

## Einleitung

Meine Damen und Herren,

ich grüße Sie alle ganz herzlich,

bedanke mich für Ihr Interesse an meiner Arbeit und

freue mich auf Ihre **Anregungen und Hinweise**.

Sie kommen genau **zum richtigen Zeitpunkt**.

Ich habe eine gute und eine schlechte Nachricht für Sie.

**Zuerst die gute:** was die Straßenverkehrssicherheit betrifft leben wir in Deutschland und Europa **in einer der sichersten Regionen der Welt**.

Seit 1992 hat sich die Zahl der Unfallopfer nahezu halbiert.

**Nun die schlechte:** Trotz des starken Rückgangs starben **im Jahr 2016 auf Europas Straßen** noch immer **rund 25 500 Menschen, 135 000 erlitten schwere Verletzungen**.

In meiner Heimatregion Thüringen verzeichneten wir in den ersten 8 Monaten dieses Jahres sogar einen Anstieg im Vergleich zu 2016.

Und - von jedem Unfallopfer sind im Durchschnitt 113 weitere Personen unmittelbar betroffen.

Seien es Familienmitglieder, Freunde oder Arbeitskollegen.

Jedes einzelne verlorene Menschenleben ist einfach eines zu viel.

Der Straßenverkehrssicherheit gilt mein besonderes Engagement seit Beginn meiner Arbeit im Verkehrsausschuss des EP.

In meinem 2013 mit überwältigender Mehrheit angenommenen **Initiativbericht zur Straßenverkehrssicherheit bis 2020** hatte ich Leitlinien festgelegt, die ein kohärentes Wirksamwerden auf verschiedensten Ebenen vorschreiben:

- auf Ebene der **EU**,
- auf Ebene der **Mitgliedstaaten**,
- auf Ebene der **Kommunen und Kreise**, aber auch
- auf der Ebene der **Verbände, Vereine und Unternehmen**.
- Und ich spreche keinen frei von einer **Mitwirkungspflicht**.

Insbesondere die Kraftfahrer nicht, aber auch nicht unsere ungeschützten Verkehrsteilnehmer, die **Fahrradfahrer und Fußgänger**.

Die weiter **Reduzierung der Unfalltoten**, Stichwort Vision Zero, aber auch das von den EU Verkehrsministern im März vereinbarte Ziel zur **drastischen Reduzierung der Schwerverletzten** macht Maßnahmen nötig, welche die **Fahrzeuge, die Infrastrukturen** und das Verhalten unserer

**Verkehrsteilnehmer** betreffen.

Und diese Maßnahmen sollten sich gegenseitig **ergänzen, nicht widersprechen!**

Was genau können wir **auf europäischer Ebene** tun, um die Straßenverkehrssicherheit noch weiter zu erhöhen?

**Ich bin offen für Ihre Anregungen!**

Bei ca. 92% der Unfälle trägt **menschliches Verhalten** eine Mitschuld, bei 72% ist es die Hauptursache. Vor allem hier müssen wir ansetzen.

Sie alle kennen die Ursachen.

Unachtsamkeit und

Ablenkung gehören genauso dazu, wie

Alkohol,

Drogen,

Leichtsinn, also Selbstüberschätzung,

unangemessene Geschwindigkeit und

die Verletzung der Anschnallpflicht.

Aus- und Weiterbildung, Sensibilisierung aller

Verkehrsteilnehmer sind **gut und unverzichtbar**,

reichen aber bei weitem nicht aus!

Auf dem Weg zum vollautonomen Fahren werden es

**technische Systeme in Fahrzeugen sein, die die menschlichen Schwächen der Verkehrsteilnehmer**

**kompensieren und so Leben retten können**, deshalb der

**Titel:** Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU.

**Fahrerassistenzsysteme** leisten vor allem einen Beitrag Fahrfehler zu korrigieren und Ablenkung bzw. Unachtsamkeit zu minimieren.

In kritischen Situationen können sie **Warnen und dem Fahrer so die Möglichkeit geben**, rechtzeitig zu reagieren und die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten.

Sie können aber auch selbständig, gleichsam automatisch, ins Fahrgeschehen eingreifen.

FAS

- unterstützen und entlasten also den Fahrer,
- führen zugleich zu kraftstoffreduzierten Fahrweisen und
- erhöhen damit nicht nur die Straßenverkehrssicherheit und den Fahrkomfort der Fahrer, sondern auch die Nachhaltigkeit des Straßenverkehrs.

### Zum Zeitfenster des Berichts

- Im Dezember 2016 hat die **EU-Kommission einen Bericht** mit dem Titel veröffentlicht:  
„Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“.

Darin ging es – ich zitiere: um die Überwachung und Bewertung fortschrittlicher Systeme für die Fahrzeugsicherheit sowie ihrer Kosteneffizienz und Machbarkeit mit Hinblick auf die Überarbeitung der Verordnungen über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und den Schutz von Fußgängern und anderen schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern“ Zitat Ende.

- Auf dieser Grundlage hatte ich einen **26 Ziffern** umfassenden **Berichtsentwurf** auf Deutsch verfasst, der Mitte Juni diesen Jahres in die Übersetzung ging.
- **Am 10.07.** habe ich den **Berichtsentwurf** im Verkehrsausschuss **vorgelegt**
- **bis zum Stichtag erhielt ich 226 Änderungsanträge**
- **kommenden Montag, am 25.9.,** wird die **Aussprache** zu den Änderungsanträgen im Verkehrsausschuss stattfinden
- **bei der Abstimmung** im Verkehrsausschuss am 12.10. werde ich Kompromissänderungsanträge vorschlagen und wir werden die Stellungnahme des **Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz berücksichtigen**
- voraussichtlich im **November wird das Plenum des EP abstimmen**
- **2018 kann dann die legislative Arbeit an der General Safety Regulation beginnen**

## Inhalt Berichtsentwurf

Ermutigt von meinen Kolleginnen und Kollegen habe ich mir die Freiheit genommen, mich nicht nur auf die Fahrzeugsicherheit zu beschränken, sondern Überlegungen eingebracht, wie die Straßenverkehrssicherheit generell erhöht werden kann.

Da wären z.B.:

- Die **EU-weit harmonisierte Höchstgrenze für die Blutalkoholkonzentration** von Fahrern, die für Fahranfänger in den ersten beiden Jahren und für Berufskraftfahrer einen Grenzwert von 0,0 ‰ vorsieht; Für sinnvoll halte ich die **ÄA**, die für alle anderen Fahrzeugführer einen Wert „nahe Null“ vorschlagen
- da der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an tödlichen Verkehrsunfällen in Stadtgebieten 43 % beträgt, fordere ich die Mitgliedstaaten dazu auf, die **schwächeren Verkehrsteilnehmer bei Bau und Instandhaltung von Infrastrukturen stärker zu berücksichtigen**, z. B. durch den Auf- bzw. Ausbau von sicheren Radwegen – das ist nicht die Aufgabe der EU!
- Was die **Fahrerassistenzsysteme** selbst angeht:  
Den serienmäßigen Einbau sicherheitsrelevanter

Fahrerassistenzsysteme möchte ich verpflichtend machen, wobei sich diese Verpflichtung ausschließlich auf diejenigen Fahrerassistenzsysteme erstrecken sollte, die

1. einen, auf **wissenschaftlichen Nachweis beruhenden, wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit** leisten,
2. ein **positives Kosten-Nutzen-Verhältnis** aufweisen und
3. **marktreif** sind.

- die EU-Kommission schlägt den verpflichtenden Einbau von ca. 20 Systemen vor, ich habe mich auf **8 konzentriert**, da nach meinen Recherchen nicht alle vorgeschlagenen FAS diese eben genannten Kriterien erfüllen.

Folgende Fahrerassistenzsysteme tun dies allerdings meines Erachtens:

- der automatische Notbremsassistent mit Fußgänger- und Radfahrererkennung
- die Notbremsanzeige
- der intelligente Assistent zur Geschwindigkeitslimitanzeige
- der Spurhalteassistent
- der Abbiegeassistent sowie Kameravorrichtungen bei Lkw zur Verringerung des toten Winkels
- die Reifendrucküberwachungs-Systeme

Natürlich steht es Fahrzeugherstellern frei, mehr Systeme anzubieten – auch um ihr angekratztes Image aufzubessern.

- die Sitzgurterinnerungssysteme für alle, auch für die Rücksitze
- der Automatische Notruf e-Call für Motorräder.

- Vor allem liegt mir der Schutz von **ungeschützten Verkehrsteilnehmern** wie Fahrradfahrern und Fußgängern am Herzen.

Deshalb ist für mich der Einbau **vom automatischen Notbremsassistenten mit Fußgänger-, Radfahrer- und auch Motorradfahrererkennung** so wichtig.

Dieser hat ein erhebliches Potential, Verkehrsunfälle zu vermeiden, da sich aufgrund der erhöhten Bremskraft der Bremsweg stark verkürzt.

Er erkennt eine Gefahrensituation und kann auch ohne Mitwirkung des Fahrers das Fahrzeug abbremsen, um einen Zusammenstoß zu verhindern, zumindest aber abzumildern.

Nach einem **DEKRA Report** hätten durch den automatischen Notbremsassistenten

- die **Anzahl tödlicher Auffahrunfälle** um mindestens 145, wenn nicht sogar 532 reduziert



- die **Anzahl der schweren Auffahrunfälle** um bis zu 8.800 reduziert und
- die **allgemeinen Unfallopferzahlen** europaweit um 11 % reduziert werden können.

Wenn die **Verpflichtung zum Einbau** dieser Systeme besteht, dann werden die einzelnen Fahrerassistenzsysteme aufgrund der erhöhten Stückzahlen, die verbaut werden, erheblich **preisgünstiger**.

Ich baue ausserdem darauf, dass es durch die **Bündelung von technischen Komponenten wie z.B. der gemeinsamen Nutzung von Sensoren und Kameras durch verschieden FAS**, zu keiner oder nur minimalen Preiserhöhung des Gesamtfahrzeuges kommt.

Entscheidend für die Wirksamkeit der Fahrerassistenzsysteme ist die **Durchdringung unserer Fahrzeugflotte**. Deshalb darf sich **der Kaufpreis der Fahrzeuge nicht so stark erhöhen**, dass er vom Kauf abschreckt, was das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte auf unseren Straßen weiter erhöhen würde.

## **Eingereichte Änderungsanträge**

226 Änderungsanträge:

Ich selbst 16 Änderungsanträge aufgrund der **schlechten Übersetzung** von Deutsch auf Englisch.

Z.B.:

**Spurhalteassistent** hieß es in meiner Deutschen Version und es wurde mit **departure warning assistent** übersetzt.

Departure warning beschreibt allerdings den **Spurverlassensassistenten**, der lediglich eine Warnung abgibt, wenn die Spur verlassen wird, ein Spurhalteassistent greift jedoch aktiv ein und hält ein Fahrzeug in der Spur.

Insgesamt wurden

77 ÄA von Mitgliedern der Christdemokratischen Fraktion

52 ÄA von denen der Sozialdemokratischen Fraktion

31 ÄA aus den Reihen der Liberalen

10 ÄA von der Europa kritischen EKR

20 ÄA von den Grünen

23 ÄA von der Fraktion der Linken sowie

13 ÄA von der Europa feindlichen ENF eingereicht

Auf der Basis dieser ÄA habe ich **32 Kompromisse** erarbeitet, die **144 der eingereichten ÄA umfassen**, Verhandlungen mit den Schattenberichterstattern beginnen diese Woche.

Sie haben bitte Verständnis dafür, dass ich Ihnen diese heute nicht vorlegen kann.

### **Inhalt zahlreicher ÄA:**

- **Ich erhielt sehr viel Zuspruch** von den Kollegen, weshalb ich mehr als die Hälfte aller Anträge in meinen Kompromissvorschlägen verarbeiten konnte.  
Für die Bekräftigungen meiner Strategie sowie die Konkretisierungen bin ich also sehr dankbar:
  - So bestand Einigkeit darüber, dass **Personen**, die in Ihrer **Mobilität eingeschränkt sind oder eine andersartige Behinderungen haben**, eine herausgehobene Beachtung finden sollten: Dies ist z.B. eine Frage der Lautstärke bzw. der Art von Warnhinweisen
  - eine besondere Rolle soll auch der **Datenschutz** spielen. Daten, die Erkenntnisse zur Vermeidung zukünftiger Unfälle erlauben, sollten erfasst, aber anonym bleiben.

### **- Problematisch sind für mich ÄA, die konkrete Jahreszahlen beinhalten:**

Ich habe in meinem Berichtsentwurf bewusst auf eine solche Festlegung, ab wann welches Fahrerassistenzsystem

verpflichtend eingebaut werden sollte, verzichtet.

Viele Kollegen schlagen jedoch konkrete Zeitfenster vor,

zB will der ÄA 167: Fahrerhäuser mit niedrigem Einstieg für städtische Lkw ab 2022 *oder*

im ÄA 170 wird gefordert bis 2022 Normen für die Direktsicht für alle Fahrzeugkategorien vorzuschreiben: Meines Erachtens sollten wir so konkrete Angaben nicht in diesen Initiativbericht einarbeiten.

Der eigentliche legislative Vorschlag für die Überarbeitung der einzelnen Verordnungen über die allgemeine Fahrzeugsicherheit wird ja erst im nächsten Jahr erfolgen. Das ist dann der richtige Zeitpunkt um zu konkreten Umsetzungsterminen zu kommen. Ich werde also für diesen Bericht das Vermeiden aller Fristangaben vorschlagen.

- **ÄA, die anstatt des verpflichtenden Einbaus** von FAS vorschlagen, nur **Anreize zur Steuerung der Nachfrage** zu schaffen, werde ich ablehnen.

Und, wenn Kollegen nur die **Förderung von FAS** vorschlagen, dann gehen sie aus meiner Sicht einen Schritt zurück. Schließlich wollen sie damit ausschließlich die Freiwilligkeit festschreiben.

**Ich bleibe bei meiner Strategie, bestimmte FAS verpflichtend vorzuschreiben.**

- **Eine ganze Reihe von ÄA befassen sich mit der Abschaltbarkeit bzw. Übersteuerbarkeit der FAS.**

Manche Kollegen hätten gern, dass keines der FAS abgeschaltet werden kann, andere wollen alle abschaltbar haben, wieder andere wollen, dass sie nicht übersteuerbar sein sollten.

Ich halte gerade das für gefährlich.

Denn ich kann mir Situationen vorstellen, in denen der Fahrer übersteuern können muss, um einen Unfall zu vermeiden oder den Verkehrsfluss nicht zu behindern.

Wer hat noch keine temporären

Geschwindigkeitsbegrenzungen z.B. wegen Grasmaht erlebt, denen kein Aufhebungsschild folgte?

Eine nicht übersteuerbare intelligente

Geschwindigkeitskontrollanzeige würde zu Kilometer langen Staus führen.

Weiter zur Abschaltbarkeit: grundsätzlich begrüße ich die Abschaltmöglichkeit. Manche FAS wie z.B. den Notbremsassistenten sollte man jedoch nicht ausschalten können.

Schließlich birgt das die Gefahr, dass vergessen wird, ihn wieder einzuschalten. Beim e-Call und Abbiegeassistenten bin ich mir noch unschlüssig.

Mein grundsätzlicher Vorschlag: die zweistufige Abschaltbarkeit: der Fahrer kann zunächst nur das Warnsignal ausschalten und erst in einem zweiten Vorgang das System selbst deaktivieren.

Zudem sollte dafür gesorgt werden, dass zumindest nach jedem Neustart des Fahrzeugs der aktive Zustand des Fahrerassistenzsystems wiederhergestellt wird; Es gibt ÄA, die ein automatisches Wiedereinschalten nach einer gewissen, relativ kurzen Zeit fordern.

Sowohl diese Woche als auch nächste Woche treffen wir uns mit den Schattenberichterstattern und werden schauen, auf welche Kompromisse wir uns in diesem Kreis einigen können.

### **Fragen an die Teilnehmer:**

Was halten Sie von den vorgetragenen Ideen?

Welche Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach notwendig, um die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen? Welche sind nicht nötig?

Was halten Sie von Fahrerassistenzsystemen im Allgemeinen? Sehen Sie diese eher als Unterstützung fürs Fahren und zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit? Oder eher als Belastung?

Sollte eCall auch in Motorräder sowie LKWs und Busse eingebaut werden?

Was meinen Sie, was man gegen die Ablenkung des Fahrers beim Fahren tun könnte?

Besten Dank für die Aufmerksamkeit. Ich freue mich auf Ihre Fragen und Anregungen.

Kennen Sie die Fahrerassistenzsysteme Ihres Autos?