



Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit

# Herausforderungen an die künftige Verkehrssicherheitsarbeit

**VISION ZERO.**  
Keiner kommt um. Alle kommen an.

# Brauchen wir noch Verkehrssicherheitsarbeit?

- Corona Krise wirkt momentan auf die aktuellen Verkehrsleistungen, aber nicht langfristig
- 80 % der Beförderungsleistung ist motorisierter Individualverkehr mit Pkw und motorisierten Zweirädern



# Brauchen wir noch Verkehrssicherheitsarbeit?



- Öffentlicher Verkehr auf der Schiene wird ausgeweitet
- Verkehr auf der Straße erbringt Hauptteil der Leistung
- Disposition für Verkehrsunfälle ist da
- Notwendigkeit der Verkehrssicherheitsarbeit bleibt

# Rad- und Fußverkehr

- Mehr Fahrräder, zu Fuß Gehende, E-Scooter usw.
- Neuaufteilung der Verkehrsflächen
- Verkehr intelligent steuern
- Mobilitätsdienste
- Potential für Konflikte bleibt
- Assistenzsysteme verbessern
- Assistenzsysteme auch für Fahrräder, zu Fuß Gehende usw.



# Geschwindigkeit innerorts

- Es gibt mehrere Wege, um Geschwindigkeiten zu reduzieren
- Wichtig: Der intelligente Geschwindigkeitsassistent ISA
- DVR unterstützt General Safety Regulation
- ISA muss weiterentwickelt werden



# Neue Fahrzeuge

- Vorgaben für den CO<sub>2</sub> - Ausstoß werden verschärft
- Fahrzeuge werden leichter?
- Aber nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit
- Wirkvorschriften fördern
- Auch für Leichtkraftfahrzeuge Mindestanforderungen

# Kompatibilität bei Unfällen

- Fahrzeuge mit höherer Gefährdung haben eine besondere Verantwortung

# Car 2 X bzw. V 2 X

- Großer Schub für die Verkehrssicherheit durch Car 2 X
  - Kurze Latenz
  - Überall und jederzeit zur Verfügung
  - Internationale Standards
  - Momentan kein Rechtsrahmen
  - Nationale Strategie und dann internationale Standards
-

# Internationalisierung

- Sicherheit der Fahrzeugtechnik unter Berücksichtigung der weltweiten Entwicklungen

# Hochautomatisierte und autonome Fahrzeuge

- Im Vergleich zu heutigen Fahrzeugen höheres Sicherheitsniveau
- Keine Fahrzeuge auf den Markt, die Sicherheitsanforderungen nicht genügen
- Autofahrende und anderer Verkehrsteilnehmende nicht als Testobjekte missbrauchen

# Aufklärung über automatisiertes Fahren



- Es muss klar sein, was das Fahrzeug kann und welche Verantwortung man beim Fahren hat

# Sicherheit bei der Digitalisierung

- Diskriminierungsfreier und unabhängiger Zugang für Unfalldatenschreiber EDR und Fahrmodusspeicher DSSAD
- Datenschutz gewährleisten

# Kontakt

**Prof. Dr. Walter Eichendorf**  
Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrats

Auguststraße 29      Jägerstraße 67  
53229 Bonn            10117 Berlin

[Walter.Eichendorf@DVR.de](mailto:Walter.Eichendorf@DVR.de)

+491715027118

