

## **DAS NEUE PARADIGMA FÜR SICHERE STADTSTRASSEN**

Wir verfügen heute über das Wissen und die Mittel, um die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf den Straßen unserer Städte und Gemeinden zu verringern und die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen erheblich zu verbessern.

Verkehrssicherheit ist ein globales Problem, bei dem die Kommunen eine entscheidende Rolle spielen. Die Einführung eines "Vision Zero"-Konzepts erfordert politische Führung, strategische Klarheit und entschlossenes Handeln sowie das Engagement aller Beteiligten. Dazu zählen Trägerinnen und Träger politischer Funktionen, Verkehrsexpertinnen und -experten und Bürgerinnen und Bürger.

Wir brauchen wirksame Lösungen und ein zuverlässiges Paradigma für deren Entwicklung und Umsetzung. Eine wachsende Zahl von Städten stellt sich der Herausforderung. Ihre erfolgreichen Erfahrungen und die Prinzipien dahinter müssen bekannter werden.

**Deshalb erkennen wir als Städte und Kommunen die folgende Prinzipien als notwendig und wirksam für Sicherheit im Straßenverkehr an:**

### **1. Unsere Straßen, unsere Verantwortung**

Verkehrstote und schwere Verletzungen sind keine unvermeidlichen Begleiterscheinungen der Mobilität. Verkehrsunfälle und riskantes Verhalten haben strukturelle Ursachen, auf die die Kommunen einwirken können. Ein „sicheres System“ befasst sich mit der Interaktion zwischen Verkehrsteilnehmenden, Fahrzeugen und Infrastruktur. Alle Teile dieses Systems müssen verbessert werden. Wenn Menschen Fehler machen oder eines der Teile versagt, sind die Straßenverkehrsteilnehmenden dennoch geschützt.

### **2. Nicht beschuldigen, sondern schützen**

Menschen haben unterschiedliche Bedürfnisse und Fähigkeiten. Verkehrssicherheitskonzepte müssen beachten, dass Menschen Fehler machen, dass

Autofahrende sich der Gefahr nicht bewusst sind, die ihr Verhalten auslösen kann, dass auch jüngere, ältere und Menschen mit Behinderung am Verkehr teilnehmen. Diesen Herausforderungen muss mit sorgfältiger Planung, realistischem Management, universellem Design und konsequenter Durchsetzung begegnet werden.

### **3. Ortsstraßen sind keine Autobahnen**

Für das Gehen und Radfahren ist kein Führerschein erforderlich und es gibt keine Altersbeschränkungen. Innerörtliche Straßen haben einen anderen Kontext als motororientierte Autobahnen oder Schnellstraßen, und erfordern entsprechend andere Sicherheitskonzepte. Sie sind das Herzstück unserer Städte und Gemeinden und sollten attraktive Orte zum Leben, Arbeiten, Spielen und Wirtschaften sein. Die Sicherheit einer Straße hängt von der Sicherheit ihrer vulnerabelsten Nutzer ab.

### **4. Mobilität muss sicher sein, um nachhaltig zu werden**

Sicherheitsbedenken werden oft als größte Hürde genannt, um öfter zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu wählen – auch von Eltern, die deswegen ihre Kinder mit dem PKW zur Schule fahren. Die Straßen müssen sicher sein, damit die Menschen sich für nachhaltige Verkehrsmittel entscheiden. Mehr Sicherheit auf den Straßen kann das Potenzial für den Umweltverbund kombiniert mit Sharing-Angeboten knacken, um eine Mobilitätswende, Klima- und Luftreinhalteziele zu erreichen.

### **5. Sicherheit führt zu Effizienz**

Geringere Geschwindigkeiten ist eine der wichtigsten kommunalen Maßnahmen, um Straßen sicherer zu machen. Die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall mit 30 km/h tödlich zu verunglücken, ist etwa fünfmal geringer als bei 50 km/h. Breitere Fahrbahnen, hohe Geschwindigkeiten und Ampeln, die den motorisierten Verkehr begünstigen, sind keine Lösung für Staus in den Städten. Bessere Bedingungen für Menschen zu Fuß, auf dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehr verringern den Bedarf an motorisierten Fahrten. Effizienz muss für alle Verkehrsträger gelten und darf nicht zu Lasten der Sicherheit einiger gehen.

## **6. Das Risiko am Ursprung packen**

Kraftfahrzeuge sind wegen ihrer höheren Geschwindigkeit, Masse und Materie die Hauptrisikokuquelle auf innerstädtischen Straßen. Die Zahl der Fahrzeuge zu verringern, reduziert auch die von ihnen ausgehende Gefahr. Maßnahmen zur Verringerung riskanten Fahrverhaltens müssen deshalb stets Vorrang haben vor Einschränkungen der Menschen zu Fuß, mit dem Rad oder in öffentlichen Verkehrsmitteln.

## **7. Fairness und Wahlfreiheit**

Pkw und Lkw sind im Stadtverkehr für ihre Insassen sehr sicher, doch schaffen sie dabei höhere Risiken für andere. Die jahrzehntelange Mobilitätspolitik zugunsten des motorisierten Verkehrs hat zu einem Ungleichgewicht geführt. Für einige Verkehrsteilnehmenden besteht höheres Risiko, in dessen Folge die Wahlmöglichkeiten verzerrt sind und die Wahlfreiheit einschränkt. Der Anstieg der Mikromobilität hat die Folgen demonstriert: E-Scooter werden aus Angst vor Kraftfahrzeugen auf Gehwegen benutzt, was wiederum zu Sicherheitsbedenken bei zu Fuß Gehenden führt. Multimodalität bürgt Vulnerabilität, somit muss für die Sicherheit aller Verkehrsformen gesorgt werden.

## **8. Das Recht auf Kenntnis**

Fundierte Daten sind die Grundlage für fundierte Konzepte. Ämter und Behörden müssen zusammenarbeiten und angemessene Ressourcen für die Erhebung und Analyse von Daten zur Verkehrssicherheit bereitstellen. Die Zivilgesellschaft (einschließlich der Bürgerinnen und Bürger, der Wissenschaft und der Medien) hat ein Recht auf niederschweligen Zugang zu relevanten Informationen über Verkehrsunfälle und ihre Folgen. Ein offener Umgang mit Daten zur Verkehrssicherheit liegt im öffentlichen Interesse und bringt Verbesserung voran.

## **9. Technologie kann ein Versprechen sein, aber kein Alibi**

Wir brauchen Technologie, die die Zahl der privaten Kraftfahrzeuge verringert und sie sicherer macht, wie z.B. intelligente Geschwindigkeitsassistenten (ISA). Die technische Innovation darf jedoch nicht Grund neuer Einschränkungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende werden, zum Beispiel über Anforderungen, dass Mensch und Straßen maschinell einlesbar werden müssen. Die Technologie von morgen darf die Umsetzung der heute erforderlichen Lösungen nicht verzögern.

## **10. Lasst die Städte vorangehen**

Städte, die innovativ und führend die Verkehrssicherheit anpacken, müssen in die Lage versetzt werden, die Politik und Strategie auf nationaler und internationaler Ebene mitzugestalten. Die Gesetzgebung muss den Kommunen dabei helfen, die notwendigen Schritte zur Gewährleistung der Sicherheit auf ihren Straßen zu unternehmen. Außerdem müssen die Städte ermutigt werden, ihre Erfahrungen mit anderen Kommunen auf nationaler und internationaler Ebene zu teilen.

### **Wir, die Städte und Gemeinden, handeln jetzt.**

(Die vollständige Liste der unterstützenden Organisationen finden Sie [hier](#).)

Wenn Sie unterstützen wollen oder weitere Informationen erhalten möchten:

Pedro Homem de Gouveia  
Coordinator for Safety & Security, POLIS Network  
[pgouveia@polisnetwork.eu](mailto:pgouveia@polisnetwork.eu)