




VDI



Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit Update 2019

VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik
Berlin, 26. November 2019

Struktur und Besetzung des Expertenteams

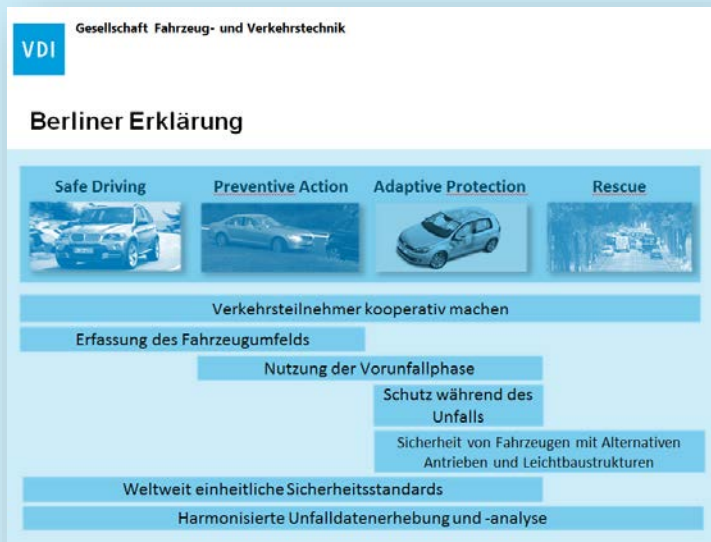
Berliner Erklärung - Stand 2019

VDI -FVT - Fachbereich 07: Prof. Dr. Schöneburg, Mercedes-Benz Koordination: Kerkhoff, VDI Kontakt zum DVR: Stankowitz	Integrale Sicherheit			Schwerpunkts- thema
	Clemm, Conti	Fehring, DAG	Prof. Kompass, BMW	Bönninger, FSD
				
	Sicher fahren	Präventiv agieren beim Unfall schützen	Sichern und retten	Automatisierung Individualverkehr
Prof. Dr. Wech, THI	Alternative Fahrzeugkonzepte - Antriebstechnologien			
Biehle, VW AG	Fußgänger im Verkehr			
Stankowitz, DVR (kommissarisch)	Fahrräder, Pedelecs, eScooter			
Deissingen/Zoelch, BMW-Motorrad	Motorräder			
Morschheuser, DAG	Nutzfahrzeuge			
Dr. Hell, LMU-M, Dr. Kühn, GDV	Unfallforschung, Datenerhebung			
Nipper, LVW, Prof. Dr. Rudinger, ZAK	Demografische Entwicklung und Sicherheit			

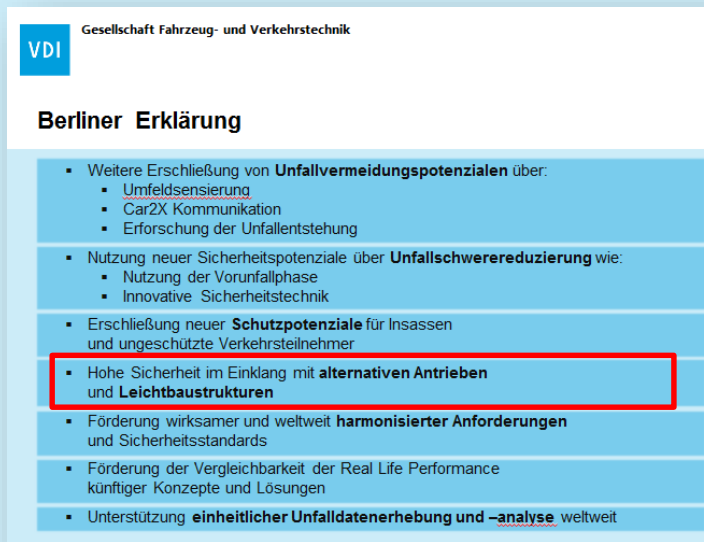
Status Verkehrssicherheit 2019

Berliner Erklärung - Aktivitäten seit 2011

2011



Integraler Ansatz

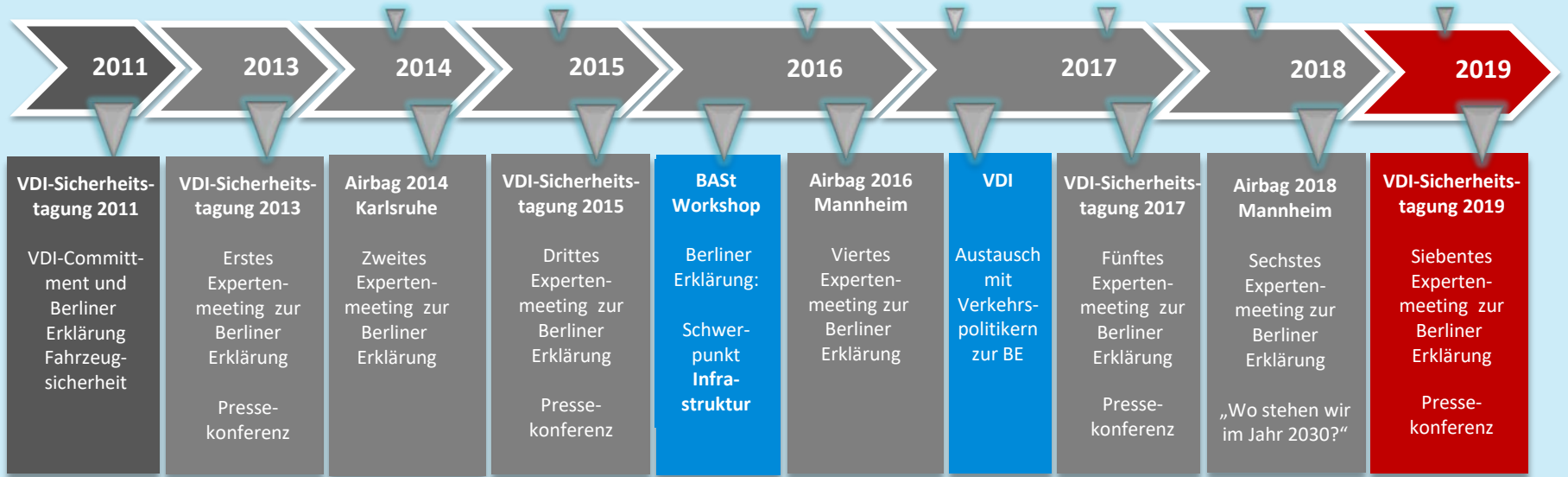


Schwerpunktsthemen und Statusberichte
Erster Fokus - Elektromobilität

Status Verkehrssicherheit 2019

Berliner Erklärung - Aktivitäten seit 2011

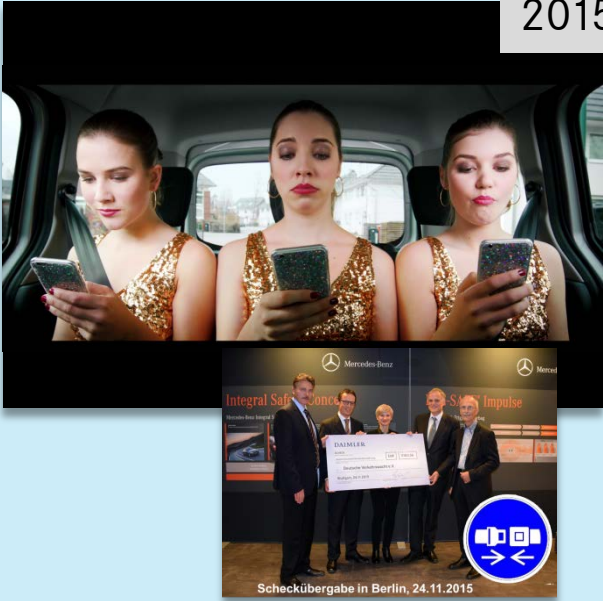
Vorbereitungstreffen des Expertengremiums



Status Verkehrssicherheit 2018

Berliner Erklärung - Aktivitäten seit 2011

2015



Werbespot für Social Networks

2017



Projekt „IGLAD“



Status: Berliner Erklärung zur Fahr-
- Handlungsfelder Enforcement und Mensc

14 Punkteplan des Deutschen Verkehrssicherheitsrat

Die ausgearbeiteten Themen der Berliner Erklärung e
Punkte Plan zur Verbesserung der Verkehrssicherung
vor allem hinsichtlich der fahrzeugbezogenen Themen

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

02.11.2018 VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik – Expertengremium Berliner Erklärung 1/

Einbindung DVR in die BE



Status Verkehrssicherheit 2018

Berliner Erklärung des VDI



Statusberichte und
Positionspapiere

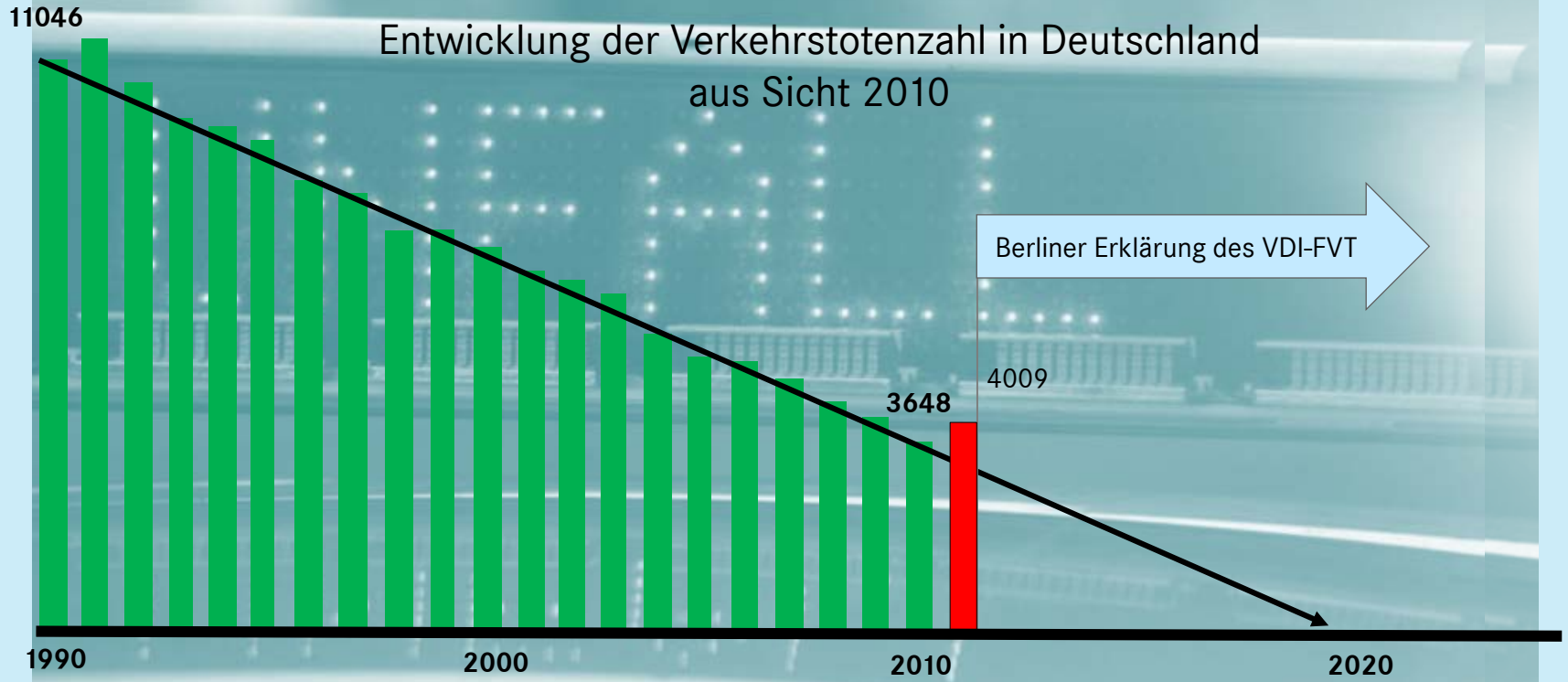
Status Verkehrssicherheit 2019

Wie hat sich die Unfallstatistik 2018 entwickelt?



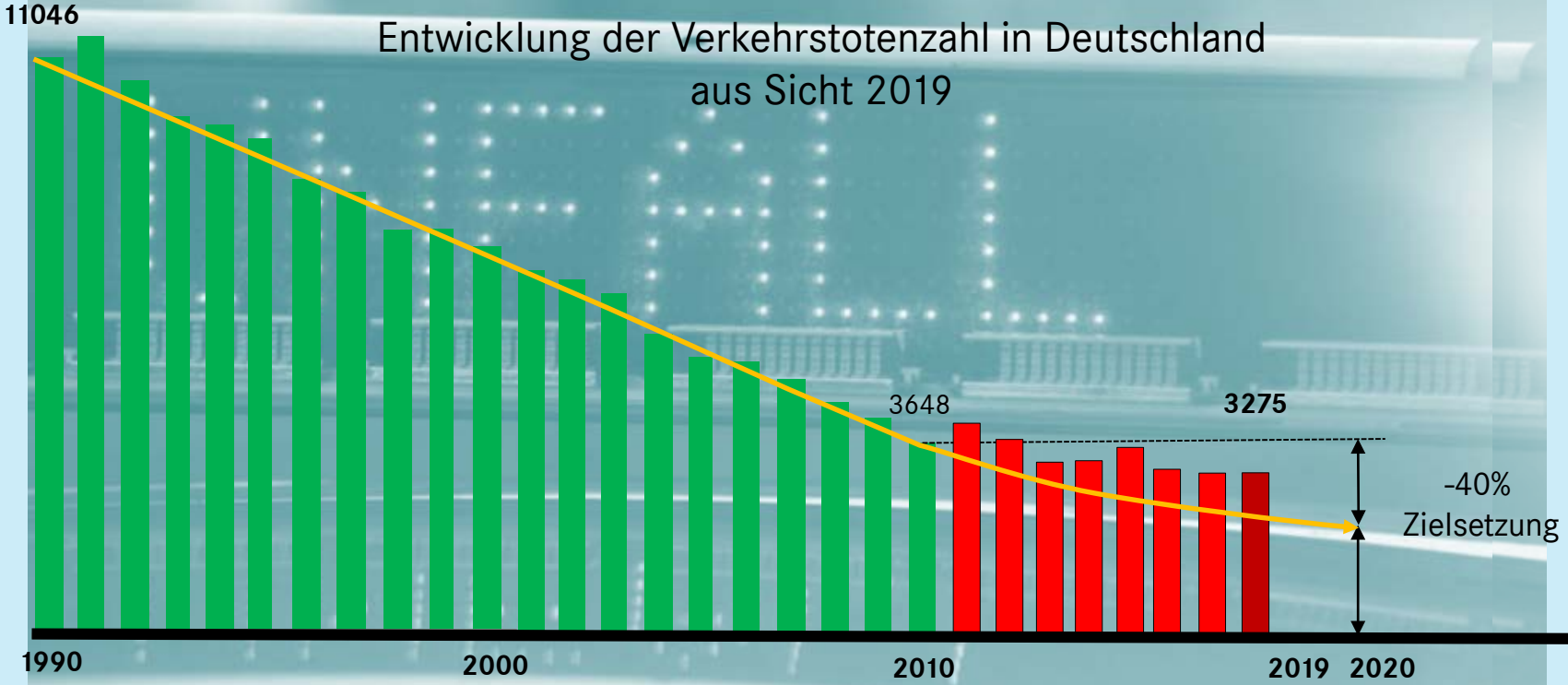
Status Verkehrssicherheit 2019

Rückblick



Status Verkehrssicherheit 2019

Stand Unfallgeschehen



Status Verkehrssicherheit 2019

Aktueller Stand

Von Januar bis August 2019

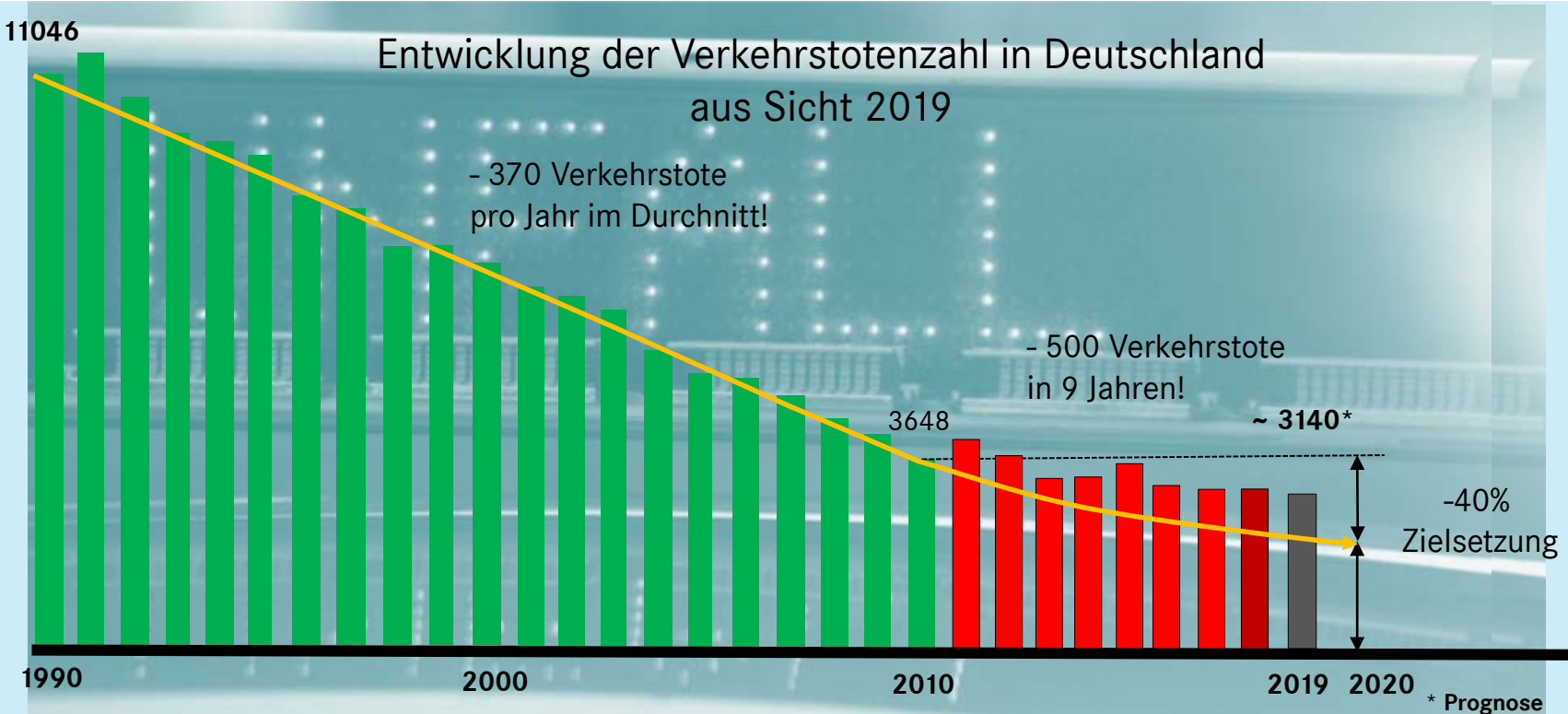
2050 Verkehrstote	-4,1 % (-87 Getötete ggü. 2018)
252.000 Verletzte	-4,3 % ggü. 2018
1,74 Millionen Verkehrsunfälle	+0,6 % ggü. 2018
196.900 Unfälle mit Personenschaden	-4,1 % ggü. 2018
1,54 Millionen Unfälle nur mit Sachschaden	+1,3 % ggü. 2018

Quelle: Statistisches Bundesamt,
Monat Aug. 2019

Annahme: Bei gleichbleibender Abnahme der Verkehrstoten wie in den 8 Vormonaten
ca. 3140 Unfallopfer in 2019

Status Verkehrssicherheit 2019

Stand Unfallgeschehen



Status Verkehrssicherheit 2019

Unfallgeschehen 2008 – 2018

Verkehrstote Fahrer und Mitfahrer von:

	Pkw	Lkw	Kraft- rädern	Bussen	Fahr- rädern	Fußgänger/ -innen	Sonstige	Gesamt
2008	2.368	183	766	10	456	653	41	4.477
2009	2.110	164	749	12	462	591	64	4.152
2010	1.840	162	709	32	381	476	48	3.648
2011	1.986	174	778	10	399	614	48	4.009
2012	1.791	154	679	3	406	520	47	3.600
2013	1.588	148	641	11	354	557	40	3.339
2014	1.575	143	674	13	396	523	53	3.377
2015	1.620	146	701	5	383	537	67	3.459
2016	1.531	133	604	4	393	490	51	3.206
2017	1.434	167	642	22	382	483	50	3.180
2018	1.424	174	697 [*]	9	445 ^{**}	458	68	3.275

Stand: Juli 2019

Grafik: DVR

Zahlen: Destatis

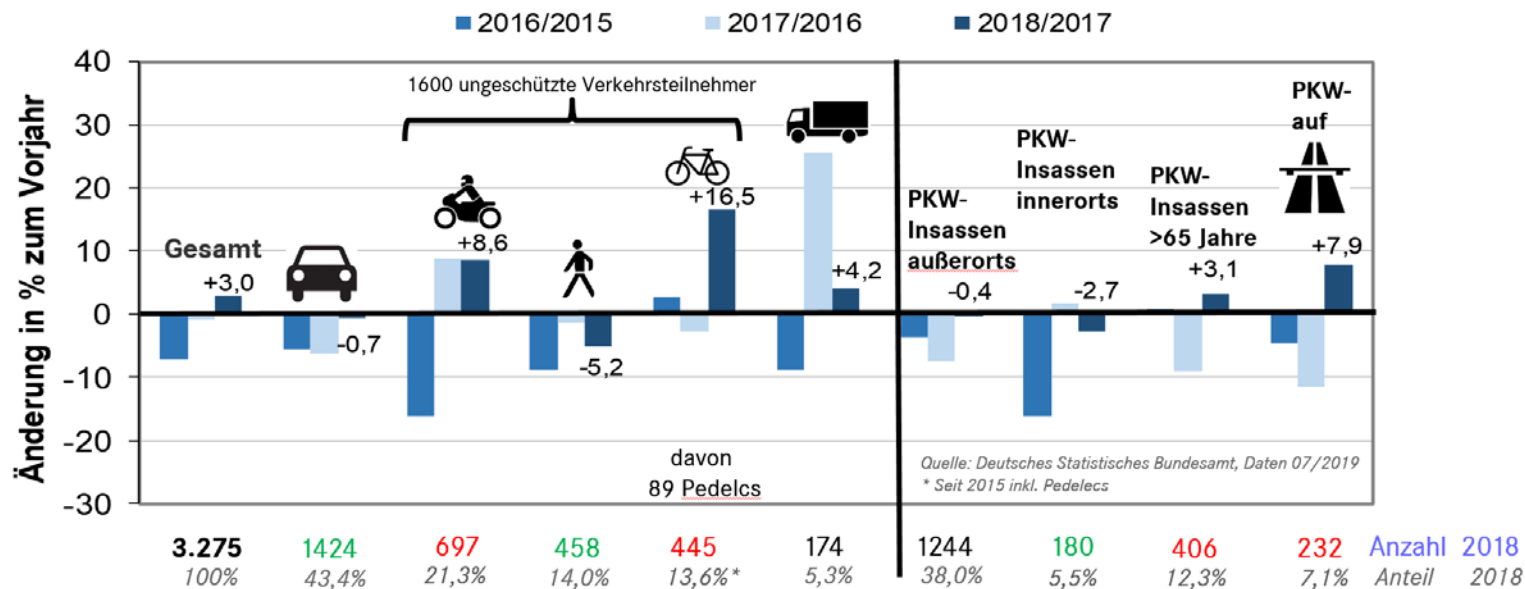
Alle Angaben ohne Gewähr

* 2018: S-Pedelecs: 4

** 2018: Fahrräder ohne Elektroantrieb: 356 / Pedelecs: 89

Status Verkehrssicherheit 2019

Unfallgeschehen in Deutschland 2018: Getötete nach Verkehrsbeteiligung

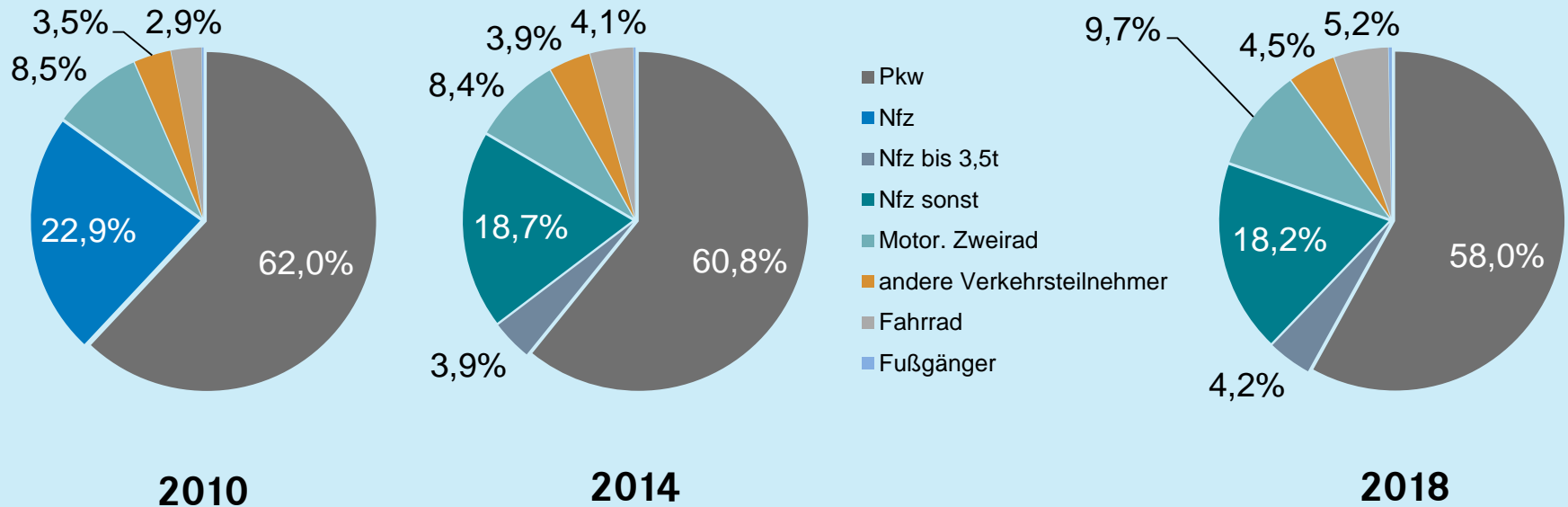


- ➔ Bei den Fußgängern und innerorts Getöteten waren Rückgänge zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der getöteten Pkw-Insassen ist inzwischen sehr viel niedriger als die Anzahl der getöteten ungeschützten Verkehrsteilnehmer.
- ➔ Situation ungeschützter Verkehrsteilnehmer: 5,2% weniger getötete Fußgänger als 2017 (insges. 458)
Wiederum 8,6% mehr getötete Motorradfahrer (insges. 697, Krad und Moped zusammen)

Status Verkehrssicherheit 2019

Entwicklung der Verkehrstoten bezogen auf den Verursacher in Deutschland

Tödliche Verletzungen ursächlich durch Verkehrsteilnehmer: (unabhängig von Schuldfrage)

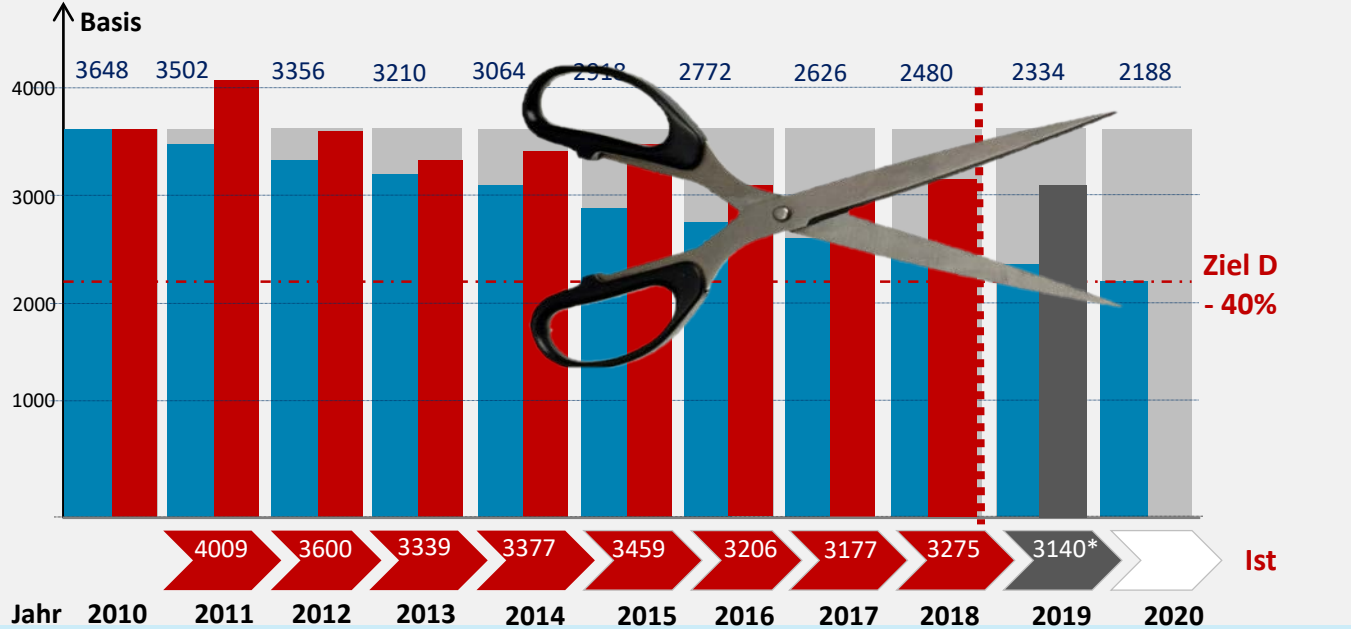


Alleinunfälle und Unfälle mit zwei Beteiligten. Quelle Destatis

Status Verkehrssicherheit 2019

Aktueller Stand

Prognose Verkehrstote in Deutschland 2019: +806 Verkehrstote ggü. Zwischenziel



* **Prognose:**
hochgerechnet auf
Basis der Entwick-
lung der ersten
8 Monate 2019

Quelle: VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik – VDI-Expertengespräch „Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit“

Status Verkehrssicherheit 2019

Ausblick auf das Jahr 2030

Wie ...
geht es weiter?



Neue Testverfahren, höhere Anforderungen



Neue Gesetze, Anforderungen, Infrastruktur, Führerscheinausbildung



Innovationen, Kaskadierung, Sicherheitstechnik



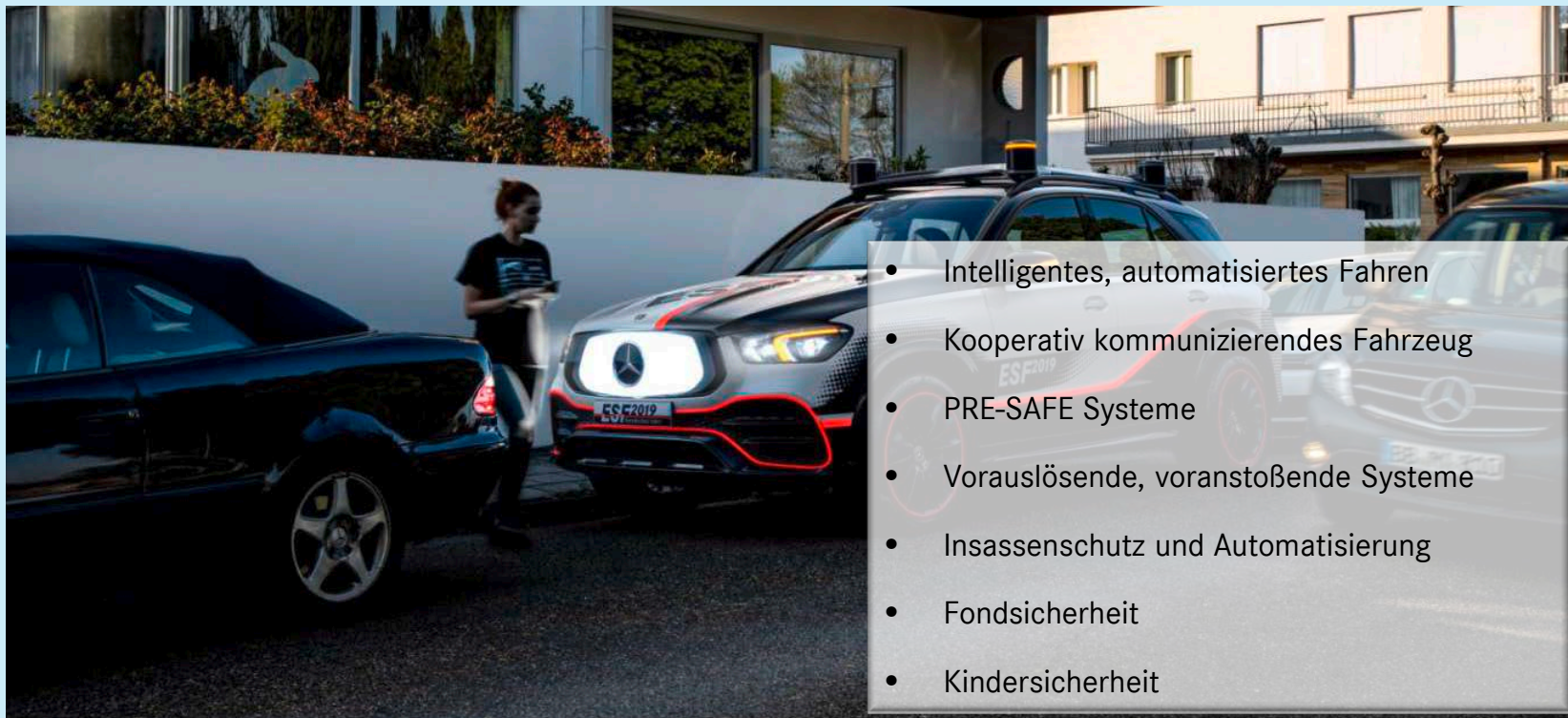
Unfallforschung effizienter gestalten



Studien, Kommunikation, Diskussionsplattformen

Status Verkehrssicherheit 2019

Potenzielle Fahrzeugsicherheit



Status Verkehrssicherheit 2019

Potenziale Infrastruktur

Menü ▾ | **Unfallatlas** | Jahr 2017: 50 Unfälle im aktuellen Kartenausschnitt
 STATISTISCHE ÄMTER
DES BUNDES UND DER LÄNDER

Deutschland ▾ | Jahr 2017 ▾

Unfallorte (ab 1:50.000)

Unfallhäufigkeiten (Straßenabschnitte)

- Unfälle mit PKW-Beteiligung
- Unfälle mit Kraftrad-Beteiligung
- Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung
- Unfälle mit Fußgänger-Beteiligung
- Unfälle mit Getöteten
- alle Unfälle mit Personenschaden

Bundesländer (bis ca. 1:150.000) | Hintergrundkarte: WebAtlasDE | Luftbilder (ab 1:2.500)

[Erläuterungen zum Unfallatlas](#)

[Unfallatlas und OpenData](#)

[Weitere Information zu Unfällen](#)

[Impressum](#)

UNFALLSCHWERPUNKTE

- Wo sind Unfallschwerpunkte?
- Warum geschah der Unfall?
- Wie hätte er vermieden werden können?
- Wie könnte man Beteiligte besser schützen?

N: 5357217 (ETRS89 / UTM zone 32N) | Maßstab 1:36.112

Adresse oder Ort suchen

Unfallorte (ab 1:50.000)

alle Unfallorte mit Personenschaden (weitere Infos durch Klick auf Punkt)

Unfallhäufigkeiten (Straßenabschnitte)

Unfälle mit Fußgänger-Beteiligung

1

Unfallkategorie	PKW	KRad	Rad	Fußg.	Sonst.
Unfall mit Leichtverletzten	✓				
Unfall mit Leichtverletzten	✓	✓			
Unfall mit Leichtverletzten			✓		
Unfall mit Leichtverletzten	✓			✓	
Unfall mit Leichtverletzten	✓				
Unfall mit Leichtverletzten	✓	✓			
Unfall mit Leichtverletzten	✓			✓	

[Erläuterungen siehe hier](#)



Status Verkehrssicherheit 2019

EU-Pläne



Einigung auf EU-Ebene

Abbiegeassistent soll Pflicht werden

Stand: 26.03.2019 17:19 Uhr

EU-Parlament und Mitgliedstaaten haben sich darauf geeinigt, Fahrassistentensysteme in Neuwagen in den nächsten fünf Jahren verpflichtend zu machen. Unter anderem sind Abbiegeassistenten und Alkoholsperren geplant.

Bis 2024 sollen sämtliche Neuwagen in der EU über bestimmte Technologien wie Spurhalteassistenten und erweiterte Notbremsassistentensysteme verfügen. Darauf haben sich EU-Parlament und die Mitgliedstaaten verständigt.

Damit lasse sich "eine ähnlich große Wirkung erzielen wie seinerzeit mit der Einführung der ersten Sicherheitsgurte", erklärte die EU-Industriekommissarin Elzbieta Bienkowska.

Status Verkehrssicherheit 2019

Neue Verkehrsmittel, neue Unsicherheitsfaktoren



Status Verkehrssicherheit 2019

BMVI: Neue geplante Verkehrsgesetze (Stand 15.08.2019)



- Neues Verkehrszeichen Überholverbot LKW/PKW – Radfahrer/Zweiradfahrer
- Klarer Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern
- Klar abgegrenzte Zonen für Fahrradfahrer
- Einrichtung von Fahrradzonen
- Generelles Halteverbot auf Schutzstreifen für Radfahrer
- Verkehrszeichen Radschnellweg
- Schritttempo LKW ab 3,5 Tonnen beim Abbiegen Innerorts
- Notbremsassistentensystem muss ab 30 km/h eingeschaltet sein

Status Verkehrssicherheit 2019

EU - Pläne

Europäische Kommission – Pressemitteilung
Sicherheit im Straßenverkehr:
(dpa 10.04.2018)

2017 kamen in der EU 25 300 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben – das waren 300 weniger als 2016 (ein Rückgang um 2%) und 6 200 weniger als 2010 (ein Rückgang um 20%).

Diese Entwicklung ist zwar ermutigend, doch dürfte es sehr schwierig sein, das EU-Ziel, die Anzahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten zwischen 2010 und 2020 zu halbieren, noch zu erreichen.



Status Verkehrssicherheit 2019

EU - Pläne



Schlussfolgerungen des Rates zur Straßenverkehrssicherheit (8. Juni 2017) zur Unterstützung der **Erklärung von Valletta** vom März 2017



Nicht nur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten bis 2030, sondern auch :

- Senkung der Zahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen
- Erhebung zuverlässiger und vergleichbarer Daten unter Verwendung einer gemeinsamen Definition auf Grundlage der Verletzungsskala MAIS 3+ spätestens ab 2018
- Es ist das Ziel vorzugeben, dass die Zahl der **schweren Verletzungen in der EU bis 2030 sowie die Zahl der Verkehrstoten gegenüber 2020** halbiert wird - im Rahmen einer umfassenden Straßenverkehrssicherheitsstrategie für den betreffenden Zeitraum

Status Verkehrssicherheit 2019



BMVI - Neues Verkehrssicherheitsprogramm 2021-2030

- BMVI Verkehrssicherheitsprogramm aus 2011 läuft im Jahr 2020 aus.
- Laut aktuellem Koalitionsvertrag ist mittelfristig die Einführung der „Vision Zero“ als Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit verpflichtet.
- Das BMVI will dem sich abflachenden Trend der Reduzierung von Verkehrsopfern mit einer wirksamen Strategie entgegenwirken.
- Es ist ein Verkehrssicherheits-Anschlussprogramm zu erstellen, für den Zeitraum 2021/30.

Vorgehensweise des BMVI:

- Alle relevanten Akteure sollen sich an Strategie und deren Umsetzung beteiligen.
- Im Rahmen eines umfassenden Stakeholder-Dialogprozesses werden alle Akteure aufgefordert sich mit eigenen Maßnahmen, Engagement, Selbstverpflichtungen o.ä. zu dem Gesamtziel der Strategie zu bekennen.
- Der Bund sieht sich in diesem Prozess als Initiator und Koordinator.

Verkehrssicherheitsprogramm 2021 – 2030

Strategiemeetings des BMVI in Berlin am 10.10.2019



**StV
Straßenverkehr
MDir Guido Zielke**

Stab RV (B/BN)
Stabsstelle Radverkehr, Verkehrssicherheit
Karola Lambeck
(Radverkehrsbeauftragte)

RV 1 (B)
Radverkehr und Fußverkehr
MR Thomas Hartmann

PG NRVP (B/BN)
Projektgruppe Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)
Dr. Diana Huster

RV 2 (BN)
Straßenverkehrssicherheit
N.N.

StV 1 (B/BN)
Unterabteilung StV 1
Straßenverkehrsrecht, Nutzerfinanzierung,
gewerblicher Straßenverkehr
MDir Ludger Molitor

StV 2 (B/BN)
Unterabteilung StV 2
Fahrzeugtechnik
MDir Christian Theis

StV 10 (B)
Lkw-Maut, Nutzerfinanzierung
RDir Martin Strigl

StV 11 (B/BN)
Straßenverkehrsrecht
(Zulassung von Personen),
Fahrlehrer-/Berufskraftfahrerqualifikationsrecht
MR'in Renate Bartel-Lehrfeld

StV 12 (BN)
Ordnung des Straßenverkehrs (Verhaltensrecht)
MR Ingo Christian Hartmann

StV 13 (BN)
Gewerblicher Straßengüterverkehr,
Sozialvorschriften, Bundesamt für Güterverkehr
(BAG)
MR Dr. Peter Letixerant

StV 14 (BN)
Gewerblicher Straßenpersonenverkehr
RDir'in Kirsten Bürger-Faigle

StV 20 (B)
Straßenverkehrspolitik
MR'in Vera Gintzel
RDir Stefan Stadler

StV 21 (B)
Regelungen der Fahrzeugzulassung, der Grundsätze
des StVG und der Gebühren, KBA
MR Dr. Frank Albrecht

StV 22 (BN)
Fahrzeugtechnik (Fahrzeugsicherheit und
innovative Technologien)
RDir Dr. Neofitos Arathimos

StV 23 (BN)
Kraftfahrzeugtechnik (Umweltschutz)
MR Christoph Albus

StV 24 (B/BN)
Fahrzeuge im Straßenverkehr
(Grundsätze v. Genehmigungsprozessen,
Qualitätssicherung, Marktüberwachung und
Sanktionen)
MR Richard Damm

Verkehrssicherheitsprogramm 2021 – 2030



12 Handlungsfelder wurden identifiziert und priorisiert

<i>Handlungsfelder</i>	
Mobilität von Kindern und Jugendlichen	Güterverkehr und Logistik – eine Branche im Umbruch
<i>Für mehr sicheren Radverkehr (13)</i>	Sicherheitsgewinn durch die Verminderung der Unfallfolgen
Motorradfahren – gut und sicher	<i>Zukunftsfähige Vorgaben und Verordnungen (17)</i>
Sichere Teilhabe für Alle	Verbesserung des Verkehrsklimas
Lernen im Wandel der Mobilität	<i>Bestehende und wirksame Maßnahmen fördern, verbessern und flächendeckend umsetzen (12)</i>
Zukunftstechnologien, Elektromobilität und Digitalisierung	Sichere Mobilität – Jeder trägt Verantwortung, alle machen mit.

I - Bund, Länder, Kommunen
Interviews

II - Strategie-Workshop
Maßnahmen-Workshops

III – Verkehrssicherheitskonferenz
Programme, Maßnahmenpakete



Weiteres Vorgehen

Empfehlungen an das BMVI aus dem Strategie-Workshop (1):

- Jährliches Treffen dieser ‚Akteursplattform‘
- thematische Arbeitsgruppen bilden
- Verkehrssicherheitspreis initiieren → Motivation / Sichtbarkeit
- Erfolge UND Defizite besprechen
- Wissensmanagement / Best Practice teilen
- interdisziplinäre Zusammenarbeit
- jeder sollte Zugriff auf Unfalldaten haben → GIDAS vom Bund finanzieren?



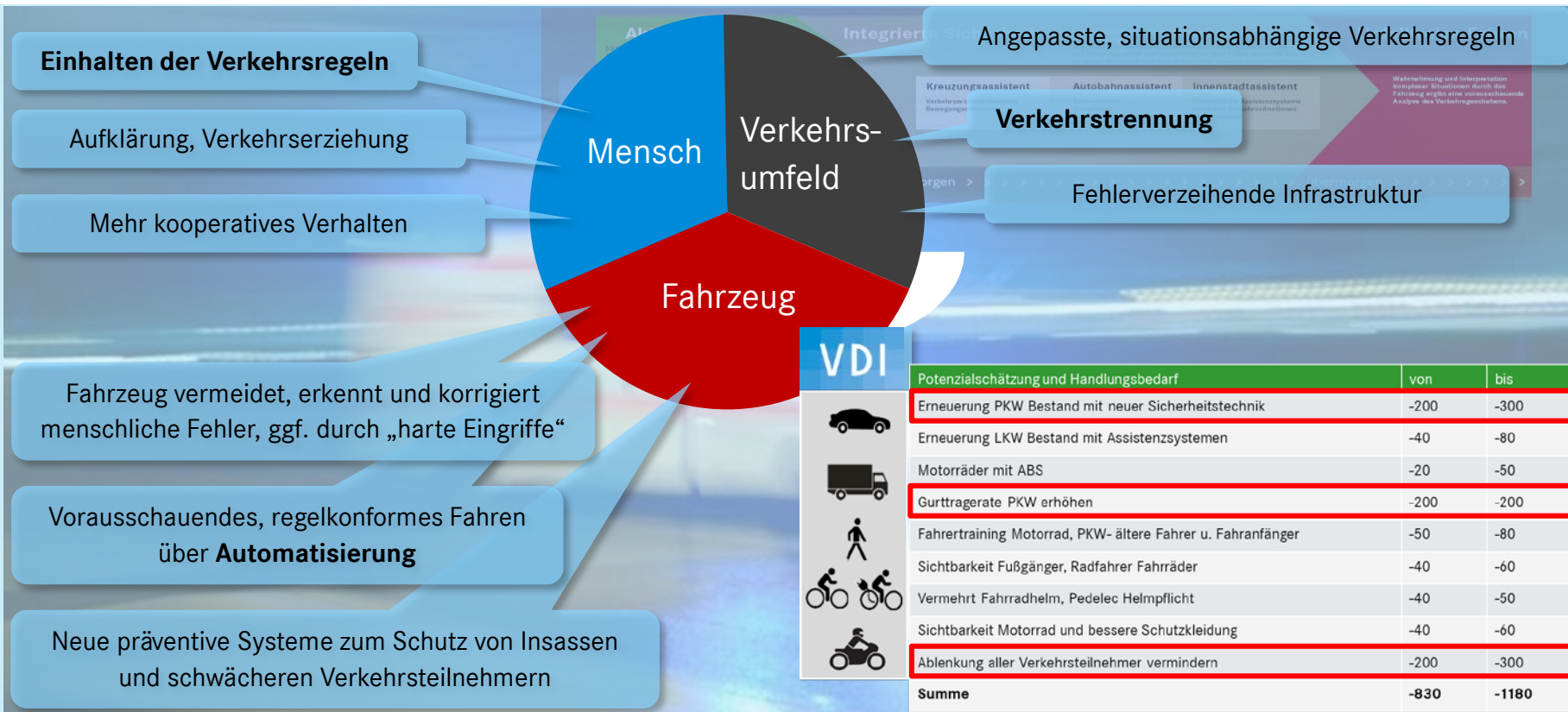
Weiteres Vorgehen

Empfehlungen an das BMVI aus dem Strategie-Workshop (2):

- Strategietext überarbeiten / kommentieren
→ Verständlichkeit erhöhen, kommunizierbarer gestalten
- Verteilung der aktualisierten Verkehrssicherheitsstrategie bis Ende 2019 durch Frau Lambeck vom BMVI
- Großer ‚Startschuss‘ im Herbst 2020, evtl. im Rahmen einer **Verkehrssicherheitskonferenz**

Status Verkehrssicherheit 2019

Potenzialabschätzung verschiedener Maßnahmen in Deutschland bis 2030



Status Verkehrssicherheit 2019

Was muss geschehen, um die Stagnation bei der Verkehrssicherheit zu durchbrechen?



Warum ...

- gibt es immer noch so viele Getötete, die nicht angegurtet waren?
- wird Smartphone Nutzung lediglich als Fahrlässigkeit betrachtet?
- wird das Fahren immer mehr zur Nebentätigkeit?
- fahren viele immer noch zu schnell bei widrigen Wettersituationen?
- wird so oft schneller gefahren als erlaubt?
- fehlt so oft kooperatives Verhalten im Straßenverkehr? ...

Wo ...

- bestehen große Potenziale zur weiteren Verbesserung?
- muss mit mehr Nachdruck auf Einhaltung von Regeln gedrängt werden?
- sind Lücken und wo müssen Regeln ggf. verschärft werden?

Status Verkehrssicherheit 2019

Berliner Erklärung - Vorschlag zum weiteren Vorgehen



PROJEKT 50%



VDI und DVR stellen im Rahmen der Berliner Erklärung eine Maßnahmenliste auf, die nach Ansicht dieses Kreises folgendes Potenzial hat:

- Senkung der Zahl der Verkehrstoten um 50% bis 2030 -

Diese Liste wird ‚schmerzhaft‘ Elemente enthalten, um der Zielsetzung gerecht zu werden.


Diese Maßnahmen werden in einem gemeinsamen Sicherheitsworkshop erarbeitet, diskutiert, zu einem finalen Stand kondensiert und

- als VDI-Beitrag den Strategiegesprächen des BMVI zugeführt -

Basis dieser Maßnahmenliste wird sein, die Mobilitätsanforderungen der jeweiligen Verkehrsträger dabei nicht zu beeinträchtigen.



VDI



BERLINER ERKLÄRUNG
ZUR FAHRZEUGSICHERHEIT
Status 2019

Prof. Dr.-Ing. Rodolfo Schöneburg
Berlin, 26. November 2019