

Die Verkehrssicherheit ist insbesondere für vulnerable Verkehrsteilnehmende, (Fuß- und Radverkehr sowie im Schulverkehr) von zentraler Bedeutung. Mit den folgenden Vorschlägen möchte RAD.SH **vier konkrete Anregungen** in die Beratung des Berichts zur Verkehrssicherheitsarbeit des Landes einbringen.

## Vision Zero

RAD.SH schlägt ein **Sofortprogramm für sicheren Verkehr** vor, mit dem die Vision Zero auf Landesebene, in den Kreisen sowie in den Kommunen als oberstes Ziel aller verkehrlichen Maßnahmen verankert wird. Damit soll der bereits in der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) angelegte Schutzauftrag konsequent umgesetzt werden.

Das Sofortprogramm „10 aus 15“ könnte in jedem der 11 Kreise und der 4 kreisfreien Städte jeweils 10 unfallträchtige Stellen mit Sofortmaßnahmen im Sinne der Vision Zero bearbeiten und die Erfahrungen landesweit für weitere Maßnahmen aufbereiten.

### Begründung

Die Vision Zero ist als Leitbild einer Verkehrssicherheitsarbeit ohne Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr bereits rechtlich und fachlich verankert. Der Fokus liegt nicht darauf, wo bereits schwerwiegende Unfälle passiert sind, sondern diese für die Zukunft zu verhindern. In der Vision Zero wird nicht reagiert, wenn etwas passiert ist, sondern es wird agiert, sobald Sicherheitsdefizite erkannt werden. Eine Ablehnung mit Verweis auf die fehlende Unfalllage kann nicht weiter akzeptiert werden, wenn Sicherheitsdefizite im Verkehrssystem objektiv erkennbar sind. Auch der Verkehrsfluss darf nicht über der Sicherheit stehen.

Schleswig-Holstein sollte das Ziel der Vision Zero auf allen staatlichen Ebenen systematisch umsetzen und sich damit als Vorreiterland für eine moderne und konsequente Verkehrssicherheitspolitik positionieren.

Internationale Beispiele, insbesondere aus den nordischen Ländern, zeigen, dass eine verbindliche Verankerung der Vision Zero zu messbaren Erfolgen in der Verkehrssicherheitsarbeit führen kann.

- Seit Einführung von Vision Zero 1997 sank in **Schweden** die Zahl der Verkehrstoten von über 500 pro Jahr auf zeitweise sogar 200 – trotz gestiegenen Verkehrsaufkommens.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Vision\\_Zero](https://en.wikipedia.org/wiki/Vision_Zero)

- **Helsinki** (knapp 700.000 Einwohner) gilt als Beispiel dafür, dass durch konsequente Maßnahmen über mehrere Jahre hinweg tödliche Verkehrsunfälle deutlich reduziert beziehungsweise zeitweise vollständig vermieden werden konnten.<sup>2</sup>
- In der schwedische Stadt **Karlstad** gab es im innerstädtischen Verkehr in 8 der letzten 10 Jahre keine Verkehrstoten - in einer Stadt mit über 60.000 Einwohnern.<sup>3</sup>

## Strukturen erneuern, Informationsfluss verbessern

Auf allen Ebenen bestehen erhebliche Defizite im Informationsfluss. RAD.SH schlägt vor, ein **Programm zur Entwicklung effizienter Strukturen und zur Sicherstellung eines kontinuierlichen Informationsaustauschs** zwischen Land, Landesbetrieb, Kreisen und Kommunen aufzulegen.

### Begründung

Zwischen den Ebenen des Ministeriums, des Landesbetriebs, der Kreise und der Städte bestehen strukturelle Unklarheiten. Den Akteurinnen und Akteuren vor Ort ist nicht in jedem Fall eindeutig ersichtlich, welche Stelle für Entscheidungen zuständig ist oder welche Handlungsspielräume bestehen. Mehr Transparenz über Zuständigkeiten und Entscheidungswege wäre deshalb ein wesentlicher erster Schritt.

Eine zentrale Steuerung ist ein weiterer Punkt, denn es „...fehlt im Handlungsfeld Verkehrssicherheitsmanagement eine zentrale, übergeordnete Stelle, die alle Akteur\*innen systematisch einbindet und strategisch zusammenführt.“ (Evaluation S. 41).

Darüber hinaus besteht ein erhebliches Informationsdefizit auf den nachgeordneten Ebenen. Verschiedene Beispiele zeigen, dass es mitunter mehrere Jahre dauert, bis neue Erkenntnisse, Handlungsmöglichkeiten oder rechtliche Bewertungen vor Ort ankommen. Erlasse und Protokolle werden nicht zentral bekannt gemacht (wie zum Beispiel in NRW<sup>4</sup>). Hier besteht Handlungsbedarf, damit die Verantwortlichen in den Kommunen und Kreisen rechtssicher und fachlich fundiert handeln können. Ziel sollte es sein, bestehende Holstrukturen in verlässliche Bringschulden zu überführen (jeweils mit der Haltung aller Akteure, die Vision Zero umsetzen zu wollen).

---

<sup>2</sup> <https://helsinki.eu/zero-road-traffic-fatalities-in-helsinki-over-one-year-award-seminar-highlights-importance-of-eu-support-for-urban-development>

<sup>3</sup> <https://www.dekra.com/en/dekra-vision-zero-award-for-swedish-city-of-karlstad/>

<sup>4</sup> <https://www.umwelt.nrw.de/themen/verkehr/strasse/strassenverkehrstechnik-und-strassenverkehrsrecht>

## Schulungen für Unfallkommissionen

Für die **Mitglieder der Unfallkommissionen sind regelmäßige Schulungen erforderlich**, um eine rechtssichere und fachlich fundierte Arbeit vor Ort zu gewährleisten. Als Grundlage können die in Schleswig-Holstein bereits vorliegenden Vorarbeiten von RAD.SH sowie das **Schulungsprogramm des Landes Baden-Württemberg**<sup>5</sup> dienen. Das dort entwickelte und pädagogisch ausgezeichnete Programm wird anderen Bundesländern kostenfrei zur Verfügung gestellt.

### Begründung

Ziel ist es, alle Mitglieder der Unfallkommissionen auf einen einheitlichen und aktuellen Stand zu bringen, rechtlich und fachlich. Hierfür sollte innerhalb von zwei Jahren eine flächendeckende Grundqualifizierung aller bestehenden Mitglieder erfolgen. In den Folgejahren sind regelmäßige Auffrischungen sowie ein dauerhaftes, kostenfreies Angebot für neue Mitglieder sicherzustellen. Die Landesregierung wird gebeten zu prüfen, wie ein entsprechendes Schulungsangebot umgesetzt und finanziell abgesichert werden kann. Das in Baden-Württemberg eingesetzte Schulungsprogramm kann hierbei als bewährtes Referenzmodell herangezogen werden. Da es kostenfrei zur Verfügung gestellt wird, bietet sich eine Übernahme für Schleswig-Holstein in besonderer Weise an.

## Besondere Verkehrsschauen

Das Instrument der **besonderen Verkehrsschau bietet einen geeigneten Ansatz, um neuralgische Punkte insbesondere im Fuß- und Radverkehr wirksam und zügig zu bearbeiten**. RAD.SH schlägt vor, dieses Instrument gezielt zu nutzen, um rasch in die Umsetzung konkreter Verbesserungen zu kommen.

### Begründung

Nach § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung kann im Rahmen einer besonderen Verkehrsschau unter bestimmten Voraussetzungen auf eine reguläre Verkehrsschau verzichtet werden, sodass keine zusätzliche Arbeitsbelastung entstehen muss. Wird das landesweite Radverkehrsnetz als Grundlage herangezogen, lassen sich neuralgische Punkte vergleichsweise leicht identifizieren. Für diese Orte können beispielhafte Lösungen entwickelt, erprobt und öffentlich bekannt gemacht werden. Besondere Verkehrsschauen können in interessierten Kreisen durchgeführt und die dort gewonnenen Erkenntnisse anschließend breiter verfügbar gemacht werden. Bei regelmäßiger Anwendung kann dieses Vorgehen dazu beitragen, kritische Stellen innerhalb weniger Jahre systematisch zu bearbeiten.

---

<sup>5</sup> Infos zum Programm: [https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/nvsk-26-praesentation-forum-4-2-burkard.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/nvsk-26-praesentation-forum-4-2-burkard.pdf?__blob=publicationFile)