

## **Rede Stefan Kölbl**

**Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum (DVF), Vorsitzender der Vorstände DEKRA e.V. und DEKRA SE**

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Frau Priemer, sehr geehrte Podiumsteilnehmer, weitere Gäste,

„Eine Epidemie wütet auf unseren Straßen, die lautlos Menschen dahinrafft“ mit diesen dramatischen Worten hat vor wenigen Tagen die Welt EU-Kommissarin Violeta Bulc zitiert. Die EU-Kommissarin stütze ihre Aussage auf erschreckenden Zahlen:

- Jeden Tag sterben 70 Menschen in der Europäischen Union in Verkehrsunfällen
- Pro Jahr verlieren weltweit 1,3 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen ihr Leben

Heute Abend soll es darum gehen, wie das verhindert werden kann. Wie wir Zahl der Verkehrstote weiter senken können. Wie wir Unfälle mit Todesfolge und überhaupt schwere Unfälle auf Straßen vermeiden können. Sicher auch durch digitale Vernetzung und automatisiertes Fahren.

Ich begrüße Sie im Namen des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums herzlich im Haus der Commerzbank!

Mehr Verkehrssicherheit ist zentrales Anliegen des Deutschen Verkehrsforums von Beginn an. Die Digitale Vernetzung und das automatisierte Fahren ist ebenfalls längst fester Bestandteil der Agenda. Dazu hat das DVF vor zwei Jahren gemeinsam mit dem Bundesverband BITKOM den Aktionsplan „Intelligente Mobilität“ vorgestellt.

Darin sind konkrete Maßnahmen vorgeschlagen für den Aufbau digital vernetzter Verkehrssysteme und die Potenziale der Digitalisierung im Verkehrssektor. 2016 wurde daraus das Strategiepapier für intelligente Mobilität in Europa abgeleitet, mit Handlungsempfehlungen .

Wir beschäftigen uns heute mit der Frage, inwiefern intelligente digitale Vernetzung und Automatisierung von Fahrfunktionen helfen können, den Verkehr auf Deutschlands und Europas Straßen sicherer zu machen. Damit einhergehend folgen unzählige weitere Fragestellungen:

- Welche Technologien sollten wir forcieren?
- Wo liegen die Hemmnisse, wo die Herausforderungen?
- Was muss rechtlich und ethisch bedacht werden?
- Welche gesetzgeberischen / regulatorischen Handlungsbedarfe bei Haftungsfragen, Datensicherheit und internationalen Standards.

Freue mich, diese Fragen heute Abend in so hochkarätig besetztem Podium diskutieren zu können. Noch mehr freue ich mich, dass Sie so zahlreich Einladung des Deutschen Verkehrsforums gefolgt sind. Dies zeigt, auf welch anhaltendes

Interesse das Dauerbrennerthema Verkehrssicherheit stößt. Bevor wir aber aufgeworfene Fragen erörtern, lassen Sie mich Blick auf IST-Stand werfen.

7,1% weniger Verkehrstote im vergangenen Jahr, das ist der niedrigste Stand an Verkehrstoten seit über 60 Jahren. Sicher sind rückläufige Entwicklung ist erfreulich. Aber kann uns noch lange nicht zufriedenstellen. Dahinter stecken immer noch über 3.200 Menschen, die 2016 bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen. Das sind neun Einzelschicksale pro Tag. Ein Wehrmutstropfen: Es gab nicht weniger Unfälle, nur weniger Verkehrstote. Vergangenes Jahr mit 2,6 Millionen Unfällen sogar das unfallreichste seit der Wiedervereinigung. Ein Plus von 2,8% gegenüber dem Vorjahr. Das liegt natürlich auch daran, dass die Verkehrsleistung kontinuierlich gestiegen ist.

Lebensrettende Fahrzeugausstattung, Fahrerassistenzsysteme und verbesserte Notfallmedizin haben zwar für weniger Verkehrstote gesorgt. Aber rund 397.000 Menschen wurden vergangenes Jahr trotzdem verletzt (+ 0,8%). Grund zur Zufriedenheit besteht also nicht.

Statistik besagt vielmehr, dass nach Jahren sinkender Zahlen seit 2014 keine signifikanten Rückgänge bei Verkehrstoten mehr verzeichnet wurden. 2014 und 2015 sogar noch einmal leicht angestiegen. Es scheint, dass die Wirkung passiver und aktiver Sicherheitstechnik verpufft angesichts steigenden Verkehrsaufkommens (man könnte auch sagen sich neutralisiert).

Wollen wir Vision Zero, also das Ziel von Null Verkehrstoten erreichen. Dazu müssen wir

- a) Investitionen in Verkehrs- und Sicherheitsinfrastruktur steigern
- b) auch im Bereich Fahrzeugtechnik und automatisiertes Fahren nächste technologische Stufe zünden.

Vielleicht müsste Vision Zero wie in Schweden ins Gesetz geschrieben werden. Die Bundesregierung müsste dann Zwischenziele festlegen, wie sie Zahl der Unfallopfer mindern will, und daraus konkrete Maßnahmen ableiten. Als Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums, aber auch als Vorstandsvorsitzender DEKRA, ist für mich Vision Zero mehr als abstraktes Ziel oder wünschenswerte Utopie. Für mich ist diese Vision gleichzeitig Mission. Denn sie stand gewissermaßen bereits bei Gründung von DEKRA vor über 90 Jahren Pate. Unser satzungsgemäßer Auftrag ist, Risiken der Menschen im Umgang mit moderner Technik überall dort zu identifizieren und zu minimieren, wo Menschenleben in Gefahr sein könnten. Historisch bedingt steht bei DEKRA Fahrzeugsicherheit im Vordergrund. Als Weltmarktführer prüfen wir hier 26 Millionen Fahrzeuge pro Jahr. Aber auch mit unseren zahlreichen Unfallforschungsprojekten, Crashtests sowie jährlichem Verkehrssicherheitsreport leisten wir Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr. Darum engagieren wir uns auch im Deutschen Verkehrssicherheitsrat und im Deutschen Verkehrsforum. Bei der Verkehrssicherheit sind wir überzeugt: Ja, wir können langfristig die Zahl Todesfälle Richtung Null bringen.

Im städtischen Bereich ist das heute schon möglich. Experten der DEKRA Unfallforschung haben aufgezeigt, dass Vision Zero in einigen Städten Europas schon erreicht. Vor allem in Deutschland, Großbritannien und Niederlanden, aber

auch in USA und Japan. In Deutschland haben es sechs Städte geschafft, 5 - 6 Jahre in Folge: Göppingen, Neustadt an der Weinstraße, Bad Homburg, Marburg, Stolberg und Kerpen. Stadt Kerpen haben wir mit dem DEKRA Vision Zero Award ausgezeichnet. Diese Beispiele zeigen, dass Vision Zero Wirklichkeit werden kann, wenn Thema Verkehrssicherheit für Verantwortliche auf allen Ebenen oberste Priorität besitzt. Das betrifft im Wesentlichen drei Aktionsfelder:

- den Menschen als Verkehrsteilnehmer
- die Verkehrsinfrastruktur
- die Fahrzeugtechnik

Nur ein paar Punkte: Bei Infrastruktur hat der Bund Milliarden für den Erhalt und Ausbau des Fernstraßennetzes bereitgestellt. Allein 2015 sechs Milliarden Euro zur Verbesserung von Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss. Schwerpunkte waren der Bau von Überholfahrstreifen auf Landstraßen, die Entschärfung von Knotenpunkten und der Ausbau von Telematikanlagen auf Fernstraßen.

Sehr gute Erfahrungen mit Verkehrstelematik führen nun zur Fortschreibung des Projektplans mit Ländern bis 2020. Im Bereich Fahrzeugtechnik wurden Fahrdynamik-Regelsysteme stufenweise verpflichtend eingeführt. Fahrunfälle vor allem auf Landstraßen dadurch um ca. 30% gesenkt. Segensreich wirkt sich zunehmend auch die Einführung automatischer Notbremssysteme bei Lkw aus. Insbesondere schwerwiegende Auffahrunfälle an Stauenden werden dadurch vermieden oder entschärft. Bis 2020 gibt es weitere Herausforderungen: Im Infrastrukturbereich will der Bund bis kommendes Jahr 40% mehr Mittel in Erhalt und Ausbau Infrastruktur stecken. Neben umfangreichen Investitionen greift der Bund weitere Anregungen des Deutschen Verkehrsforums bei Modernisierung und Digitalisierung der Verkehrs- und Logistiknetze auf, wie den Ausbau von Breitband entlang Verkehrswege, an Knotenpunkten und Logistikzentren und die Ertüchtigung der Mobilfunknetze für Standard 5G. Das ermöglicht ein flächendeckendes Echtzeitinternet.

Unter Stichwort Mobilität 4.0 will Bund auch automatisiertes und vernetztes Fahren weiter vorantreiben, beispielsweise mit „Digitalem Testfeld Autobahn“ auf A9 in Bayern. Auch die Länder sind aktiv: Niedersachsen baut bis 2018 im Raum Hannover, Braunschweig und Salzgitter 280 Kilometer Autobahn zu digitalem Testring aus.

Meine Damen und Herren, rund 90% aller Unfälle durch menschliches Fehlverhalten verursacht. Das belegen Unfallstatistiken immer wieder eindringlich. Häufigste Ursachen: Unaufmerksamkeit, zu hohe Geschwindigkeit und zu geringe Sicherheitsabstände. Nicht einmal 1% der Unfälle hängt mit technischen Mängeln zusammen. Grund hierfür ist sicher: die technische Überwachung funktioniert. Fahrerassistenzsysteme können insbesondere in kritischen Verkehrssituationen den Fehlerfaktor Mensch minimieren. Software wird somit zu wichtigem sicherheitsrelevanten Bauteil. Allein bei Reaktionszeiten schlägt moderne Software menschliches Gehirn um Längen. Verbesserte Sensortechnik bietet hier weitere Potenziale, funktionieren Sensoren doch weit besser als menschliche Sinneswahrnehmung. Spurhalte- oder Notbremsassistenten – um nur zwei jüngere Technologien zu erwähnen – haben die Verkehrssicherheit signifikant erhöht. Die Weiterentwicklung hin zum automatisierten und vernetzten Fahren ist die logische

Konsequenz. Und dazu braucht es deutsche Wirtschaft und ihre technische Innovationskraft. Amerikanische Mitbewerber wie Google oder Tesla schlafen nicht. Wäre fatal, ihnen dieses Zukunftsfeld zu überlassen. Die Bundesregierung hatte bereits 2015 als Ziel vorgegeben, Deutschland müsse Leitanbieter für automatisierte und vernetzte Fahrzeuge bleiben und zugleich Leitmarkt werden. Die nächste Evolutionsstufe für mehr Verkehrssicherheit ist die Zusammenführung von digitaler Infrastruktur und Fahrzeugtechnik zum automatisierten und vernetzten Fahren. Doch dafür müssen grundlegende ethische Fragen diskutiert und der erforderlicher Rechtsrahmen geschaffen werden. Nach welchen Kriterien entscheiden Algorithmen in Gefahrensituation, wenn beispielsweise nur noch Wahl zwischen Personen- oder Sachschaden bzw. zwischen verschiedenen potenziellen Opfern bleibt? Wann und wie schnell ruft Autopilot den Fahrer wieder zurück ans Steuer? Und wie lassen sich Schuldfragen nach Unfall rechtlich einwandfrei klären?

Am 30. März hat Bundestag Gesetz zum automatisierten Fahren beschlossen:

- Regelt, wie Fahrer und hoch- oder vollautomatisierte Fahrsysteme zusammenwirken.
- Der Fahrer darf dem System die Fahrzeugsteuerung zwar komplett überlassen.
- Die letzte Verantwortung bleibt aber bei ihm.

Das heißt:

- Automatisierte Fahrfunktionen müssen jederzeit vom Fahrzeugführer übersteuert oder deaktiviert werden können.
- Fordert das System dazu auf, muss Fahrer die Steuerung übernehmen.
- Ist ein bestimmungsgemäßer Betrieb des Systems nicht mehr möglich, (etwa bei einem geplatzten Reifen)
- oder fällt System ohne Warnung aus, ist Fahrer ebenfalls in der Verantwortung.

Automatisiertes Fahren ersetzt also nicht den Fahrer. Deswegen darf er zwar die Hand vom Steuer nehmen, E-Mails oder Zeitung lesen. Aber sicher nicht in Tiefschlaf verfallen. Wie schnell der Fahrer die Kontrolle übernehmen kann und soll untersucht Unfallforschung der Versicherungsbranche, die den volkswirtschaftlichen Schaden von Unfällen tragen müsste. Die deutschen Versicherer fordern zu Recht, dass für alle Neuerungen bei Fahrzeugautomatisierung allgemeinverbindliche Prüf- und Testverfahren gelten müssen. Dies ist auch für die Prüforganisationen essenziell. Doch wie klärt man im Falle eines Unfalls, wer gefahren ist und wer haftet? Dafür sieht Gesetzentwurf eine Art „Blackbox“ vor, die alle wesentlichen Fahrdaten aufzeichnet, beispielsweise, ob Fahrer eingegriffen hat oder nicht. Fahrer kann also die Schuld nicht pauschal auf das System abschieben. Versagt jedoch nachweisbar die Technik, dann haftet der Hersteller.

Liebe Gäste, Eine Frage, die sich nicht per Gesetz regeln lässt, ist die der Akzeptanz solcher Systeme in der Bevölkerung. Sehr geehrter Herr Kollege Becker, der ADAC hat da erst im Herbst repräsentative Studie unter seinen Mitgliedern durchgeführt. Demnach rechnen zwei Drittel fest mit selbstfahrenden Autos in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren. Ein Drittel könnte sich heute schon vorstellen, in ein automatisiertes Fahrzeug einzusteigen. Aber mindestens genauso viele ADAC-

Mitglieder lehnen das ab. Hier ist in den kommenden Jahren also viel Vertrauensarbeit zu leisten. Spontan verbinden Befragte mit automatisierten Fahrsystemen mehr Sicherheit und weniger Unfälle. Aber ebenso groß ist Angst vor Fehleranfälligkeit, Kontrollverlust und Abhängigkeit von der Technik. Viele gehen davon aus, dass Technologie noch nicht ausgereift. Ganz klar: Im Internet der Dinge muss auch die (technische) Sicherheit der Dinge gewährleistet werden. Die digitale Transformation erfordert die unabhängige Überwachung der technischen Zustände des gesamten Systems. Und letztlich ist Akzeptanz auch Frage des Datenschutzes. Justiz- und Verbraucherschutzminister Maas hat sich unlängst positioniert: Wer digitale Technik nutzt, muss auch bereit sein, Daten zur Verfügung zu stellen. Aber die Autofahrer sollen auch bewusst entscheiden können, welche Daten sie preisgeben und was mit den Daten passiert. Muss also möglich sein, die Datenübermittlung im Vorfeld zu erkennen und gegebenenfalls zu unterbinden.

Meine Damen und Herren, wie sieht sie also aus, die Mobilitätswelt von morgen? Wenn es nach den Vorstellungen des deutschen Verkehrsforums geht, wie folgt:

1. Die Zahl der Verkehrstoten wird gesenkt durch intelligente und vernetzte Verkehrsleit- und Sicherheitstechnik. Stichworte: Telematiklösungen und eCall
2. Die Zahl der Verkehrstoten wird weiter gesenkt durch automatisierte Fahrfunktionen und Assistenzsysteme. Stichworte: Car to Car und Car to Infrastructure
3. Der Umbau zu einer digital vernetzten Mobilitätswelt wird von einer eindeutigen Rahmengesetzgebung hinsichtlich Haftungs- und Versicherungsfragen, Cybersicherheit und Datenschutz sowie technischer Zuverlässigkeit und einheitlicher Prüfstandards flankiert.

Vertrauenswürdige Technologie und Rechtssicherheit erhöhen die Akzeptanz für das automatisierte Fahren, sorgen für eine schnelle Verbreitung neuer Technologien und helfen somit, die Zahl der Verkehrstoten zu senken. So gut dieses Zukunftsszenario klingt, so viel Diskussionsbedarf besteht auch über die Ausgestaltung des Wegs dorthin. Wir wollen heute Abend erörtern, welche technischen Innovationen uns voranbringen, wie wir ihre Zuverlässigkeit gewährleisten und wie gestalten wir angesichts des Technologie-Mixes, der über Jahre auf unseren Straßen herrschen wird? Dabei gilt es auch, Perspektive derjenigen einzunehmen, die Nutzer und Nutznießer dieser Technologien sein werden. Was sind ihre Wünsche und Bedenken? Wie müssen wir Verkehrsteilnehmer schulen, damit sie automatisierte Fahrfunktionen adäquat benutzen? Welche Anforderungen gibt es in puncto Cloud-Dienste und Cybersicherheit? Wie sieht es aus mit Haftung, Datenschutz, ethischen Fragen, rechtlichen Rahmenbedingungen?

Im weiteren Verlauf werden wir diese Themen in Form von drei Gesprächsrunden vertiefen. Ich bin froh, dass wir mit Frau Priemer eine kompetente und versierte Journalistin als Moderatorin unserer Diskussionsforen gewinnen konnten. Sie ist stellvertretende Chefredakteurin von auto motor sport. Herzlich willkommen, Frau Priemer! Ich begrüße außerdem Herrn Professor Kompass als Experten der Automobilindustrie, Hauptabteilungsleiter Fahrzeugsicherheit bei der BMW Group, sowie meinen Kollegen Frank Leimbach, Head of Technical Affairs bei DEKRA! Schön, dass Sie beide uns zum Thema Technik und Zuverlässigkeit Rede und Antwort stehen. Peter Fuß, Senior Advisory Partner Automotive bei Ernst & Young, und Roland Werner, Head of Government Affairs & Policy für die DACH-Region beim

Mobilitätsdienstleister Uber Sie werden uns zu den internationalen Trends wertvolle Einsichten geben. Heiße ich ebenfalls herzlich willkommen! Und schließlich freue ich mich, meinen Präsidiumskollegen im Deutschen Verkehrsforum, Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr beim ADAC, und Herrn Professor Andre Seeck, Abteilungsleiter Fahrzeugtechnik bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, auf dem Podium begrüßen zu können. Sie sind Experten für Nutzerperspektive und Rahmenbedingungen des automatisierten Fahrens und der digitalen Vernetzung.

Nachdem ich so viele spannende Fragen angerissen habe, freuen wir uns jetzt auf die möglichen Antworten. Freuen Sie sich auf einen spannenden Diskussionsabend! Liebe Frau Priemer, damit übergebe ich Ihnen das digitale Steuer!