

**Süddeutscher Straßentag:  
„Mobil in Süddeutschland“**

**„Infrastrukturpolitik für Sicherheit  
im Straßenverkehr“**

Prof. Dr. Ing. Gerhard Zeidler  
Vorstandsvorsitzender  
DEKRA e.V., Stuttgart

Stuttgart, 8. Februar 2004

Es gilt das gesprochene Wort.

**Inhalt**

1. Einführung
2. Mobilität und Verkehrssicherheit im Südwesten - eine Daueraufgabe
  - 2.1. Die Infrastruktur
  - 2.2. Die Fahrzeugtechnik
  - 2.3. Der Mensch - Vorrang für die Sicherheit
3. Zusammenfassung Ausblick

## 1. Einführung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir sind nun schon tief in unser selbst gestelltes Thema eingedrungen und haben bereits unterschiedliche Sichtweisen und Standpunkte vernommen.

Lassen Sie mich ein kurzes Zwischenfazit ziehen: Ich glaube, niemand hier im Saal bestreitet die Notwendigkeit, der Verkehrsinfrastrukturpolitik hierzulande mehr Aufmerksamkeit zu schenken und sie dementsprechend mit den notwendigen Finanzmitteln auszustatten. Wir stehen also nicht vor der Frage „ob“, sondern vor den Fragen „wie?“, „wo?“ und „wann?“.

Ich will nun noch einen weiteren Aspekt in die Diskussion rund um Verkehrsinfrastruktur einbringen – das Thema Verkehrssicherheit.

Hier gab und gibt es zunächst positives zu berichten. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten in Deutschland ging auch 2003 weiter zurück. Minus 4% gegenüber 2002; minus 45% seit 1991 und gar minus 67% seit 1970! Aber 6.600 Getötete in 2003 sind immer noch 6.600 zu viel.

Jeder schwere Unfall, z.B. auf einer Autobahn, produziert Staus. Jeder Stau potenziert das Unfallrisiko für den nachfolgenden Verkehr.

Gleiches gilt für Engpässe, etwa durch Fahrbahnverengungen, Baustellen oder Pannenfahrzeuge. So gibt es hier auf der Autobahn A8 in Baden-Württemberg und in Bayern immer noch Abschnitte ohne Standstreifen und damit erhöhtem Stau-/Unfallrisiko.

Einige Streckenabschnitte sind dermaßen überaltert, dass Korrosionsschäden an Brücken bereits zu zeitweiligen Fahrspursperrungen geführt haben – so lange, bis das entsprechende Bauteil wieder notdürftig instand gesetzt war.

Mit solchen „Museumsautobahnen“ sind wir den Herausforderungen der ständig wachsenden Verkehrsströme nicht mehr gewachsen.

Andererseits bin ich der festen Überzeugung:

Wenn wir derartige Investitionsstaus beseitigen, haben wir in Punkto Verkehrssicherheit einen großen Schritt nach vorn getan.

Daher nun einige grundsätzliche Gedanken zum Thema Infrastruktur und Verkehrssicherheit, gemäß unserem Tagesthema vor allem bezogen auf die Straße.

Dabei dürfen wir bei aller Konzentration auf Lokales die übergeordneten Dimensionen nicht aus dem Auge verlieren.

Der Verkehr hört nicht an den Grenzen unseres Bundeslandes auf – im Gegenteil – wir sind eingebunden in das gesamteuropäische Verkehrsnetz und müssen alles in unserer Kraft stehende tun, um hier nicht als „Engpassfaktor“ zu gelten, selbst darunter zu leiden und zudem ein negatives Image heraufzubeschwören.

## **2. Mobilität und Verkehrssicherheit - eine Daueraufgabe**

Eine leistungsfähige Verkehrswirtschaft und eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur sind erstrangige Standortfaktoren. Für die Menschen ist Mobilität gleichzusetzen mit Freiheit und Lebensqualität. Für die Wirtschaft bedeutet sie Wachstum und Existenzgrundlage.

Wohin eine jahrzehntelange Vernachlässigung führt, haben wir bei der deutschen Wiedervereinigung gesehen. Bis heute sind in den ostdeutschen Bundesländern die Defizite aus der sozialistischen Zeit nicht vollständig beseitigt.

Wir hier im Südwesten müssen aufpassen, nicht in eine ähnliche Investitionsfalle zu geraten.

Bereits 1996 hat der Europäische Rat die Europäische Union beauftragt, den Benutzern der transeuropäischen Netze einen hohen, einheitlichen und gleich bleibenden Dienstleistungs-, Komfort- und Sicherheitsstandard zu garantieren.

Gemessen an den Fortschritten in anderen Staaten laufen wir Gefahr, den Anschluss zu verpassen. In den Neunziger Jahren wurde das Autobahnnetz in der EU um 10.000 km ausgebaut, lediglich 600 km davon entfielen auf Deutschland.

Wir müssen also dringend unsere Infrastruktur modernisieren, Erhaltungsinvestitionen allein sind schon lange nicht mehr ausreichend und die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit ist auch kein Einmalprozess, sondern ein Dauerthema.

Lassen Sie mich dazu drei vorrangige Aspekte beispielhaft aufgreifen:

- die Infrastruktur
- die Fahrzeugtechnik
- die Aus- und Weiterbildung der Verkehrsteilnehmer

## 2.1. Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur

Über die Notwendigkeit des quantitativen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur nicht nur in Deutschland, auch europaweit, besteht allgemeiner Konsens. Der grenzüberschreitende Verkehr innerhalb der EU wird bis 2015 um bis zu 200% wachsen; das Güterverkehrsaufkommen um bis zu 260%.

Auch alle Bemühungen, mehr Güter auf die Eisenbahn oder andere Verkehrsträger zu verlagern, werden an der Vorherrschaft der Straße nichts ändern. Hier dürfen wir uns keiner Illusion hingeben. Der Güterstraßenverkehr, so sagen es die Experten, wird im Jahr 2010 mit 78 Prozent nach wie vor den Löwenanteil des europäischen Warenverkehrs zu tragen haben. Und aus der Vergangenheit wissen wir, dass Verkehrsprognosen nur allzu häufig zu niedrig angesetzt waren.

Im Jahr 2001 hat die Europäische Kommission deshalb mit ihrem Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010" entsprechende Akzente gesetzt. Ihr Ziel, die europäische Verkehrspolitik wieder stärker auf die Nachfrage und den Bedarf der Bürger auszurichten, war und ist unbestritten richtig. Ebenso richtig und wichtig war es, im Jahr 2003 das Tempo zu beschleunigen und mit den "Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)" eine Liste mit vorrangigen Projekten vorzulegen.

Mindestens gleichrangig sind aber die qualitativen Aspekte der künftigen Verkehrspolitik

Es geht dabei um die notwendige Ertüchtigung und laufende Modernisierung des Straßennetzes – in Europa umfasst es immerhin nahezu 4 Mio. Kilometer, davon etwa 50.000 Kilometer Autobahnen. Die Zahlen aus Baden-Württemberg wurden ja schon genannt.

Zu beachten sind aus meiner Sicht zwei wesentliche Ziele:

1. Den Verkehr flüssiger gestalten und
2. die Sicherheit erhöhen

Beide Zielsetzungen werden durch die Entwicklung der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien nachhaltig positiv unterstützt. Wir müssen sie daher, das ist meine feste Überzeugung, offensiv fördern und wirkungsvoll einsetzen.

Ich will dazu ein Beispiel anführen.

Eine Prognos-Studie aus dem Jahr 2001 über die Wirkungen des Telematik-Einsatzes in Deutschland kam zu den folgenden Schlussfolgerungen:

- Mit moderner Leittechnik wird es möglich sein, bis zum Zieljahr 2010 die Streckenkapazität auf den deutschen Autobahnen im Vergleich zum Jahr 2000 um ca. 10 % zu steigern
- Ein optimiertes Störungsmanagement auf den Autobahnen bringt eine Reduktion der Stauverweilzeiten um rund 3 %.
- In Ballungsräumen ermöglichen dynamische Zielführungssysteme und Verkehrsinformationen Reisezeiteinsparungen von durchschnittlich 3 %.

Ich gebe Ihnen ein konkretes Beispiel:

- Bei einem süddeutschen Automobilhersteller gibt es bereits Forschungsfahrzeuge, die untereinander Daten austauschen können. Steht ein Fahrzeug im Stau, sendet es diese Information in Sekundenschnelle an alle Fahrzeuge in seinem Umfeld. Die dynamische Zielführung führt diese dann auf einer freien Ausweichroute zum Ziel.

Der Einsatz derartiger Telematik-Anwendungen wird es überdies ermöglichen, auch die anderen Verkehrsträger leistungsfähiger zu machen und so die Straßen zu entlasten. Sie werden aber den Neubau nicht ersetzen können.

Im Straßenverkehr wird es zudem notwendig werden, sich auf einheitliche Standards und Verfahren für bestehende oder künftige Telematik-Anwendungen, zum Beispiel bei der Lkw-Maut, zu einigen. Nur so kann ein Sammelsurium unterschiedlicher Normen wie bei den Eisenbahnen gar nicht erst entstehen.

**Das Fazit kann also nur lauten: Wir müssen nicht nur in den Neubau von Streckenkilometern investieren, wir müssen auch verstärkt in die technologische Qualität aller Verkehrssysteme investieren.**

Ich komme damit zum zweiten angesprochenen infrastrukturellen Ziel: die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Eine gute und moderne Verkehrsinfrastruktur ist ohne Zweifel in der Lage, die Sicherheit zu erhöhen bzw. die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere entscheidend zu verringern.

Durch eine ausgefeilte Straßenkonfiguration können die Straßenplaner zum Beispiel das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und damit die Verkehrssicherheit positiv beeinflussen.

Hinzu kommt die Schaffung eines die Unfallfolgen mildernden Umfelds, insbesondere durch Leitplanken und entsprechend gestaltete Fahrbahnböschungen. Das Stichwort dazu lautet „Die Fehler verzeihende Straße“. Darunter versteht man verschiedene Vorhaben: Beispielsweise verbesserte Schutz- und Leiteinrichtungen

oder Warnsysteme am Straßenrand, die den unaufmerksamen Fahrer rechtzeitig vor dem Verlassen der Fahrbahn warnen.

Auch die Umsetzung des "Konzepts der selbsterklärenden Straße" wird eine Verbesserung des Fahrerverhaltens durch bessere Informationen über die jeweils angemessene Geschwindigkeit ermöglichen.

Die französischen Straßenverkehrsbehörden erproben bereits in einem Pilotprojekt im Südwesten von Paris eine „automatische Tempobremse“. Der Bordcomputer im Auto erhält über GPS-Navigationssatelliten Informationen über die jeweils örtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit und drosselt dann entsprechend das Fahrzeugtempo.

Auch zu diesem Punkt können wir ein kurzes, bündiges Fazit ziehen:

**Verkehrssicherheit darf nicht allein passive Sicherheit im Fahrzeug bedeuten. Schon die Infrastruktur muss die Voraussetzungen für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten und alle technologischen Möglichkeiten nutzen.**

Auf allen diesen und weiteren Feldern sind wir hier in Deutschland sowie die EU und die Europäische Kommission initiativ tätig geworden. Ich verweise auf das EU-Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit mit dem ehrgeizigen Ziel, die Zahl der Unfallopfer auf Europas Straßen bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Dies lässt sich indes durch die angesprochenen infrastrukturellen Maßnahmen allein nicht erreichen. Wo müssen wir also noch ansetzen?

Ich leite damit über zu meinem nächsten Punkt, der Fahrzeugtechnik.

## 2.2. Die Fahrzeugtechnik

Das Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik gibt uns bei der Entwicklung der Fahrzeugtechnik konkrete Vorgaben. Es setzt auf die konsequente Anwendung neuer Technologien und nennt gleich ein ganzes Bündel von Maßnahmen: verbesserter Schutz der Fahrzeuginsassen bei Kollisionen, neue Standards für die Gestaltung der Fahrzeugfronten, vor allem aber die Forcierung neuer Sicherheitstechnologien, die erst durch die rasante Entwicklung der Elektronik möglich wurden.

Die Stichworte dazu lauten "aktive Sicherheit" und "E-Safety". Damit sind bisher ungeahnte Möglichkeiten des Zusammenwirkens von klassischen und neuartigen Systemen umrissen. Die neuen elektronischen Assistenzsysteme arbeiten vorausschauend und unterstützen den Fahrer zum Beispiel beim Abstandhalten,

beim Abbiegen und beim Spurwechsel. Drohende Unfälle sollen rechtzeitig erkannt und durch geeignete Gegenmaßnahmen vermieden werden.

Allein für Fahrerassistenzsysteme wird im Europamarkt eine Verdreifachung von 0,5 Mrd. Euro im Jahr 2001 auf 1,4 Mrd. Euro im Jahr 2010 vorhersagt. Der Wertanteil von Elektrik und Elektronik im Automobil wird dadurch von derzeit 20 Prozent auf bis zu 50 Prozent ansteigen.

Der Ausbau und die Vernetzung dieser Systeme im Automobil, aber auch in der Kommunikation mit den externen Telematik-Systemen der Verkehrsinfrastruktur, wird - da bin mir ganz sicher - der herausragende Trend der kommenden Jahre und Jahrzehnte sein.

Liebe Gäste,

wir dürfen bei unseren Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrsleistungen und Verkehrssicherheit neben den bisher betrachteten Komponenten "Infrastruktur" und "Kfz-Technik" ein weiteres Element nicht außer acht lassen - ich spreche vom „Faktor Mensch“ ihm kommt im Gesamtsystem eine Schlüsselrolle zu.

### **2.3. Der Mensch - Vorrang für die Sicherheit**

Wir müssen akzeptieren, dass es eine Grundeigenschaft des menschlichen Wesens ist, Fehler zu machen.

In den vergangenen 50 Jahren sind auf den europäischen Straßen mehr als zwei Millionen Menschen getötet und fast 100 Millionen verletzt worden. Den volkswirtschaftlichen Schaden beziffern die Statistiker auf jährlich rund 160 Millionen Euro.

Bestimmte Bevölkerungsgruppen und Arten von Verkehrsteilnehmern sind besonders exponiert. In Europa stellt sich das wie folgt dar: junge Menschen zwischen 15 und 24 Jahren mit 10.000 Toten pro Jahr, Fußgänger mit 7.000 Toten, Motorradfahrer und Mofafahrer mit 6.000 Toten sowie Fahrradfahrer mit 1.800 Toten.

Hauptursache tödlicher Unfälle ist das unverantwortliche Verhalten bestimmter Verkehrsteilnehmer: zu hohe und unangepasste Geschwindigkeit sind verantwortlich für 5.000 Todesfälle; Alkohol- und Drogenkonsum, Ermüdung für 10.000 Todesfälle sowie Nichtanlegen von Sicherheitsgurten oder Schutzhelmen für 7.000 Todesfälle pro Jahr.

Fehler von Kfz-Führern waren verantwortlich für 81 % der innerörtlichen und 94 % der außerörtlichen Personenschadensfälle. Alkohol am Steuer und zu hohe

Geschwindigkeit gehörten zu den Hauptursachen für Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten.

Das EU-Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit weist uns auch zu diesem Aspekt den richtigen Weg: Die Verkehrsteilnehmer müssen zu einem besseren Verhalten angehalten, ja teilweise überhaupt erst einmal geschult werden.

Besonders hervorheben möchte ich in diesem Zusammenhang, dass die "Richtlinie für die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und Personenkraftverkehr" am 10. September 2003 verabschiedet wurde. Dies ist in der Tat ein sehr wichtiger Meilenstein bei der Harmonisierung der sozialen Aspekte der Straßenverkehrspolitik sowie für die Sicherheit auf den europäischen Straßen.

Aus Sicht der DEKRA ist deshalb auch effektiver, statt einer pauschalen Tempobegrenzung für Transporter, bei der Ausbildung der Fahrer anzusetzen. Unsere Unfallforschungen belegen, dass lediglich ein verschwindend geringer Teil aller Unfälle durch eine Tempo-120-Beschränkung auf Autobahnen beeinflusst werden könnte. Mit Schulungen bzw. der Ergänzung der zuvor genannten Richtlinie lassen deutlich mehr Gefahrenquellen beseitigen.

Warum erwähne ich nun ausgerechnet diese spezielle Richtlinie?

Die Sachverständigen-Organisation DEKRA, engagiert sich in Deutschland bereits seit den 70er Jahren mit großem Einsatz für eine qualifizierte Ausbildung von Berufskraftfahrern. Wir haben dieses Berufsbild als "Pionier" mit Nachdruck bei den Unternehmen der Wirtschaft, bei Verbänden und im politischen Raum vorangetrieben.

#### **4. Zusammenfassung und Ausblick**

Meine Damen und Herren,

der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur darf nicht allein dazu dienen, den Verkehr in Gang zu halten. Wir können ihn mit einem ganzen Bündel von Maßnahmen, die aufeinander abgestimmt sein müssen, am Rollen halten und zugleich die Sicherheit erhöhen.

Innovatives und zukunftsorientiertes Denken gerade im politischen Raum ist eine wesentliche Voraussetzung, um wirtschaftliches Wachstum langfristig sicherzustellen.

Auf den Verkehrssektor bezogen, gehört dazu, dass wir

1. unsere Infrastruktur so ausrichten, dass sie den Mobilitätsanforderungen der Zukunft gewachsen ist.
2. die vielfältigen Möglichkeiten der neuen Technologien nutzen, um unsere Verkehrssysteme effizienter und sicherer zu gestalten
3. und dass wir uns - Wirtschaft und Politik - gemeinsam dafür stark machen, nationale Maßstäbe zu überwinden und zukunftsfähige, international orientierte Verkehrs- und Technologiekonzeptionen entwickeln.

Mobilität ist das Öl im Getriebe unserer modernen Wirtschaft, lassen Sie uns alle gemeinsam daran arbeiten, diesen Motor nicht nur am Laufen zu erhalten, sondern noch leistungsfähiger zu machen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.