

16. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Damit Vision Zero keine Vision bleibt: 10 Schritte zu einem sicheren Straßenverkehr

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, ergänzend zu den im Berliner Verkehrssicherheitsprogramm aufgeführten Instrumenten die folgenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen:

1. Die Zahl der stationären und mobilen Verkehrsüberwachungssysteme ist insbesondere entlang von Unfallschwerpunkten und Orten mit häufiger verkehrgefährdender Regelmisachtung deutlich zu erhöhen.
2. Bei der Neu- und Umgestaltung von Ampelkreuzungen ist zu prüfen, ob ein Umbau zur ampelfreien, aber verkehrssicheren Kreisverkehrslösung städtebaulich verträglich und für den Fußgängerverkehr attraktiv erfolgen kann.
3. In Zusammenarbeit mit den Bezirken soll bei allen Um- und Ausbaumaßnahmen von Straßen geprüft werden, ob ein am Konzept des Shared Space orientierter Umbau die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität insbesondere der nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen erhöht.
4. Ampelanlagen, die über eine separate Grünphase für den rechtsabbiegenden Verkehr verfügen, sollen so geschaltet werden, dass ein Abbiegen bei gleichzeitiger Grünphase des geradeaus fahrenden Radverkehrs bzw. des Fußgängerverkehrs nicht möglich ist.
5. Alle Kreuzungsbereiche in übergeordneten Hauptstraßen sollen sukzessive mit einer roten Fahrbahnmarkierung für den Radverkehr versehen werden.
6. Die zeitliche Beschränkung der Busspuren ist aufzuheben, damit der Radverkehr diese sicheren Verkehrsanlagen uneingeschränkt nutzen kann.
7. Bei der Verkehrslenkung Berlin ist eine telefonische und eine Internet-Hotline einzurichten, bei der FußgängerInnen auf unverhältnismäßig lange Rotphasen bzw. zu kurze Grünphasen von Ampeln und andere Missstände hinweisen können.
8. Bei öffentlich-rechtlichen und privaten Rundfunksender soll dafür geworben werden, auf die Nennung von Blitzerstandorten zu verzichten.
9. In der Verkehrserziehung ist ein stärkeres Gewicht auf die Gruppe der FahranfängerInnen zu legen, die überproportional an Verkehrsdelikten und Unfällen beteiligt sind.

10. Öffentlichkeitswirksame Kampagnen für mehr Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahmen aller Verkehrsteilnehmerinnen im Straßenverkehr sollen initiiert werden.

Dem Abgeordnetenhaus von Berlin ist bis zum 31. Oktober 2008 über die Umsetzung der Maßnahmen zu berichten.

Begründung:

Die Zahl der im Berliner Straßenverkehr tödlich verletzten Menschen hat im letzten Jahr einen erfreulichen Tiefststand erreicht. Dennoch, es stirbt jede Woche ein Mensch im Berliner Straßenverkehr. Das Risiko, Opfer eines schweren oder sogar tödlichen Unfalls zu werden, ist insbesondere für FußgängerInnen und Radfahrende überproportional hoch. Das Ziel des Berliner Verkehrssicherheitsprogramms, die Zahl der Schwerverletzten und Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 um jeweils 30 Prozent gegenüber 2004 zu reduzieren, ist daher nicht ausreichend. Das Programm und die darin enthaltenen Maßnahmen müssen ergänzt werden, um das nicht nur europaweite, sondern auch in der Berliner Agenda festgelegte Ziel der Vision Zero – keine im Straßenverkehr getötete oder schwerverletzte Menschen – langfristig erreichen zu können.

Zur Begründung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Einzelnen:

Zu 1: Circa ein Viertel aller Verkehrsunfälle ist auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen und das damit verbundene Risiko eines Bußgeldes führen zur Disziplinierung von TemposünderInnen und vermindern somit das Unfallrisiko. Ihr örtlicher Einsatz muss sich daher an Unfallschwerpunkten orientieren und an Orten, an denen die Verkehrsregeln häufig und verkehrsgefährdend missachtet werden, und nicht auf Orte, wo besonders viele Bußgelder eingenommen werden können.

Für das Land Berlin entstehen durch den häufigeren Einsatz von Blitzern keine Mehrkosten. Die Anschaffungskosten von Blitzern liegen bei ca. 60.000 Euro. Die Bußgelder, die durch jedes dieser Geräte erzielt werden liegen mindestens 10 bis 12 Mal so hoch. Ein deutliches Indiz dafür, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen und andere Verkehrsregeln zunehmend an Akzeptanz verlieren.

Zu 2: Die Zahl der Verkehrsunfälle, die durch Fahren bei „Rot“ verursacht wurden, hat Besorgnis erregend zugenommen. Hierdurch sind besonders die nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen gefährdet. In anderen Ländern und Städten setzt man inzwischen anstelle von Ampelkreuzungen erfolgreich auf Kreisverkehre. Es hat sich gezeigt, dass gleichberechtigte Kreisverkehre zur Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit beitragen und dass schwere Unfälle dort rückläufig sind. Dabei ist bei der Anlage zu beachten, dass für FußgängerInnen jeweils Zebrastreifen und für Menschen mit Sehbehinderungen Leitsysteme integriert sind. Ein weiterer Vorteil von Kreisverkehrslösungen ist, dass sie im Gegensatz zu Ampelanlagen nicht störanfällig sind und minimale Unterhaltungsaufwendungen verursachen. Ein großer Verkehrsraum ist für Kreisverkehre nicht erforderlich. Je kleiner die Radien, desto geringer die Geschwindigkeiten. Die Verstetigung der Fahrgeschwindigkeit durch Kreisverkehre sorgt für die Reduzierung von Staus, Wartezeiten aber auch Feinstaub und CO₂-Emissionen.

Zu 3: Ampeln und verkehrliche Anordnungen schaffen lediglich eine gefühlte Sicherheit. Technische Sicherheitsvorkehrungen und Vorschriften funktionieren nur, wenn sich Menschen fehlerfrei verhalten. Sie werden sogar zu einer Gefährdung, wenn die einen VerkehrsteilnehmerInnen sie vorsätzlich missachten und die anderen sich auf sie verlassen. So nimmt die Aufmerksamkeit gegenüber dem tatsächlichen Verkehrsgeschehen ab: Der Fußgänger, der bei Grün die Kreuzung betritt rechnet nicht mit dem bei Rot fahrenden Auto und umgekehrt. Shared Space folgt dem Prinzip „Gefahr schafft Sicherheit“. Hier wird der Stra-

ßenraum optisch so umgestaltet, dass ein ungeteilter ansprechender Verkehrsraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen geschaffen wird. Auf Verkehrsschilder wird verzichtet. Es gilt die Regel „Rechts vor Links“ und ansonsten § 1 der StVO. Die gefühlte Unsicherheit aufgrund fehlender Zuweisung eigener Verkehrsräume erzeugt bei allen hohe Aufmerksamkeit und zwingt zur Verständigung untereinander. Die Erfolge dieser Konzepte sind unübersehbar. Nachdem Verkehrsräume entsprechend umgestaltet wurden, gab es keine Verkehrstoten mehr. Die Zahl der Schwerverletzten wurde um 60 % reduziert. Shared Space – Modelle funktionieren in Holland, in der Schweiz, in Irland und in der vierspurigen Kensington-Street in London. In Deutschland wird in der Stadt Bohmte im Juni eine Shared Space Zone eröffnet. Shared Space ist dabei nicht nur ein innovativer und erfolgreicher Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit, sondern wertet reine Verkehrsflächen wieder zum öffentlichen und von allen Menschen nutzbaren Raum auf.

Zu 4 und 5: FußgängerInnen, vor allem aber Radfahrende werden insbesondere von abbiegenden Fahrzeugen gefährdet. An Ampelanlagen, die über eine separate Signalgebung für den abbiegenden Verkehr verfügen, sollten daher der Abbiegeverkehr und der geradeaus fahrende bzw. laufende Rad- und Fußgängerverkehr getrennt werden. Eine solche Maßnahme vermindert den Verkehrsfluss nicht, weil der Abbiegeverkehr in der Regel durch den Rad- und Fußverkehr nicht ins Fließen kommt. Unabhängig von Ampelregelungen sollten alle Kreuzungsbereiche mit einer roten Fahrbahnmarkierung für den Radverkehr versehen werden, um die FahrerInnen beim Abbiegen an ihre Umsichtspflicht zu erinnern. Von einer roten Radbahnmarkierung profitierten auch FußgängerInnen, weil sich die zusätzliche Aufmerksamkeit der abbiegenden Fahrzeugführerinnen auch auf sie erstrecken wird.

Zu 6: Die zeitliche Beschränkung der Busspuren hat nicht nur für den Busverkehr deutliche Nachteile erbracht. Auch der Radverkehr leidet unter den vielen illegal oder legal abgestellten Fahrzeugen auf den Busspuren, die ein Ausweichen des Radverkehrs dicht an den fließenden Verkehr erzwingen und zusätzlich durch sich öffnende Türen des parkenden Verkehrs gefährdet werden.

Zu 7: Viele Rotlichtverstöße von FußgängerInnen werden begangen, weil das Warten auf die Grünphase unverhältnismäßig lang ist oder mehrspurige Straßen mit Verkehrsinseln nicht innerhalb einer Grünphase überquert werden können. Durch eine telefonische und eine internetbasierte Hotline könnten BürgerInnen bei der Verkehrslenkung Berlin die Überprüfung von als besonders fußgängerfeindlich empfundenen Ampeln anregen. Oft dürfte die fußgängerfreundlichere Ausrichtung der Schaltzeiten zu mehr Verkehrssicherheit führen ohne den Verkehrsfluss der anderen VerkehrsteilnehmerInnen spürbar zu verringern.

Zu 8: Zu schnelles Fahren ist kein Kavaliersdelikt, sondern gefährdet Menschenleben. Geschwindigkeitskontrollen und daraus erwachsene Bußgelder sind daher kein Eingriff in die Freiheit des Einzelnen und keine Abzocke. Der Senat sollte sich in diesem Sinne dafür einsetzen, dass in den öffentlich-rechtlichen und den privaten Rundfunksendern auf die Nennung von Blitzerstandorten verzichtet wird. RaserInnen gefährden alle BerlinerInnen, auch RundfunkmoderatorInnen.

zu 9: Die Gruppe der FahrenfängerInnen ist sowohl an den Regelverstößen als auch an den Unfällen – insbesondere den schweren – überproportional beteiligt. Diesem Problem hat sich die bisherige Verkehrserziehung des Senats nicht gestellt, weil sie ganz auf die Zuständigkeit der Fahrschulen vertraute. Ein wirklicher Quantensprung in der Verkehrssicherheit wird aber ohne die jungen Auto- und MotorradfahrerInnen nicht erreicht werden können.

Berlin, den 4. März 2008

Eichstädt-Bohlig Ratzmann Hämmerling
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen

