

Verkehrssicherheit ist ein ganz wesentliches Nachhaltigkeitsziel!

Liebe Leserinnen und Leser,

2.760 Getötete, 60.000 Schwerverletzte und 310.000 Leichtverletzte im Jahr 2023 – diese vorläufigen Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen stellen Planerinnen und Planer im Verkehrswesen vor besondere Herausforderungen.

Verkehrsunfälle zählen zu den besonders negativen Auswirkungen von Verkehr. Sie führen zu persönlicher Betroffenheit durch Verletzungen oder gar zum Verlust an Leben und zum damit verbundenen Leid der Unfallopfer und der Angehörigen. Zudem entstehen volkswirtschaftliche Verluste durch humanitäre Kosten aufgrund von Folgeerkrankungen oder psychischen Belastungen, Ressourcenausfall und Reproduktionskosten. Unter diesen Rahmenbedingungen sind Verkehrsunfälle als eine der wesentlichen negativen Folgewirkungen der Mobilität anzusehen.

Die Vereinten Nationen (UN) haben die sogenannte Agenda 2030 mit 17 globalen Zielen für nachhaltige Entwicklung verabschiedet. Gesehen wird dabei unsere gemeinsame Verantwortung, nachhaltige Entwicklung durch Transformationsprozesse und den grundlegenden Umbau von Strukturen sowie Denk- und Verhaltensweisen in den nächsten Jahren entscheidend voranzubringen. Die 17 Nachhaltigkeitsziele richten sich an alle Regierungen, aber auch an die Gesellschaft, die Privatwirtschaft und die Wissenschaft. Die Einhaltung der Ziele soll ein menschenwürdiges Leben ermöglichen und dabei gleichzeitig die natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft bewahren. Alle Staaten sollen ihr Tun und Handeln an den 17 Nachhaltigkeitszielen ausrichten.

Dem Ziel „Gesundheit und Wohlergehen“ (Sustainable Development Goal SDG 3) entsprechend hat die UN-Generalversammlung die zweite Aktionsdekade für Straßenverkehrssicherheit 2021–2030 mit dem Ziel ausgerufen, bis 2030 mind. 50 % der Todesfälle und Verletzungen im Straßenverkehr zu verhindern. Die WHO hat in Zusammenarbeit mit anderen Partnern der UN-Kooperation für Straßenverkehrssicherheit einen „Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030“ entwickelt, der die Maßnahmen beschreibt, die zur Erreichung dieses Ziels erforderlich sind. Der Plan lehnt „business as usual“ ab und fordert Regierungen und Stakeholder auf, einen neuen Weg einzuschlagen – einen Weg, der ein integriertes Konzept für ein sicheres System priorisiert und umsetzt, das die Straßenverkehrssicherheit als einen der wichtigsten Faktoren für eine nachhaltige Entwicklung positioniert.

Es ist also unsere Aufgabe, mit „einem grundlegenden Umbau“, „neuen Denk- und Verhaltensweisen“ und einer „Priorisierung und Umsetzung“ für ein „sicheres Verkehrssystem“ eine nachhaltige Entwicklung zu bewirken.

In diesem Jahr bin ich 25 Jahre lang an der Bergischen Universität Wuppertal tätig. Einen Großteil meines dienstlichen und ehrenamtlichen Engagements dieser langen Zeit habe ich – wie viele andere Kolleginnen und Kollegen dies ebenfalls tun – den Nachhaltigkeitszielen und insbesondere der Verkehrssicherheitsarbeit gewidmet. Bin ich mit dem Erreichten zufrieden?

Ein eindeutiges Jein! Schlaglichtartig dazu eine Art Bilanz:

- 70.000 statt 530.000 Verunglückte, 2.760 statt 7.800 Getötete vor 25 Jahren – das Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu Schaden zu kommen, ist in beeindruckender Art und Weise gesunken. In einer Durchschnittswoche kommen auf deutschen Straßen derzeit gleichwohl mehr als 7.100 Menschen zu Schaden, 53



Univ.-Prof. Dr.-Ing.

Jürgen Gerlach

Bergische Universität Wuppertal

Fakultät für Architektur und

Bauingenieurwesen

Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik

Mitglied des Wissenschaftlichen

Beirats dieser Zeitschrift

Menschen werden getötet. Von einem „sicheren Verkehrssystem“ sind wir viel zu weit entfernt.

- Etabliert und bewährt hat sich die reaktive Verkehrssicherheitsarbeit der Unfallkommissionen. Es ist mittlerweile verpflichtend, Unfallhäufungen zu erfassen und Maßnahmen zur Beseitigung oder Minderung zu hoher Unfallrisiken zu entwickeln. Hapern tut es aber an der „priorisierten Umsetzung“ und der oft noch fehlenden „Denk- und Verhaltensweise“, nach der für Maßnahmen, die auf eine erhöhte Verkehrssicherheit zielen, ausreichende Ressourcen zur Verfügung gestellt werden.
- Die Prinzipien der selbsterklärenden, standardisierten und fehlerverzeihenden Straße sind als präventive Verkehrssicherheit anerkannt. Unsere Standards in den Regelwerken gehen auf umfangreiche Analysen zurück, bei denen die Verkehrssicherheit ein maßgebendes Kriterium darstellt. Nur weisen leider der Bestand und – für mich weitgehend unverständlich – auch viele Planungen immer noch zahlreiche Sicherheitsdefizite auf. Es scheint dann doch ein „business as usual“ mitzuspielen, bei dem manchmal andere Belange den Sicherheitsbelangen vorgezogen werden.
- Die präventiven Instrumente des Sicherheitsmanagements und allen voran das Sicherheitsaudit helfen, solche Sicherheitsdefizite zu vermeiden. Verpflichtend eingeführt wurde es für Bundesfernstraßen und die meisten Landesstraßen. Von einer flächendeckenden Umsetzung für die Planung und anlassbezogen für den Bestand kommunaler Stadtstraßen träume ich immer noch.

Es wurde also viel erreicht, aber es gibt auch noch viel „Luft nach oben“.

Ein ausgesprochenes Glück ist es, dass wir in unserer Community so viel Engagement in Richtung einer „Vision Zero“ haben. Ich erlebe es tagtäglich, wie Kolleginnen und Kollegen ihr „Herzblut“ verwenden, um Unfälle zu vermeiden. So ist z. B. die Zahl von 550 Teilnehmenden, die sich mittlerweile beim jährlichen Symposium zur Verkehrssicherheit von Straßen in Weimar und Wuppertal treffen, ein echtes Pfund! Seit seiner ersten Veranstaltung im Jahr 2009 hat sich das Symposium zu einer bedeutenden Plattform für Expertinnen und Experten und Interessierte in diesem Bereich entwickelt.

Mein Dank gilt all jenen, die dazu beitragen, dass Unfälle vermieden und Unfallfolgen gemindert werden. Ihnen wünsche ich allzeit Erfolg und Durchsetzungsvermögen bei Ihren anspruchsvollen Aufgaben auf dem Weg zu einem sicheren Verkehrssystem.

Ihr Jürgen Gerlach

J. Gerlach