

Stellungnahme des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen (BNV)

zur Anhörung des Landtags von Schleswig-Holstein zum Thema
Geschwindigkeitskontrollen

bearbeitet von

Dr.rer.nat. Karl-Friedrich Voss
Diplom-Psychologe
Vorsitzender des BNV

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/2839

Hannover, 19.05.2014

An den Wirtschaftsausschuss

Ich habe schon 1998 eine Methode zur Ermittlung von Erfolgen bei der Förderung der Verkehrssicherheit veröffentlicht. Dieser Methode liegt eine Modell zur Beschreibung der Bewegungen von Fahrzeugen im Straßenverkehr zugrunde. Nach diesem Modell gibt es zwei Arten der Fahrzeugbewegung: eine abhängige und eine unabhängige. Dieses Modell ist für das Unfallgeschehen von großer Bedeutung. Denn eine abhängige Bewegung bedeutet ein relativ geringes Unfallrisiko auf der Ebene der Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten, während auf dieser Ebene die unabhängige Bewegung ein hohes Unfallrisiko darstellt.

In den letzten 6 Jahrzehnten hat die Anzahl der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge erheblich zugenommen. So hat auch der Anteil der abhängigen Bewegung im Straßenverkehr erheblich zugenommen, während der Anteil der unabhängigen Bewegungen entsprechend abgenommen hat. Mithin hat auch das Unfallrisiko entsprechend abgenommen. Diese Feststellung trifft nicht auf Zeitabschnitte zu, in denen man die Straßenquerschnitte erheblich verbreitert hat. Das war so in 1960er Jahren und in den frühen 1970er des vorigen Jahrhunderts.

Die Verbreiterung führte dazu, daß man sich leichter höhere Geschwindigkeiten zutraute und auch ein Überholmanöver – ein Wechsel von der abhängigen in die unabhängige Fahrzeugbewegung. Das führte dazu, daß der Anteil unabhängiger Fahrzeugbewegungen bei zunehmendem Verkehrsaufkommen nicht abnahm, was zu einer deutlichen Zunahme der Anzahl der Verkehrstoten und indirekt auch zu Tempo 100 auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften führte (1973). Der Erfolg dieser Maßnahme war auf die Dauer eher mäßig, denn ältere Autofahrer hatten das Maximum an Verkehrstoten in ihrer Altersgruppe schon 1965 erreicht, jüngere Autofahrer erst gegen Ende der 1970er Jahre. Seitdem hat der Verkehr deutlich zugenommen, ohne daß der Straßenbau dieser Entwicklung vorauseilte. So hat der Anteil abhängiger Verkehrsbewegungen deutlich zugenommen und einen sehr deutlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

Inzwischen gelten andere Vorschriften für die Anlage von Straßen Teil Querschnitte (RAS-

Q), aber Straßen, die deren Querschnitte bei einer Sicherheitsbewertung schlecht abschneiden, gibt es immer noch.

Vor diesem Hintergrund werden folgende Empfehlungen zur Förderung der Verkehrssicherheit abgegeben:

Es sollte geprüft werden, wo ein Rückbau von Straßen mit ungünstigen Querschnitte möglich ist – wie es anderswo schon öfters praktiziert worden ist.

Wer spezielle Abschnitte, wie z.B. Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften schützen möchte, kann an Ortseingängen Verkehrsinseln errichten, die die Autofahrer dazu bringen, langsamer zuzufahren. Das funktioniert besser als die ausschließliche Verwendung von Verkehrszeichen in Verbindung mit einem Blitzgerät.

Wer den Verkehr auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften beobachtet und sieht, daß die Fahrzeuge sich überwiegend mit der gleichen Geschwindigkeit bewegen, der kann auch ein höheres Tempo als Tempo 50 zulassen. Auch dafür gibt es Beispiele, die seit vielen Jahren problemlos funktionieren.

Wer Geld braucht, kann den Verkehr mit Blitzgeräten kontrollieren. Die Rechtsgrundlage dafür ist vorhanden. Wer aber glaubt, damit etwas für die Verkehrssicherheit außerhalb der Reichweite eines Blitzgerätes (Schulen, Kindergärten und Gefällstrecken) zu tun, wird kaum seriöse empirische Belege dafür finden.

Vielmehr hat eine empirische Studie auf Bundesebene 2014 ergeben, daß die Fahrer, die sich z.B. an Tempolimits halten, ein höheres Unfallrisiko aufweisen, als diejenigen, die sich bei der Wahl der Geschwindigkeit nicht nur von Verkehrsschildern leiten lassen. Diese Gruppe erreicht leichter eine Anpassung der Geschwindigkeit an die Straßen- und Verkehrsverhältnisse auch ohne Verkehrsschilder und hat daher ein deutlich geringeres Unfallrisiko.

Wer mehr für die Verkehrssicherheit erreichen möchte, sollte die Straßenquerschnitte überprüfen, Verkehrsinseln an Ortseingängen bauen, vorhandene Tempolimits überprüfen, Autofahrer trainieren im Hinblick auf die Anpassung der Geschwindigkeit an die Straßen- und Verkehrsverhältnisse. Das betrifft insbesondere junge Fahrer und Fahrerinnen auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, die bisher im wesentlichen für Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften ausgebildet werden.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Karl-Friedrich Voss

Hamburger Allee 41

30161 Hannover

Telefon 0511/2355477

Dr.Voss@verkehrspsych-praxis.de

www.verkehrspsych-praxis.de