

Vision Zero Anspruch und Wirklichkeit

AGFS-Kongress

21. Februar 2019, Essen

Jörg Ortlepp, Leiter Verkehrsinfrastruktur

Vision Zero

Was ist das?

„Vision Zero ist das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt“

[Definition des Schwedischen Zentralamts für Straßenwesen]

Seit 1997 gesetzlich verankerte Grundlage der schwedischen Verkehrspolitik

Vision Zero

Auch bei uns?

Verkehrssicherheitsprogramm 2011, BMVI:

„Kernziel einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit ist es daher, die Zahl der Getöteten, Schwer - und Schwerstverletzten im Straßenverkehr kontinuierlich zu senken. Der Leitgedanke ist dabei: Jeder Verkehrstote ist einer zu viel.“

Anzahl Getöteter bis 2020 um 40% reduzieren!

Die Zahl der schwerstverletzten Unfallopfer deutlich senken...

Unfallgeschehen 2017

2.643.098 Unfälle
393.492 Verunglückte

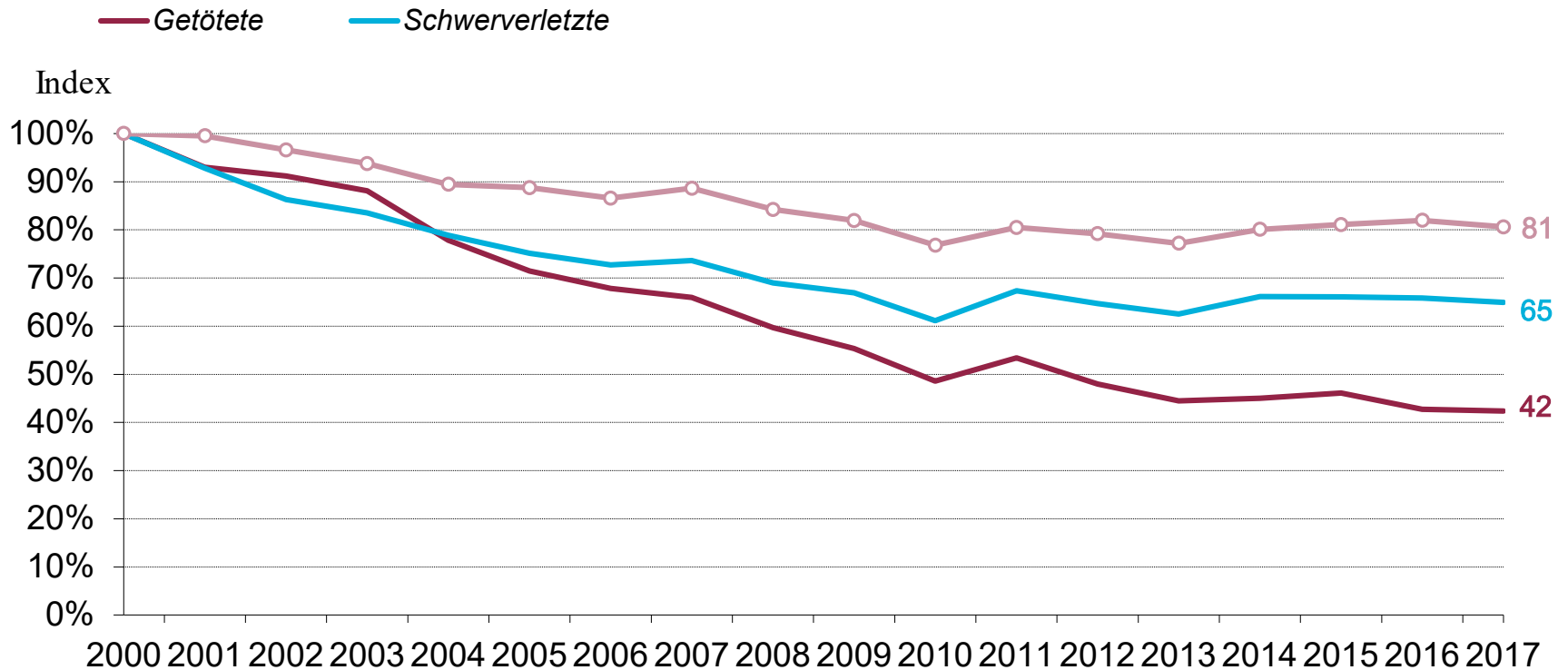
- 6.967 Unfälle
- 1.078 Verunglückte
- 887 Leichtverletzte
- 182 Schwerverletzte
- 9 Getötete

**Täglich in
Deutschland!**

Vision Zero?

Seit 2010 kaum Entwicklung

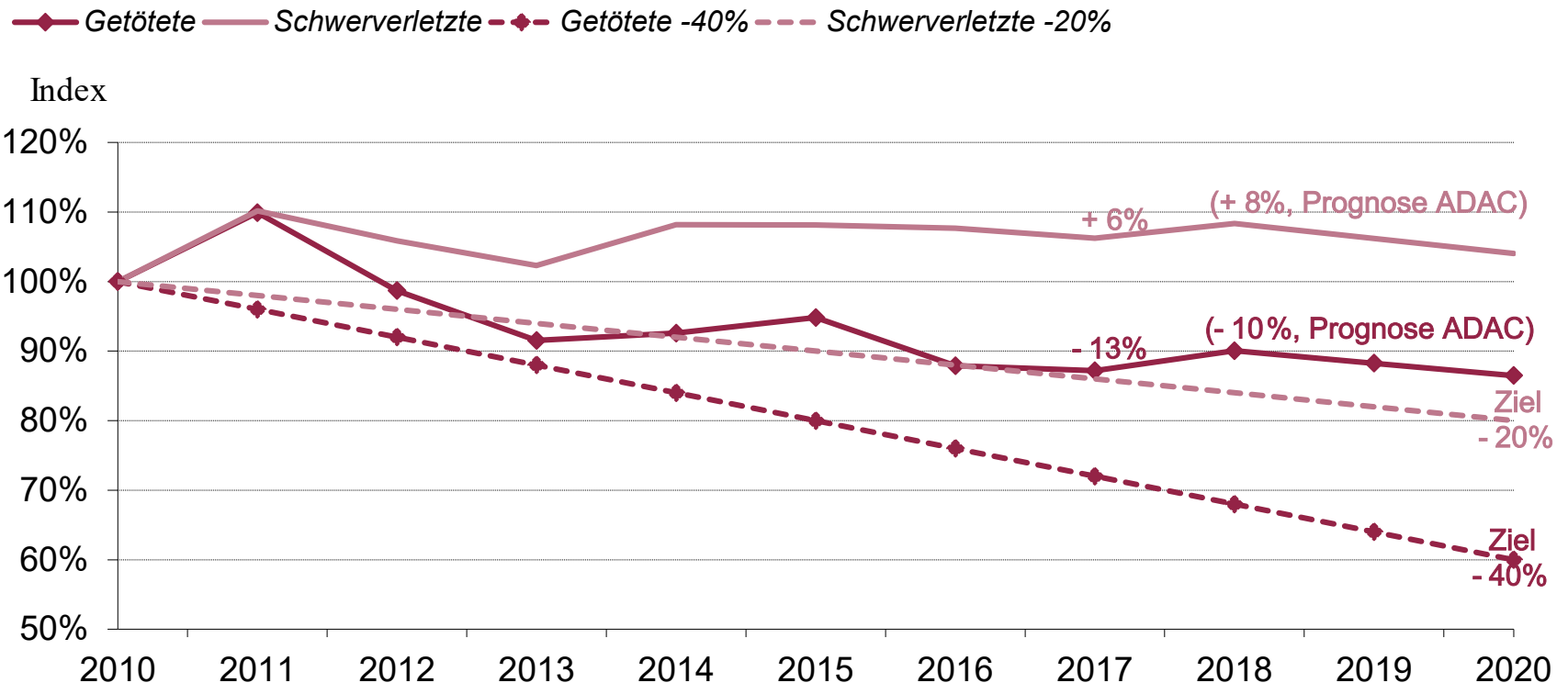
Entwicklung der im Straßenverkehr Verunglückten, seit 2000



Entwicklung seit 2010

Ziele werden weit verfehlt!

Entwicklung der im Straßenverkehr Verunglückten, seit 2010



Prognose Unfallgeschehen 2019

Ca. 2.700.000 Unfälle
Ca. 400.000 Verunglückte

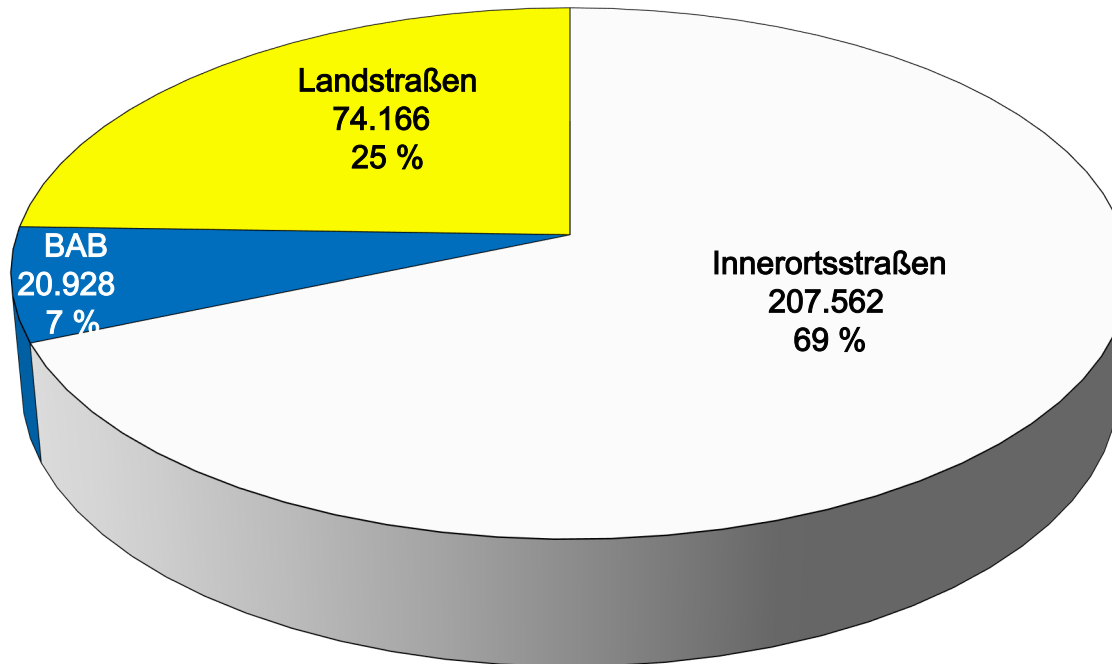
- 13 von Ihnen werden in diesem Jahr einen Unfall haben
- 2 von Ihnen werden in diesem Jahr bei einem Unfall verunglücken

Wo geschehen die Unfälle?

Zwei Drittel der Unfälle mit Personenschaden innerorts

Unfälle mit Personenschaden, nach Ortschaft, 2017

n = 302.656

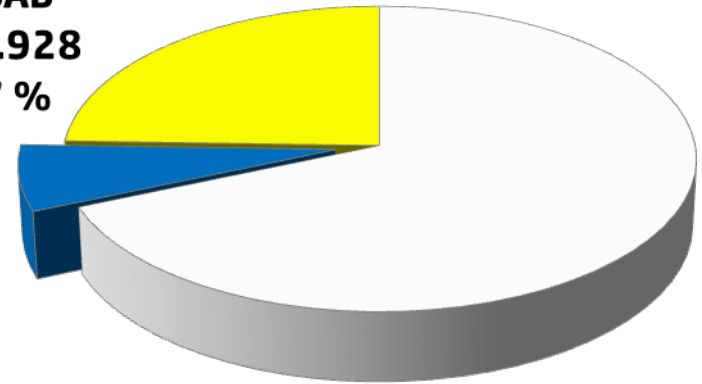


Schwerpunkte des Unfallgeschehens

Autobahnen 2017

409	Getötete	13%
5.974	Schwerverletzte	9%
27.718	Leichtverletzte	8%

BAB
20.928
7%



Größte Unfalldichte (U/km)

Auffahrunfälle

Stauende, Anschlussstellen

Hohe Verkehrsdichte und
hohe Geschwindigkeiten
geringe Abstände

Große Geschwindigkeitsdifferenzen



Schwerpunkte des Unfallgeschehens

Landstraßen 2017

1.795	Getötete	56%
25.573	Schwerverletzte	38%
80.265	Leichtverletzte	25%

Alleinunfälle

Motorradunfälle

Baumunfälle

Nicht angepasste Geschwindigkeit

Mängel an Infrastruktur

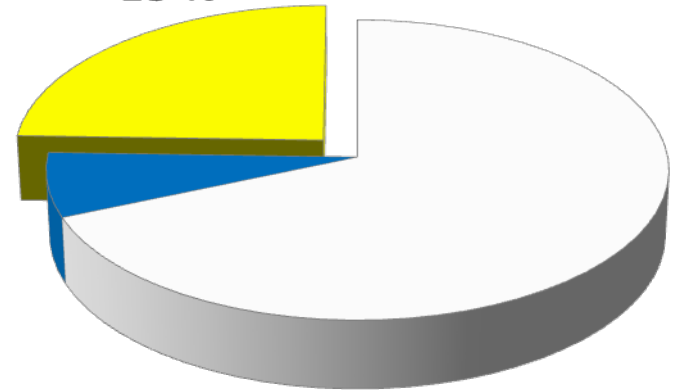
Schlechte Erkennbarkeit

Hindernisse neben der Fahrbahn

fehlende Schutzzeineinrichtung

schmal, Sichtweiten

Landstraßen
74.166
25 %



Schwerpunkte des Unfallgeschehens

Innerortsstraßen 2017

976	Getötete	31%
34.966	Schwerverletzte	53%
215.816	Leichtverletzte	67%

Zu Fuß Gehende
Rad Fahrende

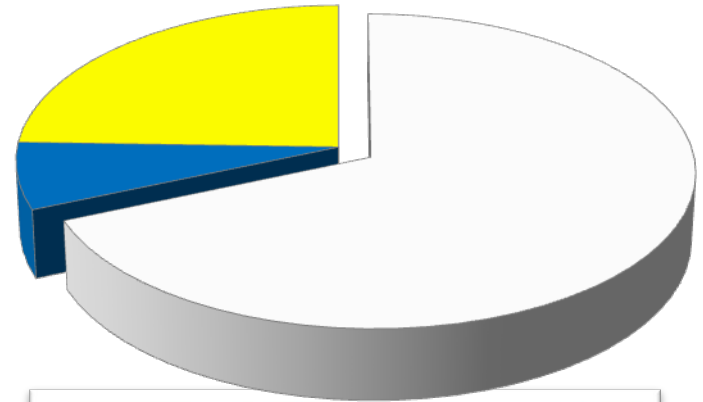
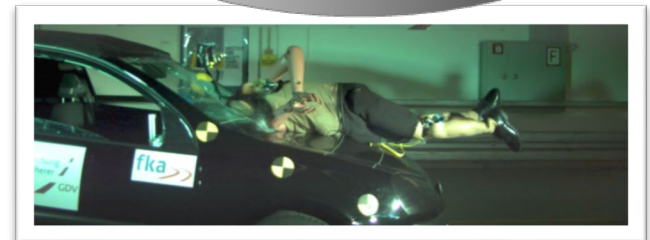
Rad Fahrende:
Kreuzungen, Einmündungen, Zufahrten
Einbiegen/ Kreuzen und Abbiegen

zu Fuß Gehende:
Querung abseits von Kreuzungen

Geschwindigkeit, Vorrang,
Verkehrstüchtigkeit

Sicht, Erkennbarkeit, Komplexität

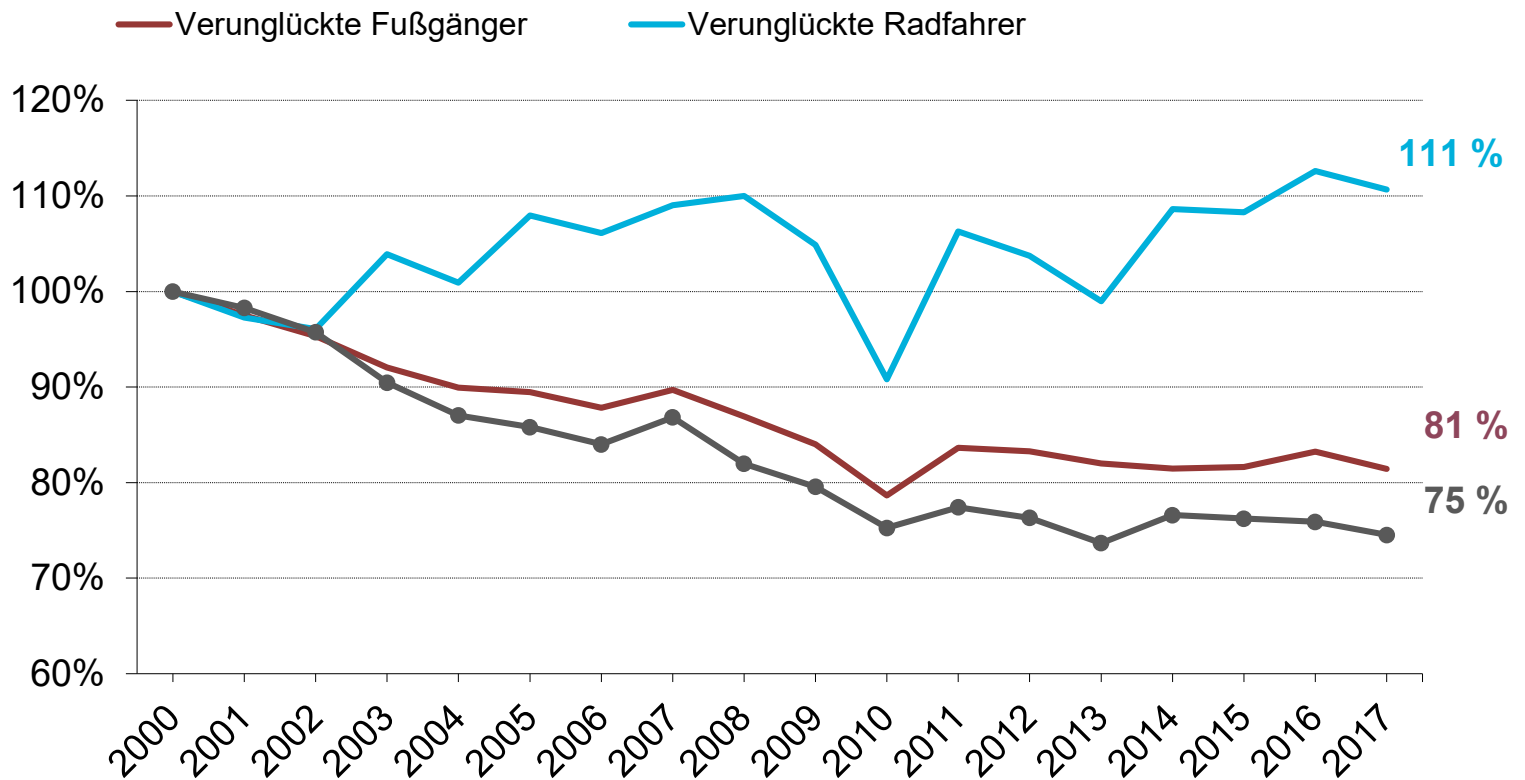
Innerortsstraßen
207.562
69 %



Entwicklung des Unfallgeschehens innerorts

Seit sieben Jahren Anzahl Verunglückter nahezu konstant
Der Radverkehr profitiert nicht vom allgemeinen Rückgang

Entwicklung Verunglückter innerorts 2000- 2017

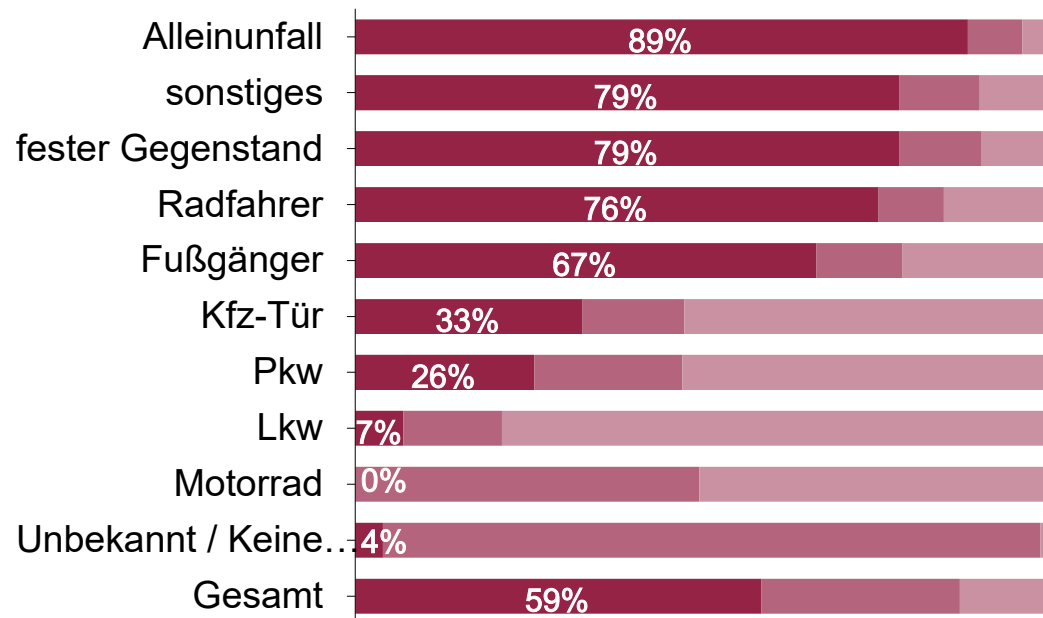


Hohe Dunkelziffer bei Rad- und Fußgängerunfällen

- Nur Unfälle im Fahrverkehr
- Nur polizeilich aufgenommene Unfälle
- Beispiel Radverkehrsunfälle*:
Hohe Dunkelziffer, vor allem bei
 - Alleinunfällen/ Stürzen: 89%
 - Unfällen ohne Beteiligung des Kfz-Verkehrs: > 75%

Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen (BASt 2016*)

■ nicht polizeilich erfasst ■ keine Angabe ■ polizeilich erfasst



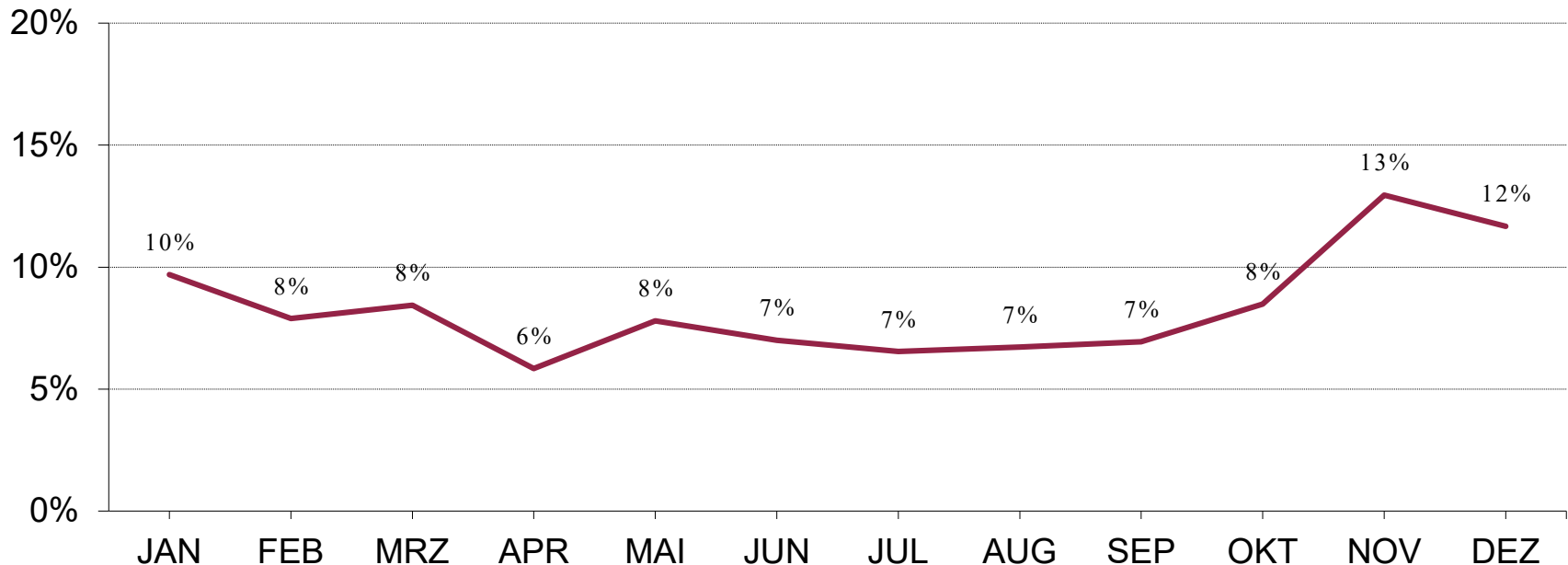


Unfallgeschehen Fußverkehr

Fußgänger in Wintermonaten besonders gefährdet

Verunglückte Fußgänger, innerorts, nach Monaten, 2017

— getötete und schwerverletzte
Fußgänger



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018, Fachserie 8 Reihe 7 Verkehr Verkehrsunfälle 2017, Tabelle 5.5



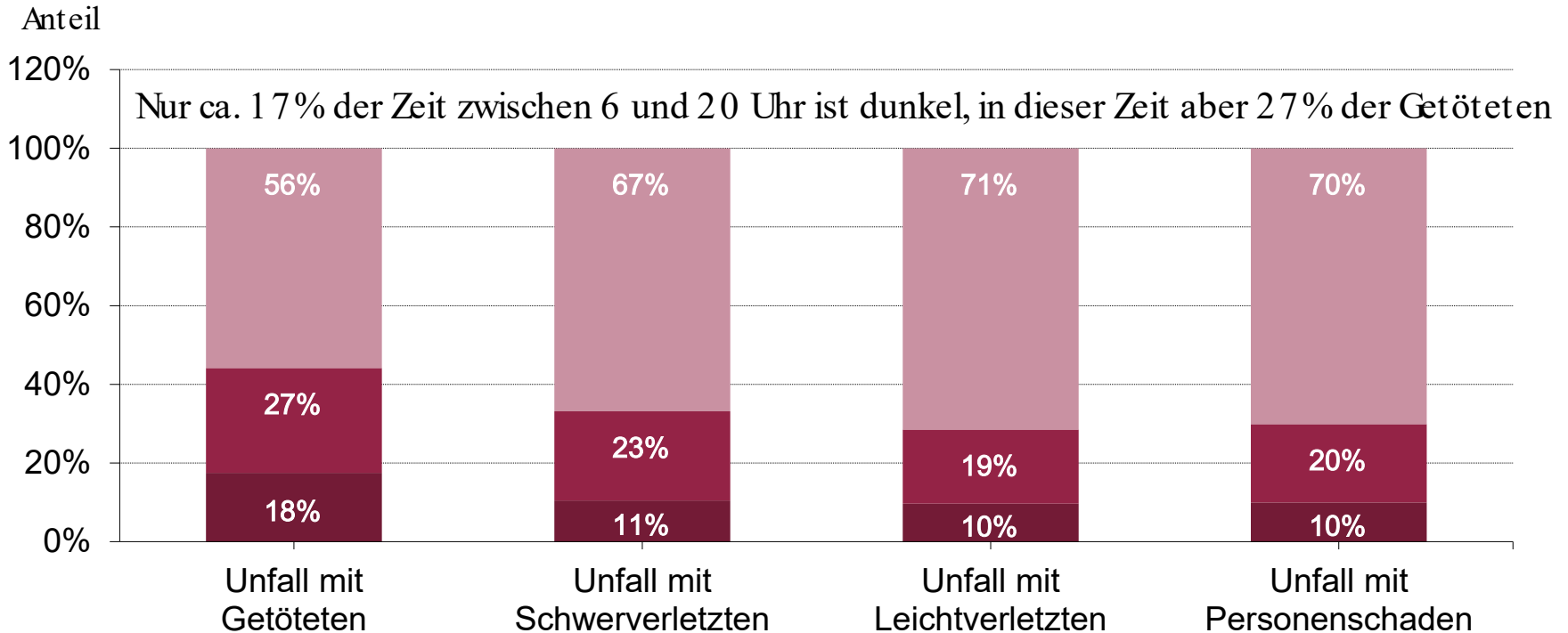
Unfallgeschehen Fußgänger

Einfluss von Tageszeit und Licht

Fußgängerunfälle innerorts nach Schwere, Lichtverhältnissen und Uhrzeit

■ Helligkeit

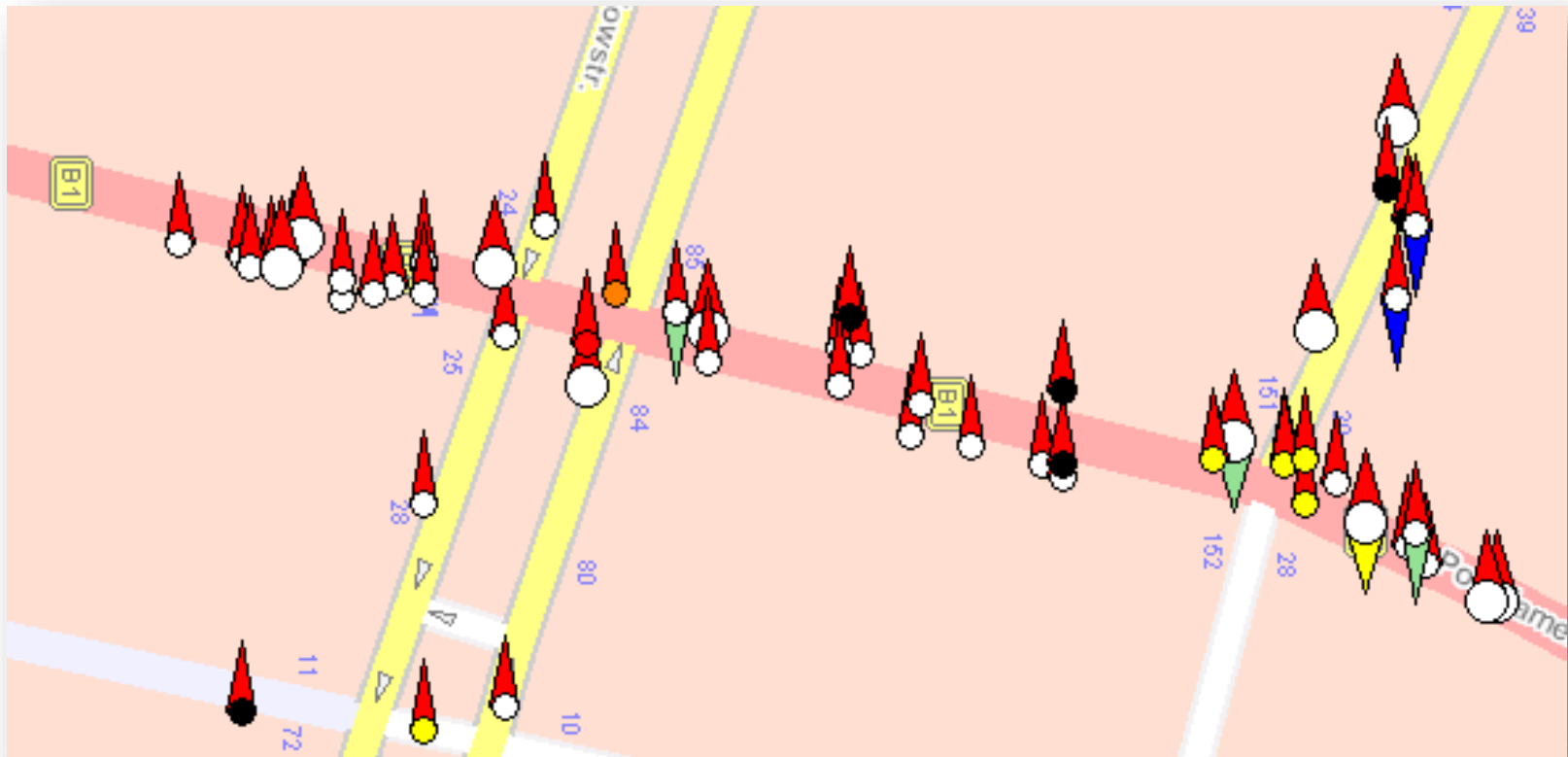
■ Dämmerung u. Dunkelheit zwischen 6:00 Uhr und 19:59





Wo geschehen Fußgängerunfälle?

Etwa zwei Drittel Verunglückte auf der Strecke
Etwa ein Drittel Verunglückte an Kreuzungen und Einmündungen



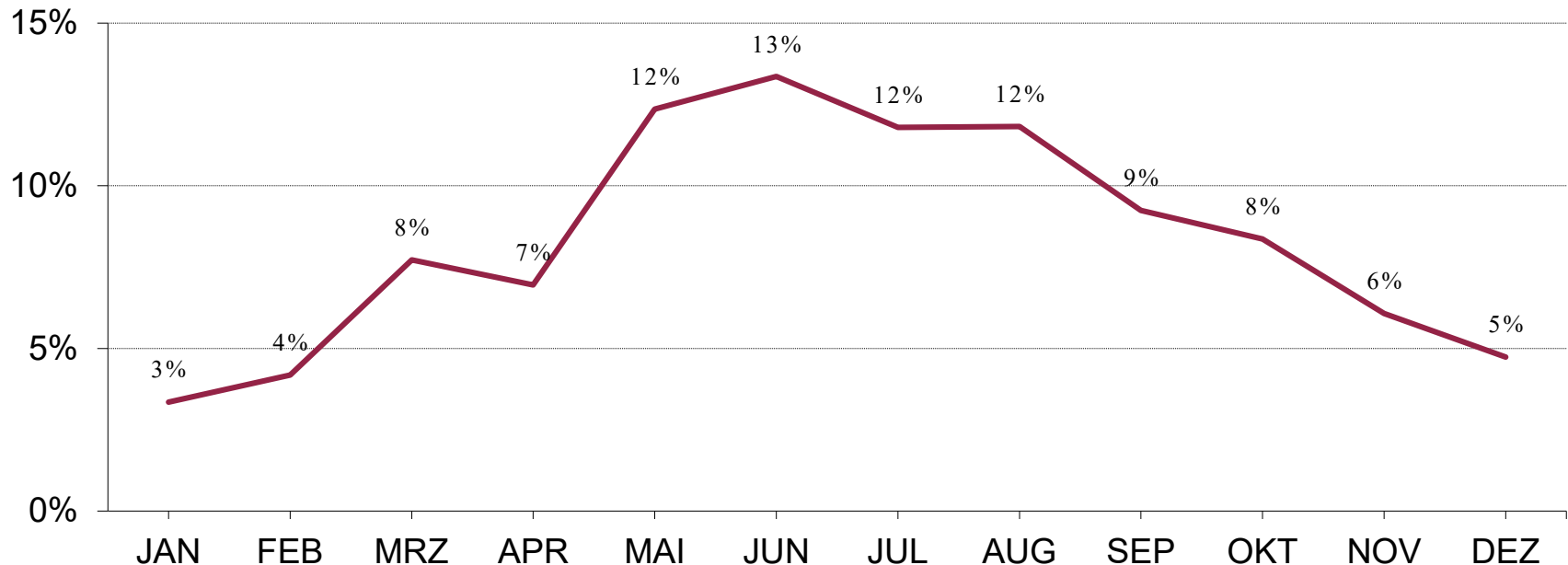


Unfallgeschehen Radverkehr

Besonders viele verunglückte Radfahrer in Sommermonaten

Verunglückte Radfahrer, innerorts, nach Monaten, 2017

— getötete und schwerverletzte
Radfahrer



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018, Fachserie 8 Reihe 7 Verkehr Verkehrsunfälle 2017, Tabelle 5.5

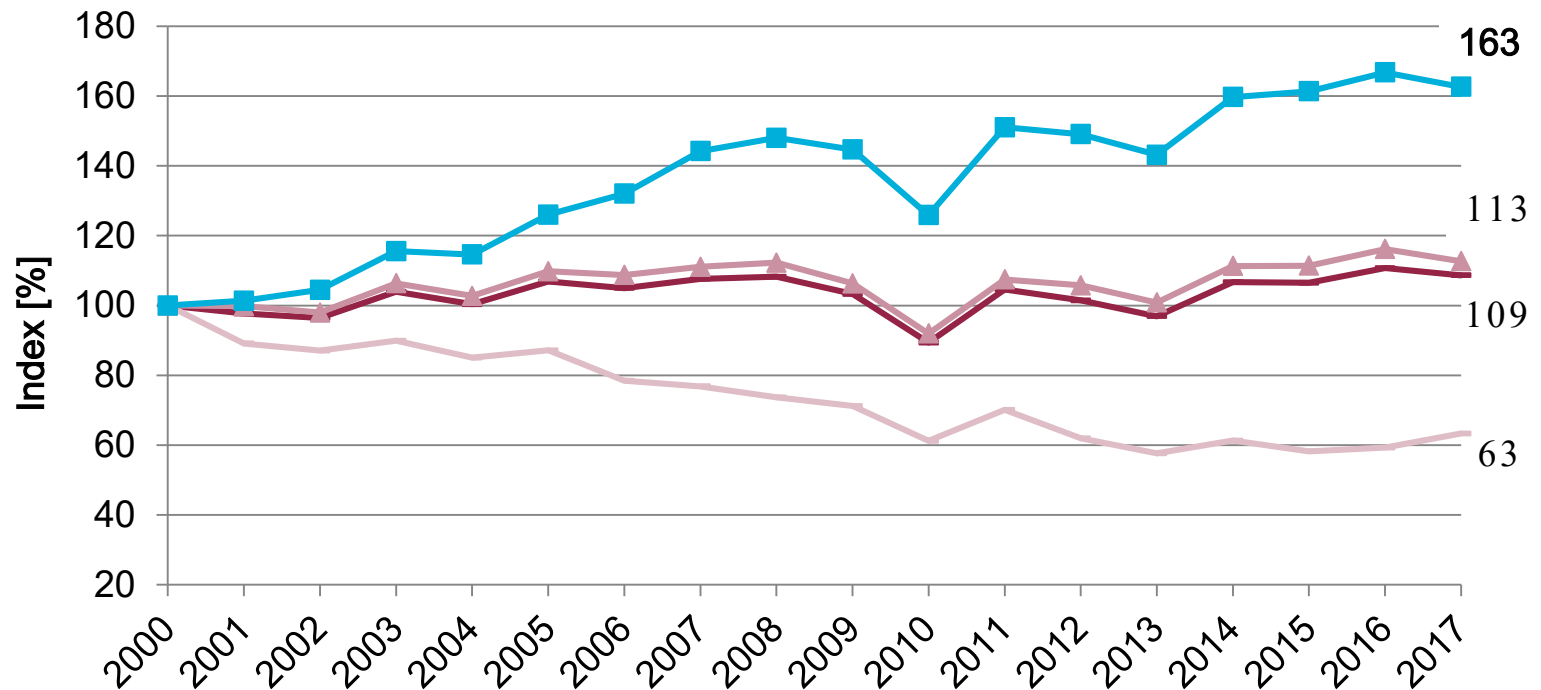


Unfallgeschehen Radverkehr

Seit Jahren starke Zunahme
verunglückter Radfahrer im Seniorenalter

Entwicklung verunglückter Radfahrer nach Altersgruppen 2000-2017

— Verunglückte Radfahrer — V, Rad, < 15 J. — V Rad, 15-65 J. — V, Rad, > 65 J.





Ein Drittel der Verunglückten auf Strecke (Parken!)



Unfälle werden (mit-)verursacht durch...

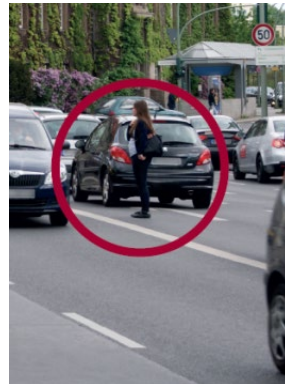
Verhalten

- Rücksichtnahme
- Achtsamkeit
- Regeleinhaltung
- Gemütszustand
- Verkehrstüchtigkeit



Infrastruktur

- Sicht
- Erkennbarkeit
- Begreifbarkeit
- Dimensionierung
- Nutzergerecht



Sicherheit braucht Sichtbarkeit Sichtbarkeit braucht Platz

Sichtbeziehungen freihalten
an Kreuzungen, Einmündungen, Einfahrten und
Querungsstellen



Querungsstellenfreihalten



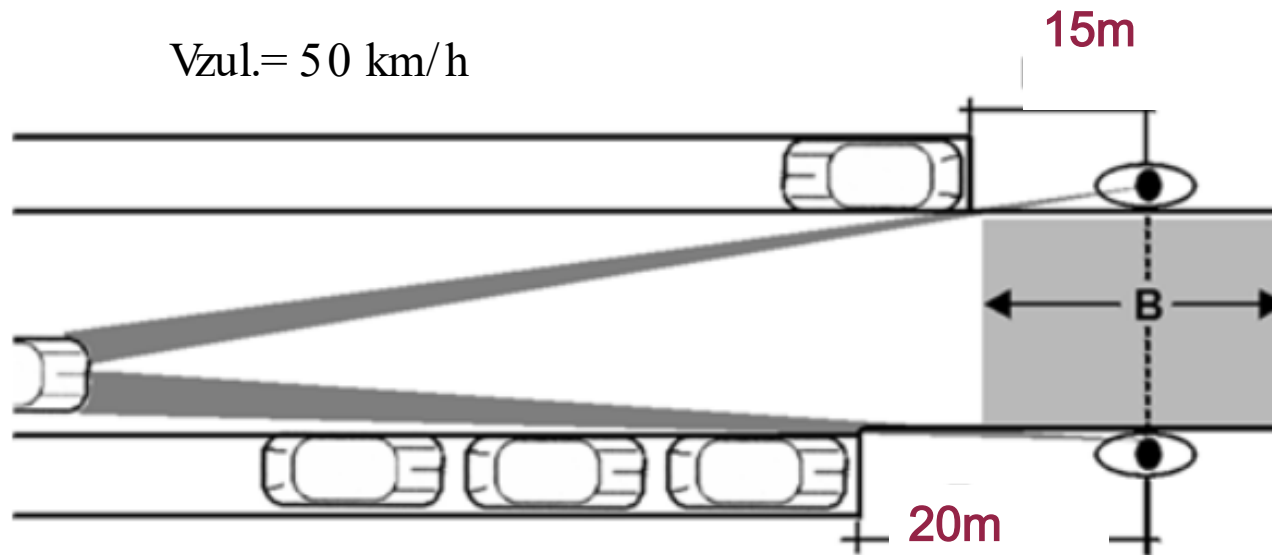
So viel Sicht muss sein

An Knotenpunkten, Einfahrten, Zufahrten etc.



So viel Sicht muss sein

An Überquerungsstellen



RASt 06:

Auf eine frühzeitige Erkennbarkeit der Überquerungsstelle ist zu achten. Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate, Telefonzellen, Schaltkästen u. a. sind zu vermeiden. Auch parkende Kraftfahrzeuge stellen Sichthindernisse für und auf überquerende Fußgänger dar. **Das Parken ist daher durch geeignete Maßnahmen in Kreuzungs und Einmündungsbereichen und an anderen Überquerungsanlagen in den freizuhaltenden Sichtfeldern auszuschließen.**

Sicherheit braucht Platz

Abstand zu parkenden Fahrzeugen

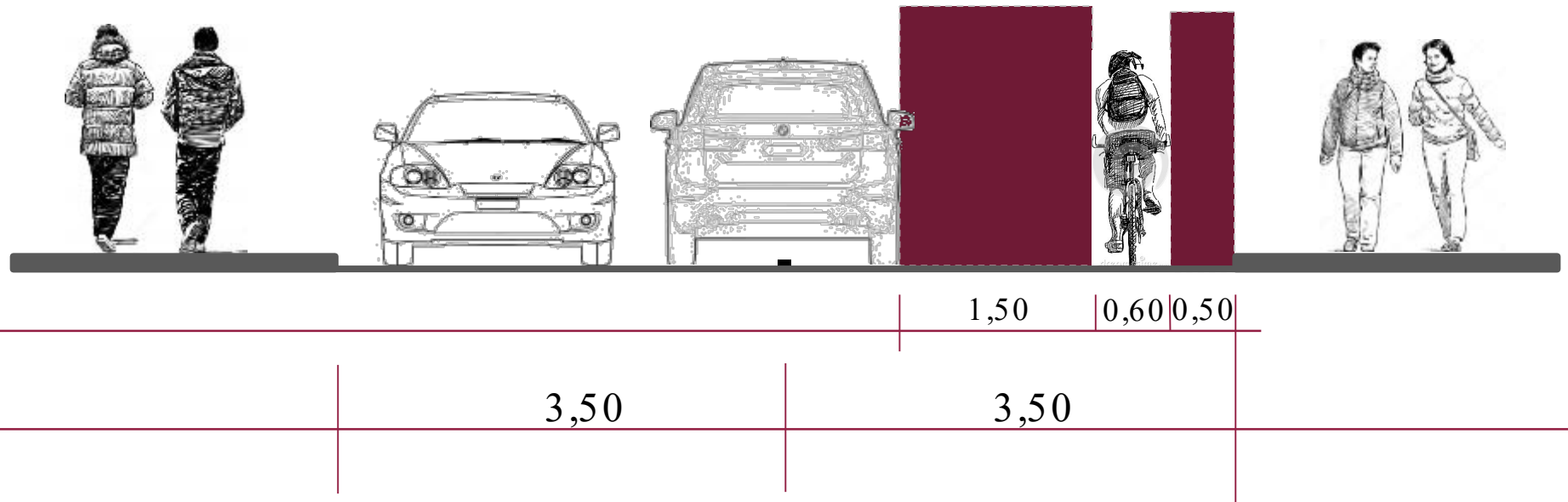


Gefühlte Sicherheit braucht noch mehr Platz

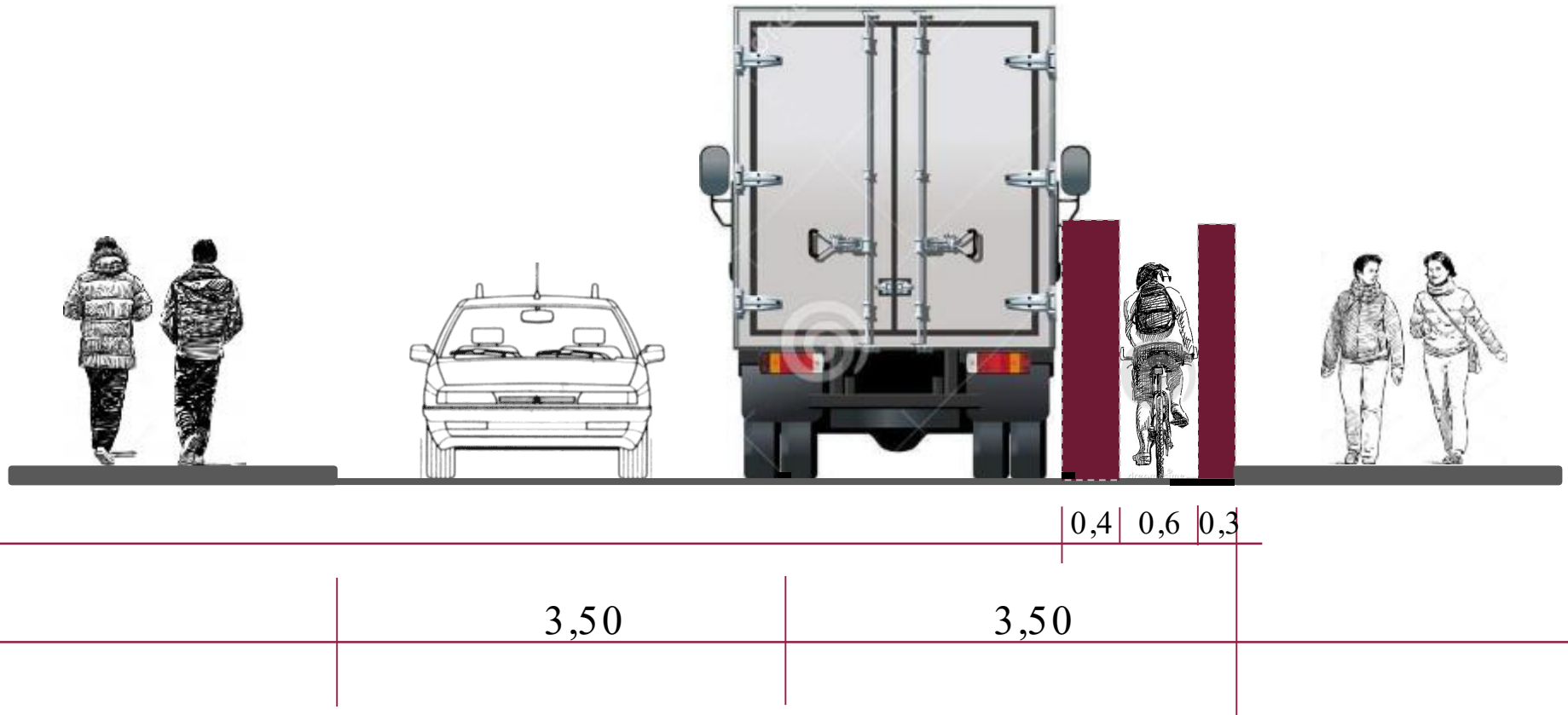
Abstand zum fließenden Verkehr



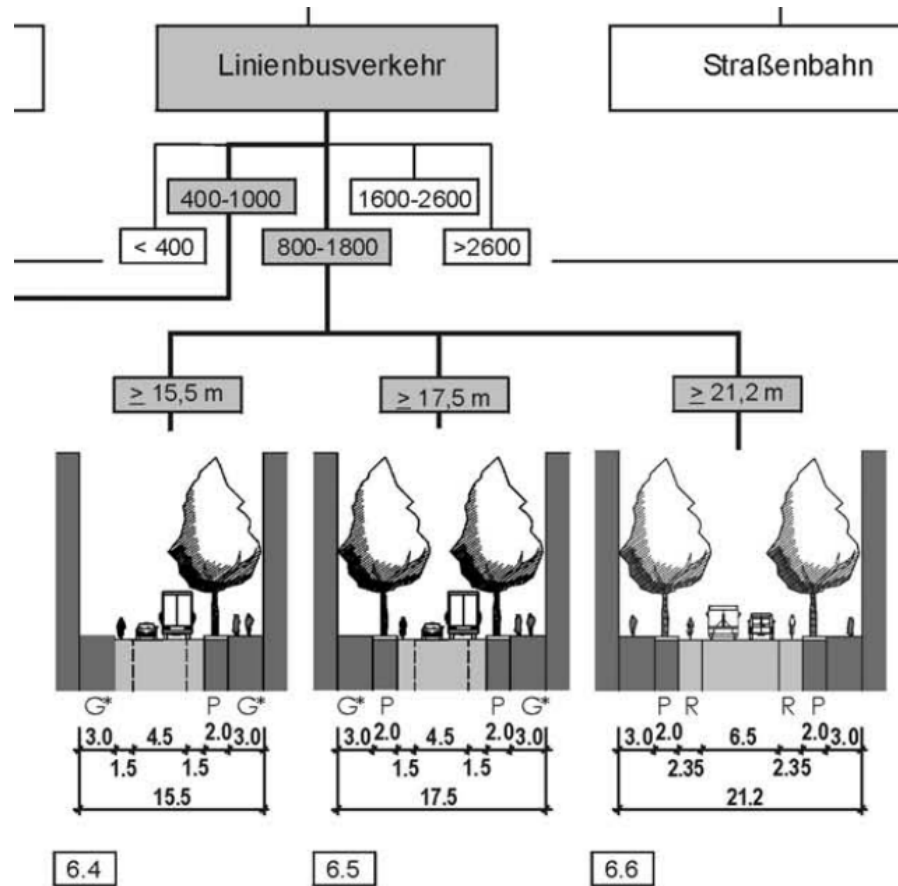
So viel Platz gehört Radfahrern!



So viel Platz wird gelassen...



So viel Platz z wird geplant!



Vision Zero braucht:

Liebe braucht Abstand

Ein stärkeres Bewusstsein für Gefahren

Mehr Rücksichtnahme

Verkehrssicherheitsmanagement von der Planung bis zum Betrieb
(Audit, Verkehrsschau, Kontrollen, Ahndung, Aufklärung...)

Politischen Rückhalt auch für unbequeme Maßnahmen
(Bund, Länder, Kommunen)

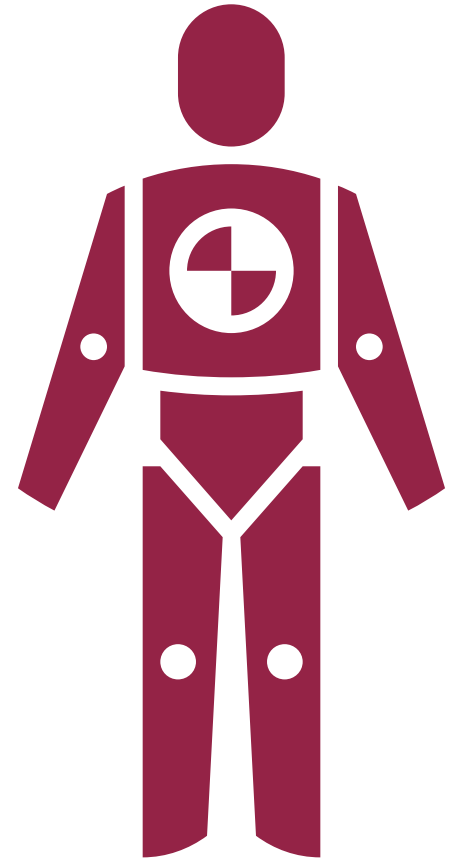
Finanzierung und Personal
(Kampagnen, Analysen, Maßnahmen, Evaluation...)

Sicherheit vor Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit

Platz



Danke für Ihre Aufmerksamkeit.



Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43 / 43 G
10117 Berlin
Tel.: 030-2020 5821
Fax: 030-2020 6633

www.udv.de
E-Mail: unfallforschung@gdv.de
 facebook.com/unfallforschung
 [Twitter.com/unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
 youtube.com/unfallforschung

Unfallforschung
der Versicherer 
 **GDV**

Allgemeine Folgerungen für Vision Zero

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten anpassen

schmale Landstraßen, Autobahnen, Stadtstraßen

Baumunfälle verhindern

freie Seitenräume, passive Schutzeinrichtungen

Motorradunfälle reduzieren und deren Unfallfolgenvermindern

Leistungsgewicht, Halterhaftung, Unterfahrschutz, freie Seitenräume

Überholunfälle reduzieren

Verdeutlichung fehlender Überholsichtweiten, Überholverbote

Fahrzeugseitige aktive Sicherheitssysteme fördern

Notbremsassistent und Abbiegeassistent mit Fußgänger-/Radfahrer-Erkennung

Rettungswesen stärken

Eintreffzeiten reduzieren

Allgemeine Folgerungen für Vision Zero

Sicherheit an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten erhöhen

Sichtbeziehungen herstellen und frei halten
konfliktfreie Führung von Abbiegern und Fuß-/Radverkehr
Komplexität reduzieren

Sicherheit Radverkehr verbessern

Qualität Radverkehrsanlagen verbessern (Breite/ Sicherheitsabstände/ Oberfläche)
Kreuzungen/ Einmündungen/ Zufahrten sichern
Fahrradstraßen mit hoher Qualität anlegen

Sicherheit Fußgänger verbessern

Sichere Querungsstellen schaffen
Geschwindigkeiten anpassen
Dimensionierung

Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr minimieren

Sichteinschränkungen und Behinderungen verhindern (baulich/ Kontrolle)