

PRESSEINFORMATION

3. Sachverständigentag von TÜV und DEKRA

Mehr Sicherheit durch moderne Technologien

Verkehrsexperten: Potenziale zur Vermeidung von Unfällen werden nicht genutzt

Berlin, 25. Februar 2008. – Moderne Sicherheitstechnik bei Fahrzeugen muss flächendeckend zum Einsatz kommen, um die Zahl der Verkehrstoten in Europa nachhaltig zu senken. So lautet die zentrale Botschaft des 3. Sachverständigentages von TÜV und DEKRA in Berlin. Besonders wiesen die rund 500 Verkehrsexperten aus den Prüforganisationen auf die steigenden Unfallzahlen jugendlicher Fahranfänger in Deutschland hin. Nach einer Hochrechnung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist die Zahl der tödlichen Unfälle bei Jugendlichen 2007 gegen den Gesamttrend um drei Prozent gestiegen. Deswegen ist auch eine Optimierung von Ausbildung und Prüfung der Fahrschüler notwendig.

„Weder bei der heute möglichen Fahrzeugtechnik, noch bei der Ausbildung junger Fahrer werden momentan alle Potenziale zur Unfallvermeidung ausgeschöpft,“ erläuterte Dr. Guido Rettig, Vorsitzender des Verbandes der TÜV e.V. „Gerade junge Fahrer sind besonders gefährdet, weil sie sich häufig mit fehlender Praxis an das Steuer technisch mangelhafter Fahrzeuge setzen. Die fatalen Auswirkungen dieser brisanten Mischung können wir an der Unfallstatistik ablesen.“ Rettig forderte daher eine zügige Ausstattung aller Fahrzeuge mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm ESP. „Wenn wir die Forderung nach einer sicheren und nachhaltigen Mobilität und die Verpflichtungen der EU-Charta 2010 ernsthaft umsetzen wollen, so müssen wir alle Ressourcen ausschöpfen,“ sagte Klaus Schmidt, Vorstandsvorsitzender von DEKRA e.V. und DEKRA AG. Dazu zählt für Schmidt beispielsweise auch die Anpassung der Prüffristen von älteren Fahrzeugen an die Realität.

Norbert Kühnl
(07 11) 78 61-25 12
(07 11) 78 61-27 00
norbert.kuehnl@dekra.com

Johannes Näumann
(030) 76 00 95-320
(030) 76 00 95-401
johannes.naeumann@vdtuev.de

Große Sorge bereitet den Sachverständigen das steigende Alter der Fahrzeuge in Deutschland. „Rund 16 Millionen Pkw sind in Deutschland älter als 10 Jahre“, erläuterte Dr. Guido Rettig. „Diese Fahrzeuge sind nur in den seltensten Fällen mit moderner Sicherheitstechnologie, wie z.B. ESP, ausgestattet“. Der TÜV Report 2008 hat auf der Basis von über sieben Millionen Hauptuntersuchungen festgestellt, dass bei älteren Fahrzeugen die Quote erheblicher Mängel bis zu 30 Prozent beträgt. „Der Betrag, den Fahrzeughalter in ihr Fahrzeug investieren, geht mit zunehmendem Fahrzeugalter deutlich zurück“ so Klaus Schmidt. „Die Folge: steigende Mängelquoten – zumeist sicherheitsrelevanter Bauteile – und damit steigendes Unfallrisiko.“ Dass aber ältere Fahrzeuge bevorzugt von Autofahrern der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen genutzt werden, hat im letzten Jahr die DEKRA Verkehrssicherheitsaktion SafetyCheck eindrucksvoll gezeigt, an der sich im vergangenen Jahr 14.000 junge Menschen mit ihren Fahrzeugen beteiligten. 77 Prozent der überprüften Autos waren acht Jahre und älter.

In einem breit angelegten Erfahrungsaustausch setzten sich 500 Experten der Sachverständigen-Organisationen TÜV und DEKRA gemeinsam mit namhaften Vertretern aus Wissenschaft, Industrie und Politik mit den Herausforderungen der mobilen Gesellschaft auseinander und entwickelten Empfehlungen für eine sichere Zukunft. Die Veranstaltung steht in diesem Jahr unter dem Motto: „Mensch, Fahrzeug, Umwelt: Wege zu einer sicheren und nachhaltigen Mobilität.“ Die Sachverständigentage haben sich dem Ziel verpflichtet, die Zahl der Verkehrsoffer zu reduzieren. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag im Rahmen der Europäischen Charta für Verkehrssicherheit, zu deren Erstunterzeichnern VdTÜV und DEKRA im Jahr 2002 in Dublin gehörten. In einer Grußbotschaft an die Teilnehmer des Sachverständigentages würdigte der Vorsitzende des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Klaus W. Lippold, den Beitrag der Prüforganisationen zur Verkehrssicherheit: „Die hohe Qualität der technischen Untersuchungen in unserem Land leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass die Unfallursache ‚technische Mängel‘ und ‚Wartungsmängel‘ in Deutschland vergleichsweise selten ist“. Defizite beklagen die Verkehrsexperten nicht nur im Einsatz möglicher Sicherheitstechnologien, auch im Bereich des Umweltschutzes sehen die die Prüforganisationen der TÜV und DEKRA Potenziale, die noch nicht ausgeschöpft sind.

Fahrerassistenzsysteme, aber sicher!

„Das derzeitige Niveau des Unfallrisikos im Straßenverkehr ist nicht mehr akzeptabel, weil das technisch erreichbare Unfallvermeidungspotenzial bei Neufahrzeugen nicht ausgeschöpft wird“, sagte Jürgen Bönninger, FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH. So könnte ein höherer Ausstattungsgrad der Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsysteme einen wesentlichen Beitrag zu Unfallvermeidung und Minderung der Unfallfolgen leisten. Wären ab 2008 alle Neufahrzeuge serienmäßig mit dem Schleuderschutz ESP/ESC ausgerüstet, könnten bis 2012 rund 1.800 Verkehrstote und mehr als 40.000 Verletzte vermieden werden. „Die Forderung nach einer serienmäßigen Ausstattung aller Neuwagen mit ESC hat daher absolute Priorität“, erklärte Prof. Klaus Langwieder, International Safety Consulting.

Prof. Hans-Christian Pflug, Daimler AG, machte deutlich, dass intelligente Assistenzsysteme für Nutzfahrzeuge, wie der Notbremsassistent und der Spurassistent, den Fahrer nicht erst in Gefahrensituationen, sondern bereits bei normalen Fahrten entlasten. Im Pkw eingesetzt, könnten gerade auch junge Fahrer von den Sicherheitseffekten solcher Systeme profitieren. Die Markteinführung der elektronischen Lebensretter, so der Konsens der Experten, sei jedoch von einer breiten öffentlichen Akzeptanz abhängig. Die Bereitschaft, solche Systeme zu kaufen, müsse durch intensivere Verbraucheraufklärung, aber auch verstärkt durch Kaufanreize von Staat und Wirtschaft gefördert werden. Aufgabe der Unfallforschung sei es, mehr Entscheidungskriterien für die Einführung von Fahrerassistenzsystemen zu liefern.

Die heute verfügbare Elektronik ermöglicht in naher Zukunft ganz neue Dimensionen der Fahrzeugsicherheit. Die wesentlichen Fortschritte für die Verringerung der Anzahl der Verkehrstoten erwartet Prof. Langwieder von der bevorstehenden Verbindung von passiven Fahrzeugsicherheitssystemen (Airbags, Sicherheitsgurte, steife Fahrgastzellen etc.) und aktiven Systemen (ESP, Notbremsassistent, Automatic Cruise Control etc.) zu einem Gesamtkonzept „Integrated Safety“. Große Hoffnungen liegen in der Einführung des automatischen Notbremssystems („Automatic Emergency Braking Systems“). „Ich bin davon überzeugt, dass die Einführung des ‚Automatic Emergency Braking Systems‘ der nächste überaus entscheidende Schritt zur Verringerung der Unfallzahlen und Minderung der Unfallfolgen sein wird“, betonte Prof. Langwieder. Viele unabhängige Unfalluntersuchungen bestätigten, dass die Fahrer in fast 50 Prozent der Unfallsituationen keine oder nur unzureichende Bremsreaktion zeigten und nur in 20 bis 30 Prozent der Fälle eine Vollbremsung eingeleitet wurde.

Mit dem Konzept der „Integrated Safety“ entwickeln sich Fahrerassistenzsysteme zunehmend von der Information über die Warnfunktion hinaus zu einer aktiven Intervention. Dies aber kann zu einer teilweisen oder völligen Übersteuerung des Fahrers führen. Nach einer Empfehlung des

Verkehrsgerichtstages 2000 ist dies nur dann zulässig, wenn das System in der besonderen Situation schneller und gezielter reagiert, als es der Fahrer selbst tun könnte. Aus Sicht von Prof. Langwieder ist es jedoch eine hilfreiche und notwendige Unterstützung des Fahrers in einer Krisensituation, wenn ein System dem Fahrer die Möglichkeit gibt, ein Manöver noch durchzuführen, das er aufgrund seiner längeren Reaktionszeiten nicht mehr überprüfen könnte.

Die Einführung von Fahrzeugen mit nicht übersteuerbaren Fahrerassistenzsystemen verstößt auch nicht gegen das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, führte Prof. Bernhard Kempen von der Universität Köln aus. Die Forderung des Weltabkommens, „dass der Fahrer sein Fahrzeug in jeder Fahrsituation beherrscht“, sei auf den Fahrer bezogen und berühre die Frage der Zulassung von Fahrzeugen nicht. Der Sinn und Zweck des Vertrages, die Verkehrssicherheit zu steigern, werde durch die Einführung von Assistenzsystemen nicht verfehlt, sondern erkennbar gefördert.

Sorgen bereitet den Sachverständigen aktuell der unzureichende Allgemeinzustand der zugelassenen Fahrzeuge, der sich auch auf die elektronisch geregelten Fahrzeugsysteme erstreckt. Eine wichtige Rolle für die Verkehrssicherheit spielt daher die am 1. April 2006 eingeführte Prüfung der sicherheitsrelevanten elektronisch geregelten Fahrzeugsysteme im Rahmen der Hauptuntersuchung. Sie stellt sicher, dass das ursprüngliche Sicherheitsniveau des Fahrzeuges über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges erhalten bleibt und nicht unbemerkt Systemfehlern, Verschleiß, Ausbau oder Manipulation zum Opfer fällt. „Auch der 2. oder 3. Besitzer des Fahrzeuges muss sich darauf verlassen können, dass die Systeme noch eingebaut sind und funktionieren“, betonte Jürgen Bönninger. Prof. Bernhard Wieland von der Universität Dresden attestierte der Überprüfung von Fahrerassistenzsystemen im Rahmen der Hauptuntersuchung ein volkswirtschaftliches Nutzenpotenzial. Vor dem Hintergrund der eSafety-Initiative der Europäischen Kommission forderte Dr. Frank Albrecht vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Sachverständigen auf, die neuen Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu begleiten und neuen Gefahren mithilfe neuer Prüfinhalte bei Fahrzeuguntersuchungen und Gutachten entgegenzuwirken.

Die Hauptuntersuchung – ein Exportschlager

Die Fahrzeugüberwachung nach europäischem Modell hat sich zum einem Exportschlager entwickelt, der über die Grenzen Europas hinaus nachhaltig zur Sicherheit gerade auch alternder Assistenzsysteme beiträgt, sagte Dr.-Ing. Thomas Aubel, TÜV SÜD Auto Service GmbH. Um der fortschreitenden technischen Entwicklung der Fahrzeuge gerecht zu werden, sei es notwendig, die Fahrzeugüberwachung den neuen Herausforderungen kontinuierlich anzupassen und auszubauen. Der vorhandene Vorsprung müsse durch Innovationen abgesichert werden. Auch Philippe Rabenschlag vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) stuft die Erfahrungen mit den Prüforganisationen im Kontext technischer Unterwegskontrollen an Nutzfahrzeugen als insgesamt positiv ein. Jürgen Bönninger von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH schlägt vor, zur besseren Information der Verbraucher auf dem Hauptuntersuchungsbericht künftig den Ausbildungsgrad sowie den Funktionszustand der sicherheitsrelevanten Fahrzeugsysteme auszuweisen.

Investitionen in die Sicherheit machen sich auch bei der Fahrzeugkonstruktion bezahlt. Die Optimierung von Fahrzeugen in Hinblick auf den Fußgängerschutz, die seit 2005 für neue Pkw-

Modelle bis 2,5 Tonnen vorgeschrieben ist, führt, so Dr. Jürgen Brauckmann, TÜV Rheinland Group, auf der einen Seite zwar zu erhöhten Instandsetzungskosten. Die steigenden Anschaffungs- und Reparaturkosten werden jedoch in den letzten Jahren durch den Rückgang der Kosten für Personenschäden kompensiert. Von dem abnehmenden Schadenbedarf der Versicherungen profitiere letztlich auch der einzelne Fahrzeughalter.

Sicherheit auch für die Umwelt

Mit seinem erfolgreichen Modell der Fahrzeugüberwachung trägt Deutschland nicht nur zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, sondern auch zur Entlastung der Umwelt bei. Die Sachverständigen von DEKRA und TÜV sehen in der Abgasuntersuchung im Rahmen der periodischen Fahrzeugüberwachung ein wichtiges Instrument zur Einhaltung des Emissionsniveaus über die Lebensdauer eines Fahrzeuges. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Abgasprüfung hilft, die Emissionen von CO₂ und anderen Schadstoffen zu verringern, beispielsweise durch die Einführung der On-Board-Diagnose an modernen Fahrzeugen (E-OBD). Ein nicht unerheblicher Teil der Emissionen, der vom Fahrstil des Fahrers abhängt, lässt sich durch gezielte Schulung beeinflussen. Nach den Worten von Dipl.-Ing. Marcellus Kaup, TÜV SÜD Auto Service GmbH, entwickelt sich das energiesparende und umweltbewusste Fahren derzeit zum „modernen Fahren“ weiter, das ein Ausnutzen der in der modernen Fahrzeugtechnik steckenden Potenziale propagiert und sich durch ein hohes Verantwortungsbewusstsein des Fahrers für den Menschen und gegenüber der Umwelt auszeichnet.

Am Steuer: sichere Fahrer

Intensiv setzte sich der Sachverständigentag auch mit der hohen Unfallquote von Fahranfängern auseinander. Weltweit verfolgen Ausbilder und Prüfer die verschiedensten Konzepte, die junge Fahrer besser auf das selbstständige Fahren vorzubereiten, berichtete Willem Vanbroeckhoven, Präsident des internationalen Verbandes der Fahrerlaubnisprüfungs-Organisationen CIECA. Erfahrungen in Schweden zeigen, dass eine größere Fahrpraxis unter sicheren Bedingungen das Unfallrisiko verringern kann. Dieses Modell setzt Deutschland mit dem jüngst eingeführten „Begleiteten Fahren“ um. Positive Effekte, so ein Bericht aus Österreich, bringen auch die in Finnland, Österreich und Schweiz obligatorische und in Deutschland freiwillige Zweite Phase der Fahrausbildung. Sie setzt auf Gruppendiskussionen, Selbstbewertung und Feedback unter Gleichaltrigen. Auch eine Nullpromille-Regelung für Fahranfänger, in Deutschland seit dem 1. August 2007 wirksam, führt zu niedrigeren Unfallraten.

Das „Begleitete Fahren“ ab 17 Jahren und die Zweite Phase der Fahrausbildung ist für die weitere Optimierung des Systems der Fahrausbildung so wichtig, weil die Zeit in der Fahrschule nicht ausreicht, um Einstellungen und Werthaltungen sicher zu prägen, sagte Gerhard von Bressendorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände. Nach einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen trägt die Einführung der Fahrerlaubnisprüfung am Computer zu einer verbesserten Vorbereitung auf den Straßenverkehr und zur Absenkung des Risikos der Fahranfänger bei. Die dynamische Darstellung von Verkehrssituationen am Computer, so Dr. Frank Prücher, BASt, ermöglicht eine größere Realitätsnähe der Prüfaufgaben. Mit Filmsequenzen und Computeranimationen können wichtige Kompetenzen wie das Wahrnehmung von Gefahren und das Verhalten im Verkehr besser überprüft werden als bisher.

Zu einem Problem für die Verkehrssicherheit wird zunehmend auch die Bedienung moderner Autos. Nach Untersuchungen von TÜV SÜD ist die Bedienung von Komfortfunktionen wie Navigationsgerät, Heizung, Radio oder Klimaanlage vielfach zu kompliziert und lenkt die Fahrer so sehr vom Verkehr ab, dass sie teilweise mehrere Sekunden lang im Blindflug über die Straßen irren. Als extrem ablenkend erwiesen sich laut Pascal Mast das Ausschalten des Verkehrsfunks, das Programmieren von Sendern auf Stationstasten, das Einstellen der Luftverteilung und die Eingabe eines Zwischenziels im Navigationsgerät. Auch die Risiken durch Müdigkeit im Straßenverkehr werden nach Ansicht der Experten häufig unterschätzt. Dr. Ernst Kriegeskorte von der TÜV NORD Mobilität geht davon aus, dass rund 24 Prozent der schweren Verkehrsunfälle auf Autobahnen auf Einschlafen am Steuer zurückzuführen ist. Andere Untersuchungen sprechen von mehr als 50 Prozent. Besonders Schlafapnoe-Patienten haben ein 6- bis 15-fach höheres Unfallrisiko. Die verkehrspsychologischen Diagnose- und Beratungsangebote von TÜV und DEKRA können für die Betroffenen hier eine wichtige Hilfestellung sein.