

**Stellungnahme des DEKRA e.V.
zur Konsultation der Europäischen Kommission
„A Sustainable Future for Transport“**

Einleitung

Aus Sicht von DEKRA liegt der Schwerpunkt einer nachhaltigen Verkehrsstrategie auf europäischer Ebene in den Bereichen technologische Entwicklung, Verhalten der Verkehrsteilnehmer und insbesondere Verkehrssicherheit. In diesen Bereichen würden zusätzliche einheitliche europäische Regelungen zu einer verbesserten Verkehrssicherheit führen und die Zahl der Unfalltoten deutlich senken. Aus diesem Grunde sollen als Beitrag zu dieser Konsultation nachfolgend Problemfelder beschrieben und konkrete Empfehlungen ausgesprochen werden, die in diesem Bereich besondere Berücksichtigung finden sollten.

Periodisch-technische Fahrzeugüberwachung

Der periodisch-technischen Fahrzeugüberwachung kommt eine große Bedeutung zu, da sie dazu beiträgt, eventuelle Mängel zu erkennen, die von einer Fachwerkstatt behoben werden können. Das EU-weite Bild bei der Fahrzeugprüfung präsentiert sich insgesamt noch sehr heterogen. In verschiedenen Mitgliedstaaten dürfen, je nachdem, Mechaniker, unabhängige Dienstleister oder Werkstätten die periodisch-technische Überwachung von Fahrzeugen durchführen, während dies in anderen Mitgliedstaaten ausschließlich speziell ausgebildeten Ingenieuren vorbehalten ist. Unterschiede bestehen in der EU darüber hinaus bei den Prüfinhalten und Fristen.

Prüffristen

Noch immer wird in vielen Ländern der EU – entsprechend den Mindeststandards der Richtlinie 96/96/EG – die technische Sicherheit älterer Pkw lediglich alle zwei Jahre geprüft. Aus Sicht von DEKRA ist eine Verkürzung der Prüffristen insbesondere für Fahrzeuge ab einer Nutzungsdauer von acht Jahren konsequent und würde einen erheblichen Sicherheitsgewinn bedeuten. Würden die Prüfintervalle von älteren Fahrzeugen entsprechend angepasst, wären europaweit deutlich weniger Verkehrstote und Verletzte in der Verkehrsunfallbilanz zu verzeichnen. Zu diesem Ergebnis gelangt auch die im Jahr 2007 veröffentlichte „AUTOFORE-Studie über zukünftige Möglichkeiten

zur Durchführung von Verkehrstauglichkeitsprüfungen in der Europäische Union“. Die Studie wurde von der Internationalen Vereinigung für die Technische Prüfung von Kraftfahrzeugen (CITA) in Zusammenarbeit mit fünf Forschungsinstituten erstellt. Neben der weiten Senkung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten wäre gemäß der AUTOFORE-Studie mit der jährlichen Prüfung von älteren Fahrzeugen auch ein wirtschaftlicher Nutzen verbunden. So bedeuten weniger Unfälle zum einen geringere Kosten für Personen- und Sachschäden, zum anderen weniger Verkehrsstaus und damit Einsparungen bezüglich Zeit, Fahrzeugbetrieb, Kraftstoff und Emissionen. Insgesamt könnte damit bei europaweit jährlichen Inspektionen von Fahrzeugen ab einem Alter von acht Jahren ein wirtschaftlicher Nutzen von über zwei Milliarden Euro erzielt werden.

Überprüfung von elektronischen Fahrzeugsystemen

Die Überprüfung von elektronischen Fahrzeugsystemen und Komponenten bei der regelmäßigen Hauptuntersuchung auf europäischer Ebene sollte flächendeckend durchgesetzt werden. Nach der Optimierung der passiven Sicherheitssysteme in den vergangenen Jahrzehnten und der zunehmenden Entwicklung aktiver Systeme spielt die Integration der passiven und aktiven Sicherheitselemente in den Fahrzeugen heute eine immer größere Rolle. Und für die Unfallvermeidung und Unfallfolgenminderung liegt im Bereich der modernen Fahrzeugelektronik großes Potenzial.

Die heute verfügbare Elektronik ermöglicht in naher Zukunft ganz neue Dimensionen der Fahrzeugsicherheit. Wesentliche Fortschritte für die Verringerung der Anzahl der Verkehrstoten sind in erster Linie von der Verknüpfung passiver Fahrzeugsicherheitssysteme (Airbag, Sicherheitsgurte, steife Fahrgastzellen) und aktiver Systeme (ESP, Notbremsassistent, Automatic Cruise Control) zu einem Gesamtkonzept zu erwarten. Mit diesem Konzept der „Integrated Safety“ entwickeln sich die Fahrerassistenzsysteme dabei zunehmend von der Information über die Warnfunktion hinaus zu aktiven Interventionssystemen.

Wie diverse Untersuchungen belegen, unterliegt jedoch auch die Elektronik einem gewissen Verschleiß. Sie ist nicht frei von Systemfehlern, kann manipuliert, abgeschaltet und aus dem Fahrzeug ausgebaut werden. Von der CITA durchgeführte Untersuchungen haben gezeigt, dass elektronisch gesteuerte Systeme in Fahrzeugen vergleichsweise die gleichen Störungsdaten aufweisen wie mechanische Systeme, die

als wichtig genug eingestuft werden, um in periodischen Prüfungen enthalten zu sein. Die Störungsraten der elektronischen Systeme steigen sowohl mit dem Fahrzeugalter als auch mit der Fahrleistung.

Eine funktionsfähige Fahrzeugelektronik ist aber nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit unabdingbar, sondern auch im Hinblick auf die Minderung der Schadstoffemissionen und die Verringerung der Klimabelastung.

Auf das Transportgewerbe zugeschnittene Maßnahmen

Es gibt rund um die Fahrzeug- und Verkehrssicherheit von Lkw über 12 Tonnen noch ungenutztes Potenzial. DEKRA appelliert daher an die nationale und europäische Politik wie an das Transportgewerbe, im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten zu noch mehr Sicherheit auf Europas Straßen beizutragen. Ziel muss es sein, die Zahl der Unfälle mit Personen- und Sachschaden - auch im Sinne der EU-Charta für Verkehrssicherheit, die es sich zum Ziel gesetzt hat, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 auf 25.000 zu senken - konstant weiter zu reduzieren.

Durch vorbeugende Schadenverhütung im Fuhrpark kann auch das Transportgewerbe selbst noch mehr für die Verkehrssicherheit auf Europas Straßen tun. Regelmäßig sollte das Schadensgeschehen im jeweiligen Unternehmen unter die Lupe genommen und analysiert werden, um bedarfsgerechte Maßnahmen zur Risikoverringerung durchführen zu können. Neben theoretischen und praktischen Schulungen und kontinuierlichem Controlling der getroffenen Maßnahmen könnten zudem so genannte Bonus-Malus-Systeme eine Überlegung wert sein, um Anreize für einen sorgsamen Umgang mit dem Fahrzeug zu schaffen.

Statistiken zu LKW Unfällen

Detailliertere internationale Statistiken zu LKW-Unfällen wären diesbezüglich hilfreich. Eine harmonisierte europäische Unfalldatenbank, in der die beteiligten Lastkraftwagen eindeutig von anderen Fahrzeugen unterscheidbar sind, wäre aus zwei Gründen vorteilhaft: einerseits, weil nur auf der Grundlage exakter Unfallzahlen die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden könnten, und andererseits, weil die Hersteller auch den Nutzen von Neuentwicklungen im Vorfeld besser abschätzen könnten.

Fahrerassistenzsysteme

Modernste Fahrerassistenzsysteme werden unter anderem aufgrund des hohen Kostendrucks im Transportgewerbe aktuell nur bei etwa fünf Prozent der neu gekauften Nutzfahrzeuge geordert. Also gilt es, verstärkt finanzielle Anreize zu schaffen. Das ist umso begrüßenswerter, als die Entwicklung bei den elektronischen Fahrerassistenzsystemen rasant fortschreitet. Neben neuen Systemen zeichnet sich eine europaweit einheitliche Verknüpfung der bislang meist unabhängig voneinander arbeitenden Systeme zu einem integrierten Gesamtkonzept ab.

Sind elektronische Fahrerassistenzsysteme gesetzlich vorgeschrieben, ist es sinnvoll, entsprechende Kriterien für deren sicherheitstechnische Mindestanforderungen zu definieren. Die Definition von Mindestanforderungskriterien sollte auch für den Fall gelten, dass die Ausrüstung mit Fahrerassistenzsystemen finanziell gefördert wird.

Sind in die Fahrzeuge elektronische Fahrerassistenzsysteme integriert, muss man sich darüber hinaus auch über die gesamte Nutzungsdauer der Fahrzeuge hinweg auf deren Funktionieren verlassen können. Umso wichtiger ist es daher, dass die Überprüfung der entsprechenden Komponenten bei der regelmäßigen Hauptuntersuchung auf europäischer Ebene flächendeckend durchgesetzt wird.

Passive Sicherheit

Neben der aktiven trägt auch die passive Sicherheit maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei. Dies gilt insbesondere für den Sicherheitsgurt. Aktuelle Verkehrsbeobachtungen der DEKRA Unfallforschung zeigen, dass sich nur etwa die Hälfte aller Fahrer von LKW über 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse auf Autobahnen anschnallt. Auf Bundesstraßen ist die Anschnallquote noch geringer, im innerörtlichen Bereich schnallt sich sogar nur noch jeder vierte Fahrer an. Demgegenüber steht die traurige Tatsache, dass viele Lkw-Fahrer schwere oder sogar tödliche Verletzungen bei Unfällen davontragen, weil sie sich nicht anschnallen. Die Unfallforschung hat eindeutig nachgewiesen, dass der Gurt bei bis zu 80 Prozent aller schweren Umfälle die Verletzungen der LKW-Insassen vermindern oder sogar vermeiden würde. Bedenkt man, dass der LKW in der Regel gleichzeitig auch der Arbeitsplatz seines Fahrers ist, bekommt der Sicherheitsnutzen des angelegten Gurtes einen noch höheren Stellenwert.

Verhalten der Verkehrsteilnehmer

Wie in dem zur Diskussion stehenden Papier hervorgehoben wird, hängt die Nachhaltigkeit von Maßnahmen im Verkehr von gründlicher Planung und von der Veränderung der Verhaltensgewohnheiten im Verkehr ab. Ob es auf EU-Ebene Maßnahmen gibt, welche den Zugang zu Verkehrsträgern sowie Transportbedürfnisse und Verhaltensgewohnheiten modifizieren können, mag eine wichtige Frage sein; die entscheidende Frage ist jedoch, ob Verkehrsteilnehmer in der Lage sein werden, ihre Gewohnheiten in einem zunehmend komplexen Verkehrsgeschehen sowie im grenzüberschreitenden Verkehr zu verändern. Aussagen dazu und zu den Fähigkeiten der betroffenen Menschen werden gar nicht oder nur marginal in dem Papier behandelt. Daher möchte DEKRA nachfolgende Themenkomplexe zur Aufnahme in das EU-Programm empfehlen:

- Der Europäischen Kommission wird empfohlen, eine Experten-Arbeitsgruppe zu allen Fragen des Verhaltens von Verkehrsteilnehmern einzusetzen um auf diese Weise die wichtigsten Ursachen von schwersten Verletzungen und Todesfällen im Straßenverkehr, nämlich menschliches (Fehl-)verhalten, zu fokussieren. (Diese Empfehlung würde selbstverständlich von den Mitgliedsstaaten akzeptiert werden müssen, da nur diese für die nationale Verkehrssicherheit verantwortlich sind und weil eine europäische Expertengruppe nur dann erfolgreich sein kann, wenn sie von den Mitgliedsstaaten getragen wird.).
- Ebenfalls wird empfohlen, ein zentrales Register für Verkehrsstraftaten und schwerwiegende Verkehrsverstöße europaweit einzuführen. Als erster Schritt zu diesem Ziel sollte eine Übersicht über die bereits vorhandenen Punktesysteme in der EU erstellt werden, Kriterien für die Implementierung wirksamer Punktesysteme dargestellt sowie eine Anleitung (Handbuch, Kriterien für „Best Practice“) zur Einführung solcher Systeme den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden. Menschen überqueren Grenzen. Es muss daher eine gemeinsame Initiative geben, die allen EU-Bürgern Schutz vor Schäden durch verhaltensauffällige Verkehrsteilnehmer bietet. Ein zentrales Register kann Informationen über abweichendes Verkehrsverhalten (Vorschlag: z.B. Alkohol- und Drogenfahrten, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Aggressionspotential) an die zuständigen nationalen Stellen liefern, die dann im Rahmen ihrer

Zuständigkeit die erforderlichen Maßnahmen („Driver Improvement“, Begutachtung der Fahreignung etc.) ergreifen können. Nur durch die Registrierung individuellen Fehlverhaltens wird sowohl Sicherheit wie Nachhaltigkeit im Verkehr erreicht werden können.

- Da mehr als 90% aller Unfälle im Straßenverkehr durch menschliches Fehlverhalten bedingt sind, wird der Europäischen Kommission, den Nationalstaaten, den Forschungsinstituten sowie den finanzierenden Institutionen empfohlen, das derzeit vorhandene Wissen umzusetzen und den Anteil von Forschungsprojekten zum Verkehrsverhalten zu erhöhen, damit noch vorhandene Wissenslücken geschlossen werden können. Derartige interdisziplinär ausgerichtete Projekte müssen von Verhaltensexperten koordiniert und durchgeführt werden.

Die genannten Empfehlungen (Themenkomplexe) sind sowohl anlässlich der Fit-to-Drive-Kongresse in Berlin (2006), Wien (2007), Prag (2008) und Tallinn (2009) als auch auf den von Verkehrsmedizinern und Verkehrspsychologen gemeinsam durchgeführten wissenschaftlichen Symposien mit internationaler Beteiligung vorgetragen worden. Experten, nicht nur aus den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, haben diesen Empfehlungen zugestimmt.

Fazit

Straßenverkehrssicherheit bildet im Rahmen der Überlegungen zur Nachhaltigkeit des Verkehrs innerhalb der Europäischen Union nur einen Ausschnitt, sollte in diesem Zusammenhang jedoch eine zentrale Rolle einnehmen. Gerade auf dem Bereich des Güterverkehrs sollte hier ein Schwerpunkt liegen. Auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer sollte deutlich stärker Bezug genommen werden.