

Begrüßungsrede Dr. Walter Eichendorf

DVR-Kolloquium „Vision Zero in der Praxis“ am 7. Dezember 2016

((Chart 1, Titel des Kolloquiums))

Sehr geehrter Herr Dr. Kloth,
sehr geehrter Herr Kraus,
liebe Gäste aus dem In- und Ausland,

ich begrüße Sie herzlich zu unserem ersten international ausgerichteten DVR-Kolloquium. Es freut mich, dass heute Referentinnen und Referenten sowie Teilnehmende aus vielen verschiedenen Ländern Europas zusammengekommen sind. Vision Zero ist eine anerkannte, aber auch viel diskutierte Strategie. Denn vom Ziel „keine Toten und Verletzten im Straßenverkehr“ sind wir noch weit entfernt. Wie wir uns diesem Ziel weiter annähern können, wollen wir heute diskutieren. In vielen Ländern gibt es interessante Ansätze und Erfahrungen dazu. Deshalb freue ich mich sehr auf die heutigen Vorträge und Diskussionsbeiträge aus Frankreich, den Niederlanden, Norwegen und Schweden, von internationalen Organisationen und Unternehmen.

Ein herzlicher Dank geht an das International Transport Forum der OECD, danke Herr Dr. Kloth und an DEKRA, danke Herr Kraus, die dieses Kolloquium unterstützen und auch das heutige Programm aktiv mitgestalten.



Die Sorge um die Sicherheit, um die Gesundheit und um das Leben eines Menschen in unserer mobilen Gesellschaft beginnt bereits beim Ungeborenen. Dies gilt auch für den Straßenverkehr: Der Sicherheitsgurt im Auto wird beispielsweise von Schwangeren heute nicht mehr in Frage gestellt. Bei der Fahrt mit dem Neugeborenen vom Krankenhaus nach Hause wird in der Regel ein geeignetes Kinderrückhaltesystem benutzt.

Für die darauf folgenden Jahre wäre allerdings eine noch systematischere und intensivere Vorbereitung der Vorschulkinder, Schulkinder und der jungen Menschen auf die selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr durch Elternhaus, Kindergarten, Schule und Fahrschule wünschenswert.



Die Aufklärung und Information von Menschen über sicheres Verhalten im Straßenverkehr wird mit Eintritt in das Erwachsenenalter nicht leichter. Daher gibt es auch für die hochmobile Gruppe der erfahrenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bewährte Maßnahmen der Informationsvermittlung über Medien aller Art sowie Motivations- und Überzeugungsarbeit durch Aus- und Fortbildung, beispielsweise in der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit.



Zur Mobilität gehört aber leider auch, dass Menschen Fehler machen. Fehler, die in Sekundenbruchteilen zu einem Unfall mit Schwerverletzten oder Getöteten führen können.

Unsere Straßen können einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass kleine Fehler nicht unmittelbar mit gravierenden Folgen bestraft werden. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Anpassung des Netzes an die Bedürfnisse aller Menschen, die am Straßenverkehr teilnehmen, ob sie zu Fuß, mit dem Rad oder mit einem Kraftfahrzeug unterwegs sind - innerorts wie außerorts. Verbesserungen der Infrastruktur haben große Vorteile: Sie sind unmittelbar und dauerhaft wirksam

Zudem sind sie überprüfbar, indem die Unfallsituation vor und nach der Neugestaltung ortsgenau verglichen werden kann.



„Das Leben ist nicht verhandelbar.“ Wer diesen Grundsatz ernst nimmt, für den darf es keine Tabus in der Diskussion um die besten Wege zur Erreichung der Verkehrssicherheits-Ziele geben. Geschwindigkeit mit den damit verbundenen physikalischen Kräften ist eine zentrale Größe beim Unfallgeschehen. Es gibt zwei DVR-Positionen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen. Eine bezieht sich auf sehr schmale Landstraßen. Hier fordert der DVR eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h auf Landstraßen bis zu 6m Breite. Und wir haben empfohlen, dass in einem Modellversuch mit wissenschaftlicher Begleitung untersucht werden sollte, ob eine Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts sinnvoll sein könnte – also 30 als Regel und 50 als Beschilderung. Darüber hinaus ist es uns grundsätzlich wichtig, vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuhalten und vor allem stets eine angemessene Geschwindigkeit zu wählen!



Denn auch bei weniger hohen Geschwindigkeiten kann menschliches Fehlverhalten gravierende Folgen haben. Fahrerassistenzsysteme in Kraftfahrzeugen können einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von Verkehrsunfällen leisten – auch bei Unfällen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Was ABS, ESP und Notbremsassistenten bislang schon Großartiges geleistet haben,

kann noch gesteigert werden. Die Technik kann bei routinemäßigen Tätigkeiten unterstützen und dann eingreifen, wenn der Mensch zu versagen droht. Ob allerdings ein Fahrzeug autonom entscheiden darf, wie es fährt und wie es sich in schwierigen Situationen verhält - darüber wird zurzeit intensiv diskutiert. Verbindliche ethische Kriterien müssen bei der Weiterentwicklung der Automatisierung immer die Richtschnur sein.



Leider ist es nur allzu menschlich, sich hier und da über Regeln hinwegzusetzen oder in einem System, in dem vielen Menschen agieren, den eigenen Vorteil zu suchen. Deshalb müssen Gesetzgeber und Exekutive flankierend tätig werden gemäß ihres staatlichen Auftrags, die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger und das im Grundgesetz festgeschriebene Recht auf Leben und auf körperliche Unversehrtheit zu gewährleisten. Dies kann unter anderem durch eine systematische Verkehrsüberwachung geschehen. Nach Schätzungen des European Transport Safety Council können 50 Prozent aller Unfälle verhindert werden, wenn alle am Straßenverkehr Beteiligten nur einfach die vorhandenen Verkehrsregeln einhalten.

Darüber hinaus könnte die Einführung des Unfalldatenspeichers für alle Kraftfahrzeuge dazu beitragen, dass nach einem Unfall wichtige Informationen über Unfallumstände und Unfallursachen zur Verfügung stehen: einerseits zur realistischen und gerechten juristischen Bewertung des Geschehens. Andererseits, weil so aus Unfällen besser gefolgert werden kann, wie Fahrzeugtechnik und Verkehrstechnik verkehrssicherer gestaltet werden können.

Meine Damen und Herren,
ein Puzzle ist mit einer Vision vergleichbar. Wenn Sie zehntausend Steinchen ungeordnet vor sich liegen sehen, wissen Sie, dass es klappen kann, nur noch nicht, wie am besten. Kurzfristig sehen Sie nur wenige Erfolgchancen. Wenn Sie aber die

ersten Teilchen erfolgreich zusammengefügt haben, ahnen Sie, dass es was werden kann. Gelingen kann das Projekt jedoch nur, wenn **alle** Teilchen ineinandergreifen. Wenn auch nur **eines** fehlt, ist das Werk trotz ineinander gefügter 9.999 Teilchen unvollständig.



Ein paar Teile haben wir auf unserem Weg zu mehr Sicherheit schon zusammengefügt. Bei anderen Teilen wissen wir, wie es gehen müsste. Uns fehlt aber noch die politische oder gesellschaftliche Zustimmung oder das nötige Geld. Bei weiteren Teilen gibt es noch fachlichen Dissens darüber, wie der effektivste Weg aussehen soll. Unstrittig aber ist, dass es ein erstrebenswertes Ziel für alle Menschen ist, wenn im Straßenverkehr niemand zu Tode kommt oder schwer verletzt wird.

Liebe Mitspielerinnen, liebe Mitspieler,
lassen Sie uns beim Kolloquium heute und darüber hinaus die einzelnen Teile in die Hand nehmen. Wir wollen sie drehen und wenden und gemeinsam schauen, wie sie zusammenpassen - damit die Vision Zero Realität werden kann.