

# Presse-Information

Nr. 864

28. Februar 2008

Heute mit folgenden Themen:

- Unfallopfer Verkehr: Verbände unterstützen Ziel „Vision Zero“
- Autokäufer: CO<sub>2</sub>-Emissionen sind kein wichtiger Entscheidungsgrund
- Ärzte sollen ältere Patienten bei eingeschränkter Fahrfähigkeit besser warnen
- Schweizer Güterfracht-Modell könnte EU-Schule machen
- EU-Parlamentarier stimmen unverbindlichen Sicherheitsstandards auf Europas Hauptachsen zu
- Belgien will Straßenverkehrsordnung regionalisieren

## Unfallopfer Verkehr: Verbände unterstützen Ziel „Vision Zero“

*Bad Windsheim (ARCD)* – Der im Jahr 2007 vorgelegte „Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr“ weist auf eine deutliche Verschlechterung der Notfallversorgung in Deutschland hin. „Die Ergebnisse der Leistungsanalyse sind alarmierend“, sagte Professor Dr. Peter Sefrin, stellvertretender Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der Notärzte Deutschlands. Die Zeit bis zum Eintreffen des medizinischen Rettungsdienstes habe sich im Durchschnitt in den Jahren 2004 und 2005 im Vergleich zu 2000/2001 um 2,2 Minuten auf 10,9 Minuten verlängert – eine Verzögerung von mehr als 20 Prozent! Dies sei medizinisch nicht vertretbar, komme es bei der Notfallversorgung doch auf jede Minute an. Schuld daran trügen die geringere Anzahl von Krankenhäusern wegen Zusammenlegungen, die zunehmende enge re Spezialisierung nach Fachrichtungen und die allgemeinen Kosteneinsparungen im Notfallbereich, sagte Sefrin bei einem gemeinsamen Empfang des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) am 21. Februar in Berlin. „Bei 30 Milliarden Euro Kosten für Unfallfolgen pro Jahr müssen wir uns über den Preis für Mobilität unterhalten“, mahnte Ulrich Kasparick, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, bei dieser Veranstaltung. Jeder Tote oder Schwerverletzte sei einer zu viel. „Rund 1,3 Millionen Unfalltote und etwa 50 Millionen Unfallverletzte sind weltweit jedes Jahr zu beklagen“, sagte Prof. Axel Ekkernkamp, Ärztlicher Direktor des Unfallkrankenhauses Berlin. Die gastgebenden Präsidenten Professor Manfred Bandmann (DVR) und Kurt Bodewig (DVW) erklärten „Vision Zero“ als Ziel für alle Maßnahmen der Unfallverhütung. „Null Tote muss unser Leitbild sein“, ergänzte Staatsekretär Kasparick in seinem Grußwort. Bandmann machte deutlich, dass „die Folgen unserer Mobilität oft etwas stief-mütterlich behandelt werden“. Er verwies auf die oft schweren physischen, psychischen und materiellen Folgen für Unfallopfer und ihre Angehörigen. **ARCD**

## Autokäufer: CO<sub>2</sub>-Emissionen sind kein wichtiger Entscheidungsgrund

*Bad Windsheim (ARCD)* – Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines Fahrzeugs ist als Kaufgrund eher von untergeordneter Bedeutung. Viel wichtiger sind für Autokäufer der Anschaffungspreis (70,3 %), die Zuverlässigkeit (70 %), der Kraftstoffverbrauch (69 %), die Sicherheit (57,7 %), der Komfort (54 %), das Design/Aussehen (53,5 %), die Motorstärke (48,4 %) und die Marke (47,6 %) des Wunschfahrzeugs. Unter den insgesamt 13 Kriterien folgen der Fahrspaß (44 %), die Außenfarbe (37 %) und erst als Schlusslicht der CO<sub>2</sub>-Ausstoß (32,8 %) als



# Presse-Information

Entscheidungsgründe auf den Plätzen. Diese Ergebnisse stammen aus einer aktuellen Umfrage der Nürnberger Marktforschung PULS unter 1.000 am Autokauf interessierten Personen. 61,6 % der Befragten wünschen sich allerdings, dass Automobilhersteller in der Werbung mehr Informationen zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge liefern. Die EU will Industrie und Händler zwingen, solche Angaben in die Werbebotschaften zu integrieren. „Sollte diese Richtlinie verabschiedet werden, dürfte das Thema CO<sub>2</sub>-Ausstoß stärker in das Bewusstsein rücken und die Kaufentscheidungen nachhaltiger beeinflussen“, sagt PULS-Chef Konrad Weßner voraus. Auf Autohändler und die Werbeagenturen der Hersteller kämen aber gravierende Veränderungen zu, wenn die EU-Richtlinie verabschiedet wird. Es seien vor allem die Fahrer kleinerer Modelle, die schon heute eine solche Richtlinie begrüßen. Interessenten der Nobelfahrzeuge Mercedes, BMW und Audi interessieren sich laut der Befragung deutlich weniger für dieses Umweltthema. Autokäufer informieren sich über den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihres Wunschautos vor allem aus Berichten der Medien (55,8 %), auf den Internetseiten der Autohersteller (52,3 %) und durch direkte Rückfragen beim Auto-Händler (47,7 %). Weitere Informationsquellen sind die Werbung der Hersteller (42,2 %) sowie Freunde und Bekannte (32,8 %). **ARCD**

## **Ärzte sollen ältere Patienten bei eingeschränkter Fahrfähigkeit besser warnen**

*Bad Windsheim (ARCD)* – Der Anteil der über 60-Jährigen an der Gesamtbevölkerung nimmt stetig zu. Allein in Berlin leben inzwischen mehr als 600 Bürger im Alter von 100 und mehr Jahren. Nicht nur für Verkehrspolitiker stellt sich die Frage nach der Verkehrssicherheit trotz altersbedingter Beeinträchtigungen älterer Autofahrer. Bisher dürfen in Deutschland Autofahrer ihren Führerschein grundsätzlich ohne Altersbegrenzung und turnusmäßige Gesundheits-Checks lebenslang nutzen. In Zukunft soll laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) der Hausarzt durch gezielte Beratung seiner Patienten eine wichtigere Rolle bei der Einschätzung des Fahrvermögens übernehmen als bisher. Vor diesem Hintergrund entwickelte die BASt ein Mobilitätsberatungskonzept für Ärzte. Es erhielt als eintägige Fortbildungsveranstaltung bereits von mehreren Ärztekammern eine Zertifizierung und ist in den entsprechenden Regionen als Ärzteweiterbildung verankert. Das Konzept stieß bei den teilnehmenden Medizinern laut BASt auf eine sehr gute Resonanz. Parallel dazu laufen Forschungsprojekte, um die Einstellung und das Verhalten der älteren Verkehrsteilnehmer sowie die Auswirkungen der Fortbildung auf den ärztlichen Behandlungsalltag zu erfassen. Es überrascht nicht, dass demnach für Senioren die eigene Fahrkompetenz und die aktive Teilnahme am Straßenverkehr von großer Bedeutung für ihre Lebensqualität sind. Obwohl die Fahrfähigkeit durch gesundheitliche Beschwerden und die Einnahme von Medikamenten eingeschränkt sein kann, wollen viele Senioren dies nicht wahrhaben und schätzen sich weiter als sichere Autofahrer ein. In solchen Fällen kommt dem Hausarzt als Vertrauensperson eine besondere Rolle zu, um die Fahrkompetenz gegenüber dem Patienten anzusprechen. Die daraus resultierenden Risiken könnten im Einzelfall effizienter eingeschätzt und mit einer entsprechenden Beratung verbunden werden, regt die Bundesanstalt für Straßenwesen an. Dies setze allerdings voraus, dass Ärzte gezielter als bisher über den Zusammenhang von Alter, Leistungsfähigkeit und Fahrkompetenz informiert und darin besser ausgebildet sind. Der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) begrüßt entsprechende Initiativen, wie sie die BASt gestartet hat. Sie dürften jedoch nicht so weit gehen, dass das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt



# Presse-Information

und Patient durch die Weitergabe von sensiblen Patientendaten an Fahrerlaubnisbehörden nachhaltig gestört wird. Es komme auf die Überzeugungskraft der Ärzte an, um anhand von Befunden die Kraftfahrer unter ihren Patienten zu überzeugen, dass sie wegen ihrer gesundheitlichen und altersmäßigen Beeinträchtigungen eine Gefahr für sich selbst und für andere Verkehrsteilnehmer sein können. Das Konzept könne aber nur funktionieren, wenn niedergelassenen Ärzten der Mehraufwand durch eine entsprechende Gebührenziffer bei den Krankenkassen vergütet wird. ARCD

## Schweizer Güterfracht-Modell könnte EU-Schule machen

*Bad Windsheim (ARCD)* – Blanker Neid erfasst so manchen EU-Verkehrspolitiker angesichts der Schweizer Erfolge beim Transfer des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene! 64 % aller Güter werden heute in der Schweiz mit der Bahn transportiert, während es im EU-Durchschnitt nur 17 bis 18 % sind. Seit einer Volksinitiative im Jahre 1994 setzt die Regierung der Eidgenossen den in der Verfassung verankerten Auftrag konsequent um, eine dauerhafte Verkehrspolitik mittels einer Verlagerung der Fracht auf die Schiene zu betreiben, den Neubau von Straßen weitestgehend zurückzustellen und für Fahrzeuge ab 3,5 t auf allen Straßen eine emissionsabhängige Lkw-Maut zu erheben, die zum Ausbau alternativer Verkehrsträger herangezogen wird. Die Maut hat bewusst abschreckenden Charakter: Sie kostet rund das fünf- bis sechsfache der deutschen Gebühren! Bei einer Präsentation im EU-Parlament erklärte der Leiter des Bundesamtes für Verkehr, Max Friedli, dass die Schweiz dafür jährlich rund drei Milliarden Euro in den Bahnausbau investiere. Damit sei man in Europa Spitzenreiter. Sobald der Tunnel unter dem St. Gotthart (2018) fertig gestellt und damit weitere Transportkapazität vor allem für den Transitverkehr bereit stehen werde, seien weitere Schritte zur Eindämmung der Lkw-Belastung geplant, etwa in Form einer Alpentransitbörsen. Verhandlungen mit der EU-Kommission und den EU-Nachbarn seien bereits im Gange. Auch im Personenverkehr schlagen die hohen Investitionen seit 2000 positiv zu Buche. Während in Deutschland pro Einwohner im Jahr durchschnittlich 907 km per Bahn zurückgelegt werden, sind es in der Schweiz 2009 km. Zu einer Abnahme der Fahrzeugflotte habe dies übrigens nicht geführt: Auf 7,5 Millionen Einwohner kommen heute in der Schweiz 5,9 Millionen Pkw und Lkw. Nebeneffekte der Maut: Die Lkw-Flotte sei schneller modernisiert worden, und die Auslastung der Fahrzeuge habe sich von durchschnittlich 6 auf 10 Tonnen verbessert. Friedli räumte zudem mit einer weiteren Mär auf: Die transportierten Waren seien letztendlich für den Endverbraucher nicht teurer geworden. ARCD

## EU-Parlamentarier stimmen unverbindlichen Sicherheitsstandards auf Europas Hauptachsen zu

*Bad Windsheim (ARCD)* – Es könne nicht angehen, dass die EU Milliardenbeträge in Straßenbauprojekte der Transeuropäischen Verkehrsnetze investiere, zugleich aber keine Mindestanforderungen an Sicherheitsstandards stelle, meinte EU-Kommissionsvertreter Enrico Pasquarelli angesichts der zögerlichen Haltung vieler EU-Parlamentarier des Verkehrsausschusses, dem Richtlinievorschlag „Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“ zuzustimmen. Es sei unwahr, dass die Überprüfung der Sicherheitsstandards auf Europas Hauptachsen unnötig teure Bürokratie verursache, argumentierte Pasquarelli. Vielmehr könnten dadurch jährlich bis zu 600 Menschenleben gerettet und 7000 schwere Verletzungen verhindert werden. In Deutschland oder Frankreich seien die



# Presse-Information

Standards heute schon so hoch, dass sich für diese Länder nichts ändern werde. Aber es sei sinnvoll, andere Länder auch auf diesen Weg zu bringen, so der Kommissionssprecher. Wie Erhebungen des europäischen Verkehrssicherheitsrats ETSC für 2006 zeigen, liegt die Anzahl der Verkehrstoten auf Autobahnen in der Schweiz, Dänemark und den Niederlanden unter 2 (pro 1 Milliarde Pkw-km), während sie in Spanien, Slowenien und Ungarn fast sechsmal so hoch ist. Insgesamt sterben in Europa 3.200 Menschen (8 % der Verkehrstoten) bei Unfällen auf Autobahnen. Eine Mehrheit der EU-Parlamentarier stimmte schließlich dem Vorschlag der Kommission zu, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die Richtlinie keine bindenden Anhänge enthalte. „Wir haben ihr die Gifzähne der Überbürokratisierung gezogen“, meinte Georg Jarzembowksi (CDU), Verkehrssprecher der EVP-Fraktion, der ursprünglich gegen den Vorschlag gestimmt hatte. Die Richtlinie nimmt dadurch jedoch mehr den Charakter einer Empfehlung an als den einer zwingenden Vorschrift. Der ARCD bedauert, dass hier eine Chance vergeben wurde, tatsächlich für einheitliche Mindest-Sicherheitsstandards auf Europas Autobahnen zu sorgen. **ARCD**

## **Belgien will Straßenverkehrsordnung regionalisieren**

*Bad Windsheim (ARCD)* – Wenig Freude mit den lang andauernden Regierungsverhandlungen hat der größte belgische Automobilclub Touring. Denn auch im Bereich Straßenverkehrssicherheit sind die beiden Regionen Wallonien und Flandern nun zur Auffassung gekommen, es jeweils alleine besser machen zu können. Bald könnte es im Norden und Süden des Landes somit unterschiedliche Tempolimits auf Landstraßen und im städtischen Bereich geben und einen unterschiedlichen Vergehens- und Bußgeld-Katalog. Wenn auch die Führerscheinprüfung nationale Angelegenheit bleibt, so sollen Fahrschulausbildungen und technische Überprüfung der Fahrzeuge künftig in die Kompetenz der Regionen fallen. Welche Regeln in der „gemischten“ Region Brüssel gelten werden, steht noch in den Sternen. **ARCD**

