

Bundesanstalt für Straßenwesen

U1-km.Bundestag

Bergisch Gladbach, 31.10.2011

Öffentliche Anhörung zur Verkehrssicherheit

hier: Stellungnahme von Herrn DirProf Seeck

Die bisherigen Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland sind ermutigend. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist im Jahr 2010 mit 3.648 auf den niedrigsten Stand seit Einführung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik gesunken. Vor allem vor dem Hintergrund, dass der Bestand und die Fahrleistung von Kraftfahrzeugen seit den 70er Jahren um fast das Dreifache zugenommen haben, ist dies ein beeindruckender Erfolg. Dennoch bleibt die Verkehrssicherheitsarbeit ein zentrales und unverzichtbares gesellschaftliches Anliegen. Insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer müssen noch besser geschützt werden. Neben einer weiteren Verringerung der Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer muss es auch darum gehen, die Zahl der schwerstverletzten Unfallopfer deutlich zu senken. Daher ist es folgerichtig, dass die Bundesregierung plant, das Thema Schwerstverletzte in ihrem neuen Verkehrssicherheitsprogramm zu verankern.

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland muss sich dabei zukünftig auch neuen Herausforderungen stellen. Hierzu zählt u.a. der demografische Wandel. Dem zunehmenden Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung muss Rechnung getragen und die detaillierte Betrachtung des Unfallgeschehens dieser Altersgruppe in den Fokus gestellt werden.

Die Mobilität und damit die Anforderungen an das Verkehrssystem werden auch zukünftig weiterhin zunehmen. Bereits heute trägt der Verkehrsträger Straße die Hauptlast des Güter- und Personenverkehrs. Vor diesem Hintergrund muss die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes gesichert und der wachsenden Verkehrsnachfrage angepasst werden. Die Landstraßen müssen mehr in den Fokus rücken, da nach wie vor etwa 60 Prozent aller Verkehrstoten auf diesen Straßentyp zurückzuführen sind.

Die großen Fortschritte in der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit haben zum Verkehrssicherheitserfolg der vergangenen Jahre beigetragen; die Fahrzeuge sind heute so sicher wie noch nie. Hieran hat die Fahrzeug- und Zulieferindustrie maßgeblichen Anteil. Zukünftig lassen Fahrerassistenzsysteme und kooperative Fahrzeugsysteme weitere Verkehrssicherheitsgewinne erwarten. Technische Innovationen der deutschen Industrie im Automobil- und Verkehrssicherheitssektor gilt es daher auch weiterhin positiv zu begleiten. Im Rahmen von EuroNCAP werden deshalb innovative Sicherheitssysteme, die mit herkömmlichen Testverfahren noch nicht angemessen beurteilt werden können, einem gesonderten Bewertungsprozess unterworfen und erhalten im positiven Fall den „EuroNCAP advanced Award“.

Doch der Straßenverkehr steht vor weiteren umwälzenden technologischen Veränderungen. Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge werden in den kommenden Jahrzehnten das Bild des Straßenverkehrs in Deutschland zunehmend prägen. Daher ist es erforderlich, dass eventuelle Sicherheitsrisiken durch den Einsatz neuer Antriebsformen frühzeitig identifiziert und minimiert werden.

Bei Motorradfahrern, Radfahrern und Fußgängern müssen zur weiteren Verbesserung der Verkehrsunfallzahlen auch andere Wege gegangen werden. Beispielsweise wäre eine serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit automatischen Blockierverhinderern sinnvoll.

Insgesamt sind die Bemühungen der Bundesregierung sowie auf europäischer Ebene, durch entsprechende politische Rahmenkonzepte die Verbesserung der Verkehrssicherheit weiter zielgerichtet voranzutreiben, zu begrüßen. Die Verkehrssicherheitsforschung muss hierzu auch weiterhin die erforderlichen, wissenschaftlichen Grundlagen liefern, so wie EuroNCAP, das „Begleitete Fahren mit 17“ oder die „Null-Promille-Regelung für Fahranfänger“ positive Belege für wissenschaftlich fundierte Maßnahmengestaltung sind. Diesen erfolgreichen Weg gilt es auch weiterhin fortzuführen. Daher ist zu begrüßen, dass das BMVBS bei der Erstellung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms die BAST intensiv eingebunden und das wissenschaftlich fundierte Programm in mehreren Dialogrunden mit den betreffenden Institutionen und Verbänden im Vorfeld abgestimmt hat.