



ZEIT FÜR NEUE MEILENSTEINE

Noch nie gab es in Deutschland – seit die Zahlen erfasst werden – so wenige Tote im Straßenverkehr. Zwar ist der Rückgang seit Jahren marginal, doch die Tendenz stimmt generell. Derweil werden in die Euro-NCAP-Tests neue Anforderungen aufgenommen – ein Überblick.

- VON SVEN PRAWITZ -



Der Nissan Leaf nach einem Frontalaufprall mit seitlichem Überstand.

Seit Mitte der Fünfzigerjahre erfasst das Statistische Bundesamt die Zahlen zu den Verkehrsunfällen in Deutschland. Für das Jahr 2017 hat die Polizei gut 2,6 Millionen Unfälle aufgezeichnet – eine Zunahme von zwei Prozent gegenüber 2016. Doch trotz der gestiegenen Zahl an Karambolagen kommen immer weniger Personen zu Schaden. Insgesamt 3.186 Verkehrstote (-0,6 %) bedeuten sogar den

niedrigsten Wert, seitdem die Statistik erfasst wird.

Auch in den Kategorien „Schwerverletzte“ (66.495 Stück; -1,4 %) und „Leichtverletzte“ (323.659; -1,7 %) zeigt die Tendenz nach unten. Das erste Quartal 2018 bestätigt diesen Trend: Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ging um gut 6,5 Prozent zurück – dabei wurden weniger Personen verletzt (-5,9 %) und getötet (-2,7 %).

Sieht man sich die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen in einer Trendkurve an, erkennt man sofort, dass diese seit einigen Jahren stark abflacht. Die großen Verbesserungen, die etwa durch die Gurt- und Helmpflicht oder verschärfte Promillegrenzen verzeichnet wurden, bleiben momentan aus. Somit rückt das Ziel von null Verkehrstoten auf unseren Straßen – die „Vision Zero“ – in weite Ferne.

HOFFNUNG AKTIVE SICHERHEIT

Große Hoffnung legen die Branchenexperten auf die aktiven Sicherheitssysteme moderner Fahrzeuge: Darunter fallen Spurhalte- oder automatische Notbremsassistenten. Da solche Systeme meist nach dem Top-Down-Ansatz in die neuen Modelle integriert werden und der Fahrzeugbestand im Schnitt mehr als zehn Jahre alt ist, dauert es mit der Marktdurchdringung der Fahrerassistenzsysteme eine ganze Weile.

Gleichwohl darf die Autoindustrie beim Thema Sicherheit nicht nachlassen, sollen oben genannte Ziele bald erreicht werden. Für die Hersteller ist das Bewertungskriterium der NCAP-Prüfprogramme (New Car Assessment Programme) ein wichtiges Marketinginstrument – kaum ein OEM möchte mit weniger als fünf Sternen für sein Fahrzeug auf den Markt gehen.

Andre Seeck, Leiter Bereich Fahrzeugtechnik bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, zeigte auf der mit über 400 Teilnehmern gut besuchten Safety Week Mitte Mai in Würzburg, welche Neuerungen es im Euro-NCAP-Testprogramm in den nächsten Jahren geben wird. 2018 werden die letzten Bewertungskriterien der Roadmap 2020 eingeführt – somit ist es Zeit für neue Meilensteine. Seeck kam nahezu direkt aus den Beratungen zur Roadmap 2025 und konnte so erste Einblicke geben – natürlich unter Vorbehalt der Zustimmung des Boards, das zeitnah über die Ergebnisse entscheiden wird.

FÜNFMAL MEHR TESTS

Im Bereich der ungeschützten Verkehrsteilnehmer gibt es ab 2018 einen zusätzlichen Test für entlang der Straße laufende Fußgänger. „Das entspricht dem Fußgänger, der entlang der Landstraße geht“, nannte Seeck ein Beispiel. Bisher gab es nur Tests für die Straße querende Passanten, die durch den Notbremsassistenten geschützt werden sollen. Der neue Test wird zudem mit einer weiteren Geschwindigkeit gefahren: Zu den bei allen Tests üblichen v_0 zwischen 20 und 60 km/h kommt ein Test mit einer Geschwindigkeit von 50 bis 80 km/h.

Vier der fünf Szenarien für Fußgänger müssen nun zusätzlich bei Nacht durchgeführt werden. Neu ist in diesem Jahr auch der Test des Notbremsystems für Radfahrer. In zwei Stufen sollen in Summe fünf Testabläufe etabliert werden (drei im Jahr 2018 und zwei im Jahr 2020).

Beim Test des Notbremsystems für auf-fahrende Fahrzeuge wird ab diesem Jahr das



Andre Seeck stellte auf der Safety Week 2018 die neuen Euro-NCAP-Tests vor.

sogenannte Global Vehicle Target (GVT) eingesetzt. Mit diesem Dummy-Fahrzeug werden Notbremsysteme bei einer Überlappung der Fahrzeuge von je 75, 50, 100, -50 und -75 Prozent umgesetzt. „Bei einem Offset sehen die Sensoren das Target auch von der Seite. Deshalb ist ein dreidimensionales Target notwendig geworden“, erklärte Andre Seeck die Einführung des GVT.

Da sich durch die zusätzliche Überlappung der Testaufwand verfünffacht hat, kommt hier die sogenannte Grid-Methode zum Einsatz: „Der Hersteller übermittelt seine Ergebnisse für alle Testfälle, und die NCAP-Tester prüfen diese stichprobenartig.“ Die Auswahl der einzelnen Tests erfolgt dann nach dem Zufallsprinzip. Die OEMs müssen diese fünf Tests jeweils für das stehende GVT und ein mit 20 km/h vorausfahrendes Dummy durchführen – das Testfahrzeug bewegt sich dabei mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 80 km/h.

Mit dem neuen GVT lassen sich nun weitere Tests für die Spurhaltesysteme umsetzen. Zum einen ein links abbiegendes Testfahrzeug bei entgegenkommendem Dummy – beide mit je 72 km/h unterwegs. Und zum anderen ein überholendes Target, während das getestete Fahrzeug auf die linke Spur wechseln möchte. Hinzu kommen die Tests bei einer Landstraße ohne Fahrbahnmarkierungen und mit diversen Markierungen (durchgezogen, gestrichelt etc.).

ROADMAP 2025

Nachdem die letzte Planung der NCAP-Tests bis 2020 reichte, plant die Strategiegruppe des Euro-NCAP bereits die nächsten Meilensteine bis 2025 – die sogenannte

Roadmap 2025. Den größten Handlungsbedarf sieht das Gremium für Autos und Motorräder bei Landstraßen: Hier gibt es nach wie vor die meisten Todesfälle. Fußgänger und Radfahrer sind – erwartungsgemäß – im städtischen Umfeld am stärksten gefährdet.

Die wichtigsten Meilensteine sind:

- Zustandsüberwachung der Fahrer (ab 2020)
- Automatisches Ausweichen im Notfall (2020 und 2022)
- Automatisches Notfallbremsen (2020 und 2022)
- V2X-Kommunikation (2024)
- Detektion von Kindern an Bord (2022)
- Verbesserter Schutz von Fußgängern und Radfahrern (2022)
- Maßnahmen gegen Schleudertraumata (2020)

Zu den genannten Tests plant Euro-NCAP neue Produkte, die keinen direkten Einfluss auf die Ratings haben werden. „Natürlich müssen wir als Euro-NCAP zum Thema automatisiertes Fahren sprachfähig sein“, so Seeck. Das Euro-NCAP-Gremium möchte „Grundanforderungen hinsichtlich Technik und Mensch-Maschine-Interaktion“ kommunizieren, um über die Funktionen aufzuklären und Vertrauen zu schaffen.

Immer mehr zusätzliche Funktionen haben dafür gesorgt, dass das NCAP-Bewertungssystem sehr umfangreich geworden ist. Andre Seeck hatte während seines Vortrags auf der Safety Week angedeutet, dass die Gremien bereits sehr konkret über ein völlig neues Bewertungsprinzip nachdenken. Die OEMs dürften auf einen geringeren Testumfang hoffen; die Verbraucher werden weiterhin auf das Gesamtergebnis achten. <