

10. Deutscher Verkehrsexpertentag

30. Juni und 01. Juli 2011 in Köln

Fahrerassistenzsysteme

Innovative Technologien, Sicherheitsgewinn und Verbrauchersicht

Präambel

Am 30. Juni und 01. Juli 2011 fand in Köln der 10. Deutsche Verkehrsexpertentag der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU) statt.

Fahrerassistenzsysteme wurden als Generalthema des Kongresses aus Sicht der aktuellen Forschung und der derzeitigen Praxis in Deutschland interdisziplinär dargestellt und diskutiert. Vor diesem Hintergrund gelten die vorgelegten Entschlüsse.

Der Tagungspräsident, Herr Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Leiter des Lehr- und Forschungsgebiets Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik der Bergischen Universität Wuppertal, moderierte den Kongress und leitete die Diskussion und Abstimmung der nachstehenden Entschlüsse.

Die Schirmherrschaft wurde von Herrn Minister Harry K. Voigtsberger, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, übernommen.

Der zweitägige Kongress fand mit Gastgeber Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Mitglied des Vorstands TÜV Rheinland Berlin, Brandenburg Pfalz e. V., und etwa 100 Verkehrsexperten im Rheinland-Saal der Hauptverwaltung des TÜV Rheinland in Köln statt. Teilnehmer wie Referenten waren Wissenschaftler und Praktiker der Bereiche Technik, Psychologie, Wirtschaft, Polizei, Politik und Verbandsarbeit.

Unterstützt wurde der 10. Deutsche Verkehrsexpertentag vom TÜV Rheinland in Köln und vom ADAC Verkehrssicherheitskreis Nordrhein-Westfalen.

Entschlüsseungen

Verbesserte Öffentlichkeitsarbeit und Anpassung rechtlicher Maßnahmen

1. Fahrerassistenzsysteme leisten einen bedeutsamen Beitrag zum Ausbau der Verkehrssicherheit. Das Potential von Fahrerassistenzsystemen kann nur ausgeschöpft werden, wenn eine hohe Penetrationsrate erreicht wird. Dies kann durch eine breitere Aufklärung erreicht werden, die den Nutzen von Fahrerassistenzsystemen aufzeigt. Dabei muss an die Eigenverantwortlichkeit der Straßenverkehrsteilnehmer appelliert werden. Die Entwicklung und Markteinführung von Informations- und Warnsysteme sollte durch Öffentlichkeitsarbeit und rechtliche Maßnahmen stärker gefördert werden. Der Bekanntheitsgrad einzelner Systeme und ein Bewusstsein des persönlichen und allgemeinen Sicherheitsgewinns sind ebenso wie die Kaufbereitschaft beim Verbraucher zu fördern. Dies ist zum Beispiel durch mehr Verbrauchertests oder durch Simulatoren für potenzielle Kunden möglich.
2. Für den Individualverkehr ist die Förderung einer zielgruppenspezifischen Aufklärung durch leicht zugängliche und unabhängige Informationen gefordert. Für Senioren steht dabei die Erhaltung unfallfreier Mobilität im Vordergrund, für Fahranfänger die Förderung unfallfreier Mobilität und für Motorradfahrer insbesondere der Sicherheitsgewinn durch Antiblockiersysteme.
3. Für den Wachstumssektor Güterverkehr ist die Verbreitung und Wahrnehmung sicherer Lkw zu fördern, da auch hier die Notwendigkeit von sicherheitsfördernden Fahrerassistenzsystemen anerkannt ist. Zum Beispiel sollten unterstützende Fahrerassistenzsysteme Voraussetzung werden für eine Vergrößerung des Ladevolumens bei gleichbleibendem zulässigem Gesamtgewicht. Die Forderung nach finanziellen Anreizen und Ausgleichen zur Anschaffung von Fahrerassistenzsystemen, zum Beispiel durch Förderungen, ermäßigte Versicherungsprämien oder Mautrabatte wird vom Deutschen Verkehrsexpertentag unterstützt. Ziel dessen muss sein, Fahrerassistenzsysteme mit nachgewiesenem Sicherheitsnutzen grundsätzlich bei Neuzulassungen und, wenn möglich, durch Nachrüstungen einzusetzen.
4. Die wirksame und effiziente Prüfung der elektronischen Sicherheitssysteme bei der Hauptuntersuchung (HU) von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern ist unabdingbar. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ihre Einführung nicht nur in Deutschland, sondern auch in Europa zwingend erforderlich.

Technische Verkehrssicherheitsmaßnahmen

5. Diejenigen Fahrerassistenzsysteme, die einen deutlich erkennbaren Sicherheitsgewinn in sich bergen, sind zu fördern. Insbesondere sind dies die Geschwindigkeit regulierende Techniken (z. B. Verkehrszeichenerkennung), Technik, die ein schwächer werdendes Leistungsvermögen älterer Verkehrsteilnehmer kompensiert (z. B. Einparkhilfen) und Komfortsysteme mit mindestens indirektem Sicherheitsgewinn (z. B. Berganfahrhilfe).
Dagegen sind Fahrerassistenzsysteme abzulehnen, die aufgrund von Informationsfülle, Wahrnehmungsproblemen, Überforderung und Ablenkung eher sicherheitskontraproduktiv wirken.
6. Fahrerassistenzsysteme, deren Einflussnahme bei der Verkehrsunfallaufnahme bedeutsam ist, müssen für die Beweissicherung transparent gemacht werden. Dazu sind rechtlich verbindliche Regelungen erforderlich.

Verkehrssicherheitsbezogene Forschung

7. Gemessen an der Zahl der Führerscheinbesitzer verursachen Senioren vergleichsweise wenige Unfälle. Besondere altersabhängige Überprüfungen der Fahreignung erscheinen daher, auch nach vorliegenden Erkenntnissen aus dem Ausland, nicht notwendig. Bis 2050 wird die Zahl der Senioren um ein Drittel zunehmen, die Zahl der Senioren mit Führerschein noch stärker. Derzeit fehlen wesentliche Kenntnisse über Senioren als Pkw-Fahrer wie zum Beispiel die Veränderung des Leistungsvermögens über Generationen hin betrachtet, deren Fahrprofile und Unfallgeschehen nach Straßenkategorien oder Anforderungen an den Pkw-Insassenschutz für Senioren. In diesen Bereichen ist mehr Forschung nötig. Zu entwickeln sind insbesondere Fahrerassistenzsysteme, die für Senioren leicht bedienbar sind. Bei bestimmten Auffälligkeiten sollten nachweislich hilfreiche Fahrerassistenzsysteme, wie zum Beispiel ein Nachtsichtassistent bei gemindertem Sehvermögen, gesetzlich vorgeschrieben werden.
8. Unangemessene Geschwindigkeit ist eine Hauptursache von Verkehrsunfällen. Der Einsatz intelligenter Geschwindigkeitsbeschränkungen (ISA) mit Berücksichtigung von Umfeldbedingungen ist daher zu erproben.

9. Testverfahren für Fahrerassistenzsysteme sollten an der Realität orientiert und unabhängig von der zu prüfenden Technologie sein. Die Bewertung der Testergebnisse muss im Sinne der Verbraucher anspruchsvoll sein. Die Eingangshürde zum einfachen Bestehen des Tests ist nicht zu hoch anzusetzen, um einer hohen Marktdurchdringung nicht entgegenzustehen.

10. Fahrerassistenzsysteme unterstützen den Fahrer bei der Fahraufgabe. Sie sind nicht nur als Systeme zur Komfortsteigerung anzusehen, sondern auch als Sicherheitssysteme, die zur Reduzierung von Unfällen bzw. Minimierung von Unfallfolgen beitragen können. Zu fordern sind derzeit vor allem Langzeituntersuchungen (z.B. Feldversuche), um die effektive Wirkung von Fahrerassistenzsystemen bestimmen zu können.

Köln, im Juli 2011

Redaktionelle Bearbeitung der Entschlüsse:

Tagungspräsident Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff, Wissenschaftlicher Beirat der GUVU e. V.