

FTD Tallinn / Statement Dr. Brüggemann / 4.6.09

- es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrter Herr Minister,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des VdTÜV darf ich Sie zum Fit-to-Drive-Kongress 2009 in Tallinn willkommen heißen. Nach Berlin, Wien und Prag ist nun die Hauptstadt Estlands Gastgeber unserer erfolgreichen internationalen Kongressreihe. Danken möchte ich besonders Herrn Meinhard und der Technischen Hochschule Tallinn für die tatkräftige Unterstützung bei der Organisation dieses Kongresses.

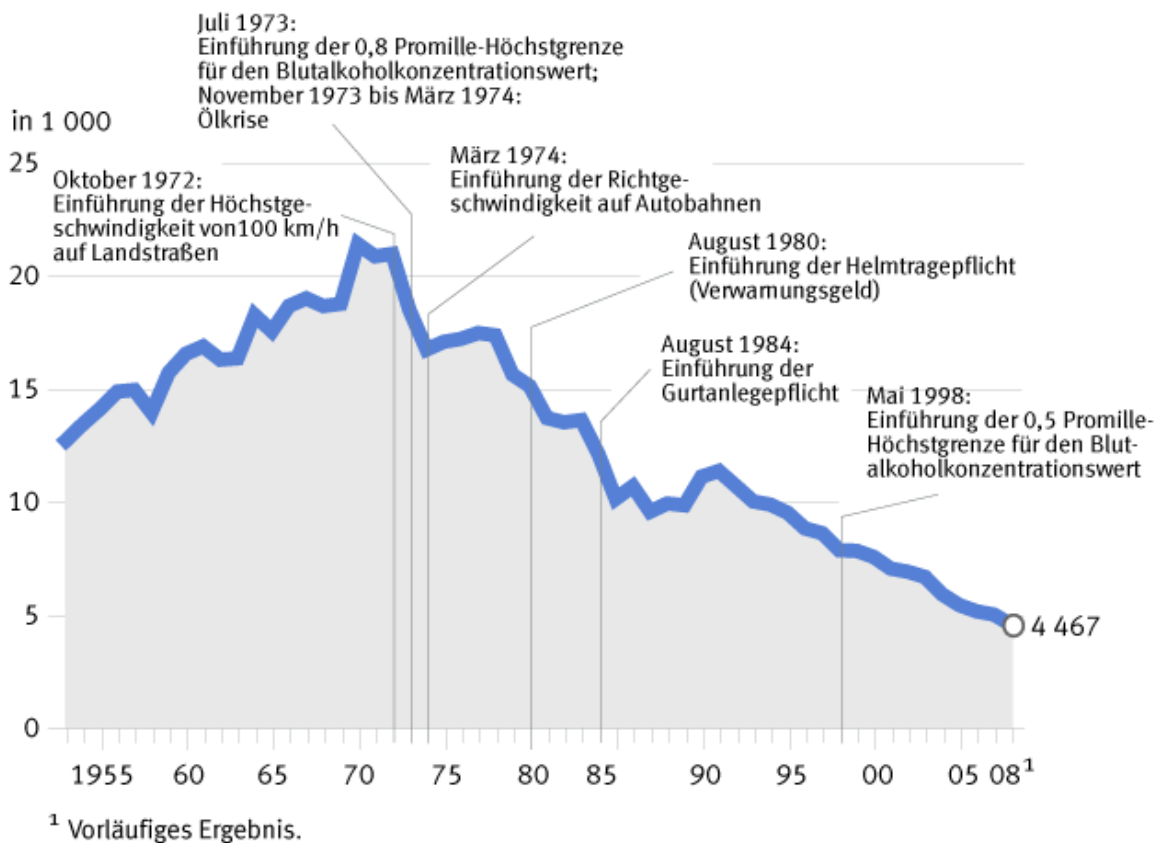
Mit unserem Kongress möchten wir Diskussionen anregen und Brücken zwischen Institutionen, Ländern und Disziplinen bauen. Tallinn ist dafür ein idealer Ort. Bereits vor 800 Jahren war es eine bedeutende Hansestadt, kulturell wie wirtschaftlich eng mit Westeuropa verbunden. Von hier aus wurde der Handel von Waren organisiert, der vom Nord- und Ostseeraum über Russland bis zum Schwarzen Meer reichte. Handel bedeutet immer einen friedlichen Austausch zwischen Völkern und Kulturen.

Im Deutschen ist das Wort Handel ursprünglich mehrdeutig. Es bedeutet den Austausch von Waren. In einer etwas abgewandelten Form [Händel] bedeutet es aber auch „Streit“. Das Verb „handeln“ heißt „etwas in die Hand nehmen“ oder „etwas tun“, „etwas bewegen“. Auf diese Tradition bauen auch unsere internationalen Fit-to-Drive-Kongresse, auf denen ein Handel im übertragenen Sinne stattfindet, in dem wir uns über Erfahrungen in positiver Weise streiten. Wir tun etwas, um die Zahl der Verkehrstopfer in Europa deutlich zu senken. Im Blick haben wir dabei den Menschen im Straßenverkehr, seine Stärken und Schwächen und die Frage, wie wir das Risiko von menschlichem Fehlverhalten am Steuer minimieren.

Die Bedeutung menschlichen Verhaltens am Steuer möchte ich gerne anhand eines Schaubildes verdeutlichen.

[Grafik 1]

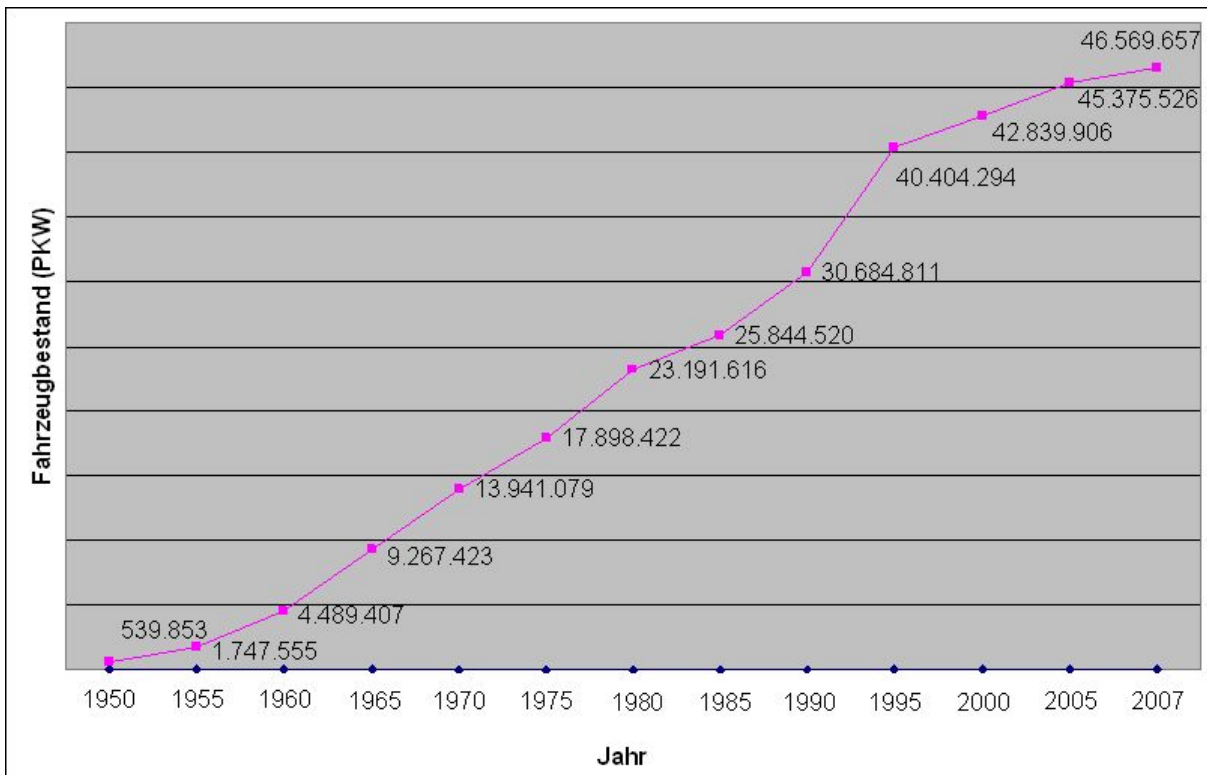
Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten 1953 bis 2008



Die Grafik zeigt die Entwicklung der Zahl an Verkehrstoten in der Bundesrepublik Deutschland von 1953 bis zum Jahr 2008. Sie können deutlich erkennen, wie die Kurve zu Beginn kontinuierlich ansteigt. 1953 kamen statistisch 12 631 Verkehrstote auf ca. 1,7 Millionen Pkw. Mit der Zunahme der Fahrzeugdichte stieg auch die Zahl der Verkehrsoffer: 1970 wurden 21 332 Verkehrstote gezählt, der Pkw-Bestand hatte auf

14 Millionen Fahrzeuge zugenommen. Seitdem ist – mit wenigen Ausnahmejahren – die Zahl der Verkehrstoten permanent gesunken, trotz weiter steigendem Fahrzeugbestand.

[Grafik 2 – Kurve PKW-Fahrzeugbestand]



Auf dieser Grafik sehen Sie nur den starken Anstieg der Verkehrsdichte in der Bundesrepublik Deutschland von 1950 bis heute. Dabei handelt es sich nur um die Pkw, dazu kommen noch Lkw und der stark zugenommene Transitverkehr.

[Grafik 1 – Verkehrstote]

Meine sehr geehrten Damen und Herren, natürlich ist mir bewusst, dass man diese Entwicklung nicht monokausal betrachten kann. Neben dem menschlichen Verhalten tragen weitere Faktoren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die Fahrzeuge sind sicherer geworden, die Erfahrungen aus Crash-Tests flossen in die Entwicklung mit ein

und Fahrerassistenzsysteme, wie ABS oder ESP, mindern das Unfallrisiko. Der Airbag hat dazu beigetragen, dass die Folgen eines schweren Unfalls abgemildert wurden. In den vergangenen Jahren wurde die Infrastruktur stark verbessert, Straßen wurden ausgebaut, Gefahrenstellen entschärft. Darüber hinaus sorgt ein modernes Rettungswesen für rasche Hilfe am Unfallort.

Unstrittig ist aber dennoch, dass auch heute der größte Teil der Unfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen ist. In der Grafik sind einige Maßnahmen aufgeführt, die sich direkt auf das menschliche Verhalten im Umgang mit der Technik eines Fahrzeuges auswirkten.

Eingeleitet wurde der Abwärtstrend im Oktober 1972. Auf Landstraßen war eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde eingeführt worden. Im Juli 1973 folgte die Höchstgrenze von 0,8 Promille Alkoholkonzentration im Blut. An der Kurve können Sie erkennen, dass die Zahl der Verkehrstoten nach der Einführung beider Maßnahmen deutlich zurück ging, wobei der Trend sicherlich auch durch den zurückgegangenen Verkehr während der Ölkrise begünstigt wurde.

1974 wurde auf den Autobahnen die sogenannte Richtgeschwindigkeit eingeführt. Das bedeutet, dass allen Verkehrsteilnehmern auf einer Autobahn eine Geschwindigkeit von 130 Kilometern pro Stunde empfohlen wird, natürlich vorausgesetzt die Verkehrssituation lässt dies zu. Die Richtgeschwindigkeit hat lediglich empfehlenden Charakter, sie stellt kein Tempolimit dar, das von der Polizei überwacht und bei Verstoß geahndet wird. Es handelte sich also um einen symbolischen Akt, der heute kaum noch relevant ist, da auf den meisten Autobahnabschnitten die Höchstgeschwindigkeit nur noch 120 Kilometer pro Stunde beträgt.

Ähnlich symbolisch war auch die Einführung der Sicherheitsgurte, die seit 1974 in allen neuzugelassenen Fahrzeugen in Deutschland Pflicht waren. Sie mussten zwar vorhanden sein, ihre Verwendung war den Autofahrern zunächst nur anheimgestellt.

Anhand unserer Grafik können Sie erkennen, dass die Freiwilligkeit dieser Maßnahmen im Jahr 1974 zunächst nicht zu einem weiteren Absinken der Kurve führte. Sie stieg sogar nach 1975 wieder leicht an.

1980 folgte ein weiterer Meilenstein, der die Motorradfahrer betraf. Das Tragen eines Schutzhelms wurde zur Pflicht und unter Androhung eines Verwargeldes durchgesetzt. Die Chance einen Motorradunfall zu überleben, erhöhte sich dadurch deutlich.

1984 war klar, dass Autofahrer 10 Jahre nach der Einführung mit dem Sicherheitsgurt nur sehr nachlässig umgingen. Wie schon erwähnt, war er bereits seit 1974 in allen Neufahrzeugen vorhanden. Eine Gurtanlegepflicht gab es seit 1976, aber es fehlte noch ein entscheidendes Element: Ein Verstoß wurde nicht geahndet. 1984 wurde daraufhin das Bußgeld für Gurtmuffel eingeführt. Danach sank die Zahl der Verkehrstoten in der Bundesrepublik erstmals deutlich unter die Marke von 10.000.

Die Kurve verzeichnet für 1990 wieder einen deutlichen Anstieg, bedingt durch die Wiedervereinigung und der damit verbundenen Zunahme der Verkehrsdichte auf dem Gebiet der ehemaligen DDR, deren Infrastruktur darauf nicht vorbereitet war.

Im Mai 1998 wurde die Höchstgrenze für die Konzentration des Alkohols im Blut noch einmal abgesenkt, von 0,8 auf 0,5 Promille.

Die Statistik endet 2008. Bei einem Fahrzeugbestand von rund 47 Millionen wurden im vergangenen Jahr 4.467 Personen im Straßenverkehr getötet. 1953 waren es mit über 12.000 Opfern fast drei Mal soviel, bei einem Fahrzeugbestand, der unter 5 Prozent des heutigen Niveaus lag.

Aus der Kurve lassen sich zwei wichtige Erkenntnisse ableiten:

1. Die Änderung menschlichen Verhaltens im Umgang mit Technik hat die Sicherheit auf den Straßen deutlich gesteigert.
2. Die Maßnahmen zur Verhaltensänderung scheinen nur dann wirksam zu sein, wenn Verstöße durch ein Punktesystem erfasst und nachhaltig verfolgt werden.

Hinzufügen möchte ich noch die Bedeutung der medizinisch-psychologischen Diagnostik und die Förderung der Fahreignung, die in Deutschland eine wichtige Säule der Verkehrssicherheit darstellt. Durch gezielte psychologische Rehabilitationsmaßnahmen bekommen auffällig gewordene Fahrer die Chance, sich wieder in die mobile Gesellschaft zu integrieren.

2007 starben in den 27 Ländern der EU 43.000 Menschen im Straßenverkehr, über 1,7 Millionen wurden verletzt. Die EU-Kommission will die Zahl der Verkehrstoten in Europa deshalb drastisch reduzieren und jährlich 25.000 Menschenleben im Straßenverkehr retten. Das bedeutet, dass wir aus den vielen unterschiedlichen Lösungen und Maßnahmen aus den Mitgliedstaaten, die sich in der Vergangenheit auf nationaler Ebene bewährt haben, zu Best-Practise-Modellen finden müssen, die die Grundlage der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik bilden.

Bereits seit vier Jahren setzen wir als VdTÜV diesen Schritt bei unseren Fit-to-Drive-Kongressen um, in dem wir uns intensiv mit den auffälligen und problematischen Fahrern beschäftigen. Wir freuen uns sehr, dass das Deutsche Verkehrsministerium unseren Ansatz unterstützt und bei der EU-Kommission für das 4. Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit einen Best-Practice-Erfahrungsaustausch über den Einfluss von Alkohol und Drogen auf die Fahreignung empfiehlt. Nichts anderes ist der Fit-to-Drive-Kongress.

Doch eines sollten wir nicht vergessen: So tragisch das Schicksal eines jeden Verkehrstoten ist, die Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten bedeutet, dass eine Verschiebung stattfindet. Die Chance, einen Unfall zu überleben, ist gestiegen, das Risiko

schwere Verletzungen davon zu tragen ist nach wie vor hoch. Wir wissen aus unabhängigen Studien, dass durchschnittlich bei jedem Unfall mit Personenschaden noch 17 weitere Personen mitbetroffen sind, von Angehörigen über Rettungspersonal bis hin zu völlig unbeteiligten, aber traumatisierten Zeugen. Auch Verletzungen bewirken schweres menschliches Leid und großen volkswirtschaftlichen Schaden.

Deshalb ist der Erfahrungsaustausch, den wir mit dem Fit-to-Dive-Kongress in Europa begonnen haben, so wichtig. In diesem Sinne wünsche ich dem Kongress einen guten Verlauf.

Ich Danke Ihnen.

Verband der TÜV e.V.

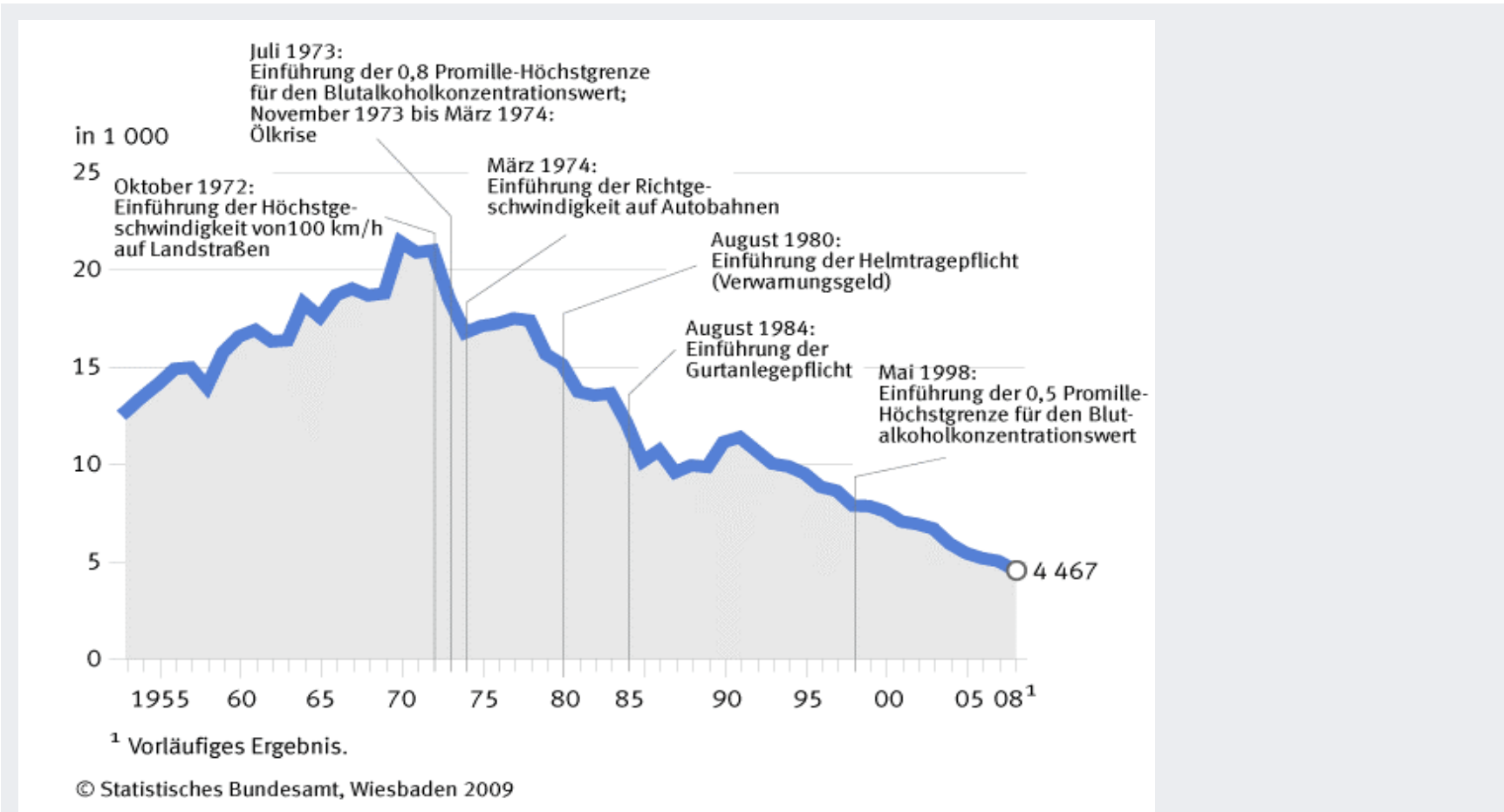


Dr. Klaus Brüggemann
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied

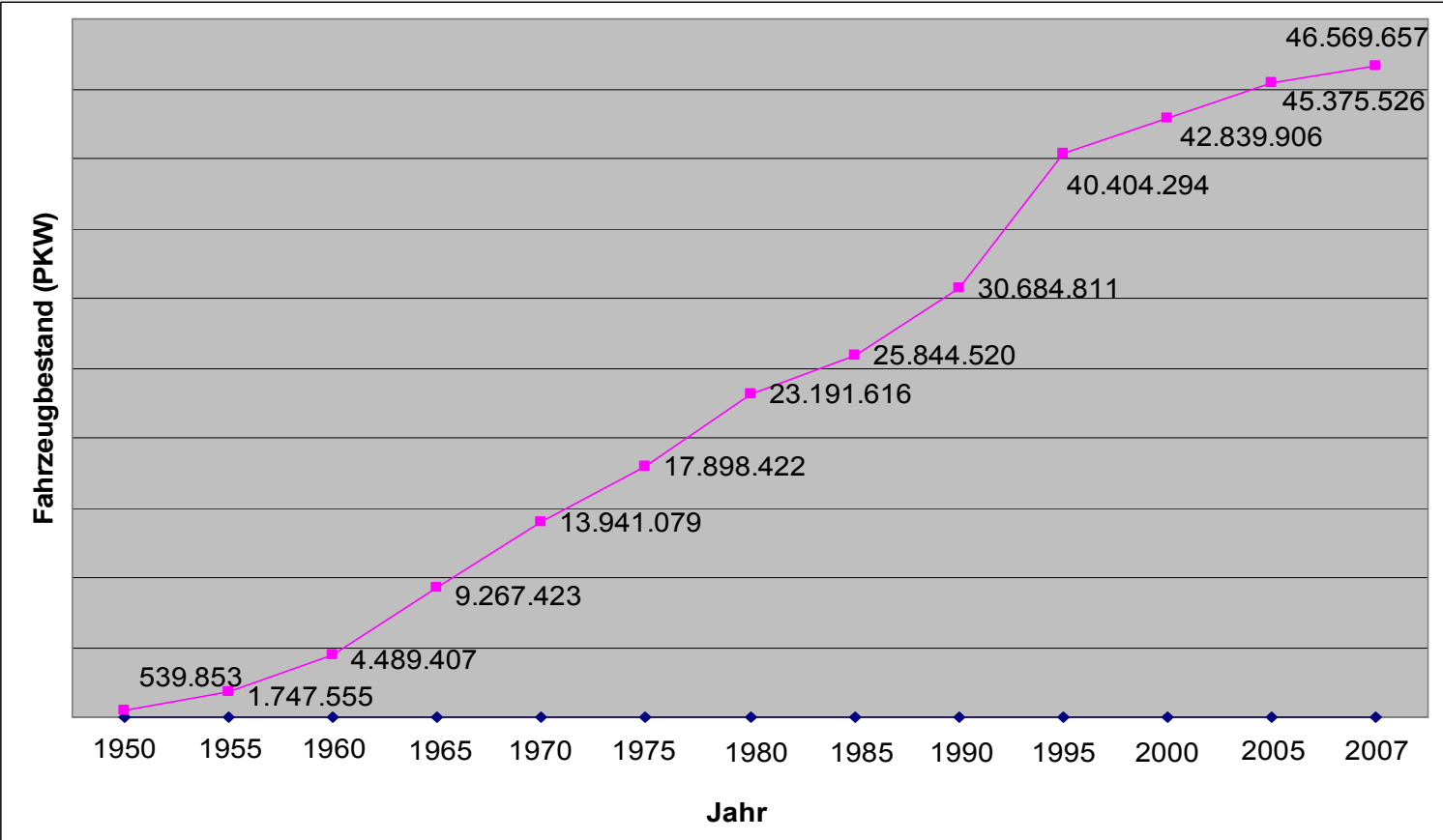
Member of the Board

4. Fit to Drive-Kongress,
Tallinn, 4. und 5. Juni 2009

Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten 1953-2008



Entwicklung des Pkw-Bestandes in Deutschland 1950-2007



Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten 1953-2008

