

## **Hauptunfallursachen Geschwindigkeit und Abstand**

### *Symposium des Deutschen Verkehrssicherheitsrats*

Zu geringer Abstand und nicht angepasste Geschwindigkeit zählen zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen in Deutschland und führen zudem zu enormen volkswirtschaftlichen Kosten. Dennoch haben Geschwindigkeitsüberschreitungen im Straßenverkehr eine relativ hohe gesellschaftliche Akzeptanz und unterliegen einer nur schwachen sozialen Kontrolle. Woran liegt das? Anscheinend fahren Menschen gerne schnell und zu dicht auf. Warum? Wie bedeutend sind die Dimensionen des Unfallgeschehens in Deutschland und Europa? Welche Möglichkeiten hat die Polizei, um Geschwindigkeits- und Abstandsunfälle zu bekämpfen?

Der Dachverband der Verkehrssicherheitsinstitutionen in Deutschland, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), hat am 27. und 28. Oktober 2016 in Kassel zu diesem Thema ein Symposium durchgeführt, an dem über 70 Pressevertreterinnen und -vertreter aus dem gesamten Bundesgebiet teilgenommen haben.

Für die FHÖV NRW und die mit ihr kooperierende Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) hat Peter Schlanstein, Lehrender am Studienort Münster, das Bestreben dargelegt, die Verkehrsbedingungen so zu verändern, dass es immer weniger Opfer geben wird. Leider sind alle Verkehrsteilnehmer dem historisch gewachsenen Lebensbereich des Straßenverkehrs mehr oder weniger ausgeliefert, doch nur wenige machen sich klar, dass Leben und Tod im Straßenverkehr eine geringere Distanz als eine Sekunde haben können. Glücklicherweise finden wir immer wieder wichtigen Verbesserungsbedarf im Verkehrssystem und an Fahrzeugen (zum Beispiel in der aktiven beziehungsweise passiven Sicherheit oder bei Verkehrsführungen), der zum großen Teil auch sukzessive umgesetzt wird.

Doch warum gewöhnen wir uns als Nutzer der Kraftfahrzeuge so schnell an die ungeheuren Kräfte, die durch die Geschwindigkeiten, auch die ganz normalen, entstehen? Die VOD sucht nach Möglichkeiten, das System „Straßenverkehr“ im Sinne einer höheren Sicherheit grundlegend zu verbessern.

Bei der Generierung von Maßnahmen ist das Verursacherprinzip eine ganz wichtige Betrachtungsweise. Im Jahr 2015 haben bei Verkehrsunfällen in Deutschland in über 85 Prozent aller Fälle entweder ein Pkw oder ein Nutzfahrzeug die tödlichen Verletzungen herbeigeführt. Fahrzeuge, die Verursacher tödlicher Verletzungen bei Verkehrsteilnehmern sind, müssen ihren Beitrag zum Schutz vor solchen Folgen leisten.

Die VOD hat das Gefahrenpotenzial unangemessen hoher Geschwindigkeiten insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer untersucht und kategorisiert. Modellberechnungen und Kenntnisse aus der Trauma-Biomechanik dokumentieren die Folgen der Geschwindigkeit bei Straßenverkehrsteilnehmern. Je nach Verkehrssituation existieren in Abhängigkeit von der Situation unterschiedliche Schädigungspotenziale. Dort, wo Kollisionen mit Fußgängern möglich sind, ist die gefahrene Geschwindigkeit rechtlich anders zu bewerten, als in Situationen, die ausschließlich Kraftfahrzeugen vorbehalten sind. Dies muss mehr als bisher auch für die Sanktionierung von Verstößen gelten.

Eine Systematisierung und Typisierung von Verkehrssituationen und gefahrenen Geschwindigkeiten ermöglicht eine rechtliche Bewertung, welche Eingang in die Temporegelung wie auch in die Überwachungs- und Verfolgungspraxis finden sollte. Eine solche Betrachtung ist insbesondere deshalb

bedeutsam, weil die Zahlen der bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommenen Menschen sowie der Verletzten seit mittlerweile über zwei Jahren in Deutschland wieder steigen.

Der Ansatz der VOD zu einem Kategorisierungssystem für Geschwindigkeiten soll sicherstellen, dass bei einem Unfall die Aufprallenergie unterhalb der Schwelle bleibt, die zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen kann. Dies geht über die bisherige Festlegung der Tempobegrenzungen und die Sanktionierung von Verstößen hinaus, um die Interaktion zwischen Umwelt, Infrastruktur und physischer Verwundbarkeit sicherer als bisher zu bewältigen. Bei dieser Vorgehensweise sind Geschwindigkeitsbegrenzungen und deren Durchsetzung eine ergänzende Maßnahme zur Schaffung von sichereren Straßen, Straßenrändern und Fahrzeugen, die zusammenarbeiten, um Fahrerfehler zu vermeiden beziehungsweise nicht folgenschwer werden zu lassen.

Tempobeschränkungen und die Sicherheit von Fahrzeugen, Straßen und Straßenrändern müssen zugunsten der Menschen gestärkt werden, damit, wenn ein Teil des Systems scheitert, andere Teile noch schützen.

Die VOD fordert, dass bei der rechtlichen Bewertung von unangemessenen beziehungsweise gefährlichen Fahrzeuggeschwindigkeiten die potenziellen Schädigungsfolgen (also nicht die eingetretenen), bezogen auf die konkrete Situation, im Vordergrund stehen sollten. In Verkehrsbereichen, in denen sich Fußgänger und Radfahrer befinden oder befinden könnten, darf es nicht sein, dass Kraftfahrzeuge Fußgänger oder Radfahrer schwer verletzen oder gar töten. Bislang nimmt die Generalprävention von Verletzungen im Straßenverkehr einen viel zu geringen Stellenwert in der Sanktionsschwere in der verkehrs- und gesundheitspolitischen Diskussion, aber auch im Bewusstsein der Öffentlichkeit und der Kfz-Führer ein.

Die im Rahmen des Symposiums gehaltenen Vorträge können – zur Berücksichtigung aktueller Informationen in der Lehre in den Modulen GS 6.2 (Grundlagen der Verkehrslehre) und HS 2.2.5 (Aufnahme schwerer und besonderer Verkehrsunfälle) sowie in den fachbezogenen Pro-, Haupt- und Oberseminaren beziehungsweise in Bachelorarbeiten – [hier](#) abgerufen werden.

Peter Schlanstein  
FHÖV NRW, Abteilung Münster