

Juli August 2023/07-08

www.dekra.de/dekrainfo

Herausgeber:
DEKRA e.V.
Konzernkommunikation
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart
Deutschland

Inhalt:

DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2023: „Technik darf nicht ablenken“

Das Automobil erlebt derzeit die wohl größte Revolution seit seiner Erfindung. Software und Elektronik übernehmen immer mehr Aufgaben und machen das Auto zu einer rollenden High-Tech-Maschine. „Moderne Assistenzsysteme können viele Unfälle verhindern oder zumindest die Unfallfolgen minimieren. Gleichzeitig können automatisierte Fahrfunktionen aber auch neue Problemfelder mit sich bringen“, erklärte Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH.

DEKRA Studie zum Automatisierten Fahren: Multitasking birgt Risiken

Hochautomatisierte Fahrfunktionen sind heute bereits in Lage, ein Fahrzeug selbständig zu steuern. Ein erstes solches System ist mit dem Mercedes DrivePilot in Deutschland zugelassen. Unter klar definierten und vergleichsweise eng begrenzten Voraussetzungen können sich der Fahrer oder die Fahrerin dabei anderen Tätigkeiten widmen, sind jedoch in Bereitschaft, um in kritischen Situationen notfalls eingreifen zu können.

Urlaubsfahrt – vier Fehler mit Folgen: Kinder im Auto richtig sichern

Auf langen Autofahrten ist der Bewegungsdrang von Kindern stark eingeschränkt. Über kurz oder lang kann das die Stimmung der Kleinen trüben. Die Experten von DEKRA warnen davor, in solchen Situationen den Gurt zu lockern oder Kinder völlig ungesichert im Auto herumturnen zu lassen. Besser ist es, mehr Bewegungspausen einzulegen und die Kids mit Spielen bei Laune zu halten.

Weitere Themen:

DEKRA Forderungen für mehr Verkehrssicherheit

Out-of-Position: Verletzungsgefahr bei lässiger Sitzposition

DEKRA Umfrage: Jeder dritte Radler fühlt sich unsicher

Datum	Stuttgart, im Juli/August 2023
Kontakt	Tilman Vögele-Ebering
Telefon direkt	+49.7 11.78 61-21 22
Fax direkt	+49.7 11.78 61-27 00
E-Mail	tilman.voegele-ebering@dekra.com
Internet	www.dekra.de

Nachdruck honorarfrei.
Urhebervermerk und
Belegexemplar erbeten.



Foto: DEKRA

Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk erbeten.

Hinweis für die Redaktion: Das Motiv kann bei der DEKRA Presseabteilung angefordert werden.
Tel. +49.711.7861-2122

Assistenzsysteme können zu Unaufmerksamkeit verleiten

DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2023 „Technik und Mensch“

„Technik darf nicht ablenken oder überfordern“

Das Automobil erlebt derzeit die wohl größte Revolution seit seiner Erfindung. Software und Elektronik übernehmen immer mehr Aufgaben und machen das Auto zu einer rollenden High-Tech-Maschine. „Moderne Assistenzsysteme sind die Grundlage für die zunehmende Automatisierung des Straßenverkehrs. Sie können viele Unfälle verhindern oder zumindest die Unfallfolgen minimieren. Gleichzeitig können automatisierte Fahrfunktionen aber auch neue Problemfelder mit sich bringen“, erklärte Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, bei der Vorstellung des DEKRA Verkehrssicherheitsreports 2023 „Technik und Mensch“.

Wie Fehlauer erläuterte, muss bei aller sinnvollen Technik auch immer sichergestellt sein, dass sie den Fahrer nicht ablenkt oder überfordert. „Grundvoraussetzung für den Einsatz von Assistenzsystemen ist, dass sie für alle Nutzer leicht verständlich sind.“ Ihre Bedienung dürfe nicht zu neuen Risiken oder Gefahren führen, mit denen die erzielten Erfolge in der Verkehrssicherheit wieder aufs Spiel gesetzt werden.

„Gerade sehr gut und zuverlässig funktionierende Systeme etwa in den Bereichen Abstandsregelung und Spurhalten verleiten viele Verkehrsteilnehmer dazu, sich auch anderen Aufgaben als dem Fahren zuzuwenden“, gab Jann Fehlauer zu bedenken. Mehrere schwere Unfälle seien schon die Folge einer solchen Fehleinschätzung bezüglich der Systemauslegung gewesen. Kritisch könnten solche Systeme auch dann werden, wenn der Fahrer gesundheitliche Probleme bekommt und dies nicht erkannt wird.

Mit zunehmendem Automatisierungsgrad gehe zudem die alltägliche Fahr-Erfahrung zurück. „Sie ist aber gerade in den kritischen Fahrsituationen unabdingbar, in denen eine automatisiertes System wieder an den Fahrer übergibt“, so Fehlauer. Für diese Herausforderung gebe es aktuell noch keine befriedigende Lösung. Bei allen technischen Weiterentwicklungen im Kraftfahrzeugbereich darf nach Ansicht der DEKRA Automobil Geschäftsführers nie vergessen werden, dass die Akzeptanz und Beachtung der Verkehrsregeln für jede Art von Verkehrsteilnahme essenzielle Sicherheitsbausteine sind. „Bis auf Weiteres ist und bleibt es der Mensch, der durch sein Verhalten den wesentlichen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr leistet.“ Der Verkehrssicherheitsreport 2023 steht online unter www.dekra-roadsafety.com zum Download bereit.

DEKRA Info



Foto: DEKRA

Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk erbeten.

Hinweis für die Redaktion: Das Motiv kann bei der DEKRA Presseabteilung angefordert werden.
Tel. +49.711.7861-2122

Einheitliche Bedienung im Auto dringend erforderlich

Verkehrssicherheitsreport 2023 „Technik und Mensch“

DEKRA Forderungen für mehr Verkehrssicherheit

- **Besser informieren.** Fahrerinnen und Fahrer müssen besser über den Anwendungsbereich, die Grenzen und die Bedienung des jeweiligen Assistenzsystems informiert werden. Diese Informationen müssen nicht nur den Erst-, sondern auch den Zweit- und Drittnutzern eines Fahrzeuges zur Verfügung stehen.
- **Eindeutige Statusanzeigen.** Wenn ein System eine Fahraufgabe übernommen oder wieder abgegeben hat, muss dies der Fahrerin oder dem Fahrer eindeutig angezeigt werden.
- **Ergonomische Cockpits.** Die Cockpits von Fahrzeugen müssen so ergonomisch gestaltet sein, dass die jeweiligen Informationen klar verständlich angezeigt werden.
- **Bedienung vereinheitlichen.** Es ist dringend erforderlich, die sicherheitsrelevanten Bedienfunktionen unabhängig vom Hersteller zu vereinheitlichen, damit sich Fahrerinnen und Fahrer auch in fremden Fahrzeugen schnell zurechtfinden. Und zwar in punkto Anordnung, Handhabung und Ort der Bedienelemente.
- **Vorhandene Potenziale erschließen.** Bei den bereits heute verfügbaren Systemen der aktiven und passiven Sicherheit im Fahrzeug müssen die noch vorhandenen Potenziale zur Unfallvermeidung konsequent erschlossen werden. Die Automatisierung ist kein schnelles Allheilmittel
- **Elektronik prüfen.** Es muss gewährleistet sein, dass die mechanischen und elektronischen Sicherheitskomponenten über das gesamte Fahrzeugleben hinweg funktionieren. Dazu müssen sie im Rahmen der Technischen Fahrzeugüberwachung regelmäßig geprüft werden, zum Beispiel bei der Hauptuntersuchung.
- **Gefahrenstellen entschärfen.** Um das Ziel „Vision Zero“, einen Straßenverkehr möglichst ohne Getötete und Schwerverletzte, zu erreichen, müssen Gefahrenstellen aktiv aufgespürt und entschärft werden. Dabei müssen die Anforderungen moderner Assistenzsysteme berücksichtigt werden.



Foto: DEKRA

Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk erbeten.

Hinweis für die Redaktion: Das Motiv kann bei der DEKRA Presseabteilung angefordert werden.
Tel. +49.711.7861-2122

DEKRA Studie zum Automatisierten Fahren

Multitasking birgt Risiken

Hochautomatisierte Fahrfunktionen sind heute bereits in der Lage, ein Fahrzeug selbstständig zu steuern. Ein erstes solches System ist mit dem Mercedes DrivePilot in Deutschland zugelassen. Unter klar definierten und vergleichsweise eng begrenzten Voraussetzungen können sich der Fahrer oder die Fahrerin dabei anderen Tätigkeiten widmen, sind jedoch in Bereitschaft, um in kritischen Situationen notfalls eingreifen zu können.

Bei der Übernahme der Fahrzeugführung aus hochautomatisierter Fahrt treten bei Fahrerinnen und Fahrern allerdings teils erhebliche Schwierigkeiten auf, selbst wenn sie zuvor keine Nebentätigkeit ausgeübt haben. Dies ist das Ergebnis einer Studie, die DEKRA in Kooperation mit der TU Dresden auf dem DEKRA Lausitzring durchführte. Bei den Testfahrten auf dem Rundkurs wurden die zwei Übernahme-Szenarien „falscher“ und „stiller Alarm“ durchgespielt: Ein Teil der Testpersonen hatte den Auftrag, die automatisierte Fahrt als passive Überwacher zu verfolgen und nur dann einzugreifen, wenn sie es für notwendig hielten. Eine zweite Gruppe sollte während der automatisierten Fahrt zusätzlich eine visuell beanspruchende Tätigkeit an einem Tablet erledigen.

Deutliche Schwierigkeiten bei der Übernahme gab es im Modus „stillen Alarm“, das heißt, in Gefahrensituationen, in denen eine Übernahme notwendig gewesen wäre, aber eine Aufforderung des Systems ausblieb. Etwa beim Überfahren der Haltelinie an einem Stoppschild, beim langsamen Abdriften auf die Gegenfahrbahn oder beim plötzlichen Ausweichen vor einem Hindernis. Hier fiel auf, dass selbst Personen ohne Nebentätigkeit teilweise erhebliche Schwierigkeiten hatten, die Führung des Fahrzeuges zu übernehmen. Je nach Situation waren in der Tablet-Gruppe zwischen 58 und 89 Prozent der Probanden beim „stillen Alarm“ nicht erfolgreich. Aber selbst in der Gruppe ohne Nebentätigkeit war der Anteil der Nicht-Übernahme mit 24 bis 61 Prozent überraschend hoch.

Der „falsche Alarm“, also eine Warnung ohne eine kritische Situation, bereitete dagegen keinem der Teilnehmer beider Gruppen ein Problem, die Kontrolle des Fahrzeuges zu übernehmen. Allerdings brauchten sie dazu unerwartet lange. Während andere Studien von 0,83 Sekunden sprechen, wurden hier im Schnitt 2,44 Sekunden gemessen. Aus Sicht von DEKRA unterstreicht die Studie einmal mehr, dass Multitasking mit Risiken bei Kontrollübernahmen verbunden ist. Die Ausführung einer Nebentätigkeit erschwere in hohem Maße das Erkennen systembedingter Fehler beim automatisierten Fahren und damit eine schnelle situationsgerechte Reaktion (Infos: www.dekra-roadsafety.com).



Foto: DEKRA

Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk erbeten.

Hinweis für die Redaktion: Das Motiv kann bei der DEKRA Presseabteilung angefordert werden.
Tel. +49.711.7861-2122

Nur ein altersgerechtes Rückhaltesystem gibt Sicherheit

Urlaubsfahrt – vier Fehler mit Folgen

Kinder im Auto richtig sichern

Auf langen Autofahrten ist der Bewegungsdrang von Kindern stark eingeschränkt. Über kurz oder lang kann das die Stimmung der Kleinen trüben. Die Experten von DEKRA warnen davor, in solchen Situationen den Gurt zu lockern oder Kinder völlig ungesichert im Auto herumturnen zu lassen. Besser ist es, mehr Bewegungspausen einzulegen und die Kids mit Spielen bei Laune zu halten. Die Experten warnen vor folgenden Fehlern:

Kinder auf dem Schoß mitnehmen – Nein! Bei einem Unfall reichen die Kräfte eines Erwachsenen bei Weitem nicht aus, um das Kind festzuhalten. Es prallt bei einer Kollision mit voller Wucht gegen Armaturenbrett, Frontscheibe oder Rückenlehne. Zudem besteht die Gefahr, dass das Kind zwischen Airbag und Erwachsenem eingeklemmt wird. Schwerste Verletzungen für beide sind programmiert.

Zwei mit demselben Gurt sichern – Nein! Eine tödliche Bedrohung für Kinder. Sichern sich ein Erwachsener und ein Kind mit demselben Gurt, kann das Kind zwischen dem Erwachsenen und dem Gurt erdrückt werden. Ebenso gefährlich ist es, zwei Kinder mit einem einzigen Gurt zu sichern. Die Kinder können bei einem Unfall mit den Köpfen zusammenstoßen und schwere Verletzungen davontragen.

Kinder unter 150 Zentimeter mit dem Erwachsenengurt sichern – Nein! Wichtig: Kinder immer mit alters- und größengerechten Rückhaltesystemen sichern. Damit der Gurt nicht am Hals kleinerer Kinder scheuert, wird er fälschlicherweise immer wieder unter dem Arm des Kindes durchgeführt. Dreipunkt-Gurte müssen generell über die Schulter laufen und eng am Körper anliegen. Zu viel Spielraum verringert die Effektivität des Gurtes und erhöht das Verletzungsrisiko erheblich.

Kinder ungesichert mitnehmen – Nein! Steht ein Kind zwischen den Vordersitzen, kann es schon bei einem stärkeren Bremsmanöver gegen das Armaturenbrett geschleudert werden und sich schwere Verletzungen zuziehen. Bei einem Unfall mit 50 km/h prallt es mit der gleichen Wucht gegen die Lehne des vorderen Sitzes oder das Armaturenbrett wie bei einem Sturz aus der vierten Etage eines Hauses. Außerdem kann es aus dem Auto geschleudert und überrollt werden. Absolut tabu ist es, Kinder liegend auf der Rückbank zu transportieren. Schon ein einfaches Ausweich- oder Bremsmanöver kann schwerste Verletzungen zur Folge haben.

DEKRA Info



Foto: DEKRA

Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk erbeten.

Hinweis für die Redaktion: Das Motiv kann bei der DEKRA Presseabteilung angefordert werden.
Tel. +49.711.7861-2122

DEKRA Umfrage: Jeder dritte Radler fühlt sich unsicher

Etwa ein Drittel der Radfahrenden in Deutschland fühlen sich auf dem Fahrrad unsicher oder sogar sehr unsicher. Das ist das Ergebnis einer aktuellen Befragung der Expertenorganisation DEKRA und des Marktforschungsinstituts Ipsos. Auf Landstraßen haben insgesamt 30 Prozent der Befragten ein unsicheres oder sehr unsicheres Gefühl. Im Stadtverkehr ist der Anteil mit 36 Prozent noch etwas höher. Um öfter Fahrrad zu fahren, wünschen sich viele Befragte mehr Radwege (Stadt / Landstraße: 48,5 / 46,5 Prozent), und breitere Radwege (Stadt / Landstraße 41,6 / 36,6 Prozent). Mehr als ein Drittel (37,7 / 38,5 Prozent) sprach sich für eine generelle Entkopplung der Radwege vom Straßennetz aus, wie es in den Niederlanden größtenteils üblich ist. Auch die Qualität von Radwegen lässt aus Sicht eines Teils der Befragten zu wünschen übrig. DEKRA Info



Foto: DEKRA

Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk erbeten.

Hinweis für die Redaktion: Das Motiv kann bei der DEKRA Presseabteilung angefordert werden.
Tel. +49.711.7861-2122

Out-of-Position: Verletzungsgefahr bei lässiger Sitzposition

Eine allzu lässige Sitzhaltung im Auto ist gefährlich. „Wer bei der Fahrt beispielsweise die Füße aufs Armaturenbrett stellt, muss bei einem Unfall mit schweren oder gar tödlichen Verletzungen rechnen“, warnt der Biomechanik-Experte Andreas Schäuble aus der DEKRA Unfallforschung. Löst der Airbag aus, werden in dieser „Out-of-position“-Haltung die Beine des Mitfahrenden innerhalb von Sekundenbruchteilen nach hinten gerissen. Gleichzeitig kann das Becken unter dem Sicherheitsgurt durchrutschen, so dass der Gurt seine optimale Schutzwirkung nicht erbringen kann. Der Unfallexperte erinnert daran, dass Pkw-Insassen bei einer Kollision nur dann den vollen Schutz von Airbags und Sicherheitsgurt genießen, wenn sie sich in der normalen, aufrechten Sitzposition befinden. In anderen Sitzhaltungen, verdreht, nach vorn gebeugt oder mit hochgestellten Füßen, besteht dagegen ein hohes Verletzungsrisiko. Ein effektiver Unfallschutz setzt voraus, dass der Sicherheitsgurt auch in Fahrzeugen mit Airbag immer angelegt wird, da sich beide Systeme ergänzen. Der Sicherheitsgurt muss eng am Körper anliegen und die Kopfstütze richtig eingestellt sein. Ihre Oberkante sollte etwa in Scheitelhöhe der Person abschließen. DEKRA Info