren:

Jens Deye

Vorstandsmitglied VCD Nord

jens.deye@vcd-nord.de

Geschäftsstelle:

VCD Landesverband Nord e.V.

Nernstweg 32-34

22765 Hamburg

Tel. 040-280 55 120

Fax 03212-8231066

geschaeftsstelle@vcd-nord.de

Stellungnahme des VCD Nord

Der VCD Nord begrüßt, dass die Ziele der Vision Zero oberste Priorität im Land Schleswig-Holstein haben. Es gilt dies auch mit entsprechender Priorität insbesondere bei der Abwägung gegenüber dem Verkehrsfluss zu handhaben. Außerdem bedarf es einer guten Ausstattung mit Ressourcen um diesen Zielen nachzukommen.

Hierbei sind bauliche Anpassungen im Straßenraum wichtig, welche aber auch viele Ressourcen binden. Schnell, kostengünstig und ebenfalls sehr wirksam sind Maßnahmen aus dem Bereich des Ordnungsrechts. Wir empfehlen den Fokus bei der Verkehrssicherheitsarbeit auf das Ordnungsrecht zu legen.

Zur Evaluation der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit sollte insbesondere eine Betrachtung der ergriffenen Maßnahmen und deren Wirkung gehören. Aus dem Bereich der Arbeitssicherheit ist dazu das STOP-Prinzip (siehe Anlage) bekannt, welches auch bei der Verkehrssicherheitsarbeit herangezogen und fest verankert werden muss. Maßnahmen der Beseitigung oder Vermeidung von Gefahrenstellen werden dem persönlichen Schutz von Personen vorangestellt, als Beispiel zur Verdeutlichung: Es macht keinen Sinn, Fußgänger*innen mit Protektoren zu versehen, damit bei Unfällen mit schnell fahrende Autofahrer*innen diese nicht verletzt werden. Es gilt vielmehr die Quelle der Gefahr, nämlich das schnell fahrende Auto in der Menge und Gefährlichkeit zu reduzieren, damit Fußgänger*innen sich nicht schützen müssen.

Als konkrete Maßnahmen können dazu dienen:

- Förderung des Umweltverbunds zur Vermeidung von Autoverkehren
- Förderung des Schienengüterverkehrs zur Vermeidung des besonders gefährlichen LKW Verkehrs
- Zufahrtsbeschränkungen des Kfz-Verkehrs insbesondere in sensiblen Bereichen, wie
 - vor Schulen z.B. durch Schulstraßen
 - Fahrradstraßen
 - Fußgängerzonen
 - Wohngebiete ohne Kfz-Durchgangsverkehr Stichwort: „Superblocks“ „Klein-Holland“
- Reduzierung der maximal erlaubten Geschwindigkeiten, insbesondere dort, wo es Mischverkehr gibt.
 - Innerorts Tempo30 oder weniger
 - Außerorts Tempo 80 bis Tempo30 je nach Straßenquerschnitt und Verkehrsaufkommen, insbesondere dort wo es keine separaten Radverkehrs- und oder Fußverkehrsanlagen gibt

- Angebotsmanagement
 - Ausbau der Radweg- und Fußwegeninfrastruktur
 - Rückbau von Kfz-Straßen und Kfz-Abstellflächen, Parkraumbewirtschaftung
 - Schaffung von echter Wahlfreiheit bei der Mobilitätsform insbesondere auf dem Land durch Ausbau eines vollflächigem ÖPNV-Angebots. > OnDemand-, Bus-, Schienenverkehre
- Spezifische bauliche Maßnahmen an Unfallschwerpunkten
 - nachdem die Maßnahmen des Ordnungsrecht ausgeschöpft sind, sind bauliche Einzelmaßnahmen z.B. der Umbau von Kreuzungen wichtig.
 - Rückbau aller freien Rechtsabbieger mit Fuß- Radverkehrsquerungen
 - Kreisverkehre statt Kreuzungen
 - getrennte Signalisierungen von Kfz-Rechtsabbiegern und Radverkehr
 - Geschützte Radfahrstreifen; Umbau von nicht ERA konformen Hochbordradwegen
- Verfolgung von Verstößen
 - Geschwindigkeitskontrollen ausweiten, alle Städte und Landkreise sollten über mobile Blitzer z.B. als Anhänger verfügen
 - Umfassende Ausweitung von Kontrollen von Falschparkern und ausreichend Personal im Ordnungsamt zur Bearbeitung von Anzeigen, auch aus der Bevölkerung.
 - Fuß- und Fahrradstaffeln und -streifen an allen Polizeidienststellen zur Erkundung von Ortslagen und zur Kontrolle von Verstößen aller Verkehrsteilnehmenden. fest in den Dienstplänen verankern und vorschreiben. So wird ein besser Blickwinkel für die Belange von ungeschützten Verkehrsteilnehmern erreicht.
- Information und Aufklärung
 - Aufklärung von älteren Personen über die Gefahren der Kfz-Führung bei verminderter Reaktionsfähigkeit und bei körperlichen Beeinträchtigungen sowie den Nebenwirkungen von Medikamenten > Projekte zum Abgeben des Führerscheins
 - Aufklärung und Kontrollen über den richtigen Überholabstand 1,5m innerorts, 2m außerorts zum Radverkehr, sowie dem Seitenabstand 1m zu parkenden Autos , Stichwort: Doorzone, Holländischer-Griff
 - Perspektivwechsel-Radtouren für LKW Führende um die Perspektive von Radfahrenden besser zu verstehen. Aufklärung von Fuß- und Radfahrenden über die Gefahr durch Fehlverhalten von LKW-Führenden insbesondere beim Rechtsabbiegen (einen toten Winkel gibt es nicht, es gibt nur schlecht eingestellte Spiegel und oder fehlende Aufmerksamkeit)

Das STOP-Prinzip aus dem Arbeitsschutz:

Das STOP-Prinzip beschreibt die Rangfolge von Schutzmaßnahmen. Diese Rangfolge hat der Arbeitgeber bei der Festlegung und Anwendung von Schutzmaßnahmen zu beachten. Das STOPPrinzip wird oft auch als STOP-Hierarchie, -Reihenfolge oder -Rangfolge bezeichnet. Dabei stehen die einzelnen Buchstaben "STOP" für jeweils verschiedene Arten von Schutzmaßnahmen:



Substitution:
Beseitigung einer Gefahrenquelle, z.B. in dem anstelle von gesundheitsgefährdenden Stoffen weniger gefährliche Stoffe eingesetzt werden.

Bild: VCD Nord

Technische Maßnahmen:
Beispielsweise Schutzeinrichtungen an Maschinen oder Sicherheits-schleusen bei Gefahrenbereichen.

Organisatorische Maßnahmen:
Regelungen, um Arbeitsvorgänge sicherer und gesünder zu gestalten, z.B. Beschränkung der Arbeitszeit um Bereichen hoher Lärmbelastung.

Personenbezogene Maßnahmen:
insbesondere Persönliche Schutzausrüstung wie Helm, Gehörschutz, Handschuhe etc.

STOP-Prinzip: <https://www.dguv.de/ifa/praxishilfen/taetigkeiten-mit-krebserzeugenden-gefahrstoffen/lexikon/stop-prinzip/index.jsp>

Das STOP-Prinzip übertragen auf den Bereich Verkehrssicherheitsarbeit. Im englischen „hierarchy of hazard controls“ wird das STOP Prinzip noch ergänzt um die Vermeidung / Reduzierung von Gefahrenquellen – auf den Bereich Verkehr übertragen ergeben sich folgende beispielhafte Konzepte

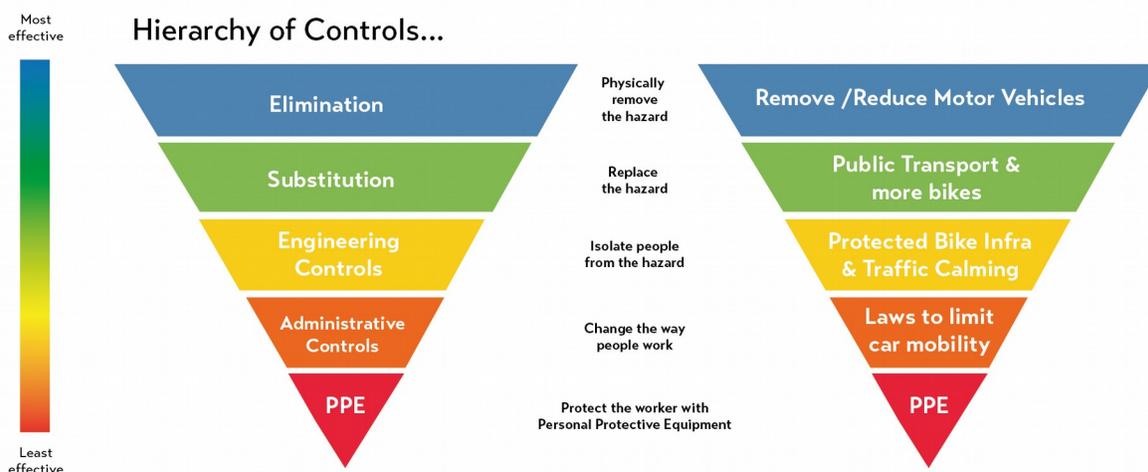


Bild: Mikael Colville-Andersen, copenhagenize.eu;
hierarchy of hazard controls: https://en.wikipedia.org/wiki/Hierarchy_of_hazard_controls