

# Unterschiede ausgeblendet



Ziel der aktuellen Verkehrssicherheitskampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrats ist ein besseres Miteinander im Straßenverkehr durch mehr gegenseitigen Respekt. Hauptsächlich finanziert wird sie vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Auch 50 Partner aus verschiedenen Bereichen der Mobilität unterstützen – die meisten davon aus der Automobilbranche: VDA, ADAC, TÜV-Verband, ZdK, Dekra.

Aus der Fahrradbranche war lediglich der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) bereit, sich als offizieller Partner listen zu lassen. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Verkehrsclub Deutschland (VCD), Zukunft Fahrrad sowie der Verbund Service und Fahrrad (VSF) wollten nicht genannt sein.

Die grundsätzliche Kampagnenausrichtung, Verkehrsteilnehmende in gleicher Weise anzusprechen, stößt auf Kritik. Das Plakatmotiv »Auto, Rad, Lkw. Wir sitzen alle im selben Boot« entspricht wohl kaum der Realität der Menschen die Rad fahren.

## Fundierte Gegenargumente

Schnelle Reformen statt leerer Appelle fordert Michael Müller-Görnert, verkehrspolitischer Sprecher vom VCD: »Unfallursache ist häufig die zu hohe Geschwindigkeit von Autos. Wir brauchen keine freundliche Empfehlung, doch bitte vorsichtig zu fahren – wir brauchen Tempo 120 auf der Autobahn, Tempo 80 auf den Landstraßen und Tempo 30 in der Stadt.«

Bei der neuen Verkehrssicherheitskampagne wird der Anschein erweckt Lkw-Fahrer und Fahrradfahrer befänden sich in derselben Lage. Das kommt nicht überall gut an.

Uwe Wöll vom VSF bringt 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 nicht gibt – wer zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs ist, der wird häufiger verletzt, ist aber viel seltener für schwere Unfälle verantwortlich.«

Dass die Argumente der Fahrradverbände einen schwachen Punkt der Kampagne offenlegen, zeigt die aktuelle Studie der Sachverständigenorganisation DEKRA, Unterstützer der Kampagne. Demnach fühlen sich 36 Prozent der Radfahrenden in der Stadt unsicher oder sehr unsicher, 30 Prozent auf Landstraßen. Sie fordern mehr und breitere Radwege in

deutlich besserer Qualität und ein vom Straßennetz abgekoppeltes Radwegenetz.

Dem Leiter der DEKRA-Unfallforschung, Peter Rücker, ist bewusst, dass Menschen, die Radfahren als unsicher erleben, kaum bereit sein werden, für regelmäßige tägliche Wege vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen. Auch er plädiert für eine stärkere Trennung von Kfz- und Radverkehr.

Warum ist das BMDV also nicht dazu bereit, Verkehrssicherheitskampagnen zu entwickeln, bei denen Hauptursachen und Verursacher von Gefahren im Straßenverkehr stärker in den Blick genommen werden? Vielleicht liegt es an politischen Dogmen. Aber nicht einmal eine Kampagne gegen die vielen Kfz-Abbiegeunfälle mit Radfahrenden scheint drin zu sein, obwohl dies niemandem missfallen sollte.

[www.dekra.de/de/fahrradstudie](http://www.dekra.de/de/fahrradstudie)  
[www.mehrachtung.de](http://www.mehrachtung.de)

Text: Albert Herresthal

## Mehr Eigenverantwortung

**RadMarkt: Frau Beyer, wie kam es zu der Verkehrssicherheitskampagne?**

**Marina Beyer:** #mehrAchtung ist Teil der seit 2008 laufenden Kampagne »Runter vom Gas«. Dabei verfolgen die Initiatoren die Vision Zero mit dem Ziel: keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr mehr.

Im Fokus steht die Verbesserung des Verkehrsklimas. Rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr soll dauerhaft gefördert werden für mehr Achtsamkeit, weniger Stress, Aggression und Ablenkung.

**RM: Aus dem Fahrradbereich kam wenig Begeisterung für die Kampagne.**

**Was entgegnet Sie den Kritikern?**

**Beyer:** Als Impulsgeber sensibilisiert die Initiative dafür, dass im Wesentlichen unsere innere Einstellung darüber entscheidet, wie sicher wir alle unterwegs sind. Die Kampagne appelliert an die Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmenden.

**RM: Wie gehen Sie damit um, dass der ADFC als wichtigster Verband der Radfahrenden, kein Partner der Kampagne sein wollte?**

**Beyer:** Der ADFC hat seine Gründe für die Absage, die wir als Initiatoren natürlich akzeptieren. Mit dem Zweirad-Industrie-Verband haben wir aber einen Vertreter der Fahrradbranche als Partner dabei.

# Rolle 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 in Berlin. Für ihre wirtschaftlichen Tätigkeiten ist beiden Verbänden eine GmbH angegliedert.

Den meisten Menschen ist der DVR bekannt durch Öffentlichkeitskampagnen, häufig Plakatmotive an Bundesstraßen und Autobahnen (»Runter vom Gas«). Es gibt auch kurze Videos in digitalen Netzwerken, etwa über die richtige Nutzung von E-Tretrollern.

## Gründung Verkehrssicherheitsrat

Der DVR wurde 1969 auf Initiative des damaligen Bundesverkehrsministers Georg Leber gegründet. In jenen Jahren explodierten die Opferzahlen im Straßenverkehr aufgrund zunehmender individueller Motorisierung. Seit 2007 ist die Vision Zero Arbeitsgrundlage.

Folgende Themen stehen besonders im Fokus: menschliches Verhalten, Fahrzeugtechnik, Infrastruktur, Verkehrsüberwachung, und Verkehrsmedizin. Vereinszweck laut Satzung ist die Förderung des Arbeitsschutzes, der Unfallverhütung und von Wissenschaft und Forschung.

Der DVR hat rund 200 institutionelle Mitglieder und in seiner Geschäftsstelle rund 40 Beschäftigte. Eine besondere Rolle spielt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), sie trägt zu 58 Prozent das DVR-Jahresbudget (13,5 Millionen Euro). Das BMDV finanziert die DVR-Arbeit zu rund einem Drittel des Haushalts (alle Zahlen für 2022).

## Entstehung Verkehrswacht

Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) wurde 1924 in Berlin als Auto-Wacht gegründet, um die Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung zu fördern. Die DVW ist ebenfalls auf die Vision Zero ausgerichtet.

Unterstützt wird die Arbeit von einem wissenschaftlichen Beirat unter Leitung von Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Nach ihrer Satzung sieht die DVW ihre Aufgabe vor allem in der Erziehung und Bildung der Verkehrsteilnehmenden. Die Zielgruppen sind sämtliche Altersklassen.

Die DVW ist in 16 Landesverkehrswachten gegliedert und es gibt 600 Ortsvereine mit insgesamt 60.000 ehrenamtlich Aktiven. Die

Verkehrswacht organisiert bundesweit die Schülerlotsen, die der Verband 1953 zur Schulwegsicherung ins Leben rief. Diese Arbeit wird größtenteils vom Verband der Automobilindustrie (VDA) finanziert. Ansonsten setzt sich das Budget des DVW zusammen aus Beiträgen des BMDV, seiner Mitglieder und Förderer sowie aus Sponsoring und Spenden.

## Verbunden und abhängig

DVW und DVR 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. Siegfried Brockmann ist ebenfalls in beiden Organisationen aktiv. Schirmherr der DVW ist Bundesverkehrsminister Volker Wissing.

Durch die Finanzierung beider Verbände bestehen Abhängigkeiten von den Geldgebern, insbesondere vom Bundesverkehrsministerium und von der Automobilindustrie mit ihrem reichhaltigen Verbands- und Dienstleistungsumfeld.

Doch immerhin: Mit Bremicker (Marke Abus), Coolmobility und Fairnamic befinden sich drei Unternehmen aus dem Fahrradbereich auf der Liste der Fördermitglieder. Und im DVR stemmen sich der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, Fuss e.V., der Verkehrsclub Deutschland, Tier Mobility und der Zweirad-Industrie-Verband der Übermacht der Vertreter aus der Automobilindustrie entgegen.

## Gemeinsame Ziele

Aus der Radverkehrsperspektive erkennt man sehr viel Positives in der Arbeit von DVW und DVR. Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs ist in Veröffentlichungen beider Verbände prominent vertreten, man findet auf den Websites gute Impulse und etliche hochqualitative Forschungsberichte.

Eine Zusammenarbeit kann sich für die Fahrradbranche lohnen. Positive Initiativen sind etwa die DVR-Kampagne gegen Dooring-Unfälle (2019/2020) und die Stellungnahme gegen geplante Kürzungen bei der Radverkehrsinfrastruktur im Bundeshaushalt 2024.

Finanzielle Abhängigkeiten und inhaltliche Einflussnahme von Akteuren aus dem Automobilsektor sind auszumachen. Trotzdem forderten die Verbände – DVR im Mai 2020, DVW im Juni 2023 – mit Beschlüssen die Bundesregierung auf, innerorts Tempo 30 zu erleichtern, auf Autobahnen ein generelles Tempolimit einzuführen sowie jenes für schmale Landstraßen zu senken.

Beide Beschlüsse dürften beim Bundesverkehrsminister keine Begeisterung ausgelöst haben.

[deutsche-verkehrswacht.de/](https://www.deutsche-verkehrswacht.de/)  
[www.dvr.de](https://www.dvr.de)

Text: Albert Herresthal



Foto: DVR

**Marina Beyer,**  
**Referentin**  
**Öffentlichkeits-**  
**arbeit im**  
**Deutschen**  
**Verkehrs-**  
**sicherheitsrat**  
**(DVR).**