

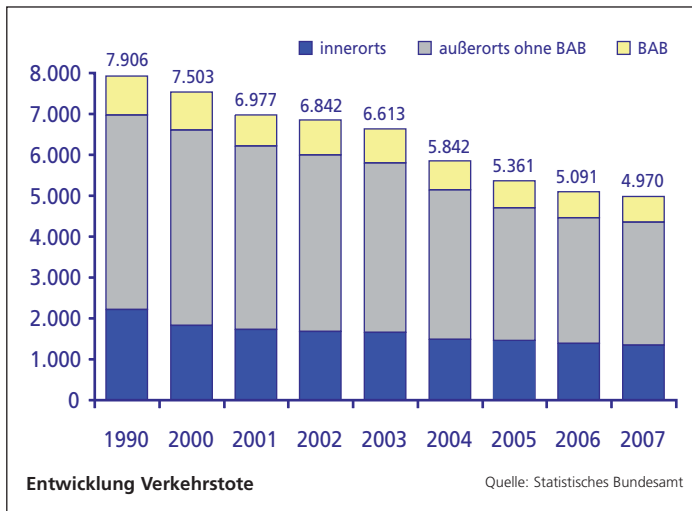
TECHNIK

Verkehrssicherheit

Versicherungsfragen

EG-Typgenehmigung auch für
Nutzfahrzeuge

Verkehrssicherheit



Nach Jahren des starken Rückgangs sank im Jahr 2007 erstmals die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland nur gering auf 4.970. Damit wird es auch für Deutschland schwieriger, das Ziel der EU zu erreichen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren. Wie Auswertungen des Statistischen Bundesamtes zeigen, ist dabei die Zahl der Verkehrstoten auf Landstraßen und die Zahl der getöteten Motorradbenutzer stark angestiegen, wohingegen die Unfälle durch überhöhte Geschwindigkeit weiterhin rückläufig sind. Dies zeigt, dass unabhängig von der ständigen Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit der Fahrzeuge auch andere Einflussfaktoren, wie z.B. das Wettergeschehen, die Infrastruktur und gesellschaftliche Verhaltensweisen das Unfallgeschehen stark beeinflussen. Zukünftig gilt es daher, neben dem weiteren Vorantreiben technischer Entwicklungen auch andere Konzepte zu entwickeln, die diesen Erkenntnissen stärker Rechnung tragen. Der VDIK unterstützt alle Aktivitäten zur Steigerung der Verkehrssicherheit, um das von der Europäischen Kommission formulierte Ziel zu erreichen. Aus Sicht des VDIK sind hierfür sinnvoll eingesetzte Fahrerassistenzsysteme ein wichtiger Baustein. Dabei muss der Mensch immer im Mittelpunkt der Betrachtungen stehen, denn nur vom Fah-

rer akzeptierte Assistenzsysteme leisten einen signifikanten Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die internationalen Fahrzeughersteller haben bereits heute eine Vielzahl von Systemen im Markt, die teilweise schon seit Jahren erfolgreich angeboten werden. Sie unterstützen daher aktiv die EU-Initiative „eSafety“ sowie die Einführung von „e-Call“, auch wenn hier noch einige Detailprobleme gelöst werden müssen.

Verschiedene Studien konnten aufzeigen, dass auch Tagfahrlicht einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten kann. Der VDIK befürwortet daher das Fahren am Tage mit

speziell entwickelten Tagfahrleuchten, die die Erkennbarkeit des Fahrzeuges verbessern, eine Blendwirkung vermeiden und den Kraftstoffmehrerverbrauch gering halten.

Ein wesentliches Potential zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bieten Systeme zur elektronischen Stabilitätskontrolle. Bei der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) wurde nun eine Vereinbarung getroffen, die der EU erlaubt, die elektronische Stabilitätskontrolle künftig als Standard vorzuschreiben. Künftig müssen schwere Nutzfahrzeuge mit einer Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 13 für Bremsen mit solchen Systemen ausgerüstet werden. Eine Pflicht für Lkw und Busse könnte damit bereits ab 2010 für alle Neufahrzeuge gelten. Die Ausrüstungspflicht soll schrittweise über mehrere Jahre eingeführt werden. Der VDIK begrüßt, dass mit dieser Entscheidung eine Empfehlung der Gruppe CARS 21 umgesetzt wird. Damit wird ein weiterer Schritt zur Harmonisierung der weltweit geltenden Sicherheitsstandards getan. Die verpflichtende Ausrüstung von Neufahrzeugen anderer Fahrzeugkategorien mit Systemen der aktiven Sicherheit wird ebenfalls bereits international diskutiert.

Versicherungsfragen

Eine günstige Versicherungseinstufung ist für alle Fahrzeughersteller ein wichtiges Kriterium geworden. Kaum ein anderer Faktor beeinflusst die Kosten während der gesamten Fahrzeughaltedauer so stark wie die Versicherungseinstufung. Dabei kommt es verstärkt zu Zielkonflikten zwischen der Erfüllung der Fußgängerschutzrichtlinie und dem Erreichen einer günstigen Versicherungseinstufung. Neben der zweiten Phase der Fußgängerschutzrichtlinie, die derzeit

diskutiert wird und ab 2010 erfüllt werden soll, wird ebenfalls ab 2010 in Deutschland bei der Ersteinstuung in das Typklassensystem der Vollkaskoversicherung ein Stoßfängertest berücksichtigt.

Dieser Test soll nach Ansicht der Versicherungswirtschaft dazu beitragen, zusätzlich zum Crashtest für die Ersteinstuung den Eigenschutz von Pkw weiter zu verbessern, die geometrische Kompatibilität der

Fahrzeuge bei Kollisionen zu erhöhen und das reale Unfallgeschehen besser abzubilden. Der bisher zur Verfügung stehende Deformationsraum muss daher zukünftig auch für die Erfüllung der Fußgängerschutzanforderungen und des Stoßfängertests verwendet werden. Dabei gilt es, noch weitere Detailfragen zu diskutieren. Die in den nächsten Jahren neu auf den Markt kommenden Fahrzeugtypen sind in der Entwicklung bereits weit fortgeschritten, so dass

der kurze Zeitraum bis zur Berücksichtigung des Stoßfängertests eine große Herausforderung für die Integration in die derzeitig laufenden technischen Entwicklungen darstellt. Der VDIK hat sich in seinen Gesprächen mit dem GDV immer für langfristig planbare Änderungen in den Einstufungskriterien ausgesprochen und möglichst international einheitliche Vorgehensweisen bei den Versicherungseinstufungen gefordert.

EG-Typgenehmigung auch für Nutzfahrzeuge

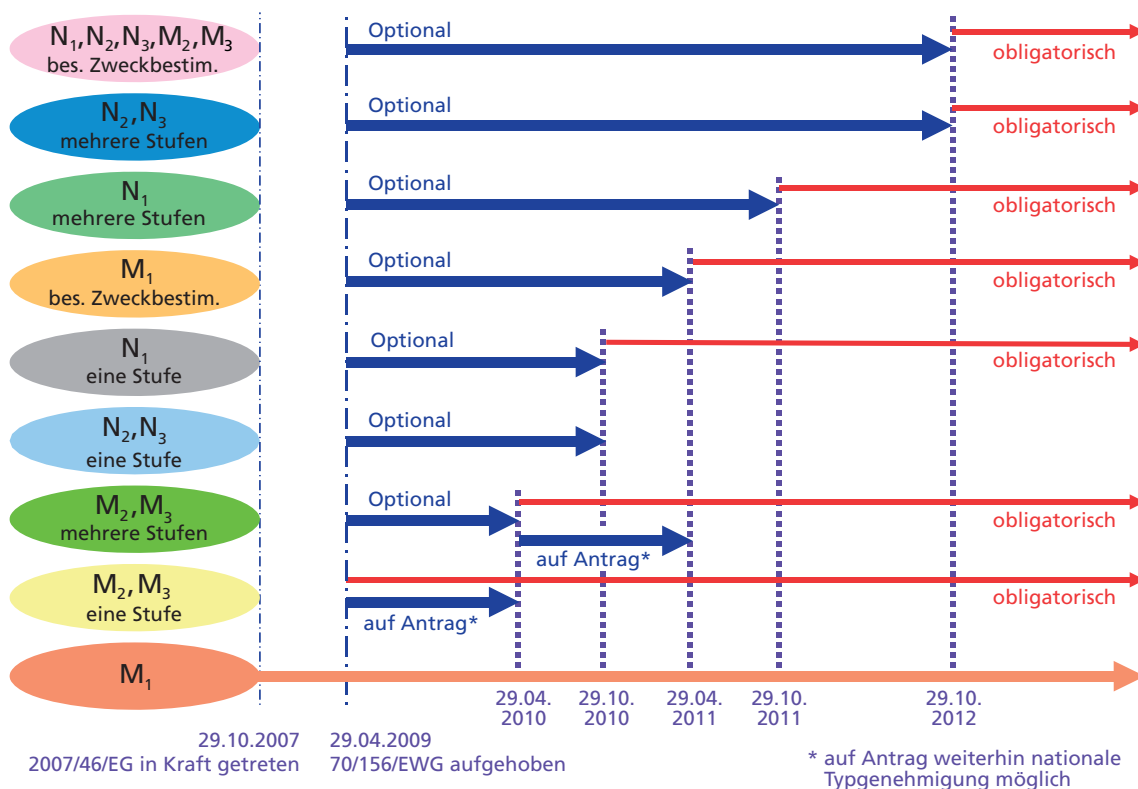
Nach zahlreichen Verschiebungen ist am 29.10.2007 die neue Rahmenrichtlinie 2007/46/EG in Kraft getreten. Damit ist eine EG-Typgenehmigung nicht nur für die Fahrzeugkategorie M₁, sondern u.a. auch für Nutzfahrzeuge möglich. Mit der neuen Rahmenrichtlinie werden auch die europaweit gültige Genehmigung von Kleinserien, der Zugang zu Reparaturinformationen sowie der Verkauf und Vertrieb von sicherheits- und umweltkritischen Teilen und Ausrüstungen geregelt.

Nachzeitigem Terminplan können erste Genehmigungen nach der neuen Rahmenrichtlinie erst 18 Monate nach Veröffentlichung, d.h. ab 29.04.2009 erteilt werden. Der VDIK sieht diesen nochmaligen Zeitverzug nach den zahlreichen Verschiebungen im

Vorfeld sehr kritisch, da vor allem Hersteller von N₁-Fahrzeugen kurzfristig auf die neue Rahmenrichtlinie umstellen und die Vorteile einer EG-Typgenehmigung nutzen wollen.

Der VDIK fordert daher

- ▶ die schnellstmögliche Umsetzung der 2007/46/EG in nationales Recht
- ▶ die Erteilung von EG-Typgenehmigungen nach 2007/46/EG deutlich vor dem 29.04.2009
- ▶ die Ausweitung der EG-Kleinserie auf Fahrzeuge anderer Kategorien als M₁
- ▶ die Erhöhung der möglichen Stückzahlen bei EG-Kleinserie und nationaler Kleinserie
- ▶ die Beibehaltung der nationalen Einzelgenehmigung in heutiger Form



Terminplan 2007/46/EG