



the mind of movement

Faktor Straße – Von der Vision zur Umsetzung

Hagen Schüller

PTV Transport Consult GmbH

20 Jahre Vision Zero – Utopie oder Realität?

9. GMTTB-Jahrestagung

Hochschule Konstanz

Einordnung und fachlicher Background

Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik

Verkehrsmanagement

Verkehrsökonomie

Fahrgasterhebung

Planung für den
öffentlichen Verkehr

Sicherheitsmanagement
im Straßenverkehr

Schutz und Sicherheit
Infrastruktureinrichtungen

Verkehrssicherheitsprojekte

- Sicherheitsgutachten und Sicherheitsaudits
- Erarbeitung kommunales Verkehrssicherheitskonzept für München
- Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Berlin
- Einführung Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ASTRA)
- SERFOR – Self Explaining and Forgiving Roads (SVI)
- VeSPA – Maßnahmen und Potenziale der Infrastruktur (SVI)
- Pilotversuch Rechtsabbiegen für Radfahrer bei Rot (BAST/BMVI)
- Sicherheitsrelevantes Fußgängerverhaltens (BAST)
- Organisation Verkehrssicherheitsprogramm 2021-2030 (BAST/BMVI)
- Road Traffic Flow Improvement of Addis Ababa City (Gauff/RTMA)
- Sustainable Urban Mobility Plan Limassol (Ministry of Transport Cyprus)

Theorie und Wirklichkeit

Definitionen

Vision Zero

- Null Unfälle (?)
- Ziel: keine Getöteten (und Schwerverletzten)
- Menschen machen Fehler
- begrenzte Belastbarkeit
- geteilte Verantwortung

Sustainable Safety (NL)

- Netzklassifizierung
- Homogenität Masse, Richtung, Geschwindigkeit
- Vorhersehbarkeit des Verhaltens
- Fehlerverzeihende Umgebung und Verkehrsteilnehmer
- Einordnung Leistungsfähigkeit Nutzer

Diskussionen

Interpretationen Vision Zero

- alle Straßen maximal sicher vs. auffällige/priorisierte Straßen sicher gestalten
- Null Getötete
Leitbild vs. konkretes Ziel
- Fokus
Null Getötete vs. zugrundeliegende Prinzipien
(u. a. systematischer Ansatz, geteilte Verantwortung)
- Abwägung Verkehrssicherheit vs. Mobilität

Menschliches Fehlverhalten ist Unfallursache Nr. 1



Ja, aber nur bedingt vermeidbar.

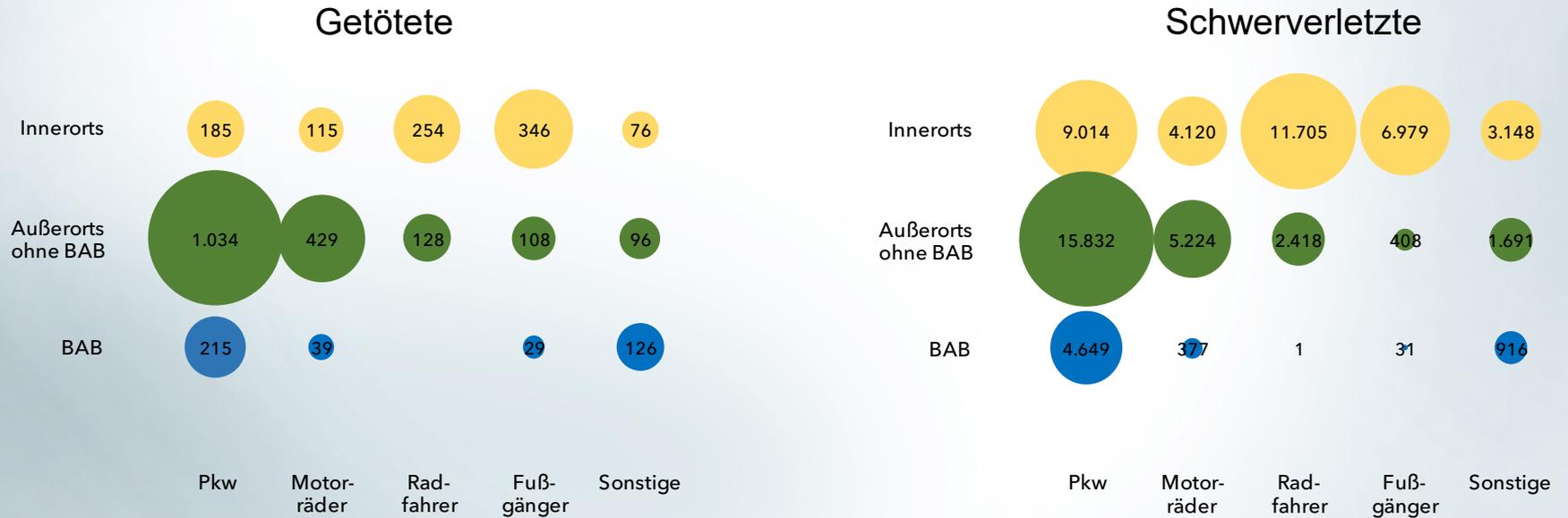
Fehlerverzeihender Straßentwurf begrenzt schwere Folgen dieses Fehlverhaltens!

beispielsweise:

- ▀ Querungshilfen linienhaft und/oder entsprechend Querungsbedarf
- ▀ Organisation ruhender Verkehr
- ▀ Sichtbeziehung verbessern
- ▀ Geschwindigkeiten anpassen
- ▀ Verkehrsströme „entzerren“
- ▀ ...

Ausgangslage

Schwerverunglückte auf deutschen Straßen im Jahr 2017 (Quelle: DESTATIS)



Konfliktsituationen

Außerorts

Unfalltypen und Verkehrsarten

- Fahrunfälle
- Knotenunfälle
(Einbiegen, Abbiegen)
- Längsverkehrsunfälle



58%

der
Getöteten



24%

der
Getöteten

Infrastrukturelevanz

- Trassierung
- Seitenraum
- Erkenn-/Begreifbarkeit Knotenpunkte
- Geschwindigkeiten

Innerorts

Unfalltypen und Verkehrsarten

- Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle
- alle Unfalltypen relevant



60%

der
Getöteten

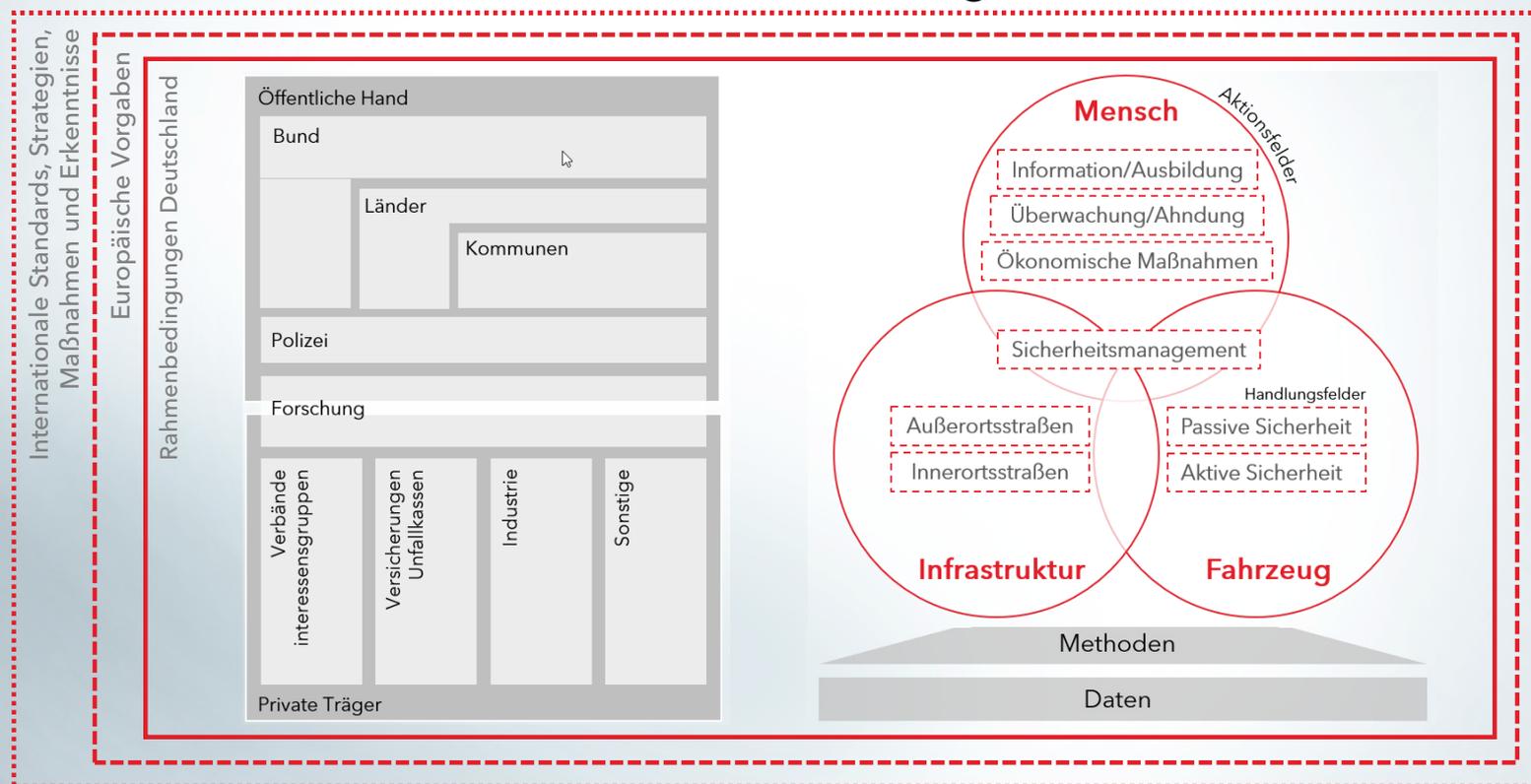
40%

der
Verunglückten

Infrastrukturelevanz

- Knotenpunkte
(Sicht, verträgliche Führung, Erkennbarkeit, kompakte Gestaltung)
- freie Strecke
(Sicht/Parken, Querungen, Querschnittsaufteilung, Geschwindigkeiten)

Verkehrssicherheit als Querschnittsaufgabe



Beispiele

Selbsterklärende Straßen

- ▶ Verkehrsteilnehmer erkennen eindeutig anhand des Erscheinungsbilds des Straßenraums, welches Verhalten angemessen ist.

...im Detail

- ▶ relevante Informationen sind sichtbar,
- ▶ werden frühzeitig wahrgenommen,
- ▶ ziehen die notwendige Aufmerksamkeit auf sich und
- ▶ tauchen nur auf, wenn sie benötigt werden.

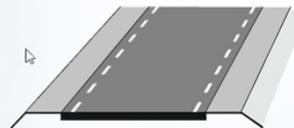
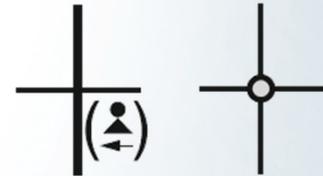
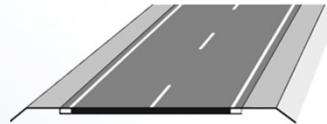
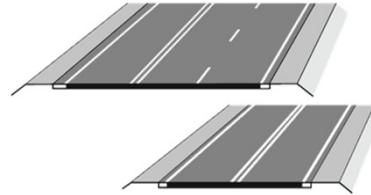
- ▶ Informationen begünstigen sichere Verhaltensweisen,
- ▶ sind eindeutig,
- ▶ lassen nur erwünschte Handlungsoptionen zu und
- ▶ weisen auf Vor- und Nachteile von Handlungsalternativen hin.

- ▶ Konsequente und durchgängig Umsetzung dieser Anforderungen!

Beispiele

Selbsterklärende Straßen

- ▶ Verkehrsteilnehmer erkennen eindeutig anhand des Erscheinungsbilds des Straßenraums, welches Verhalten angemessen ist.

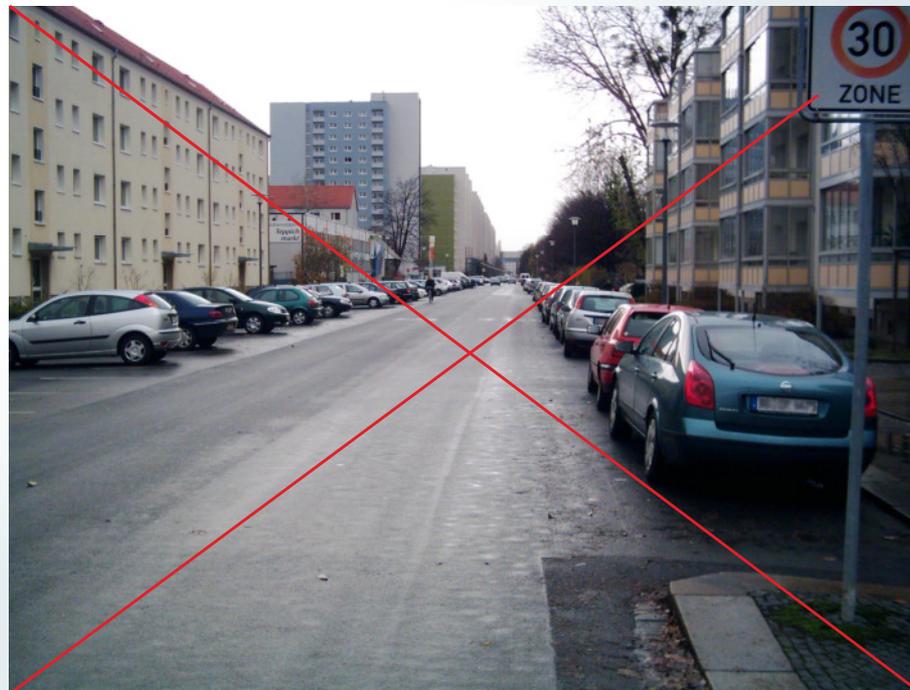


Beispiele

Selbsterklärende Straßen

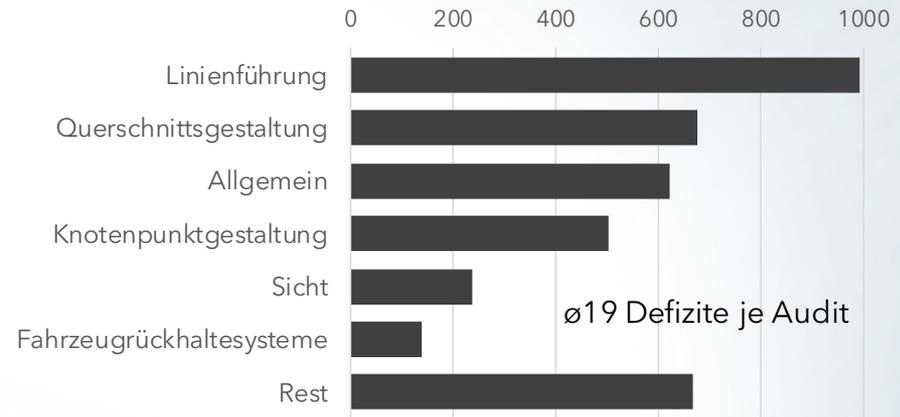
- ▶ Verkehrsteilnehmer erkennen eindeutig anhand des Erscheinungsbilds des Straßenraums, welches Verhalten angemessen ist.

Einheit von Bau und Betrieb

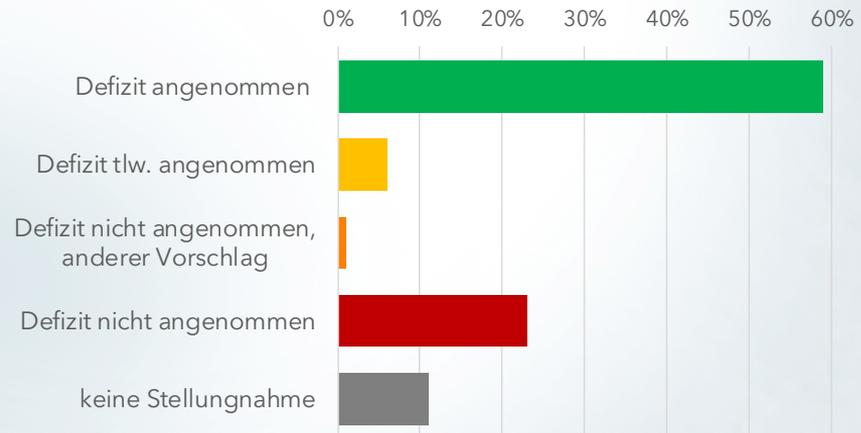


Umsetzung

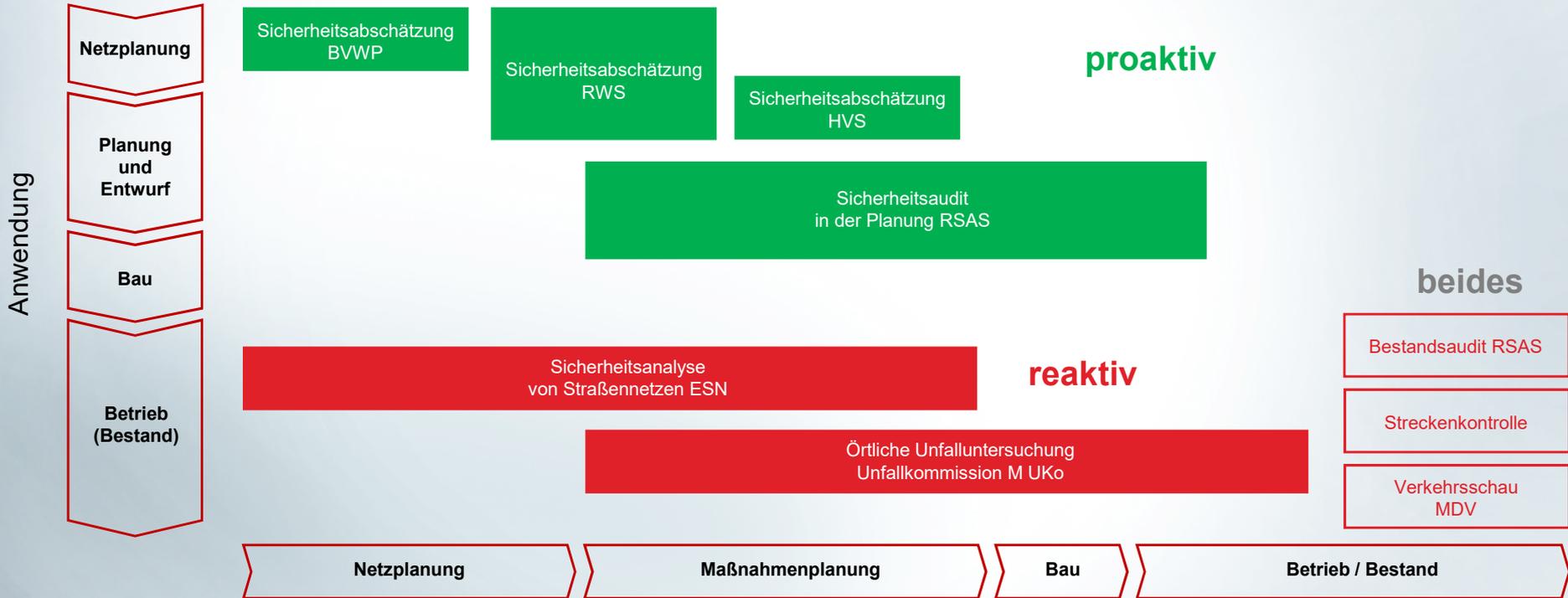
Auswertung Defizite bei Sicherheitsaudits für Außerortsstraßen (200 Audits)



Umgang mit Defiziten



Sicherheitsmanagement Straßeninfrastruktur



Ansätze Verbesserung Sicherheitsmanagement

- stärker risikobasierter / proaktive Bewertung der Verkehrssicherheit
- Mindeststandard und/oder Level of Safety
- Verpflichtende Umsetzung Verfahren des Sicherheitsmanagements
- Verknüpfung Finanzierung und Verkehrssicherheitsnachweis (z. B. Audit)
- Stärkere und „ernst gemeinte“ Berücksichtigung bei Verkehrsentwicklungsplänen, Mobilitätskonzepten, ...
- Weiterbildung und Kommunikation verbessern
- Umgang mit dem Bestand (M EKLBest, Bestandsaudit, ...?)

- Maßnahmen Verkehrssicherheit helfen auch dem Lärmschutz/Schadstoffreduktion und vice versa

Fazit Verkehrssicherheit Straßeninfrastruktur

- Es existiert (eher) ein **Umsetzungs- anstatt eines Innovationsproblems!**
- Objektive Bestandsanalysen
- Bekannte (und wirksame) Maßnahmen priorisiert umsetzen
- Verkehrssicherheit (mindestens) gleichwertiges Zielfeld
- Verkehrssicherheit als Querschnittsaufgabe begreifen und leben
- Mehr Verkehrssicherheit ist (nicht nur) mehr Geld
- Verkehrssicherheit frühzeitig mitdenken

- Verkehrssicherheitsarbeit als integraler Bestandteil im Lebenszyklus der Straße



the mind of movement

Vision Zero

Gemeinsame Verantwortung
für konsequente und flächendeckende Umsetzung wirksamer Maßnahmen

hagen.schueller@ptvgroup.com