



Friedrichstraße 136
10117 Berlin
Deutschland
Tel. +49 30 760095-400
Fax +49 30 760095-401

johannes.naeumann@vdtuev.de
www.vdtuev.de

TÜV®

Pressegespräch Fit-to-Drive, 9.7.2009 / Statement VdTÜV

Auf den ersten Blick sieht es gut aus: Gestern veröffentlichte das Statistische Bundesamt die endgültigen Zahlen der Unfallstatik des Jahres 2008. Danach starben im vergangenen Jahr 4.447 Menschen im Straßenverkehr – das sind 472 oder 9,5 Prozent weniger als im Jahr zuvor.

Soweit die deutsche Perspektive. In Europa ist es für eine Entwarnung noch zu früh. Erst kürzlich wurde im PIN-Report (Road Safety Performance Index) veröffentlicht, dass das ambitionierte Ziel der Road Safety Charter, ausgehend vom Niveau des Jahres 2001 bis zum Jahr 2010 die Zahl der Verkehrstoten auf den Straßen der EU zu halbieren, nicht erreicht wird. Aus den aktuellen Zahlen errechnet sich eine durchschnittliche Reduzierung von nur 4,4 Prozent der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr pro Jahr. Die EU hatte eine fast doppelt so hohe Reduzierung von 7,4 Prozent angestrebt.

Im Bereich der Verkehrssicherheit bewegt sich Europa in unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Insbesondere in einigen osteuropäischen Staaten gibt es noch enorme Defizite bei der Verkehrssicherheit. So sank die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland von 2001 bis 2008 um 36 Prozent, in Portugal um 47 Prozent und in Luxemburg um 49 Prozent. In Bulgarien hingegen stieg im gleichen Zeitraum die Zahl um 5 Prozent und in Rumänien sogar um 25 Prozent.

Fünf Prozent aller Verkehrstoten in Deutschland sind laut des PIN-Reports im Jahr 2005 bei Unfällen gestorben, die durch Alkoholmissbrauch verursacht worden waren. Hier schneidet Deutschland sehr gut ab: In Frankreich lag dieser Anteil bei 28,8 Prozent, in Slowenien bei 32,2 Prozent und in Schweden sind es 34,0 Prozent.

Man muss daher auch die Deutschen Zahlen kritisch betrachten und etwas Wasser in den Wein gießen: Denn trotz des erfreulichen Rückgangs wird auch hier das Gemeinschaftsziel einer Reduzierung um 50

Prozent bis zum Jahr 2010 voraussichtlich nicht komplett erreicht, 2001 waren es 6 977 Tote, im Jahr 2010 dürften es nach der EU-Vorgabe nur noch 3.500 Todesopfer sein. Außerdem ist mit insgesamt 409.047 die Zahl der Verletzten unvermindert hoch. Hier fällt der Rückgang wesentlich bescheidener aus: 2007 waren es 431 419 und im Jahr 2001 494 775.

Viele Maßnahmen tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei – u.a. die Entwicklungen in der Fahrzeugtechnologie, in die z.B. die Erfahrungen aus Crash-Tests einfließen. Eine wichtige Rolle spielen elektronische Sicherheitssysteme wie ESP, ABS oder Airbags. In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Infrastruktur stark verbessert, Straßen wurden ausgebaut, Gefahrenstellen entschärft. Darüber hinaus sorgt ein modernes Rettungswesen für rasche Hilfe am Unfallort.

Unstrittig ist aber, dass der größte Teil der Unfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen ist. Mangelnde Disziplin unter den Verkehrsteilnehmern ist eine der größten Herausforderungen auf dem Weg zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Dies gilt insbesondere für den Missbrauch von Drogen und Alkohol. Um das Problem in den Griff zu bekommen, müssen in Europa einheitlich hohe Standards in der Unfallprävention geschaffen werden.

Die EU-Kommission sollte daher dringend eine Arbeitsgruppe zum Fahrerverhalten einrichten. Darüber hinaus fordert der VdTÜV ein europaweit einheitliches Punktesystem und harmonisierte Standards bei Maßnahmen zur Unfallprävention. Besonders in der Frage der Begutachtung und Reintegration auffällig gewordener Fahrer gibt es in vielen europäischen Ländern noch einen großen Nachholbedarf.

Die Grundlage für ein gemeinsames europäisches Konzept hat der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV) bereits vor vier Jahren geschaffen und die Kongressreihe der Fit to Drive ins Leben gerufen. Hier findet ein intensiver Erfahrungsaustausch insbesondere unter Verkehrsmedizinern, Verkehrspsychologen und Experten vieler anderer Disziplinen aus ganz Europa statt, um zunächst von einander zu lernen und gemeinsame Ansätze für präventive Maßnahmen zu entwickeln (Auf die Ergebnisse des jüngsten Kongresses, der kürzlich in Tallinn stattfand, wird Herr Nickel gleich eingehen.)

Deutschland beteiligt sich an der Diskussion mit wertvollen Erfahrungen, die auch Vorbild für Europa sein könnten. Maßnahmen, die auf eine Verhaltensänderung abzielen, sollten auf diesen drei Säulen beruhen:

1. Die Primärprävention. Sie zielt auf eine korrekte und umfassende Ausbildung der Verkehrsteilnehmer ab. Eine intensive persönliche Auseinandersetzung mit den Einstellungen und Neigungen von Fahranfängern sollte fester Bestandteil der Ausbildung werden. Dazu gehört auch die Aufklärung über die Gefahren von Alkohol und Drogen am Steuer.

2. Die Sekundärprävention. Sie setzt auf Förderprogramme für auffällig gewordene Fahrer. Doch diese können nur funktionieren, wenn eine zentrale Datei, z.B. durch ein Punkte-System für schwere Verkehrsverstöße, in den Ländern etabliert ist. Ein solches System dient der wirkungsvollen Erfassung auffälliger Fahrer und ist die Grundlage für eine Sanktionierung von Fehlverhalten. Auf europäischer Ebene ist bisher kein einheitliches Punkte-System vorhanden.

3. Die Tertiärprävention. Sie greift, sollten Primär- und Sekundärprävention keine Wirkung zeigen, Verkehrsteilnehmer also wiederholt auffällig werden und beschreibt die Wiedereingliederung von Autofahrern, die eine individuelle Auseinandersetzung mit ihrem Fehlverhalten benötigen. Nicht nur deutsche Verkehrsexperten sehen die Medizinisch-Psychologische-Untersuchung (MPU), wie sie in Deutschland praktiziert wird, als sinnvollen Weg an, auffällige Verkehrsteilnehmer wieder einzugliedern. So werden diese nicht dauerhaft von der mobilen Gesellschaft ausgeschlossen, vorausgesetzt, sie haben ihr problematisches Verhalten in den Griff bekommen. Neben Österreich, Spanien, Italien, der Schweiz und Frankreich werden auch in den Nachbarländern Polen und Tschechien derartige Untersuchungen sowie entsprechende Rehabilitationsmaßnahmen auf gesetzlicher Grundlage durchgeführt.

Am Schluss noch ein Appell: Die abnehmende Verkehrsdisziplin ist ein Problem, das alle Verkehrsteilnehmer betrifft, also auch Radfahrer und Fußgänger mit einschließt. Eine wirkungsvolle Verkehrserziehung findet in der Praxis aber fast ausschließlich in der Fahrschule statt, nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer werden dadurch kaum erreicht. Wir benötigen daher eine breit angelegte Aufklärungskampagne für mehr Disziplin im Straßenverkehr, an der sich auch die Medien beteiligen sollten. Die Sendung „Der Siebte Sinn“ wäre dafür ein hervorragendes Vorbild, das nachweisbar das Verhalten im Straßenverkehr positiv verändert hat.

Ich danke Ihnen.