

## Presseinformation

DEKRA stellt Verkehrssicherheitsreport 2018 Güterverkehr in Brüssel vor

# EU-Kommission will Verkehrssicherheit in der Union weiter verbessern

DEKRA e.V.  
Konzernkommunikation  
Handwerkstraße 15  
D-70565 Stuttgart

[www.dekra.de/presse](http://www.dekra.de/presse)

- Optimierungspotenziale sind längst nicht ausgeschöpft
- Nachhaltige Qualifikation von Berufskraftfahrern bleibt wichtig
- Riskantes Spiel durch Abschaltung lebensrettender Fahrerassistenzsysteme

Die EU-Kommission will weiterhin entschlossen daran arbeiten, die Verkehrssicherheit in der Union zu verbessern. Henrik Hololei, Generaldirektor Mobilität und Verkehr: „Kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilitätslösungen bieten enormes Potenzial, schwere Verletzungen und Todesfälle im Straßenverkehr zu verhindern. Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten im Blick auf die Interoperabilität zwischen verschiedenen Betreibern der multimodalen Fracht- und Logistikkette. So zielen innovative Dienstleistungen darauf ab, die Sicherheit und Zuverlässigkeit der operativen Abläufe zu erhöhen. Um unsere Verkehrssicherheitsarbeit für die Zukunft aufzustellen, wird Matthew Baldwin, unser jüngst berufener Europäischer Koordinator für Verkehrssicherheit, die Verkehrssicherheitsstrategie 2021 bis 2030 weiter voranbringen, mit einem ganzheitlichen Ansatz in Sachen kooperativer, vernetzter und automatisierter Mobilität.“ Hololei sprach beim DEKRA Jahresempfang in Brüssel, bei dem die international tätige Sachverständigenorganisation ihren Verkehrssicherheitsreport 2018 zum Thema Güterverkehr vorstellte.

Die Unfallzahlen aus den EU-Mitgliedstaaten zeigen ganz deutlich: Güterkraftfahrzeuge sind weit besser als ihr Ruf. Im Vergleich zu Pkw sind sie verhältnismäßig wenig an Unfällen beteiligt. Zur Entwarnung besteht allerdings kein Grund. Denn vor allem Unfälle mit schweren Lkw ab zwölf Tonnen haben aufgrund der hohen Massen oft besonders schwerwiegende Folgen – zum einen für die Lkw-Fahrer selbst, vor allem aber auch für Pkw-Fahrer und für ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer. „Die Potenziale, die sich bei der aktiven und passiven Sicherheit von Nutzfahrzeugen bieten, gilt es noch effizienter auszuschöpfen“, mahnt DEKRA Vorstandsmitglied Clemens Klinke, der den Verkehrssicherheitsreport vorstellte.

„Monstercrash auf der Autobahn“, „Lkw kracht ungebremst in Stauende“, „Drei Tote nach Unfall mit Geisterfahrer-Lkw“, „Familie zwischen zwei Lkw zermalmt“ und viele Schlagzeilen mehr: Regelmäßig finden sich in den Medien Meldungen

Datum Stuttgart / Brüssel, 16.10.2018 / Nr. 099  
Kontakt Wolfgang Sigloch  
Telefon direkt 0711.7861-2386  
Telefax direkt 0711.7861-742386  
E-Mail [wolfgang.sigloch@dekra.com](mailto:wolfgang.sigloch@dekra.com)

über Unfälle mit Nutzfahrzeugen, bei denen Menschen schwer verletzt worden sind oder ihr Leben verloren haben. Doch bei aller Tragik für die Betroffenen dürfen diese Fälle über eines nicht hinwegtäuschen: Bezogen auf ihre Fahrleistung sind Güterkraftfahrzeuge deutlich seltener an Unfällen mit Personenschaden beteiligt als Pkw. Schaut man sich die konkreten Unfallzahlen an, wird dadurch der schon seit Jahren grundsätzlich positive Trend in vielen Teilen der Welt bestätigt. So reduzierte sich zum Beispiel in den EU-Mitgliedstaaten die Zahl der Getöteten bei Unfällen mit Nutzfahrzeugen über 3,5 Tonnen von 7.233 im Jahr 2006 auf 3.848 im Jahr 2015, also um rund 47 Prozent. Die Zahlen sind also stark rückläufig, der Prozentsatz der Getöteten bei Unfällen mit Nutzfahrzeugen im Verhältnis zu allen Verkehrstoten in der EU verharret allerdings seit Jahren auf ungefähr demselben Niveau. Häufigste Unfallgegner sind Pkw. 55 Prozent der bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen Getöteten kamen auf Landstraßen ums Leben, 25 Prozent innerorts und 19 Prozent auf Autobahnen.

„Allein schon diese wenigen Zahlen untermauern die Notwendigkeit, nachhaltig gegenzusteuern“, sagte Clemens Klinke. Der DEKRA Verkehrssicherheitsreport zeigt für die Bereiche Mensch, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur auf, wo es anzusetzen gilt, um alle sich bietenden Optimierungspotenziale für die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit von Güterkraftfahrzeugen effizient zu nutzen.

### **Verheerende Folgen von Unfällen am Stauende**

Als ein Beispiel für erfolgreiche Maßnahmen nannte der DEKRA Vorstand die Weiterentwicklung der Lkw-Bremsen in den vergangenen Jahrzehnten. Bei einem DEKRA Vergleich zwischen einem aktuellen Mercedes-Benz Actros und seinem Vorgänger SK aus dem Jahr 1997 – beide samt Auflieger mit 38,5 Tonnen Gesamtmasse – zeigte sich: Bei einer Vollbremsung aus 80 km/h kam der moderne Lkw nach 41 Metern zum Stehen. Das ältere Fahrzeug hatte nach dieser Strecke noch eine Restgeschwindigkeit von 43 km/h und stand erst nach 57 Metern.

Welchen Unterschied diese Weiterentwicklung machen kann, zeigen DEKRA Crashversuche, bei denen ein Lkw mit rund 40 km/h Restgeschwindigkeit auf ein Stauende auffuhr. „Ein solches Unfallszenario gibt es leider noch zu häufig – oft mit schweren Folgen“, so Klinke. „Fährt ein Lkw mit großer Differenzgeschwindigkeit auf einen stehenden oder langsam fahrenden Pkw auf, sind beim Pkw extreme Deformationen zu erwarten. Häufig werden dabei mehrere Fahrzeuge ineinander geschoben“, erläuterte er.

Effektive Verbesserungen seien daher primär im Bereich der Unfallvermeidung beziehungsweise der Verringerung der Unfallschwere durch den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen zu erzielen. Dabei geht es darum, abgelenkte Fahrerinnen und Fahrer in geeigneter Weise und rechtzeitig in die Realität des Verkehrsgeschehens zurückzuholen sowie – unmittelbar bevor eine Kollision unvermeidlich wird – automatisch eine Bremsung einzuleiten.

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit immer mehr Assistenzsystemen ist nach Ansicht von DEKRA ein sinnvoller Schritt im Hinblick auf die „Vision Zero“ – also das Ziel eines Straßenverkehrs, in dem es bei Unfällen keine Getöteten und Schwerverletzten gibt. Entscheidend kommt es aber darauf an, dass die Fahrzeugführer über die Funktionalitäten der Systeme Bescheid wissen, um nicht Gefahr zu laufen, aus mangelnder Kenntnis unter Umständen das „falsche“ System abzuschalten – etwa den lebensrettenden Notbremsassistenten.

„Darüber hinaus muss jedem Fahrzeugführer bewusst sein, dass sich die physikalischen Gesetzmäßigkeiten durch Assistenzsysteme nicht außer Kraft setzen lassen – zum Beispiel im Blick auf die Bremsleistung auf nasser oder glatter Fahrbahn“, gab Clemens Klinke in Brüssel zu bedenken.

Eine weitere Voraussetzung bei allen elektronischen Systemen ist, dass sie auch über das ganze Fahrzeugleben hinweg zuverlässig funktionieren. Denn nur dann können sie ihre erhoffte Wirkung entfalten. Der periodischen Fahrzeugüberwachung kommt daher in Zukunft eine noch größere Bedeutung zu als heute schon – auch angesichts der zunehmenden Komplexität der Systeme und der Gefahr von elektronischen Manipulationen.

### **DEKRA Engagement für mehr Verkehrssicherheit**

Wie seine Vorgänger seit 2008 ist auch der neueste DEKRA Verkehrssicherheitsreport weit mehr als eine Ansammlung von Fakten über den Ist-Zustand. Er liefert Denkanstöße und konkrete Handlungsempfehlungen für Politik, Verkehrsexperten, Hersteller, wissenschaftliche Institutionen und Verbände. Zugleich soll er Ratgeber sein für alle Verkehrsteilnehmer.

DEKRA engagiert sich seit über 90 Jahren für die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Unter anderem gehört die Expertenorganisation zu den Erstunterzeichnern der EU-Charta für Verkehrssicherheit und unterstützt nachhaltig das von der EU neu aufgelegte Aktionsprogramm zur erneuten Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020. In nationalen und internationalen Gremien sind die Sachverständigen von DEKRA als kompetente Gesprächspartner geschätzt.

Der DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2018 steht online unter [www.dekra.de/verkehrssicherheitsreport](http://www.dekra.de/verkehrssicherheitsreport) zum Download sowie als Blätterkatalog zur Verfügung. Weitergehende Inhalte zum gedruckten Report, etwa in Form von Bewegtbildern oder interaktiven Grafiken, sowie alle Reports seit 2008 finden sich unter [www.dekra-roadsafety.com](http://www.dekra-roadsafety.com).

## **DEKRA Forderungen für mehr Verkehrssicherheit**

- Vom Fahrer „kurzfristig“ abgeschaltete Assistenzsysteme wie der Notbremsassistent müssen sich nach wenigen Sekunden automatisch wieder einschalten.
- Der elektronische Abbiegeassistent sollte für alle Nutzfahrzeuge – wie bereits der Notbremsassistent und der Spurhalteassistent – zur gesetzlich vorgeschriebenen Ausstattung gehören.
- Ebenso wie alle anderen Verkehrsteilnehmer müssen auch Berufskraftfahrer über die Funktionsweise, die Potenziale wie auch die Gefährdungen rund um Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren aufgeklärt werden.
- Die Funktionsfähigkeit mechanischer und elektronischer Komponenten der Fahrzeugsicherheit muss über das gesamte Fahrzeugleben hinweg gewährleistet sein. Die Überprüfung der entsprechenden Komponenten im Rahmen der regelmäßigen Hauptuntersuchung sollte daher möglichst international auf ein einheitliches hohes Mindestniveau gebracht werden.
- Der Sicherheitsgurt als Lebensretter Nummer 1 ist auch im Nutzfahrzeug bei jeder Fahrt anzulegen.
- Auch Berufskraftfahrer müssen noch mehr für die Gefahren durch Ablenkung am Steuer sensibilisiert werden.
- Bereits für die Erprobung des Platoonings sind erforderliche Sicherheitsstandards zu definieren. Dazu gehört die spezielle Kenntlichmachung der Einzelfahrzeuge gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.
- Besseres Wissen über die ordnungsgemäße Ladungssicherung und den Umgang mit Gefahrgut ist dringend notwendig.
- Für zielgerichtete Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit wie zum Beispiel die Umsetzung erfolgreicher „Best Practice“-Maßnahmen sind einheitliche und international vergleichbare Unfallstatistiken ein absolutes Muss.

### **Bildunterschriften:**

VSR 2018 Brüssel: Die DEKRA Vorstände Clemens Klinke, Ivo Rauh und Stefan Kölbl (von links) begrüßen Generaldirektor Henrik Hollei (rechts) zum Jahresempfang.

VSR 2018 Bremsvergleich 1-3: Der DEKRA Vergleich zwischen einem modernen Lkw und seinem 20 Jahre alten Vorgänger zeigt die technischen Fortschritte bei Bremsanlagen.

VSR 2018 Crashtest 1-3: Welche Folgen ein Lkw-Unfall mit rund 40 km/h Restgeschwindigkeit haben kann, belegen aktuelle DEKRA Crashtests.

### **Über DEKRA**

*Seit mehr als 90 Jahren arbeitet DEKRA für die Sicherheit: Aus dem 1925 in Berlin gegründeten Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e.V. ist eine der weltweit führenden Expertenorganisationen geworden. Die DEKRA SE ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des DEKRA e.V. und steuert das operative Geschäft des Konzerns.*

*Im Jahr 2017 hat DEKRA einen Umsatz von mehr als 3,1 Milliarden Euro erzielt. Mehr als 44.000 Mitarbeiter sind in über 50 Ländern auf allen fünf Kontinenten im Einsatz. Mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen arbeiten sie für die Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause. Das Portfolio reicht von Fahrzeugprüfungen und Gutachten über Schadenregulierung, Industrie- und Bauprüfung, Sicherheitsberatung sowie die Prüfung und Zertifizierung von Produkten und Systemen bis zu Schulungsangeboten und Zeitarbeit. Die Vision bis zum 100. Geburtstag im Jahr 2025 lautet: DEKRA wird der globale Partner für eine sichere Welt.*