

4. Sachverständigentag, 2. und 3. März 2010 in Berlin, Abschlussdiskussion

Fazit und Ausblick: Zum Abschluss des 4. Sachverständigentages am 3. März 2010 moderierte Prof. Dr. Claus Wolff die Abschlussrunde der drei Sektionsleiter. Als Gast war DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf geladen.

Renate Bartelt-Lehrfeld, Regierungsdirektorin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, fasste die Ergebnisse der ersten Sektion zusammen, die unter dem Motto „Mensch - Lebenslange Mobilität – lebenslange Verantwortung“ stand. Der Mensch, so Frau Bartelt-Lehrfeld, stehe im Mittelpunkt des Verkehrsgeschehens. Die Organisatoren des Sachverständigentages haben ihm daher einen breiten Raum im Programmablauf eingeräumt. Handlungsbedarf in der EU bestehe unter anderem in der Harmonisierung von Verfahren, die zu einem verantwortungsvollen Fahrverhalten führen. Eine wichtige Empfehlung in Richtung Politik ist daher die Einführung eines MPU-Systems in ganz Europa.

Ein weiteres wichtiges europäisches Thema war die Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie bis zum 19.01.2013. Erfreulich sei, so Frau Bartelt-Lehrfeld, dass bei den Anforderungen an die Prüfer am hohen deutschen Niveau festgehalten werden kann. Das duale System, also die strikte Trennung zwischen Fahrausbildung und Fahrprüfung, bleibt bestehen. In Bezug auf die Diskussion um eine didaktische Weiterentwicklung der Ausbildung konnte Frau Lehrfeld-Bartelt berichten, dass aufgrund eines Vortrages in der ersten Sektion, ein verstärkter Dialog mit den Fachverlagen eröffnet sei und diese künftig eine größere Rolle bei der Entwicklung von Lehrinhalten spielen könnten.

Die nachfolgenden Vorträge beschäftigten sich mit praktischen Fragen aus dem Themengebiet „Mensch“. Erschreckend seien die neuesten Erkenntnisse über das Fahren unter Drogeneinfluss. Während die Zahl der Verkehrsunfälle von 1997 bis 2006 um 12 Prozent abgenommen hat, sind im gleichen Zeitraum die Zahlen der drogenbedingten Unfälle um 125 Prozent angestiegen. In einigen Fällen stünden bereits Fahrer während der Ausbildung und Prüfung unter Drogen. Mit neuen bereits angewendeten Methoden bei der Fahrausbildung beschäftigte sich ein Vortrag aus den Niederlanden. Dort wird bereits bei der Ausbildung und Prüfung großer Wert auf Situationsbewusstsein und Selbstreflexion gelegt, was unter anderem durch ständige Kommunikation zwischen Ausbilder und Schüler gegeben ist. Über Anspruch und Anforderung an die Fahrausbildung in Deutschland von morgen wurde ebenso referiert und ein zweistufiges Verfahren vorgestellt, das eine so genannte 2. Ausbildungsphase enthält. Ein weiteres Thema war die Fahrerkompetenzmessung.

Abschließend zog Frau Bartelt-Lehrfeld ein positives Resümee ihrer Sektion. Man sei auf einem guten Weg, die Unfallzahlen besonders bei jugendlichen Fahranfängern seien aber zu hoch.

Prof. Dr. Klaus Langwieder moderierte die zweite Sektion, die unter dem Motto: „Fahrzeug – Sicherheit über das gesamte Autoleben“ stand. Er prognostizierte in der Abschlussdiskussion einen „Quantensprung“ bis zum Jahr 2020 in der Entwicklung der Fahrzeugelektronik. In Bezug auf die Sicherheitsphilosophie werde ein integriertes Sicherheitssystem an Bedeutung gewinnen, das die bislang getrennten aktiven und passiven Sicherheitssysteme umfassen wird.

Von grundlegender Bedeutung ist die Anforderung, dass die Funktionstüchtigkeit von elektronischen Sicherheitssystemen zu jedem Zeitpunkt hundertprozentig gegeben sein muss. Als Beispiel führte Prof. Langwieder die elektronischen Notbremssysteme an, die

insbesondere den Fußgängerschutz verbessern helfen. Daher sei die Einbeziehung der elektronischen Systeme in die periodische Fahrzeugüberwachung auch europaweit ein „Muss“, wobei einige EU-Staaten ihre Hausaufgaben schon gemacht hätten. Prof. Langwieder beschrieb dies als „work in progress“ und wies darauf hin, dass elektronische Sicherheitssysteme zwar einbezogen werden, elektronische Komfortsysteme hingegen nicht.

Als weiteren sicherheitsphilosophischen Ansatz, der künftig eine wichtige Rolle spielen müsse, nannte Prof. Langwieder als Ergebnis seiner Sektion, die „continuous compliance“. Dahinter verbirgt sich die Herausforderung, wie ein Fahrzeug über seinen gesamten Lebenszyklus hinweg auf dem Sicherheitsniveau seines „Geburtszustandes“ gehalten werden kann. Eindeutig positiv auf die Sicherheit von Fahrzeugen wirke sich eine Verkürzung von Prüffristen aus. Studien in Österreich hätten ergeben, dass eine Verlängerung von Prüffristen eindeutig zu einer Verschlechterung des technischen Zustandes der Fahrzeugflotten führt. Prof. Langwieder appellierte daher, zumindest bei älteren Fahrzeugen das Prüfintervall auf ein Jahr zu verkürzen. Allerdings müsse dies auf europäischer Ebene festgelegt werden.

Die technischen Möglichkeiten sind so weit ausgereift, dass alle Anforderungen an eine moderne HU, insbesondere die Prüfung elektronischer Systeme erfüllt werden können. Prof. Langwieder verwies in diesem Zusammenhang auf einen Vortrag in seiner Sektion, der sich mit dem „HU-Adapter 21“ befasste und aufzeigte, dass alle technischen Voraussetzungen für eine objektive Prüfung geschaffen seien. In Bezug auf die Hochvolttechnologie bei Fahrzeugen wies Prof. Langwieder darauf hin, dass sich in diesem Gebiet ein großes Potenzial an Expertenwissen gebildet habe. Einen besonderen Handlungsbedarf sah Prof. Langwieder in der Tatsache, dass die ECE 100 noch nicht alle Aspekte elektrischer Antriebssysteme erfasst hat.

Bernd Lehming von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Berlin leitete die dritte Sektion, die unter dem Motto „Umwelt – Mobilität und Umwelt – kein Widerspruch“ stand.

Zunächst ergänzte Lehming das Motto um „*Automobilität* und Umwelt – kein Widerspruch“. Angesichts der technischen Innovationen im Fahrzeugbau sei dies durchaus realistisch, so Lehming. Von Seiten der Politik sah er aber noch Handlungsbedarf. So muss die Diesel-AU nachgebessert werden: Neue Prüfwerte und neue Messverfahren müssen die Lücke schließen, die zwischen den europäisch definierten Grenzwerten und den realen Prüfmöglichkeiten im Rahmen der periodischen Fahrzeugüberwachung entstanden ist. Lehming hofft, dass innerhalb von drei Jahren das herkömmliche Opazimeterverfahren abgelöst ist.

Besonders relevant ist die exakte Messung von Rußpartikeln im Zusammenhang mit Umweltzonen. Laut Lehming sei die Wirkung der im Land Berlin eingerichteten Umweltzonen nachweisbar, die Belastung durch Feinstaub sei im messbaren Bereich zurückgegangen. In Bezug auf die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien stellte Lehming als Ergebnis aus seiner Sektion fest, dass auch künftig herkömmliche Kraftstoffe eine wichtige Rolle spielen werden. Hybridfahrzeuge schätzten die Experten als Nischenprodukte ein.

Als besondere Herausforderung hob Lehming die Tatsache hervor, dass die Fahrleistung der Gesamtflotte insbesondere durch einen wachsenden Fahrzeugbestand ansteigen und dadurch die erreichte CO₂-Minderung wieder kompensiert werde. Deswegen sei es unerlässlich, alle zusätzlichen Potenziale zur CO₂-Reduktion auszuschöpfen, sei es durch technische Möglichkeiten oder durch die Verbreitung einer umweltgerechten Fahrweise.

Zwischen Automobilität und Umwelt, so das Resümee Lehming's, bestehe kein Widerspruch, gleichwohl bewege sich jede technische Innovation in einem Spagat zwischen Umwelt und Sicherheit.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf nahm als Gast an der Abschlussrunde teil. Er hob hervor, dass Mobilität nur dann akzeptiert wird, wenn sie sicher und nachhaltig ist. Deshalb könne er das Veranstaltungsmotto des Sachverständigentages voll unterstützen.

Nach dem Grundgesetz hat jeder Bürger das Recht auf körperliche Unversehrtheit. Aus diesem Grund müsse über allen Diskussionen zum Thema „Verkehrssicherheit“ die Vision Zero stehen. Aus Sicht des DVR gibt es in Bezug auf den Menschen im Straßenverkehr drei wesentliche Risikofaktoren: Junge Fahrer, Landstraße und motorisierte Zweiräder.

Eine europaweite MPU wird vom DVR unterstützt. Darüber hinaus forderte Dr. Eichendorf eine Vereinheitlichung der Verkehrsregeln und Verkehrszeichen in Europa. Zumindest müssten in ganz Europa einheitliche Mindeststandards gelten.

In Bezug auf die technische Sicherheit stellte Dr. Eichendorf fest, dass 70 Prozent aller Unfälle durch Fahrerassistenzsysteme hätten vermieden werden können. Angesichts eines volkswirtschaftlichen Schadens von 30 Millionen Euro durch Unfälle müsse das Sicherheitspotenzial elektronischer Sicherheitssysteme in jedem Fall genutzt werden. Daraus folgt auch, so Dr. Eichendorf, dass Fahrerassistenzsysteme bei jeder HU in ihrer Wirksamkeit zwingend überprüft werden. Darüber hinaus forderte der DVR-Präsident ebenso eine Verkürzung des Prüfrhythmus' bei älteren Fahrzeugen auf ein Jahr.

Im Sinne der Vision Zero forderte Dr. Eichendorf, dass alles getan werden müsse, um ein Höchstmaß an Sicherheit zu erreichen. „Keiner kommt um, alle kommen an“, so Dr. Eichendorf.

Abschließend zog Prof. Dr. Claus Wolff, Vorsitzender der VdTÜV-Kommission Verkehrswesen und Vizepräsident der CITA eine positive Bilanz des 4. Sachverständigentages. Das Ziel, durch einen großangelegten Erfahrungsaustausch mit den Stakeholdern in Politik, Verbänden, Industrie und Medien in den Dialog zu treten, sei durch die Veranstaltung eindrucksvoll erreicht worden. Folgende Punkte müssten nun intensiv weiterverfolgt werden:

- Die MPU sollte europaweit eingeführt werden,
- Die TP als für Europa vorbildliches System muss erhalten bleiben
- Die AU muss dem Stand der Fahrzeug- u. Messtechnik angepasst werden
- Die Prüfung elektronischer Sicherheitssysteme ist ein MUSS für die Hauptuntersuchung
- Das Konzept der „Continuous Compliance“ sollte ein mittelfristiges Ziel bei den EU-Anforderungen sein.

Um diese Ziele zu erreichen bestehe allerdings noch Handlungsbedarf bei den Stakeholdern. Das Resümee des Moderators lautete: „Wir müssen uns auf die Zukunft konzentrieren und zu radikalen und systemischen Innovationen bereit sein, um Potenziale für eine nachhaltige Mobilität auszuschöpfen“