



DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

DEUTSCHER KOMMUNALKONGRESS 2013

VOM VATER STAAT ZUM BÜRGERSTAAT

Berlin, 3./4. Juni 2013

IV. Verkehr und Mobilität

Handout



Mit Unterstützung von



Inhaltsverzeichnis

- **Einleitung**
- **Zustand der Verkehrsinfrastruktur (Frankfurter Allgemeine Zeitung)**
- **Einblicke in eine neue Verkehrswelt (Von Prof. Dr. Andreas Knie)**
- **Die Zukunft auf zwei Rädern (Westdeutsche Allgemeine Zeitung)**
- **Auf dem Weg zur Vision Zero (Von Dr. Walter Eichendorf)**
- **Plädoyer für den Sicherheits-Blitz (Von Detlev Lipphard, DVR)**



DEUTSCHER KOMMUNALKONGRESS 2013

**VOM VATER STAAT
ZUM BÜRGERSTAAT**

Berlin, 3./4. Juni 2013

Einleitung

Verkehr und Mobilität sind die Grundlagen moderner Wirtschaft und gesellschaftlicher Teilhabe. Sie sind zugleich jedoch auch Ausgangspunkt und Gegenstand gesellschaftlicher Auseinandersetzungen.

Das Verkehrsaufkommen ist in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen: Die Anzahl der Fahrzeuge, die Länge der zurückgelegten Wege und die Verkehrsarten nehmen von Jahr zu Jahr zu. Verkehr wird immer komplexer und immer dichter. Ein weiterer Anstieg wird prognostiziert.

Durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen konnte die Zahl der Verkehrstoten in der Vergangenheit reduziert werden. „Nur“ 3.606 Menschen verloren 2012 ihr Leben im Verkehr; die geringste Zahl seit dem Höchststand von mehr als 19.000 Verkehrstoten im Jahr 1970. Unabhängig davon steigt die Anzahl der Verkehrsunfälle, zuletzt auf 2,39 Millionen, immer weiter an. Die Summe derjenigen, die dabei verletzt wurden, bleibt mit über 390.000 Personen bleibt nach wie vor hoch.

Auch wenn die einzelnen Fahrzeuge dank technischer Innovationen immer leiser werden, steigt mit zunehmendem Verkehrsaufkommen auch die Lärmbelästigung immer weiter an. Zugleich macht sich auf den Straßen die Platznot immer deutlicher bemerkbar. Da die Infrastruktur nicht beliebig vergrößert werden kann, werden in der Folge immer öfter Flächen unzulässig benutzt: Lieferfahrzeuge auf Geh- und Radwegen, Falschparker auf Fußgängerüberwegen, zugparkte Rettungswege und Feuerwehrrhydranten sind schon jetzt Alltagserscheinungen. Verbote und Maßnahmen der Verkehrslenkung scheinen dagegen nicht anzukommen. Die Verkehrsmoral und die Regeltreue nehmen ab. Zu hohe Geschwindigkeiten, Rotlichtverstöße und Abbiegefehler (Berücksichtigung von Radfahrern und Fußgängern die sich geradeaus bewegen) nehmen dagegen zu. Gleichzeitig bleiben Verkehrsverstöße wie das Falschparken oft sanktionslos.

Kommunale Aufgaben in der Verkehrspolitik

Die Städte und Gemeinden stellt dies vor große Herausforderungen: Einerseits müssen sie den Verkehrsfluss sicherstellen. Andererseits kann eine Intensivierung von Verkehrskontrollen zu Akzeptanzproblemen führen: Vorwürfe über „Abzocke“ und „Kontrollwahn“ sind die

Folge. Kann eine vermehrte, vielleicht gar automatische Massenkontrolle die richtige Antwort sein?

Eine weitere Herausforderung liegt für die Städte und Gemeinden in der Aufgabe, den Personen- und Güterverkehr umweltfreundlicher, stadtverträglich und finanzierbar zu gestalten. Die effiziente, klimafreundliche und flüssige Verkehrsgestaltung sind entscheidende Faktoren für die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Gemeinden. Dies setzt voraus, dass die Teilnahme am Verkehr selbstbestimmt und frei ist. Neue Maßnahmen der intuitiven Verkehrs- und Verhaltenslenkung sind gefragt.

Hierbei muss nicht nur der Anstieg des Verkehrsaufkommens berücksichtigt werden, sondern auch ein sich veränderndes Verhalten der Verkehrsteilnehmer:

Neue Kommunikationsmittel, neue Produktionsweisen der Wirtschaft und neue Verkehrsmittel prägen das Straßenbild der Städte und Gemeinden. Das gestiegene Bewusstsein für Umweltschutz, Veränderungen im Lifestyle hin zu mehr Erlebnis, Bewegung und Gesundheit, führen dazu, dass die Menschen unterschiedliche Verkehrsmittel (Intermodalität) nutzen: Die Anteile von Fahrrädern, von öffentlichem Personennahverkehr und von gemeinschaftlich genutzten Pkw (CarSharing) am gesamten Verkehrsaufkommen steigen immer weiter an.

Zukunftsgerichtete Mobilitätskonzepte in Städten und Gemeinden

Auch der demografische Wandel verändert das Verkehrsgeschehen. Die Teilnahme am Verkehr wird gleichzeitig einfacher (Barrierefreiheit, erhöhte Transparenz über Abfahrtszeiten, Verspätungen oder Parkplätze) und schwieriger (komplexe Mobilität öffentlicher Verkehrsmittel statt des eigenen Pkw). Der Anteil älterer Menschen an den Verkehrsteilnehmern steigt, auch derer, die mit einem eigenen Pkw unterwegs sind. Diese Entwicklung führt dazu, dass sich der Bedarf an Fahrerassistenzsystemen und an einer allgemeinen Automatisierung des Verkehrs erhöht. Parallel dazu sinkt die Anzahl junger Menschen mit eigenem Führerschein und eigenem Pkw.

Wie der Verkehr in der Zukunft aussehen wird, entscheidet sich jetzt. Welche Maßnahmen müssen in der Verkehrspolitik umgesetzt werden? Müssen neue Verkehrsangebote entwickelt, muss die Verkehrsinfrastruktur umgebaut werden? Wie kann Mobilität und Verkehrsverhalten gelenkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden? Wie kann kommunale Verkehrspolitik zur Mobilitätssicherung beitragen?

Im Forum „Verkehr und Mobilität“ sollen konkrete Maßnahmen auf kommunaler Ebene reflektiert werden. Zur Diskussion stehen die Herausforderungen, die moderne Mobilität an Infrastruktur und Verkehrsangebote stellt. Für die Aufteilung des Straßenraumes gibt es unterschiedliche Ansätze: Shared Space oder baulich getrennte Infrastrukturen für den Fahrzeugverkehr, den Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr. Ein weiteres Diskussionsfeld bildet die Verkehrslenkung und Verkehrskontrolle, deren Umsetzung durch die zunehmende Komplexität des Verkehrs immer wichtiger wird. Wie kann der Verkehr

gelenkt werden? Sollte die Verkehrsüberwachung neben ihrer originären Aufgabe der Gefahrenabwehr auch in der Verkehrslenkung eingesetzt werden?

Ein weiterer Themenblock wird sich schließlich mit der Frage beschäftigen, wie Städte und Gemeinden sich und die Verkehrsteilnehmer schon heute auf die veränderte Mobilität vorbereiten können. Wie können insbesondere absehbare Konflikte durch gestiegenen Fahrrad- und Lieferverkehr vermieden werden? Wie können ältere Verkehrsteilnehmer, deren Anteil am Verkehrsgeschehen durch den demografischen Wandel stark steigen wird, Hilfestellungen erhalten?

Zustand der Verkehrsinfrastruktur – Straßen kaputt

Viele Straßen und Brücken in Deutschland sind in einem schlechten, teils katastrophalen Zustand. Fachleute sehen deshalb die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft in Gefahr.

Viele Straßen und Brücken in Deutschland sind in einem schlechten, teils katastrophalen Zustand. Der Grund: Jahrelang wurde zu wenig Geld für ihren Erhalt ausgegeben. Verkehrsminister von Bund und Ländern sowie Fachleute, die die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung befragte, sehen deshalb die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft in Gefahr.

„Der Zustand der Verkehrswege in ganz Westdeutschland ist dramatisch schlecht“, sagte Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Michael Groschek (SPD). Die Unterfinanzierung sei gewaltig. So fehlten in Deutschland jährlich 7,2 Milliarden Euro, „um unsere Infrastruktur in Schuss zu bringen“. Diese Zahl wurde von einer Kommission unter Leitung des ehemaligen Verkehrsministers von Sachsen-Anhalt, Karl-Heinz Daehre, erarbeitet. „Das ist eine zurückhaltende Einschätzung“, sagte Groschek. Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) kommt zu einem ähnlichen Urteil: „Wir haben in Deutschland die Modernisierung unserer Verkehrsinfrastruktur verschlafen.“ Das sei so, als ob man sein Anlagevermögen verkommen ließe.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer schloss sich dieser Kritik im Wesentlichen an. „Zu lange ist zu viel vernachlässigt worden - gerade bei Erhalt und Modernisierung“, sagte der CSU-Minister. Deutschland habe einen großen Nachholbedarf. „Dabei gilt: Erhalt vor Neubau“, sagte Ramsauer. Sein Ziel sei es, etwa zwei Drittel aller Infrastrukturausgaben des Bundes in die Erhaltung der bestehenden Verkehrsnetze zu investieren.

Der Zustand vieler Straßen gilt mittlerweile als bedenklich. „Ein Drittel der Bundesstraßen ist dringend reparaturbedürftig“, sagte Stefan Gerwens, Geschäftsführer des Verkehrsverbandes Pro Mobilität. Auf den Autobahnen habe es die ersten Sperrungen rechter Fahrstreifen gegeben, die durch Lastwagen stark beansprucht werden. In Schleswig-Holstein, so Minister Meyer, müsste ein Drittel der Straßen neu gebaut werden. Ein großes Problem sind überalterte Brücken. Nach 40 oder 50 Jahren ist deren technische Lebensdauer oft erreicht.

So ist die Rheinbrücke bei Leverkusen wegen breiter Risse seit sechs Monaten gesperrt. „Das ist nur die Spitze des Eisbergs“, sagte Groschek. Die Gesellschaft habe die Dringlichkeit des Themas noch nicht begriffen, sagte Groschek. „Dafür braucht es eine Art Pisa-Schock.“ Bisher habe man sich auf die Bildung konzentriert, Infrastruktur sei „unter ferner liefen abgebucht“ worden. Meyer sieht das ähnlich. „Es hieß in den letzten Jahren immer, wir wollen in Köpfe investieren, nicht in Beton. Für

den Wirtschaftsstandort Deutschland gilt aber: Beides, Bildung und Infrastruktur, ist gleichermaßen wichtig“, sagte Meyer.

Um die Unterfinanzierung zu beheben, fordert Groschek, die Lkw-Maut auszuweiten. Die Maut solle schon für ein Gewicht ab 3,5 Tonnen gelten, zudem auf alle Bundes- und Landesstraßen sowie kommunale Straßen ausgedehnt werden. „Das bringt 4,5 Milliarden Euro im Jahr zusätzlich“, sagte Groschek. Meyer hingegen äußerte sich skeptisch: „Bevor wir über neue Mautmodelle nachdenken, müsste sichergestellt werden, dass das Geld wirklich zurück in die Verkehrsinfrastruktur fließt.“

Quelle: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 05. Mai 2013 (www.faz.net)

Auszug aus: Weert Canzler, Andreas Knie: *Einfach aufladen – Mit Elektromobilität in eine saubere Zukunft*. Oekom Verlag, München 2011, S. 17-30.

Einblicke in die neue Verkehrswelt

Der Verkehr funktioniert in Zukunft ganz einfach. Man tritt aus dem Haus und nimmt sich das gerade passende Verkehrsmittel. Kein langes Nachdenken, kein Ticketkauf, keine Orientierungsprobleme, keine Suche nach dem eigenen Auto. Mit dem erstbesten Rad an der Ecke fährt man zur nächsten S-Bahn-Station. Findet man auf Anhieb kein Rad oder ein anderes passendes Vehikel, nimmt man sein Smartphone zur Hand und sucht mit dem App das nächstgelegene verfügbare. Das Smartphone ist nicht nur das unersetzbare Informationsgerät, es ist zugleich das zentrale Zugangsmedium. Man hält es einfach an eine markierte Stelle des Fahrrads – den sogenannten Touchpoint – und mit einem Klick ist man eingeloggt, das Schloss springt auf und im Display des Mobilfunkgerätes erscheint ein Check-in-Zeichen mit einem entsprechenden Barcode. Nach dem Abstellen des Rades an der S-Bahn-Station setzt man sich einfach in die nächste Bahn und fährt bis zu seinem Zielort. Will man das Verkehrssystem ganz verlassen oder zu Fuß weiter, dann nimmt man sein Mobilfunkgerät wieder zur Hand, hält es erneut an die überall im öffentlichen Raum markierten Touchpoints und checkt wieder aus. Mit einem hörbaren Pieps ist man draußen, das Check-in-Logo verschwindet vom Display, eine kurze Bestätigungsinformation zeigt an, dass es auch tatsächlich geklappt hat.

Mit diesem Check-in/Check-out kann man alle Verkehrsmittel in der Stadt nutzen, nicht nur Busse und Bahnen oder das Leihfahrrad. Das System kommt dem Bedürfnis nach individueller Mobilität entgegen. Zugänglichkeit und individuelle Fortbewegung sind Voraussetzungen für offene und demokratische Gesellschaften. Nicht alle Stadtbewohner oder Besucher wollen und können immer und überall Busse und Bahnen benutzen. Früher brauchte man für die Sicherung der eigenen Wahlfreiheit private Verkehrsmittel, in der Regel das eigene Auto. Aber in der neuen Verkehrswelt von morgen ist das private Automobil nicht mehr notwendig. Warum auch? Das neue Angebot des kombinierten Verkehrs ist so vielfältig, die Nutzung so einfach und bequem, dass der private Besitz eines Autos wie aus der Zeit gefallen wirkt. Es gibt sie natürlich noch weiterhin, die privaten Autos. Aber wer im eigenen Fahrzeug fahren will, muss viel Geld zahlen. Mehr als bislang schon. Das Parken auf öffentlichen Flächen ist generell kostenpflichtig. Das Abstellen ist im flächendeckend parkraumbewirtschafteten Straßenland sehr teuer und wenn das Auto mit fossilen Brennstoffen betrieben wird, kostet das zusätzlich.

Vielfältiger öffentlicher Verkehr

Die Alternative ist günstiger und bequemer: Neben Bussen, U-, S- und Straßenbahnen gehören auch elektrische Autos zur neuen öffentlichen Verkehrslandschaft. Diese kann man mit einem Smartphone-App genauso finden wie die Räder.

Hat man kein Smartphone oder will es nicht benutzen, geht man zu den im öffentlichen Raum gekennzeichneten Stationen, um sicher zu sein, dass tatsächlich ein verfügbares Fahrzeug vorhanden ist. Ein Auto zu mieten, funktioniert in gleicher Weise wie beim Fahrrad. Das Mobilfunkgerät wird an den markierten Touchpoint vorne an der Windschutzscheibe gehalten und schon öffnet sich die Zentralverriegelung. Der Zündschlüssel befindet sich in einem gesonderten Steckplatz im Handschuhfach. Checkt man wieder aus, muss der Schlüssel dorthin auch wieder zurückgesteckt werden, sonst tickt die Uhr weiter. Die Fahrzeuge sind in der Regel klein und kompakt. Man kann sie überall abstellen, wo gerade Platz ist, checkt einfach aus und wechselt aufs Rad oder zur Bahn. Ein dicker Ökobonus wird gutgeschrieben, wenn

man die elektrischen Fahrzeuge an einem der öffentlichen Ladepunkte abstellt und gleich wieder ans Stromnetz anschließt. Denn die elektrisch betriebenen Fahrzeuge sind nicht nur Teil des öffentlichen Verkehrs, sie sind auch ein wichtiger Faktor im Stromnetzstabilisierungsprogramm. Sie dienen als zusätzliche Speicher und verhelfen so auch den erneuerbaren Energien zu einem stabilen Element der Energieversorgung.

Besonders wertvoll sind die E-Fahrzeuge, wenn hohe Produktionsspitzen bei Wind- und Sonnenenergie zu erwarten sind und die Fahrzeuge als zusätzliche Verbraucher beziehungsweise Stromabnehmer die Hertzfrequenz stabil halten. Voraussetzung ist aber, dass die Fahrzeuge tatsächlich am Stromnetz hängen. Private E-Fahrzeuge sind an den Ladepunkten daher nur selten zu finden, es sei denn die Eigentümer können dem lokalen Energieversorger garantieren, dass ihr E-Fahrzeug mindestens die Hälfte der gesamten theoretischen Nutzungszeit am Netz ist. Für private Kunden sind solche Verzichtsphasen in aller Regel zu lang, zumal sich der Netzbetreiber auch noch die Festlegung der genauen Zeitfenster vorbehält. Ohne einen Netzintegrationsbonus aber ist der Betrieb der Fahrzeuge weiterhin kostspielig. Denn schöne elektrische Autos sind viel teurer als klassische, mit fossilen Brennstoffen betriebene. Interessant sind E-Fahrzeuge daher in erster Linie für Flottenanbieter. Mit einem intelligenten Poolbuchungsprogramm kann der Flottenbetreiber eine 50-prozentige Verfügbarkeit zu jeder beliebigen Zeit garantieren, vorausgesetzt, die Fahrzeuge stehen auch an den entsprechenden Ladeplätzen. Der Betrieb öffentlicher Flotten ist daher mehrfach lukrativ: Die Netzbetreiber zahlen hohe Boni, die den Betrieb der Flotten für private wie auch für gewerbliche Kunden bezahlbar machen. Denn weder der Handwerksmeister noch der private Pflegedienst hat genügend Kapital, ein teures Elektrofahrzeug anzuschaffen, das selbst bei intensiver gewerblicher Nutzung mehr als die Hälfte der Zeit am Tag ungenutzt herumsteht. Die Kosten für konventionell betriebene Fahrzeuge sind wiederum so hoch, dass selbst Gebrauchtwagen keine Alternative mehr darstellen, weil diese Fahrzeuge nicht mehr im öffentlichen Straßenland kostenlos abgestellt werden können.

Höhere Effizienz im städtischen Verkehr

Durch die hohe Verfügbarkeit der elektrischen Fahrzeugflotten lassen sich sogar gewerbliche Zwecke mit den öffentlichen Autos verfolgen. Hier liegen viele Erfahrungen aus dem konventionellen Flottenmanagement vor. Der Kniff: Klassische gewerbliche Fuhrparks werden zu virtuellen Flotten. Eine Behörde oder Firma bucht nur noch Nutzungszeiten und zahlt auch nur für diese Zeiten. Unternehmen, die nicht direkt an der öffentlichen Ladeinfrastruktur angeschlossen sind, widmen einfach Teile ihres bisher exklusiv genutzten Firmengeländes zu einer öffentlichen Stellfläche um und können dadurch jederzeit auf die Fahrzeuge zugreifen, die praktisch vor der Tür stehen. Hohe Fixkosten verwandeln sich in moderat variable Kosten, man zahlt nur für die Nutzung, nicht für das Herumstehen. Sicherlich ist dies anfänglich mit einer veränderten Nutzungsroutine verbunden. So benötigt man immer ein Smartphone, um einzusteigen und um zu klären, ob und wo genau gerade das passende Auto verfügbar ist. Wenn man ganz sichergehen will, gibt es natürlich auch die Möglichkeit der Vorbuchung. Gleichzeitig verändert sich damit auch die Autonutzung. Früher stellten die Fahrzeuge oft genug die Auslagerung der eigenen Wohnung dar. Werkzeuge, Sportgeräte oder auch ganz persönliche Dinge waren im eigenen Fahrzeug quasi fest installiert. In der Verkehrswelt von morgen ist dies völlig unvorstellbar. Man klebt das Bild seiner Kinder ja auch nicht an die Fenster der U-Bahn. Verkehrsmittel werden konsequent zu öffentlichen Räumen ausgedehnt, das Private zieht sich auf digitale Medien zurück.

Das private Auto wird zu einem Privileg. Die Städte sind ausschließlich bei kollektiven Nutzungen bereit, die Parkplatzkosten völlig zu erlassen, weil eine erheblich höhere Effizienz im Verkehrs- und Transportbereich

erzielt werden kann als bei Privatfahrzeugen. Während früher die Straßenverkehrsordnung die private Inanspruchnahme öffentlicher Flächen sehr restriktiv behandelte – »Da könnte ja jeder kommen!« –, ist dies für kollektive Nutzungen jetzt kein Problem mehr. Denn den Unternehmen und Dienstleistern der öffentlichen Flotten fällt es leicht, den verlangten Nachweis der höheren Effizienz zu erbringen. Während das private Auto üblicherweise nur einem Menschen zur Verfügung steht und nur gelegentlich mehrere transportiert, können die kollektiven Flotten von vielen genutzt werden. Die Betreiber dieser Autos können problemlos nachweisen, dass ein kollektives Flottenauto rund 16 private Automobile ersetzen kann und damit viel Verkehrsfläche einspart.

Die Ladeinfrastruktur ist in aller Regel Eigentum der Kommunen und wird von privaten Serviceunternehmen bewirtschaftet. Für die Sicherung des Netzintegrationsbonus sowie auch zur Abrechnung des Stromverbrauchs haben sich alle Beteiligten auf einen simplen Abrechnungsmodus geeinigt. Die Stromzapfsäulen verfügen lediglich über so viel »Intelligenz«, dass sich die notwendigen Authentifizierungen bewerkstelligen lassen. Zumeist sind die Säulen integriert in weitere städtische Infrastrukturen wie Beleuchtung, Parkraumbewirtschaftung, Signalanlagen oder Werbe- und Informationstafeln.

Seitdem der gesamte klassische öffentliche Verkehr auf der Basis erneuerbarer Energien betrieben wird, kommen auch die E-Fahrzeuge mächtig ins Rollen. Durch den infolge des massiven Ausbaus der Wind- und Solarenergie hohen Stabilisierungsaufwand werden auch Fahrzeuge zur strategischen Komponente für die Energiesicherheit. Die Netzbetreiber haben einen massiven Bedarf an zusätzlichen Puffern und zahlen pro Fahrzeug und Kilowattstunde einen Netzintegrationsbonus, der je nach Batteriekapazität und Bereitschaftszeiten zwischen 200 und 500 Euro pro Jahr betragen kann. Dies unterstützt noch zusätzlich die Flottenbetreiber, weil diese Nutzungsform zweierlei garantiert: hohe Netzanschlussdichte und damit maximale Pufferkapazitäten ohne wesentliche Einschränkung bei der Verfügbarkeit eines Autos.

In der neuen Verkehrswelt bezahlen die Nutzer einmal im Monat. Die Ermittlung der Kosten erfolgt auf der Basis der Daten, die zwischen den Check-in- und Check-out-Vorgängen ermittelt wurden. Dank der verkehrsmittelbezogenen Kennung beim Einchecken sowie der hinterlegten Standardgeschwindigkeiten kann man genau Ort, Zeit und Geschwindigkeit sowie das tatsächlich genutzte Verkehrsmittel identifizieren. Auf Wunsch sind alle Fahrten einzeln ausgewiesen und mit den entsprechenden Einzelpreisen hinterlegt. Wie bei der Telefonrechnung werden auch hier die persönlichen Mobilitätsdaten nach einigen Monaten obligatorisch und nachweislich gelöscht. Klare Datenschutzregeln sind eine Voraussetzung für die breite Akzeptanz des Angebotes. Außerdem muss gewährleistet sein, dass keine gigantischen Mobilitätsdatenbanken heranwachsen. Der Gesamtpreis setzt sich aus der Zeit und dem ermittelten Energieverbrauch zusammen und gegenüber den Einzelpreisen kann es Mengenrabatt geben. Besonders günstig ist das Rad. Und natürlich U- oder Straßenbahnen, weil hier pro Personenkilometer der Wirkungsgrad viel höher ist als bei einem Automobil. Durch den gewährten Ökobonus beim Autofahren wird aber auch das elektrische Fahren im Automobil bezahlbar und durch das örtlich ungebundene freie Abstellen der Fahrzeuge natürlich auf seine Art attraktiv.

Mehr Qualitäten und höhere Preise

Dennoch muss man zugeben, dass die neue Verkehrswelt nicht nur vielfältiger und bunter, sondern auch teurer sein wird. Die Qualität der einzelnen Module, die Integration der IT-Dienste und vor allen Dingen die hohe Verfügbarkeit von zusätzlichen Autos und Rädern haben ihren Preis. Dafür, dass die Energiebasis zu 100 Prozent auf Erneuerbaren beruht, zahlen die Energieversorger den Verkehrsmittelbetreibern zwar einen ansehnlichen Ökobonus. Dieser wird aber über eine Umlage von den gesamten Stromkunden, also auch von

denen der Verkehrsunternehmen, bezahlt. Grundlage ist hier das entsprechend geänderte Erneuerbare-Energien- Gesetz (EEG).

Um die Stadt von morgen dennoch offen und für jeden zugänglich zu erhalten, bleibt die Bezahlbarkeit ein hohes demokratisches Gut. Die EEG-Umlage senkt zwar die Kosten für die Nutzer der Elektromobilität, erhöht aber für alle die Stromrechnung. Um eine weitere Finanzierungsquelle zu erschließen, wird die intermodale Verkehrswelt von morgen zusätzlich durch eine Umlage finanziert, die sich aus einer drastisch erhöhten Parkraumgebühr für privat genutzte Fahrzeuge mit Verbrennungskraftmaschinen speist. Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung dient somit zur Gegenfinanzierung der öffentlichen Verkehrsangebote. Unter dem Strich ist es ein akzeptabler Deal, weil alle Seiten Nutzen daraus ziehen. Denn auch für diejenigen, die auf ihre fossilen Kraftstoff verbrennenden Fahrzeuge nicht verzichten wollen, bleiben damit Räume und Möglichkeiten offen. Nur kosten diese mehr. Zufahrtssperren außer den bekannten Lärmschutzzeiten für den Lieferverkehr gibt es in der neuen Verkehrswelt nicht. Der Anteil privater Automobile sinkt jedoch, je dichter das Angebot an Alternativen ist. Zweit- oder Drittwagen in einem Haushalt sind eine seltene Ausnahme. Autobedürfnisse können über das enge Netz von verfügbaren Carsharing-Fahrzeugen einfach, zuverlässig und auch noch kostengünstiger befriedigt werden. Da greift im Übrigen die klassische Selbstverstärkung sozialer Praktiken: Ist eine kritische Angebotsschwelle beim Carsharing überschritten, wird es zunehmend attraktiver, auf das eigene Auto zu verzichten. Ist es die soziale Norm in der städtischen Autonutzung, wird umgekehrt das private Auto mehr und mehr erklärungs- und rechtfertigungsbedürftig.

Betrieben wird das hier skizzierte Verkehrssystem mit seinen Fahrrad- und Autoelementen je nach Stadt und Region von ganz unterschiedlichen Konsortien. Mal sind es die klassischen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die sich – aufgrund von Öffnungsklauseln im Personenbeförderungsgesetz – zu modernen Dienstleistungsunternehmen gewandelt und nunmehr eine völlige Neuinterpretation des öffentlichen Verkehrs vorgenommen haben. Auch dass die Kommunen zur gleichen Zeit den Begriff der Daseinsvorsorge neu interpretieren, versetzt die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in die Lage, für neue Geschäfte eigene Einnahmen zu generieren und diese unabhängig von staatlichen Zuschüssen zu verwalten. Den Betrieb von Auto- und Fahrradbausteinen hat man teils selbst, teils aber durch Dritte organisiert. Strategisch wichtig bleibt der Kundenkontakt. Die Provider sind gegenüber dem Kunden zentrale Ansprech- und Abrechnungspartner. Es gibt aber auch Städte, in denen sich die Autobauer als Mobilitätsdienstleister anbieten und ihrerseits unter eigener Marke das gesamte öffentliche Verkehrsspektrum abdecken. Es ist zwar anfangs ungewöhnlich, wenn man unter einer Automarke auch Busse, Bahnen und Fahrräder nutzen und bezahlen kann, aber auch hier funktioniert das Produktversprechen aufgrund der Summe der Möglichkeiten unter einem Dach. Der Paketpreis ist günstiger als seine Einzelbestandteile, weil die Anbieter über hohe Einkaufsvolumina gute Rabatte aushandeln und größtenteils an die Kunden weitergeben. Auch die Energieversorgungsunternehmen sind in der neuen Wettbewerbslandschaft nicht untätig und entwickeln sich ebenfalls zu Full Service Providern weiter. Gerade viele Stadtwerke wuchern mit dem Pfund ihrer regionalen Verankerung und bieten zusätzlich zur Versorgung mit Strom und Wärme auch intermodale Verkehrsangebote auf Basis regenerativer Energien an.

Es gibt für diese intermodal verknüpften Angebote auch keine Monopolrechte mehr. Während es für den Schienen- und Busbetrieb zwar noch Konzessionen gibt, bleibt das gesamte Servicepaket, die Integration von Autos und Fahrrädern, offen für den Wettbewerb. Die Unternehmen konkurrieren hier über die unterschiedlichen Leistungstiefen, attraktive Tarifangebote und generell über den Service. Was die Kunden

nicht sehen: Oft genug werden die notwendigen Abrechnungssysteme in Gemeinschaftsarbeit der konkurrierenden Unternehmen betrieben.

Immer mehr pragmatische Kunden

Und die Kunden dieser Dienstleistungen werden immer mehr. Am Anfang sind es die üblichen »Early Adopters«, auch »Metromobile« genannt – Menschen, die in der Großstadt wohnen, die in der Regel keine Kinder haben, zwischen 25 und 65 Jahre alt sind, die überdurchschnittlich gut verdienen und in der intermodalen Verkehrspraxis geübt sind. Für sie sind die Angebote wie geschaffen, weil sie immer schon öffentliche Verkehrsmittel mit Fahrrad und Auto kombiniert haben. Bereits seit Ende der 1990er-Jahre zeigt sich in allen europäischen Metropolen die Tendenz, dass immer mehr Menschen nicht mehr nur ein Hauptverkehrsmittel, sondern auf einem oder auch auf mehreren Wegen unterschiedliche Fahrzeuge nutzen. Vorangetrieben wird das Kombinieren durch eine zunehmend verbreitete pragmatische Haltung zum Verkehr. Einzelne Verkehrsmittel werden weniger wichtig. Man ist flexibel und honoriert den praktischen Nutzen unterschiedlicher Angebote. Autos sind nur noch eine Variante alltäglicher Mobilität, die weiterhin gern genutzt wird, die sich aber kaum noch für individuelle oder kollektive Inszenierungen eignet.

Nach und nach werden die Angebote auch für weitere Teile der Bevölkerung interessant. Nachdem die Metromobilen und die jungen Menschen hier die Vorreiter waren, sind es im nächsten Schritt vor allen Dingen die gewerblichen Flottenbetreiber, die in dieser Integration eine kostengünstige Versorgung mit Beweglichkeit für ihre Beschäftigten erkennen. Ob es Logistikunternehmen oder auch Servicedienstleistungen im Kranken- und Altenpflegebereich sind: Die Nutzung von elektrischen Fahrzeugflotten, die nur dann bezahlt werden müssen, wenn sie fahren, lassen neue Nutzergruppen entstehen. Parallel steigen immer mehr Wohnungsbaugesellschaften ein, um neben der Immobilienbewirtschaftung auch mobile Angebote in ein Gesamtpaket für ihre Mieter aufzunehmen. Oft werden die Möglichkeiten zum elektrischen Carsharing mit dem Einbau von Blockheizkraftwerken verbunden, um eine dezentrale Strom- und Wärmeversorgung zu ermöglichen. Erst allmählich rüsten dann auch die Taxibetriebe um, die aufgrund der höheren Anschaffungskosten den Betrieb mit Elektroautos eher scheuen. Doch auch diese Unternehmen profitieren von den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung für Verbrennungskraftmaschinen. Hier wirkt schließlich ein staatliches Förderprogramm: Die Beschaffung der ersten tausend Fahrzeuge wird bezuschusst, was einen wirtschaftlichen Betrieb schon nach kurzer Zeit erlaubt.

Es gibt aber auch in dieser neuen Verkehrswelt noch Menschen, die nicht auf ihr gewohntes Auto verzichten wollen – oder können. Sie werden selbst bei einem vorbildlichen, intermodalen Angebot mit ihren diesel- und ottomotorisch betriebenen Fahrzeugen in der Stadt umherfahren. Doch für diese Verbrennerfreunde wird es erheblich teurer. Sie sind gewissermaßen die Opfer früherer Mobilitätsverhältnisse. Sie sind gefangen in einer überkommenen Automobilabhängigkeit. Geringe oder gar keine Parkraumgebühren und günstige gebrauchte Fahrzeuge mit moderaten Spritpreisen haben einen autofixierten Lebensstil hervorgebracht, in dem nahezu alle Be- und Versorgungsfahrten, alle Wege zur Ausbildung und zum Arbeitsplatz mit dem Auto absolviert wurden. Doch die Zeiten ändern sich. Es wird eine Weile brauchen, bis auch diese Menschen die intermodale Verknüpfung der Verkehrsmittel für ihren Alltag entdecken und sie routinemäßig nutzen. Die drastisch gestiegenen Parkraumgebühren werden den Lernprozess sicherlich beschleunigen.

Die Zukunft auf zwei Rädern

Brüssel. Immer mehr Menschen fahren Fahrrad, in Deutschland wie in Europa. Diese Konkurrenz für den Autofahrer stellt Stadtplaner vor Probleme. Wie sieht eine Stadt aus, die für alle Verkehrsteilnehmer sicher ist?

Den Radlern gehört die Zukunft, sagt der Deutsche Städte- und Gemeindebund voraus. Fahrradvertreter wollen Platz für Radfahrer auf der Straße schaffen. Die EU-Kommission setzt auf technische Lösungen.

„Wir haben Stadtplanung aus Sicht des Autofahrers gemacht“, sagt Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes. „Der öffentliche Raum ist zugestellt mit Autos.“ Auf die Dauer werde es eng in den Innenstädten. Für die kurzen Wege innerhalb der Städte sei das Fahrrad und insbesondere das Elektro-Rad „das Zukunftsmodell“. Über das Elektro-Rad werde der Sprung zum Elektroauto geschehen, glaubt der Kommunallobbyist – eine Entwicklung ganz im Sinne kommunaler Energieversorger. Landsberg hat wenig Zweifel, dass das Auto mit Verbrennungsmotor der Verlierer dieser Entwicklung sein wird: Um den „Riesenkonflikt Fußgänger-Fahrradfahrer“ zu entschärfen, müsse der Radfahrer Raum auf der Straße haben – dafür müsse im Zweifelsfall eben der Autofahrer weichen. „Die Verdrängung des Autos in den Innenstädten wird zunehmen“, sagt Landsberg. Nach Zahlen des deutschen Instituts für Verkehrsforschung legen die Deutschen mittlerweile jede zehnte Strecke mit dem Rad zurück, Tendenz steigend.

Dass Autos den Zweirädern weichen müssen, will die EU-Kommission nicht unterschreiben. „Man hilft Radfahrern nicht, wenn man den Autoverkehr minimiert“, heißt es aus dem Referat von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas. EU-Gelder fließen derzeit eher in technische Systeme, die die verletzlichen Verkehrsteilnehmer sicherer machen sollen. Wenn Geschwindigkeits-Begrenzungen per Funksignal direkt an das Fahrzeug übermittelt würden, könnte ein entsprechend ausgerüstetes Fahrzeug den eigenen Fahrer ausbremsen:

Er könnte nur noch so schnell fahren, wie es das Tempolimit vorsieht. „Die Technologie gibt es“, sagt die EU-Expertin. Nun müssten die neuen Systeme nur noch auf den Markt. Auch Bordsysteme, die Fußgänger oder Radfahrer wahrnehmen und bei Bedarf eine Notbremsung auslösen, seien möglich. EU-Forschungsgelder fließen auch in die Entwicklung von Außen-Airbags für Autos: Diese sollen sich beim Aufprall aufblasen und so den Unfallgegner schützen.

Fahrradverbände oder der ökologisch ausgerichtete Verkehrsclub Deutschland (VCD) wollen den Radfahrer vor allem sichtbar machen.

Der VCD zum Beispiel macht sich für Radwege stark – allerdings auf der Straße. Radler und Autofahrer sollen nicht unverhofft erst in besonders riskanten Kreuzungsbereichen aufeinanderstoßen.

Präsenz zeigen will auch die Brüsseler Radler-Organisation GRACQ, nach eigener Einschätzung in einer der weniger fahrradfreundlichen Großstädte des Kontinents beheimatet. Deren Mitarbeiter bieten Kurse für korrektes Verhalten in der Blechlawine, die den Teilnehmern beibringen sollen, „dem Druck des nachfolgenden Verkehrs standzuhalten“. Das heißt konkret: in engen Baustellen und in Kreisverkehren lieber in der Mitte der Spur fahren als am unübersichtlichen Rand. Um aufspringenden Pkw-Türen ausweichen zu können, empfehlen die Aktivisten einen Mindestabstand von einem Meter zu parkenden Autos.

Die Vorsicht ist nicht unbegründet: In einem typischen Fahrradunfall ist meist ein Auto verwickelt, stellen EU-Kommission und VCD gleichermaßen fest. Die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls ist beim Fahrradfahren überproportional hoch. Doch die Statistiker halten ein Trostpflaster für Fahrradfahrer bereit: Je mehr Radfahrer die Straßen bevölkern, desto sicherer wird es für den einzelnen.

Quelle: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04. August 2011 (www.derwesten.de)

Auf dem Weg zur Vision Zero

Die TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit

Von Dr. Walter Eichendorf

Der DVR hat die Vision Zero zur Maßgabe seines Handelns gemacht: Niemand soll durch einen Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt werden. Der Vorstand des DVR hat nach einjährigen intensiven Diskussionen in seinen Gremien am 30. Oktober 2012 einstimmig die wichtigsten Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie Vision Zero beschlossen. Sie wurden am 11. Dezember 2012 der Mitgliederversammlung des DVR vorgestellt.

Die Vorstands Ausschüsse werden nun beauftragt, diese Maßnahmen zu diskutieren, gegebenenfalls zu aktualisieren beziehungsweise zu präzisieren, und dem Vorstand ihre Vorschläge vorzulegen. Die nun beschlossenen 14 Maßnahmen haben ab sofort die höchste Priorität in der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR.

Und dies sind die 14 TOP-Maßnahmen:

1. Überwachung gezielt verstärken inklusive entsprechender finanzieller Ausstattung der Polizei und Schaffung entsprechender Rechtsgrundlagen

Ein Staat, der die Einhaltung von Verkehrsvorschriften nicht überwacht, macht sich unglaubwürdig. Die Polizei benötigt die Ausstattung und das Personal für die Durchführung entsprechender Kontrollen, und sie benötigt geeignete Verfahren und Geräte zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit. Es wird darüber zu beraten sein, wie die Kontrolldichte erhöht werden kann, welchen Beitrag Section Control liefern kann, welche Rolle die Fahrer-Identifikation spielen soll und ob eine Ausdehnung der Halterhaftung sinnvoll ist.

2. Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Überholverbote den Gefährdungen anpassen

Etwa 60 Prozent der tödlich Verunglückten sind auf Landstraßen zu beklagen. Die Verbesserung des Straßennetzes hin zur fehlerverzeihenden und selbsterklärenden Straße ist aus Sicht der Vision Zero eine unabdingbare Voraussetzung für die Reduzierung der Zahl der Verunglückten. Dabei ist die neue Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) zu berücksichtigen. In den Ausschüssen wird nun zu beraten sein, ob Tempo 100 als bisherige generelle Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen zu hoch ist und ob es besondere Maßnahmen für Landstraßen mit einem schmalen Querschnitt geben soll.



Section Control: in Österreich erfolgreich getestet



Bäume am Straßenrand:
hohes Gefährdungspotenzial

3. Baumunfälle verhindern

Jeder fünfte Verkehrstote geht auf einen Baumunfall zurück. Der DVR hat 2009 in einem Vorstandsbeschluss zur Bekämpfung von Baumunfällen an die Bundesländer appelliert, die „Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäume“ (ESAB) verbindlich einzuführen und umzusetzen. Die Bereitstellung von Fördermitteln für ein nationales Programm für passive Schutzeinrichtungen könnte einen hohen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit auf allen Landstraßen leisten.

4. Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) umsetzen

Jeder fünfte im Straßenverkehr Getötete ist ein Motorradfahrer. Der Zustand der Straße und des Straßenumfelds hat einen großen Einfluss auf die Sicherheit von Motorradfahrern. Ein hohes Sicherheitspotenzial liegt daher in der konsequenten Umsetzung der MVMot, dem „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“, das bisher in fünf Bundesländern rechtsverbindlich eingeführt wurde.

5. Sicherheitsaudits weiter durchsetzen; Qualität und finanzielle Ausstattung der Unfallkommissionen verbessern

Mit den Sicherheitsaudits für Straßen steht ein wirkungsvolles Instrument

zur Vermeidung von Unfällen und zur Reduzierung von Unfallfolgen zur Verfügung. Auch die Unfallkommissionen leisten seit Jahrzehnten einen entscheidenden Anteil an der Identifizierung und Entschärfung von Unfallbrennpunkten. Die Sicherstellung und der Ausbau dieser bewährten Instrumente zur sicheren Gestaltung des Straßenraums ist eine Forderung des Eckpunkteapiers „Verkehrssicherheit 2020“.

6. Höchstgeschwindigkeiten innerorts den Gefährdungen anpassen

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister hat in seiner Expertise „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“ darauf hingewiesen, dass die Senkung der innerorts gefahrenen Geschwindigkeiten eine enorme Auswirkung auf das Unfallgeschehen hat. Er hat sich dafür ausgesprochen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit anzustreben. Dies bedeutet nicht, dass nicht auch höhere Geschwindigkeiten wie 50 oder 70 möglich wären. Anders als heute wäre aber die höhere Geschwindigkeit zu beschildern. Diese Maßnahme ist nicht unumstritten. Ihre Auswirkungen auf den Verkehrsfluss müssen ebenso geprüft werden wie Umweltaspekte. Sicher ist aber eines: Wir werden auch bei diesem Thema Stellung beziehen!

7. Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen erhöhen

Kreuzungen und Einmündungen sind kritische Stellen sowohl außerorts als auch im innerörtlichen Straßennetz. Hier ereignen sich Kollisionen zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmern, zwischen Autos und Fußgängern und zwischen Autos und Radfahrern. Alle umzusetzenden

Maßnahmen müssen daher verkehrsteilnehmerübergreifend geplant werden. Jede Verkehrsteilnehmerart hat spezielle Anforderungen. Das Wissen, wie dem Rechnung getragen werden kann, ist meist vorhanden. Der DVR muss darauf hinwirken, dass dieses Wissen auf die Straße kommt.

8. Ausrüstung von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen konsequent durchsetzen

Abstandsregeltempomaten, automatische Notbremssysteme, auch mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, Spurhaltesysteme, Kreuzungs- und Toter-Winkel-Assistent sowie die Car-to-X-Kommunikation bieten wirkungsvolle Möglichkeiten zur Reduzierung schwerer Unfälle. Zu diskutieren ist, wie die Durchsetzung von Fahrerassistenzsystemen – auch auf europäischer Ebene – erfolgen kann, wobei man sich auf diejenigen Systeme konzentrieren sollte, die zu einem feststellbaren Sicherheitsgewinn führen.

9. Alkoholverbot am Steuer durchsetzen

Jeder zehnte Getötete ist auf einen Unfall unter Alkoholeinfluss zurückzuführen. Neben einer Erhöhung der Kontrolldichte, die auch als gesellschaftliches Signal wirken würde, hat



Eindeutige Regelung gefordert: absolutes Alkoholverbot am Steuer

sich der DVR 2011 für die Einführung eines Alkoholverbots am Steuer ausgesprochen. Diese Regelung würde Unklarheiten in Bezug auf verschiedene Promillegrenzen beseitigen und ein klares Zeichen setzen: Wer fährt, trinkt nicht.

10. Maßnahmen zur Reduzierung von alkoholbedingten Unfällen von Radfahrern prüfen

Etwa ein Viertel der alkoholisierten Unfallbeteiligten sind Fahrradfahrer. Ein entsprechendes Gefahrenbewusstsein ist leider nicht vorhanden. Vor diesem Hintergrund ist zu diskutieren, ob es einen Ordnungswidrigkeitstatbestand für das Radfahren unter Alkoholeinfluss geben soll und bei welcher Promillezahl die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern anzusetzen ist. Der DVR hat sich auch im Eckpunktepapier „Verkehrssicherheit 2020“ für diese Maßnahmen ausgesprochen.

11. Sichtbarkeit von Fußgängern, Fahrrad-, Pedelec- und Motorradfahrern verbessern

Fußgänger und Zweiradfahrer sind darauf angewiesen, dass man sie sieht.

Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Wahrnehmbarkeit von Fußgängern, Motorrad-, Rad- und Pedelec-Fahrern zu verbessern und um insbesondere Dunkelheitsunfälle zu vermeiden.

12. Tragen von Helmen von Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrern fördern

Durch das Tragen geeigneter Schutzhelme können bei einem Sturz oder einer Kollision Kopfverletzungen beim Radfahrer verhindert oder deren Schwere reduziert werden. Obwohl diese Tatsache bekannt ist, verzichten viele, insbesondere erwachsene Radfahrer, auf den Schutz durch einen Helm. Es ist daher zu klären, wie das Tragen von Helmen von Fahrrad- beziehungsweise Pedelec-Fahrern weiter gefördert werden kann und ob eine gesetzliche Helmtragepflicht für Fahrradfahrer sinnvoll ist. Auch ist zu prüfen, ob die technische Spezifikation derzeitiger Fahrradhelme ausreichend ist. Im Hinblick auf schnellere Pedelecs (bis 45 km/h) ist eine Weiterentwicklung der DIN EN 1078 auf jeden Fall erforderlich.

13. Obligatorische Lernzeitverlängerung mit protektiven Maßnahmen einführen

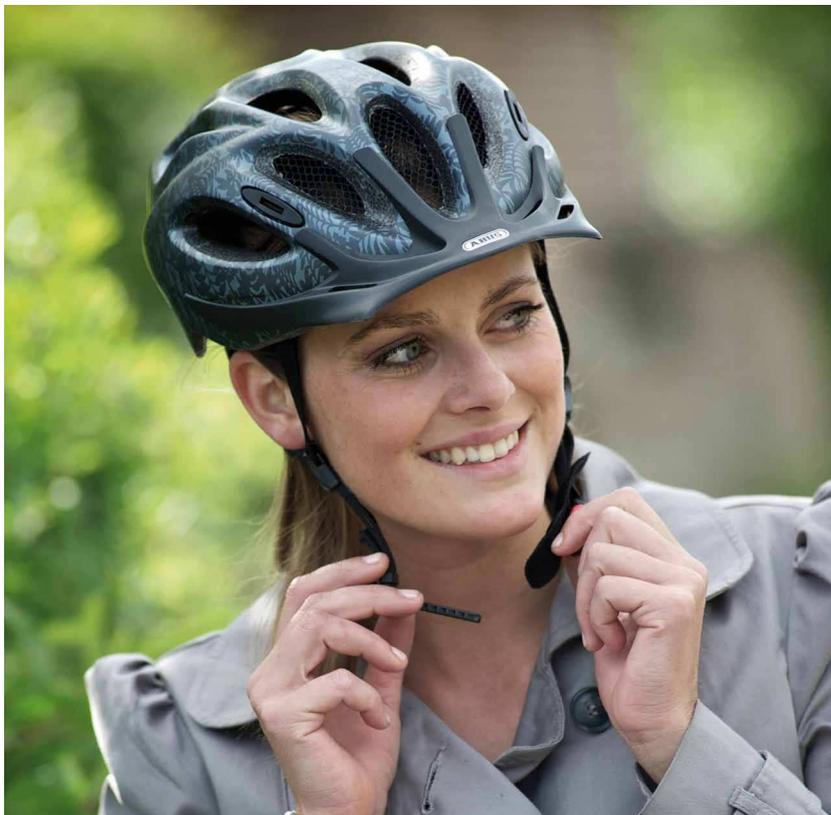
Junge Fahranfänger unterliegen einem überdurchschnittlich hohen Risiko zu verunfallen. Eine Diskussion über weitergehende, freiwillige und obligatorische Formen der Lernzeitverlängerung ist daher notwendig. Der DVR tritt dafür ein, dass auf Basis vorhandener Evaluationsergebnisse sowie internationaler Erfahrungen ein umfassendes Konzept zur Ausbildung und Betreuung von Fahranfängern erarbeitet und implementiert wird. Im weiteren Sinne könnte zur Lernzeitverlängerung auch die Teilnahme an Sicherheitstrainings auf der Straße oder einem Platz als Voraussetzung für den Wiedereinstieg von Motorradfahrern nach längerer Pause gehören.

14. Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung weiterentwickeln

Seit seiner Gründung im Jahr 1969 entwickelt der DVR vielfältige Maßnahmen zur Beeinflussung des Verhaltens im Straßenverkehr. Auch wenn der Einfluss dieser Maßnahmen auf die Reduzierung der Unfallzahlen nicht immer erfasst werden kann, ist international unbestritten, dass aufklärende Maßnahmen wichtig sind. Verhaltensbeeinflussung ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit. Im weiteren Sinne gehört hierzu auch das Sicherheitstraining.

Die 14 TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit setzen eine deutliche Priorität und werden die Diskussionen in den DVR-Gremien und die Arbeit des DVR in den nächsten Jahren prägen.

FOTO > WWW.PD-F.DE / ABUS



Der Helm schützt nicht nur Kinder vor schweren Unfallfolgen.

Der Autor ist Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) sowie stv. Hauptgeschäftsführer und Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

Plädoyer für den Sicherheits-Blitz

Warum Geschwindigkeitsüberwachung sein muss

Von Detlev Lipphard

„Abzocke“, so lautet der weit verbreitete Vorwurf bei Geschwindigkeitskontrollen. Dieses unschöne Wort stammt nicht nur von ertappten Temposündern. Nimmt man die Berichterstattung in den Medien zum Maßstab, so drängt sich der Eindruck auf, fast jeder lehne sie ab. Der durch zu hohe Geschwindigkeit ausgelöste Fotoblitz werde vor allem als Gängelung empfunden. Etwa an Ausfallstraßen, wo allein schon für die jeweilige Tempobegrenzung kaum Verständnis bestehe. Akzeptiert würden die Kontrollen am ehesten noch vor Schulen, an Kindergärten oder im Umfeld von Seniorenheimen. Und natürlich sei es gut, notorische Raser zu erwischen. Aber sonst?

Von dort, wo Blitzkästen stehen oder wo ab und zu aus einem unauffälligen Fahrzeug das Tempo gemessen wird, ist oft zu hören: „Da kracht es doch sowieso nie“. Oder: „Damit werden nur die leeren Kassen gefüllt“. Und obendrein wird zuweilen berichtet, private Unternehmen würden beim lukrativen Überwachungsgeschäft zunehmend mitmischen.

Ist der Staat wirklich so dreist?

Wird der Staat immer mehr zur Überwachungsinstanz, die die Freiheit des Bürgers auch auf der Straße zunehmend beschneidet? Der Radarfallen nur aufbaut, um Kopfprämien zu kassieren?

Ein ganz anderes Bild ergibt sich, wenn wir uns diesen Fragen aus folgender Perspektive nähern: Die Sicherheitsphilosophie „Vision Zero.“



Nicht sehr beliebt, aber wichtig für die Verkehrssicherheit: der Starenkasten.

Keiner kommt um. Alle kommen an.“ erlaubt auch bei der Überwachung keine Tabus. Entscheidend ist, auf allen Feldern der Verkehrssicherheit aktiv zu sein, um langfristig dem ambitionierten Ziel immer näher kommen zu können. Und sich möglichst an objektiv messbaren Gefährdungen zu orientieren. Unbestritten ist nämlich, dass ein enger Zusammenhang zwischen zu hohen Geschwindigkeiten und schweren Unfällen besteht. Deshalb ist nicht einzusehen, die Tempoüberwachung nur auf allgemein akzeptierte so genannte schutzwürdige Bereiche wie Schulen zu beschränken. Es muss allerdings stichhaltige Gründe geben, an vielen weiteren Stellen im Straßennetz zu überwachen. Spezielle Vorschriften der Bundesländer regeln im Einzelnen, dass die Geräte dort eingesetzt werden, wo die Gefährdungen durch zu hohes Tempo zu einem auffälligen Unfallgeschehen geführt haben oder es sich um besonders schutzwürdige Bereiche handelt.

Wie wird heute überwacht? Videokameras kommen in zivilen Polizeifahrzeugen zum Einsatz, indem die Beamten im fließenden Verkehr dem Fahrzeug hinterher oder vorweg fahren.

Danach wird der Fahrer möglichst an Ort und Stelle mit den Bildern konfrontiert und es wird geahndet. Bei der Überwachung per Laser hält die Polizei „Sünder“ nach der Messung an und ahndet ebenfalls an Ort und Stelle. Bei der stationären Messung per Radar in oder an einem zivilen Fahrzeug wird bei Übertretungen ein Fotoblitz ausgelöst. Wie bei allen anderen Verfahren werden mindestens drei km/h als Toleranz abgezogen.

Auch Motorradfahrer können erwischt werden

Die Messtechnik ist inzwischen so verfeinert, dass bei sachgemäßer Anwendung die Beweiskraft auch vor Gericht Bestand hat. Selbst Motorradfahrer können mit den neuen Radargeräten belangt werden, da zusätzlich zur Frontkamera das Kennzeichen von hinten erfasst wird. Die Fotos sind von hoher Qualität und zeigen trotz Helm das Gesicht des Motorradfahrers. Auch die unabhängige Überwachung mehrerer Fahrspuren bereitet keine Probleme mehr. Übrigens können solche Geräte in einer Hecke oder unter einer Leitplanke verborgen sein. Es ist also

ein Irrglaube zu meinen, sich als aufmerksamer Fahrer gegen unliebsame Überraschungen wappnen zu können. Selbst die Messung in Kurven bereitet inzwischen kein Problem mehr. Radarwarner sind zwar verboten, aber ganz Schlaue erhoffen sich noch immer einen Freifahrtschein, indem sie ihr Navigationsgerät mit Zusatzinformationen meinen ausreichend versorgen zu können.

Weiterhin gibt es fest installierte Systeme. Dies sind zum einen die Schilderbrücken auf Autobahnen. So wird zum Beispiel auf der A 3 in Richtung Frankfurt am Elzer Berg die Geschwindigkeit von täglich mehr als 40.000 Fahrzeugen gemessen. Nach dem Durchqueren des Taunus geht es auf drei Fahrspuren über mehrere Kilometer bergab. Wegen des sehr hohen Unfallgeschehens hat die dortige Autobahnpolizei bereits vor vielen Jahren Drucksensoren auf der Fahrbahn installiert, die eine digitale Kamera auslösen können. Jede Fahrspur wird einzeln überwacht, bei der linken und mittleren Tempo 100, bei der den Lkw vorbehaltenen rechten Spur Tempo 60. Dadurch sind die Übertretungsquoten relativ gering und der Streckenabschnitt ist



Geschwindigkeitsüberwachung am Elzer Berg auf der A 3.

FOTO > POLIZEI HESSEN

deutlich weniger unfallauffällig.

In Deutschland stehen etwa 2.100 so genannte Starenkästen am Fahrbahnrand. Der Autofahrer hat Respekt vor ihnen. Von einem dunklen Gehäuse umschlossen, hat eine Kamera die Straße anscheinend Tag und Nacht im Blick. Aber: Oft werden sie als überflüssige Blitzfallen angesehen, ausgerüstet mit einer Dinosauriertechnik. Gibt es nicht längst intelligenter Lösungen?

Wer mag denn schon Blitzkästen?

Die Technik ist denkbar einfach: Die Kameras sind meist auf einem Pfosten montiert. Sensoren auf der Fahrbahn sind mit einer digitalen Kamera verbunden. Der Fahrer bemerkt seine Verfehlung an einem roten Blitz. Er ist völlig überrascht, vielleicht irritiert, dann wird er ärgerlich – entweder auf die abkassierenden Behörden oder auf sich selbst. Es gibt keine repräsentativen Informationen, wie diese Art der Kontrolle wahrgenommen wird. Ob sich ein Unrechtsbewusstsein einstellt oder die Kontrolle eher als Überreglementierung oder gar als Willkürakt wahrgenommen wird, hängt von der Person und von der Örtlichkeit ab.

Bekannt ist aber: Bereits wenige Tage nach dem Aufbau eines Starenkastens fährt kaum noch jemand zu schnell. Und zwar unabhängig davon, ob tatsächlich eine Kamera im Gehäuse steckt. Entscheidend ist, dass es blitzen könnte. Dieses Risiko ist bei etwa 500 Kameras deutschlandweit mit ungefähr eins zu vier zu beziffern. Die Kamera wird mindestens für einen Tag an einem Standort eingesetzt. Manche meinen, von außen erkennen zu können, ob eine Entdeckungsgefahr drohe – aber das ist ein Märchen.

Etwa ein Drittel aller Blitzkästen steht in Nordrhein-Westfalen, ein Viertel in Baden-Württemberg, während in Bayern oder Rheinland-Pfalz nur ganz wenige installiert sind. Aber fast allen Standorten ist eines gemeinsam: Hier hat es in der Vergangenheit

Auf der Bundesstraße 192 in Mecklenburg-Vorpommern wurde bei Waren eine Kreuzung ausgebaut. Seitdem ist diese Stelle sehr übersichtlich, zumal Linksabbieger jeweils eine eigene Spur haben. Leider verführt jedoch gerade eine solche Kreuzung dazu, dass Tempo 70 vielfach ignoriert und teilweise extrem gerast wird. Messungen ergaben Spitzengeschwindigkeiten von 140 km/h.

Im Ergebnis musste die Polizei sechs schwere Unfälle mit insgesamt neun Schwerverletzten innerhalb von drei Jahren registrieren. Für die Unfallkommission wurde der Handlungsdruck immer größer. Um die Einhaltung von Tempo 70 durchzusetzen und zukünftig schwere Vorfahrtunfälle verhindern zu können, wurden bis zum Jahr 2006 zwei Starenkästen installiert.

Seitdem ist in beiden Fahrtrichtungen weitgehend Ruhe eingekehrt: So wurden im Jahr 2009 keine Unfälle im Bereich der Kreuzung verzeichnet. Bei den drei Unfällen mit Sachschäden in der Nähe handelte es sich überwiegend um Wildunfälle. Ein Unfall endete allerdings mit dem Tod des Fahrers an einem Baum, etwa 100 Meter hinter der Kreuzung. Dieser hatte mit hohem Tempo die Detektoren auf der Gegenspur umfahren, wodurch das Fahrzeug ins Schleudern und schließlich von der Fahrbahn abkam. Das Beispiel zeigt deutlich, dass die Detektoren in solchen Fällen über die gesamte Breite der Fahrbahn gezogen werden sollten, um ein Umfahren auszuschließen.



Ausbau einer Kreuzung in Waren (Mecklenburg-Vorpommern) verführte zum schnellen Fahren. Folge: zwei Starenkästen wurden installiert.

besonders oft und häufig auch besonders schwer gekracht. In aller Regel ist durch ihren Einsatz eine ehemalige Unfallhäufungsstelle erfolgreich beseitigt worden.

Versuche haben allerdings gezeigt: Wenn das Gehäuse mittels eines Sacks abgedeckt ist, gehen die Geschwindigkeiten innerhalb kurzer Zeit wieder nach oben und es ist wie früher – auch was das Unfallgeschehen betrifft. Blitzkästen müssen also dauerhaft am Straßenrand stehen.

Hoffnung auf nachhaltige Einsicht trügerisch

Entgegen weit verbreiteten Annahmen ist der Betrieb von Blitzkästen für die Haushalte der Kommunen, Landkreise und Bundesländer insgesamt eher ein Verlustgeschäft. Das Ziel, die Straßen sicherer zu machen, kommt letztlich aber allen zu Gute, denn vermiedene Unfälle bedeuten volkswirtschaftliche Gewinne.

Gibt es denn keine Alternativen, um die Geschwindigkeiten an den gefährlichen Stellen wirkungsvoll zu drosseln? Die Fachleute der Unfallkommissionen hören diese Frage immer wieder und kennen die Antwort: Ja, meist gibt es andere Möglichkeiten. Sie sind aber fast immer mit teuren baulichen Maßnahmen verbunden.

So hat etwa Stadt X eine Ortsumgehung gebaut, die gut angenommen wird, obwohl sie deutlich länger als die bisherige Strecke durch den Ortskern ist. Denn sie hat keine Verkehrsampeln und ermöglicht hohe Geschwindigkeiten. Die Folge ist aber leider ein sehr auffälliges Unfallgeschehen an Kreuzungen und Einmündungen. Nun können zum Beispiel viele teure Ampeln installiert werden oder es werden – wie etwa in der Stadt Geilenkirchen – an den gefährlichsten Stellen Starenkästen aufgebaut. Diese sorgen dann dafür, dass Tempo 70 tatsächlich eingehalten und die neue Straße weiterhin benutzt wird.

Die Stadt Y könnte ihre gefährliche, breit ausgebaute Ortsdurchfahrt durch eine Reihe aufwändiger baulicher Maßnahmen entschärfen, um Tempo 50 näher zu kommen. Sie kann aber auch mittels Starenkästen für eine dauerhafte Geschwindigkeitseinhaltung sorgen.

Landkreis Z hat einen Unfallbrennpunkt an einer Landstraßenkreuzung, weil Linksabbieger keine eigene Spur haben und es in Folge hoher Geschwindigkeiten der Geradeausfahrenden immer wieder zu schweren Auffahrunfällen kommt. Die Alternative, den Kreuzungsbereich baulich aufzuweiten oder einen Kreisverkehrsplatz einzurichten, ist teuer und vielleicht wegen ungeklärter Eigentumsverhältnisse erst in einigen Jahren möglich.

Alle Beispiele zeigen: Der Einsatz eines Starenkastens ist immer ein Mittel der letzten Wahl. Keine Behörde macht es sich leicht, wenn sie diese Entscheidung fällt. Zumal sie weiß, dass sie einer Reihe von Vorurteilen und Fehleinschätzungen seitens der Autofahrer begegnen wird.

Eines dieser Vorurteile ist, es werde unmittelbar vor den „Radarfallen“ abrupt gebremst, so dass es immer wieder zu Auffahrunfällen käme. Tatsache ist, es gibt solche Unfälle nur selten, während die nun vermiedenen Unfälle weit höher zu gewichten sind. Außerdem, führen Gegner des Starenkastens gerne an, werde nach dem Starenkasten stark beschleunigt, um die verlorene Zeit wieder aufzuholen. Ziel der Anlage ist aber eine Geschwindigkeitsreduzierung im unmittelbaren Umfeld von maximal 1.000 Metern, um den Unfallbrennpunkt dauerhaft zu beseitigen. Durch die Befolgung des Tempolimits verliert der Fahrer im Übrigen allenfalls wenige Sekunden.

Weit verbreitet ist auch die Überzeugung, der Straße sei ihre Gefährlichkeit anzusehen. Eine gerade, gut überschaubare und ausgebaute Straße sei also besonders sicher. Die Praxis zeigt hingegen, dass solche Straßen häufig zu einem besonders hohen Tempo verführen. Übrigens

können selbst Fachleute einer Straße nur begrenzt deren Gefährlichkeit ansehen. Entscheidend ist immer die objektive Unfallanalyse.

„Da passiert doch sowieso nichts!“

Sehr beliebt ist die Fehleinschätzung, die Blitzanlage könne wieder abgebaut oder zumindest zugedeckt werden, wenn es nicht mehr kracht. In Wirklichkeit ist es umgekehrt. Das rückläufige Unfallgeschehen zeigt klar, dass die Anlage wirkt. Wenn sie abgebaut würde, wäre der Effekt verloren. Es würde wieder wie früher zu Unfällen kommen, weil die Straße dieselbe geblieben ist.

Schließlich entspricht es dem gesellschaftlichen Trend, statt zu strafen auf Einsicht zu setzen. Auch die Polizei setzt an vielen Stellen auf Geschwindigkeitsanzeigen wie „Sie fahren ...km/h“, gerne auch in Kombination mit den beliebten Smileys oder einem „Danke“ bei richtigem Tempo. Ein Unfallbrennpunkt lässt sich damit erfahrungsgemäß leider nicht beseitigen. Vor allem die bewussten Raser lassen sich von solchen Anlagen nicht dauerhaft beeindrucken. Stattdessen wird lieber verglichen, wie exakt auch bei höherem Tempo der Tacho funktioniert.

Im Tunnel ist guter Rat teuer

Der oberste Grundsatz für Straßenplaner lautet, so zu bauen, dass automatisch nicht zu schnell gefahren wird. Dieser hohe Anspruch kann aber in der Praxis meist nur teilweise eingelöst werden. Beim Umbau einer Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz



Überwachung erhöht die Sicherheit in Tunneln.

FOTO > JENOPTIK



Für sichere Straßennetze: mobile Überwachung.

gelingt dies beispielsweise oftmals sehr gut. Aber wie lässt sich ein verkehrssicherer Straßentunnel bauen? Wie kann sichergestellt werden, dass in einem stark befahrenen Tunnel mit zwei Fahrspuren pro Richtung, auf denen täglich 39.000 Fahrzeuge unterwegs sind, nicht gerast wird?

Der Bonner Stadtteil Bad Godesberg wurde 1999 auf etwa 2.000 Metern Länge untertunnelt, damit sich der Durchgangsverkehr der Bundesstraße 9 nicht mehr durch das Zentrum quälen musste. Bereits kurz nach der Inbetriebnahme wurden in beiden Tunnelröhren jeweils zwei Starenkästen installiert, der erste nach etwa 500 Metern, der zweite nach 1.500 Metern, um Tempo 50 zu

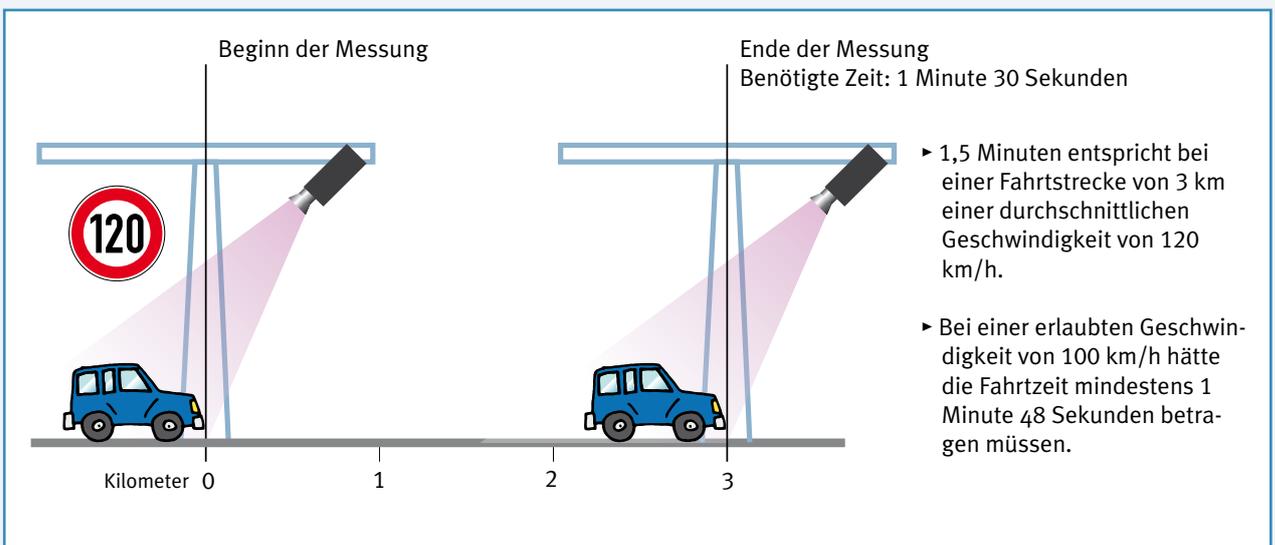
überwachen. Pro Richtung ist immer eine Anlage „scharf“. In der Folge hat sich dieser kurvige Straßenabschnitt sicherlich deshalb nicht zu einer auffälligen Unfallhäufungslinie entwickelt. Nach Angaben der Polizei haben sich in den Jahren 2008 und 2009 in beiden Fahrtrichtungen insgesamt 15 Unfälle ereignet, von denen nur einer mit einem schweren Personenschaden und vier mit einem leichten Personenschaden verbunden waren. Bei keinem Unfall konnte ein negativer Zusammenhang zu den vier Starenkästen hergestellt werden.

Ohne diese Anlagen hätten täglich unzählige Fahrer garantiert die zulässige Geschwindigkeit stark

überschritten und das Geschwindigkeitsniveau wäre insgesamt deutlich höher. Stattdessen wird relativ gleichmäßig gefahren, was die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht. Auch wenn Tempo 50 nicht durchgängig von allen eingehalten wird, so gibt es nennenswerte Brems- oder Beschleunigungsvorgänge nur selten. Die Anlagen erfüllen durch die ständige Präsenz ihren Auftrag. Übertretungen sind die Ausnahme: Nur etwa jeder 400ste Fahrer wird geblitzt und nur jeder 4.000ste Fahrer erhält eine Eintragung ins Flensburger Zentralregister. Der allergrößte Teil der Verstöße bewegt sich also im Verwarngeldbereich, so dass maximal 35 Euro fällig werden.

Neue Alternative Section Control?

Für solche Straßenbereiche könnte es zukünftig eine Alternative geben, aus der sich eine noch gleichmäßigere Fahrweise ergibt: Die so genannte Abschnittsüberwachung der Geschwindigkeiten (Section Control) misst das Durchschnittstempo sämtlicher Fahrzeuge auf einer Wegstrecke von mehreren Kilometern Länge. Auf der Basis der Kennzeichenerfassung aller Fahrzeuge machen digitale Videokameras per Foto einen vollautomatischen Abgleich der Aufnahmen zu Beginn und am Ende des überwachten Abschnitts. Liegt der Durchschnittswert zuzüglich einer Toleranz von mindestens drei



So funktioniert „Section Control“.

km/h darüber, so werden die Daten elektronisch an die Polizei übermittelt. Alle anderen Aufnahmen werden sofort gelöscht.

Ist dies nun der Überwachungsstaat?

Nicht allein das Bundesverkehrsministerium, auch die Verkehrsjuristen weisen den Vorwurf übermäßiger Kontrolle zurück. Letztere haben sich im Januar 2009 beim Deutschen Verkehrsgerichtstag mehrheitlich für die Section Control ausgesprochen. Sie sagen aber deutlich: Die Daten dürfen ausschließlich für die Geschwindigkeitsüberwachung gespeichert werden. Eine Verknüpfung mit anderen Registern ist unzulässig. Und sie ist nur an Unfallhäufungstrecken mit geschwindigkeitsbedingten Unfällen sinnvoll.

Dennoch stellt diese Art der Überwachung nach derzeit geltender Rechtslage einen Eingriff in das Grundrecht auf „informationelle Selbstbestimmung“ da. Es ist daher erforderlich – und wird vom Bundesverkehrsministerium und den Verkehrsrechtlern gewünscht –, dass der Gesetzgeber die entsprechende Rechtsgrundlage schafft. Danach könnte ein Modellversuch in einem Bundesland durchgeführt werden. Dafür spricht sich auch der DVR in einem aktuellen Vorstandsbeschluss aus (siehe www.dvr.de).

Hintergrund sind die sehr positiven Erfahrungen im Ausland. In Österreich sind zum Beispiel seit 2003 vier Anlagen auf Autobahnen im Einsatz. Eine ortsfeste an einem Tunnel, eine weitere auf einem alpinen Abschnitt sowie zwei mobile Anlagen. Seitdem liegt die Zahl der Geschwindigkeitsverstöße unter einem Prozent. Dies sind vor allem ausländische Fahrer, die noch nicht mit einer Ahndung rechnen müssen. Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist hoch. Die Installationskosten sind allerdings im Vergleich zu den Starenkästen sehr hoch, weshalb ihr Einsatz nur für besonders gefährliche Streckenabschnitte in Frage kommt. Eine Anlage kostet etwa 1,2 Millionen Euro, hinzu kommen jährliche Betriebskosten in Höhe von rund 200.000 Euro. Zum Vergleich: Die Kosten für einen Starenkasten mit Kamera betragen maximal 50.000 Euro, die jährlichen Betriebskosten maximal 20.000 Euro.

Für Städte finanziell nicht lukrativ

Finanziell gesehen lohnt sich für Städte und Landkreise keine Variante der Geschwindigkeitsüberwachung. Die Personal- und Sachkosten sind relativ hoch, die Kostendeckungsgrade werden in der Regel nicht erreicht. Und wenn doch Gewinne erzielt werden, dann ist zu fragen, ob die Prioritäten falsch sind, indem etwa zu viel in Tempo 30-Zonen und zu wenig auf Landstraßen kontrolliert wird.

Eine Fehlentwicklung ist es, wenn kommerzielle Anbieter die Kontrolle übernehmen. An sich sind nur Hilfstätigkeiten durch private Unternehmen erlaubt, da es sich um eine hoheitliche Aufgabe handelt. In Ordnung ist in jedem Fall der langjährige Trend zur Übernahme durch kommunale Straßenverkehrsbehörden. Die Polizei beklagt seit Jahren einen massiven Stellenabbau und ist über diese Form der Zusammenarbeit dankbar, wenn die Kontrollstellen in gemeinsamer Abstimmung aus dem Unfallgeschehen abgeleitet werden.

In Folge der so genannten Fahrerhaftung ist die Tempoüberwachung in Deutschland mit einem hohen technischen Aufwand verbunden. Sowohl das Kennzeichen als auch das Foto des Fahrers müssen eine zweifelsfreie Zuordnung erlauben. Die Europäische Union strebt eine Vereinheitlichung an. In den meisten Mitgliedsstaaten besteht eine Halterhaftung, bei der die Kennzeichenerfassung ausreichend ist. Bei deutschen Verkehrsjuristen ist umstritten, ob dieses Prinzip in unser Rechtssystem integriert werden könnte. Das viel zitierte Grundgesetz beinhaltet jedenfalls Spielräume und der politische Wille spielt auch eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Autofahren als reine Privatsache?

Unabhängig von solchen Fragen ist es für die Akzeptanz in der Bevölkerung entscheidend, über eine gute Öffentlichkeitsarbeit Verständnis für die zunächst unpopulären Geschwindigkeitskontrollen zu wecken. Etwa, indem offensiv die Gründe für die Auswahl der Standorte von Blitzkästen genannt werden. Überwachung ist kein Selbstzweck, sondern bietet Schutz für alle. Die Zeiten, in denen Rasen als Kavaliersdelikt angesehen wurde, sind vorbei. Überwachung ist keine Abzocke, sondern ein zentraler Bestandteil von Vision Zero.

FOTO > DVR



Probates Mittel: qualifizierte Kontrolle durch einen Polizeibeamten.

Der Autor ist Referent für Straßenverkehrstechnik beim DVR.
dlipphard@dvr.de