



Verkehrssicherheitskampagne #mehrAchtung:

## Fragwürdige Perspektiven

„Wir bitten um Ihre Aufmerksamkeit“ ist der Aufhänger der aktuellen Verkehrssicherheitskampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, hauptsächlich finanziert vom Bundesverkehrsministerium (BMDV): „Bringen wir #mehrAchtung auf die Straße“. Das Ziel der Kampagne ist „ein besseres Miteinander im Straßenverkehr“. Durch mehr „gegenseitigen Respekt“ soll das Verkehrsklima verbessert und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht werden. Dafür ist die Website [www.mehrachtung.de](http://www.mehrachtung.de) geschaltet worden. 50 Partner aus den verschiedenen Bereichen der Mobilität unterstützen die Kampagne – die meisten davon stammen aus der Automotive Branche: VDA, ADAC, TÜV-Verband, ZdK, DEKRA und viele andere.

Aus der Fahrradbranche gab es Kritik an der Kampagne. Lediglich der ZIV war bereit, sich als offizieller Partner mit listen zu lassen. Weder der ADFC oder der ökologische Verkehrsclub VCD noch Zukunft Fahrrad oder der VSF wollten hier mit genannt sein. Wie kann das sein? Wer sollte etwas gegen mehr Achtung, Respekt und Rücksichtnahme einzuwenden haben?

Natürlich sind auch die kritisch eingestellten Verbände für mehr Verkehrssicherheit – aber ist diese Kampagne wirklich dazu geeignet, das Ziel zu erreichen? Daran gibt es große Zweifel. Und das liegt an der grundsätzlichen Ausrichtung der Kampagne, alle Verkehrsteilnehmenden in gleicher Weise anzusprechen. Dies wird am besten deutlich in dem Plakatmotiv „Auto, Rad, LKW. Wir sitzen alle im selben Boot“. Trifft dieser Spruch tatsächlich die Realität von Radfahrenden, die neben vierspurigen Straßen auf schmalen Radwegen unterwegs sind? Empfinden Radfahrende auf einem Radfahrstreifen in dieser Weise, wenn schwere LKWs oder schnelle Autos an ihnen vorbei fahren? Eher nicht.

„Schnelle Reformen statt leerer Appelle“ fordert beispielsweise der VCD. Michael Müller-Görnert bringt es auf den Punkt: „Unfallursache ist häufig die hohe Geschwindigkeit von

Autos. Um das zu ändern, brauchen wir keine freundliche Empfehlung, doch bitte vorsichtig zu fahren – wir brauchen Tempo 120 auf der Autobahn, Tempo 80 auf Landstraßen und Tempo 30 in der Stadt.“ Doch der Verkehrsminister verweigere sich dem Thema: „Herr Wissing hat es in der Hand, die Zahl der Verkehrstoten zu senken, indem er die Gesetze ändert. Stattdessen belässt er es dabei, Plakate zu kleben.“ Uwe Wöll vom VSF bringt in die Debatte den Verursacheraspekt ein: „Die Kampagne nennt zwar die Zahl von fast 2.800 Toten und 300.000 Verletzten im Jahr. Unerwähnt bleibt jedoch, dass an 75 Prozent aller Unfälle mit Personenschäden Autos beteiligt sind. So wird eine Gleichberechtigung der Verkehrsmittel suggeriert, die es in Wahrheit nicht gibt – wer zu Fuß oder auf dem Rad unterwegs ist, wird häufiger verletzt, ist aber viel seltener für schwere Unfälle verantwortlich.“ Für die Verbände stehen also strukturelle Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur im Vordergrund.



Dass die Argumente der Fahrradverbände einen schwachen Punkt der Kampagne offen legen, zeigt eine aktuelle [Studie](#) der DEKRA, also ausgerechnet eines ausdrücklichen Unterstützers der Kampagne „#mehr Achtung“. Die Studie belegt, dass sich 36% der Radfahrenden in der Stadt unsicher bzw. sehr unsicher fühlen. Auf Landstraßen liegt dieser Wert bei 30%. Auf die Frage, wie mehr Sicherheit erreicht werden könne, antworten die Radfahrenden dann allerdings nicht im Sinne der aktuellen Kampagne blumig mit „mehr Achtung“ oder ein „besseres Miteinander“, sondern mit den handfesten und konkreten Wünschen nach mehr Radwegen (48,5%), breiteren Radwegen (42,6%) innerorts, einer „deutlich besseren Qualität der Radwege (38,2%) und einem vom Straßennetz abgekoppelten Radwegenetz (37,7%). Nach der Dekra-Umfrage sollte es also eindeutig mehr, breitere, bessere und vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege geben. Dies würde der subjektiven wie objektiven Sicherheit von Radfahrenden mehr dienen als eine teure Kampagne auf Kosten der Steuerzahler, die suggeriert, in Bezug auf die Verkehrssicherheit

würden wir alle in einem Boot sitzen und dabei das Thema Infrastruktur vollständig ausklammert.

Dem Leiter der DEKRA-Unfallforschung, Peter Rücker, ist sich dessen bewusst, dass Menschen, die das Radfahren als unsicher erleben, kaum bereit sein werden, für die regelmäßigen, täglichen Wege vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Auch Rücker plädiert – wo immer möglich – für eine stärkere Trennung von Kfz- und Radverkehr.

So fragt sich, warum das BMDV nicht bereit ist, spezifischere Verkehrssicherheitskampagnen zu entwickeln, bei denen die Hauptursachen und die Verursacher von Gefahren im Straßenverkehr stärker in den Blick genommen werden? Beobachter gehen davon aus, dass es politische Dogmen sind, die der Hausleitung des BMDV bei diesen Themen im Wege stehen. Es ist ja nichts neues, dass der Bundesverkehrsminister z.B. bei Tempo-30 innerorts und bei einem Tempolimit auf Autobahnen „rot“ sieht. Aber wie wäre es mit einer Verkehrssicherheitskampagne gegen die vielen Kfz-Abbiegeunfälle mit Radfahrenden? Selbst mit ideologischen Scheuklappen durch einen einseitig interpretierten Freiheitsbegriff ließe sich viel für die Verkehrssicherheit tun, z.B. in dem der schnelle Bau einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur wirkungsvoll vorangetrieben würde. Dies mahnen nicht nur die Fahrradverbände an: Der massive Ausbau guter, separater Radwege wäre die beste Kampagne für mehr Sicherheit für Radfahrende.

**Wenn Schokolade  
fair sein kann, kann  
es der Straßen-  
verkehr auch.**

Bringen wir **#mehrAchtung** auf die Straße.

**#mehrAchtung**

Die Verkehrssicherheits-Initiative  
von Verkehr.de, BfV  
und TFSM: [mehrAchtung.de](http://mehrAchtung.de)

# Nachgefragt

bei Marina Beyer, Referentin Präventionskampagne „Runter vom Gas“, Öffentlichkeitsarbeit  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)



- **Wie kam es zu der Kampagne?**  
#mehrAchtung wurde als bundesweite Initiative für mehr Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gestartet. Sie ist Teil der seit 2008 laufenden Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“. Dabei verfolgen die Initiatoren das Ziel der Vision Zero: null Tote im Straßenverkehr. Im Fokus der Initiative steht die Verbesserung des Verkehrsklimas: Rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr soll dauerhaft gefördert werden für mehr Rücksicht und Achtsamkeit, weniger Stress, Aggression und Ablenkung.
- **Aus dem Fahrradbereich kam wenig Begeisterung für die Kampagne. Was entgegnen Sie den Kritikern?**  
Um das Ziel der Vision Zero zu erreichen, müssen nicht nur die Gestalter des Straßenverkehrssystems einen Beitrag leisten, sondern auch diejenigen, die es nutzen. Und das sind alle, die am Straßenverkehr teilhaben: im Auto, auf dem Rad, zu Fuß, mit dem E-Scooter, in Bus und Bahn, mit dem Motorrad, im LKW oder im Traktor. Als Impulsgeber sensibilisiert unsere Initiative dafür, dass vor allem unsere innere Einstellung darüber entscheidet, wie sicher wir alle unterwegs sind. Deshalb appelliert #mehrAchtung an die Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmenden, durch ihre Einstellung und ihr Verhalten einen wichtigen Beitrag für ein besseres Miteinander zu leisten. Denn auch ein respektvolles Miteinander, mehr Rücksicht und mehr Aufmerksamkeit sorgen dafür, dass wir sicher ankommen.
- **Wie gehen Sie damit um, dass der ADFC als wichtigster Verband der Radfahrenden, kein Partner der Kampagne sein wollte?**  
Der ADFC hat seine Gründe für die Absage, die wir als Initiatoren natürlich akzeptieren. Mit dem Zweirad-Industrie-Verband e.V. haben wir aber einen Vertreter der Fahrradbranche als Partner an Bord.



## Der Spagat der Verkehrssicherheitsorganisationen

Verkehrssicherheit ist eine hoheitliche Aufgabe und es gibt auf diesem Gebiet viele Akteure. Zwei der bekanntesten sind die Deutsche Verkehrswacht (DVW) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR). Beide sind als gemeinnütziger Verein organisiert und haben ihren Sitz jeweils in Berlin. Für ihre wirtschaftlichen Tätigkeiten ist in beiden Verbänden eine GmbH angegliedert.

Den meisten Menschen ist der DVR durch Öffentlichkeitskampagnen bekannt, häufig Plakatmotive, z.B. an Bundesstraßen und Autobahnen („Runter vom Gas“), es gibt aber auch kurze Videos in den digitalen Netzwerken, z.B. über die richtige Nutzung von E-Scootern.

Der **Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR)** wurde 1969 auf Initiative des damaligen Bundesverkehrsministers Georg Leber gegründet. In jenen Jahren explodierten die Opferzahlen im Straßenverkehr aufgrund der zunehmenden individuellen Motorisierung. Seit 2007 ist die Vision Zero Grundlage der DVR-Verkehrssicherheitsarbeit. Folgende Themen stehen bei dem Verein besonders im Fokus: Menschliches Verhalten – Fahrzeugtechnik – Infrastruktur – Verkehrsüberwachung – Verkehrsmedizin. Zweck des Vereins ist nach der Satzung die Förderung des Arbeitsschutzes, der Unfallverhütung und die Förderung von Wissenschaft und Forschung. Der DVR hat rund 200 institutionelle Mitglieder und beschäftigt in seiner Geschäftsstelle rund 40 Mitarbeitende. Eine besondere Rolle spielt dabei die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), die das Jahresbudget des DVR (13,5 Mio. Euro) zu 58% trägt. Das BMDV finanziert die Arbeit des DVR zu rund einem Drittel des Haushalts (Alle Zahlen für 2022).

Die **Deutsche Verkehrswacht (DVW)** wurde 1924 in Berlin als „Auto-Wacht“ gegründet, um die Verkehrssicherheit zu fördern und Unfälle zu vermeiden. Die DVW ist ebenfalls auf die „Vision Zero“ ausgerichtet. Ein wissenschaftlicher Beirat unter der Leitung von Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), unterstützt die Arbeit. Nach ihrer Satzung setzt die DVW vor allem auf die Erziehung und Bildung der Verkehrsteilnehmenden. Zielgruppen sind sämtliche Altersklassen.

Die DVW ist in 16 Landesverkehrswachten gegliedert und es gibt 600 Ortsvereine mit insgesamt 60.000 ehrenamtlich Aktiven. Die DVW organisiert bundesweit die „Schülerlotsen“, die der Verband 1953 mit zur Schulwegsicherung ins Leben gerufen hat. Diese Arbeit wird größtenteils vom Verband der Automobilindustrie (VDA) finanziert. Ansonsten setzt sich das Budget der DVW aus Beiträgen des BMDV, seiner Mitglieder und Förderer sowie aus Sponsoring und Spenden zusammen.

Deutsche Verkehrswacht und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat arbeiten eng zusammen und sind auch personell miteinander verwoben. So ist beispielsweise der ehemalige Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig seit vielen Jahren sowohl Präsident der DVW als auch Mitglied im Präsidium des DVR. Auch Siegfried Brockmann ist in beiden Organisationen aktiv. Schirmherr der DVW ist Bundesverkehrsminister Volker Wissing.

Durch die Finanzierung beider Verbände bestehen natürlich Abhängigkeiten von den Geldgebern, insbesondere vom Bundesverkehrsministerium und von der Automobilindustrie mit ihrem reichhaltigen Verbands- und Dienstleistungsumfeld. Doch immerhin: Mit ABUS, coolmobility und fairnamic befinden sich drei Unternehmen aus dem Fahrradbereich auf der (Förder-) Mitgliederliste der DVW. Und im DVR stemmen sich der ADFC, Fuss e.V., der VCD, tier mobility und der ZIV der Übermacht der Vertreter aus der Automobilindustrie entgegen.

Wenn man aus der Perspektive des Radverkehrs auf die Arbeit von DVW und DVR blickt, dann erkennt man sehr viel Positives. Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs ist in den Veröffentlichungen beider Verbände prominent vertreten, man findet auf den Websites gute Impulse und etliche Forschungsberichte hoher Qualität. Daher können beide Verbände für die Fahrradbranche seriöse Partner sein, mit denen sich eine Zusammenarbeit lohnt. Beispiele für positive Initiativen sind z.B. die DVR-Kampagne gegen Dooring Unfälle(2019/2020) und aktuell die öffentliche Stellungnahme gegen geplante Kürzungen bei der Radverkehrsinfrastruktur im Bundeshaushalt 2024.

Dass trotz der finanziellen Abhängigkeiten und inhaltlichen Einflussnahme von Akteuren, die wir eher dem Automobil zuordnen in beiden Verbänden zuletzt Beschlüsse gefasst wurden, mit denen die Bundesregierung aufgefordert wurde, innerorts Tempo 30 zu erleichtern und auf den Autobahnen ein generelles Tempolimit einzuführen (sowie das bestehende auf schmalen Landstraßen zu senken), ist bemerkenswert. Der DVR fasste einen entsprechenden Beschluss bereits im Mai 2020, die DVW im Juni 2023. Beide Beschlüssen dürften beim Bundesverkehrsminister keine Begeisterung ausgelöst haben. Zwar war die Debatte in beiden Verbänden zäh und langwierig, aber letztlich zählt das respektable Ergebnis. Es zeigt auch, dass sich die Mitglieder mit großer Ernsthaftigkeit für das Thema Verkehrssicherheit engagieren und notfalls auch über ihren Schatten zu springen gewillt sind. Nun gilt es, diese Positionen politisch mit Nachdruck zu vertreten, damit sie Wirklichkeit werden können.

Interessante Links:

<https://www.dvr.de/ueber-uns>

<https://www.dvr.de/presse/pressemitteilungen/haushalt-2024-keine-kuerzungen-bei-radverkehrsinfrastruktur>

<https://www.gib-acht-im-verkehr.de/dvr-dooring-kampagne/>

<https://deutsche-verkehrswacht.de/ueber-uns/>

<https://www.dekra.de/de/fahrradstudie/>

<https://www.mehrachtung.de/>

V.i.S.d.P.: Informationsdienst Fahrradwirtschaft, Albert Herresthal, +49 177 6121870