

## **9. Deutscher Verkehrsexpertentag**

21. und 22. Juni 2010 in Köln

### **Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen**

und

### **Umweltschonende Mobilität**

#### Präambel

Am 21. und 22. Juni 2010 fand in Köln der diesjährige Deutsche Verkehrsexpertentag der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU) statt. „Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen“ und „Umweltschonende Mobilität“ wurden als Generalthemen des Kongresses aus Sicht der aktuellen Forschung und der derzeitigen Praxis in Deutschland interdisziplinär dargestellt und diskutiert. Vor diesem Hintergrund gelten die nachstehenden Entschlüsse.

Dieser fachübergreifende Kongress wurde vom Ehrenpräsidenten der GUVU und diesjährig auch gleichzeitig Tagungspräsidenten des Kongresses Dipl.-Volkswirt Alfred Zerban moderiert. Die Schirmherrschaft übernahm der Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Dr.-Ing. Peter Reichelt.

Die Veranstaltung fand in der Hauptverwaltung der Axa Konzern AG in Köln mit über 100 Verkehrsexperten aus den Bereichen Technik, Psychologie, Polizei und Politik statt. Unterstützt wurde der 9. Deutsche Verkehrsexpertentag von der Axa Konzern AG in Köln und der TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH in Köln.

### **Offizielles Statement des Deutschen Verkehrsexpertentages zu einem aktuellen Thema:**

Neben der Bearbeitung der Generalthemen des Kongresses formulierte der 9. Deutsche Verkehrsexpertentag am 21. und 22. Juni 2010 in Köln zusätzlich folgendes Statement zur aktuellen öffentlichen Diskussion, ein Fahrverbot als zusätzliche Sanktion künftig auch an Allgemeindelikte, und nicht wie bislang ausschließlich an Verkehrsdelikte, zu koppeln.

#### ***„Fahrverbot als Sanktion bei Allgemeindelikten“:***

Das Fahrverbot bei Allgemeindelikten dient nicht der Verkehrssicherheit. Diese Strafform ist nur auf Personen mit Führerschein anwendbar und stellt daher eine Ungleichbehandlung dar. Eine solche Einschränkung der Mobilität ist nicht akzeptabel. Das Fahrverbot sollte immer in Zusammenhang mit der begangenen Straftat stehen. Aus diesem Grund wird das Fahrverbot bei Allgemeindelikten abgelehnt.

Den anwesenden Verkehrsexperten der Bereiche Technik, Psychologie, Polizei und Politik war es ein Anliegen, dieses derzeit kontrovers diskutierte Thema aufzugreifen, um eine Perspektive aus Expertensicht in den Dialog einzubringen.

## **EntschlieÙungen**

### **Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen**

1. Die Verkehrsunfallforschung muss verschiedene Zwecke, zum Beispiel die Aufklärung innerhalb staatsanwaltlicher Ermittlungsverfahren oder die Weiterentwicklung von Mobilitätssystemen, definieren und berücksichtigen, da jeder Zweck spezifische Methoden der Unfallforschung erfordert. Darüber hinaus ist es erforderlich, die Methoden der Unfallforschung durch Methoden zur Entwicklung verbesserter Verkehrssicherheit zu ergänzen.

2. Da der interdisziplinäre Zusammenschluss von Medizin, Technik und Psychologie neben technischen Aspekten detailliertes Wissen über menschliche Unfallursachen und Unfallfolgen liefert, muss die interdisziplinäre Verkehrsunfallforschung weiter ausgebaut werden.

3. Vorliegende Statistiken über Fahrradunfälle liefern ein ungenaues Bild der tatsächlichen Unfallzahlen. Mittels Szenariotechnik und Dunkelfeldforschung sollte das reale Unfalllagebild erfasst und öffentliches Bewusstsein geschärft und gewonnen werden. Erkenntnisse daraus müssen dringend für die städtebauliche Planung, das Zulassungsrecht, die Unfallprävention sowie die Gesetzgebung genutzt werden.

4. Als häufig wesentliche Ursache bei der Unfallentstehung gelten Unaufmerksamkeit und Ablenkung. Daten darüber, welche Arten der Ablenkung unter welchen Umständen bei welchen Fahrern relevant sind, fehlen, um Maßnahmen entwickeln zu können. Gefordert werden daher Befragungs- oder Feldstudien, die repräsentativ für Deutschland die Häufigkeit und die Umstände der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten erheben. Durch Ablenkung entstehende Gefahren müssen den Fahrern überdies eindringlich bewusst gemacht werden!

### **Technische Verkehrssicherheitsmaßnahmen**

5. Mithilfe der Infrarotthermographie werden Mängel an Bauteilen und Funktionsstörungen in Baugruppen schon im Anfangsstadium festgestellt, bevor es zum Schadenseintritt kommt. Um effizientere Prüfungen des technischen Zustandes von Kraftfahrzeugen zu gewährleisten, sollte bei Organisationen mit Sicherheitsaufgaben sowie Prüforganisationen die Infrarotthermografie zum Einsatz kommen.

6. Regelungen für Bushaltestellen sollten nach dem Vorbild des amerikanischen Busverkehrs umgestaltet werden: Beim Haltestellenstopp verbieten Rotlichter an Bug und Heck am Bus sowie die zusätzlich eingeschaltete Warnblinkanlage das Vorbeifahren in beide Richtungen. Zusätzlich gefordert werden durchgezogene Haltelinien an Haltestellen. Weiterhin sind Busse für einen besseren Überblick des Fahrers mit Panorama-Rundspiegel sowie Heckkamera auszustatten. Seitliche Leuchten am oberen Rand des Busses sind notwendig, um dem Fahrer bei Dunkelheit die Sicht entlang des Fahrzeugs zu ermöglichen. Da 75% aller Busbrände im Motorraum entstehen, werden in diesem Bereich dringend Brand- und Rauchgasmelder empfohlen. Da 70 % der Busse, die auf unbefestigte Seitenstreifen geraten seitlich umstürzen, werden akustisch warnende Seitenstreifen, Schutzplanken entlang gefährlicher Seitenränder mit Rundschulter und Leitplanken, die auf einen Meter Höhe aufgedoppelt und nicht weich im Boden verankert sind, gefordert.

7. Fahrerassistenzsysteme leisten bereits einen bedeutsamen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Minimierung von Unfallfolgen. Deren Bekanntheitsgrad und das Bewusstsein für den möglichen Sicherheitsnutzen sind daher dringend zu steigern durch eine verstärkte Aufklärungsarbeit und das Angebot von Anreizsystemen seitens der Versicherer, um Kaufentscheidung bei einem Neuwagenkauf positiv für die Fahrerassistenzsysteme zu beeinflussen.

### **Gesetzliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen**

8. Die in Mikrocontrollern beziehungsweise Steuergeräten nach einem Verkehrsunfall gespeicherten unfallrelevanten Daten sollten vermehrt durch Ermittlungsbehörden genutzt werden. Daher sollte der Gesetzgeber die notwendigen Voraussetzungen für eine einheitliche Zugangsmöglichkeit zu digital in Mikrocontrollern und Steuergeräten gespeicherten Daten schaffen. Eindeutige gesetzliche Regelungen und Vorgaben für Kfz-Hersteller sind auf EU-Ebene hierfür ebenfalls notwendig.

9. Die Grenze absoluter Fahruntüchtigkeit liegt derzeit für Radfahrer bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,6 ‰. Da jedoch bereits ab einer BAK von 0,8 ‰ die falsche Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten, eine verminderte Sehleistung sowie verlängerte Reaktionszeiten und „Tunnelblick“ vorliegen, sollte aus Verkehrssicherheitsgründen das Radfahren ab 0,8 ‰ BAK als Ordnungswidrigkeit analog zu §24a Abs. 1 StVG geahndet werden. Medizin und Gesetzgebung müssen weiterhin prüfen, ob der bisherige Grenzwert zur Festlegung der absoluten Fahruntüchtigkeit herabgesetzt werden muss.

10. Die Umgestaltung der Regelung an Bushaltestellen nach amerikanischem Vorbild (vgl. Technische Verkehrssicherheitsmaßnahmen, Punkt 2) erfordert eine entsprechende Anpassung der StVO sowie der StVZO.

### **Umweltschonende Mobilität**

11. Die Politik muss faire Rahmenbedingungen schaffen, die in allen Fahrzeugsegmenten zur Umweltverbesserung führen. Durch den Einsatz eines breiten umwelt- und klimapolitischen Instrumentariums muss Multimodalität gefördert werden. ÖPNV, Individualverkehr und Güterverkehr müssen mit attraktiven Anreizen zur umweltschonenden Mobilität ausgestattet werden.

12. Insbesondere durch ein Zusammenspiel der Handlungsfelder Mensch, Fahrzeug und Straße wird in Zukunft umweltschonende Mobilität im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ermöglicht. Als notwendig erachtet wird daher die eindringliche Information der Bürger und die Förderung alternativer Antriebe beziehungsweise Kraftstoffe mit niedriger CO<sub>2</sub>-Intensität. Unumgänglich ist dazu der bedarfs- und umweltgerechte Ausbau der Infrastruktur. Die Politik muss dafür entsprechende Rahmenbedingungen schaffen.

13. Elektromobilität durch intelligente Verknüpfung mit erneuerbarem Strom ist Bestandteil der Energiewende. Weiterhin notwendig sind leichtere und sparsamere Elektroautos und zusätzliche erneuerbare Energien zum Betrieb. Zudem werden Mobilitätskonzepte mit einer intelligenten Kombination verschiedener Verkehrsträger und regenerative Elektromobilität im Öffentlichen Verkehr gefordert. Weiterhin notwendig erscheint die Förderung über die Kfz-Steuer nach französischem Vorbild ab einem Ausstoß von 60 g CO<sub>2</sub> /km bei gleichzeitiger Kopplung an Ökostrom. Förderungen müssen an den Verbrauch und nicht an den Antrieb gekoppelt werden, wegen Plug-In-Hybriden, mit denen etwa 80% der Fahrten elektrisch machbar sind. Mehr Forschung für Energiespeicher und Leistungselektronik ist ebenso erforderlich wie Förderprogramme für die Umrüstung des ÖPNV und für neue Mobilitätskonzepte.

14. Für die Optimierung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen ist die Kooperation und Koordination planungs- und umsetzungsrelevanter Handlungsfelder, die systematische Information, Beratung und Motivation der Bevölkerung sowie die Initiierung, Verstärkung und Steuerung nötig. Es besteht daher Bedarf an innovativen Ansätzen und einer Organisationsstruktur, die Kommunen regional unterstützt sowie regionale

Vernetzungen. Dies wiederum erfordert neue rechtliche und fiskalische Rahmenbedingungen und eine gemeinsame Initiative der bereits vorhandenen Befürworter.

15. Grundsätzlich wollen mehr Menschen auch im Alltag häufiger Radfahren. Gefordert werden dafür mehr Sicherheit und Komfort durch bessere Radverkehrsanlagen, eine intensivere Mobilitätserziehung in Kindergärten und Schulen, Kampagnen für ein besseres Miteinander von Fußgängern, Rad- und Autofahrern und eine bessere Finanzausstattung der Kommunen, um dies zu ermöglichen.

Köln, im Juni 2010  
Redaktionelle Bearbeitung der Entschlüsse:  
Dieter Poll, 1. Vorsitzender der GUVU e. V.  
Dipl.-Ing. Nina Ruhfus, Geschäftsführerin der GUVU e. V.