Wer trägt die Kosten für mehr Sicherheit?

Die Zahl der Verkehrstoten im EU-Raum bis 2010 zu halbieren, das ist das politische Ziel. Sicherheitssysteme, die helfen können, diese Vorgabe zu erreichen, gibt es heute schon. Die Frage scheint nur: Wer soll sie bezahlen?

Assistenzsysteme greifen ein, bevor etwas passiert. Die Technik ist da, nur wer soll sie bezahlen?

Die drei „Gelben Engel" von DaimlerChrysler sind mit dem aktuellen Stand aktiver und passiver Sicherheitssysteme ausgestattet.

Es ist ein schöner Spätsommertag in Berlin, Tiergartenstraße 15, Vertretung des Landes Baden-Württemberg beim Bund. DaimlerChrysler hat Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Behörden, Verbänden und Presse eingeladen. Das Thema: Mercedes-Benz Sicherheitstechnologien in Nutzfahrzeugen.

Die Vertretung des Landes Baden-Württemberg ist ein moderner Bau im Stil der Zeit. Klare Formen, sachlich elegant, beinahe ein wenig kühl. Den Eingangsbereich ziert eine Tür, die so manche Kathedrale vor Neid erblassen lassen könnte.

Davor, um im Bild zu bleiben, drei „gelbe Engel". Ein Safety Van, ein Safty Coach, ein Safety Truck. Rein äußerlich unterscheidet den Kleintransporter, den Bus, den Lkw nichts von einem Serienfahrzeug. Und es sind Serienfahrzeuge – allerdings ausgestattet mit dem aktuellen Stand der Mercedes-Benz-Sicherheitstechnologien.

In der Landesvertretung selbst beherrscht edler Zwirn die Szene. Politiker verabreden Termine, Interviews werden vereinbart, Visitenkarten getauscht. Und dann, pünktlich um 10:30 Uhr, geht es los.

Prof. Dr. Wolfgang Reinhart ist Minister und Bevollmächtigter des Landes Baden-Württemberg beim Bund. Der Inhalt seiner Begrüßung ist schnell wiedergegeben: DaimlerChrysler ist ein starkes Stück Baden-Württemberg, ein glänzendes Beispiel für das „Ländle", in dem Ideen wie reife Früchte vom Baum fallen, und das bei der Zahl der Patentanmeldungen selbst in einem

Beispiel Telligent-Spurassistent: Dieses System warnt den Fahrer, droht sein Fahrzeug die Fahrspur unbeabsichtigt zu verlassen. Zu diesem Zweck kontrolliert der Spurassistent über eine Kamera ständig den Abstand des Fahrzeugs zu den Spurmarkierungslinien am Rande der Fahrbahn.

Ein neues Spiegelsystem soll eine sichere Umfelderkennung garantieren, das heißt: Mehr Rundumsicht für den Fahrer und ein deutliches Plus an Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmer – insbesondere Fußgänger und Radfahrer.

globalen Maßstab ganz vorne mitmischt. Ganz klar: „Wir können alles“. Ein aktueller Beleg seien die innovativen Sicherheitssysteme für Nutzfahrzeuge der Marke mit dem Stern, darunter zum Beispiel der Notbremsassistent.

Andreas Renschler ist Mitglied im Vorstand der DaimlerChrysler AG, verantwortlich für die Truck Group sowie Omnibusse, und er ist stolz darauf, an jenem Tag in Berlin „die Überlegungen des weltweit größten Herstellers zur Sicherheit von Nutzfahrzeugen unterbreiten“ zu dürfen.

Sicherheit ist schon seit ein paar Monaten ein wichtiges Mercedes-Benz-Thema. Nach Euro 4 und Euro 5, SCR und AGR/EGR, hat die Nutzfahrzeugsparte von DaimlerChrysler dieses Feld entdeckt und versucht sich nun auch als Marktführer in Sicherheitsfragen zu profilieren.

So setzt Andreas Renschler in seiner Rede den geladenen Gästen den Unterschied zwischen passiver und aktiver Sicherheit auseinander, spricht von der „elektronischen Knautschzone“, die Unfälle vermeiden soll und führt aus, was an aktiven Sicherheitssystemen derzeit vom Konzern mit dem Stern angeboten wird.

Das Redemanuskript umfasst 16 Seiten. Ziemlich genau bei Halbzeit, auf Seite 8, wird es dann handfest und die Gäste erahnen, dass es hier und heute um mehr geht als die Vorstellung des aktuellen Stands bei den Sicherheitssystemen.

„Speziell bei Lkw ist die Durchdringungsrate zu gering.“

Bis zum Jahresende 2006 werden voraussichtlich 10.000 Fahrzeuge mit Stabilitätsregelung, 8.400 mit Wankregelung, 13.300 mit Abstandsregelung und 14.600 Fahrzeuge mit Spurassistent im Verkehr

sein. Außerdem noch rund 5.200 Reisebusse und eine Million Transporter, die seit 2003 serienmäßig mit ESP ausgeliefert worden sind.

„Ist das viel? Ist das wenig? Urteilen Sie selbst!“, fragt Andreas Renschler die Gäste und gibt doch selbst eine Antwort: „Wir finden, speziell bei Lkw ist die Durchdringungsrate zu gering.“

Etwa 10 bis 12 % aller neu zugelassenen Mercedes-Benz-Lkw sind mit dem „Safety Package“, zu Deutsch Sicherheitspaket, ausgestattet, das einen Serien-Lkw von Mercedes im Verbund mit dem Notbremsassistenten zum Safety Truck macht. Das Paket aber hat natürlich seinen Preis, und dass

Ihr Auftrag: Für mehr Sicherheit im Nutzfahrzeug werben – im Rahmen einer Road-Show.

die Marktdurchdringung eher unbefriedigend ist, dokumentiert, dass die Transportunternehmen nicht in der Lage oder willens sind, diesen Preis zu zahlen.

Auf 10.000 bis 12.000 Euro bezifferten die DaimlerChrysler-Vertreter in Berlin die Mehrkosten für einen Safety Truck im Vergleich zum Basismodell. Im Magazin „Die Zeit“ werden allerdings 15.000 Euro genannt, was der Brutto-Listenpreis-Wahrheit wohl näher kommt. Denn zieht man davon die etwa 6.000 Euro (Netto) für den Retarder ab, so bleiben die von „transaktuell“ veröffentlichten 6.683 Euro für das Safety Package (6.179 Euro) inklusive Notbremsassistenten (504 Euro) – ebenfalls Netto, versteht sich.

Das ist viel Geld, zumal für ein Gewerbe, das ohnehin nicht auf Rosen gebettet ist. Als Vertreter dieser Branche war Hubert Brun von der Brun Spedition GmbH nach Berlin gekommen. Der gute DaimlerChrysler-Kunde – Website-Info: „Alle 35 Lkw nutzen die umweltfreundliche BlueTec-Technologie von DaimlerChrysler und erfüllen somit die Euro 5 Norm“ – war auch eingeladen wor-

Dieselring geht an Mercedes-Benz Entwickler Hartmut Marwitz

Prof. Dr. Ing. Hartmut Marwitz ist der Träger des Goldenen VDM-Dieselrings 2006. Der Verband der Motorjournalisten (VDM) würdigt damit die Verdienste des langjährigen Entwicklungschefs für Mercedes-Benz Lkw um die Verkehrssicherheit. In seine Verantwortung fielen unter anderem die Einführung neuer Elektronikarchitekturen im Lkw sowie die damit mögliche Integration der elektronisch geregelten Bremsanlage mit Scheibenbremsen im Schwer-Lkw Actros im Jahr 1996. Seitdem sind unter seiner Leitung eine ganze Reihe von Sicherheits- und Assistenz-Systemen zur Serienreife gebracht und eingeführt worden. So der Spurassistent, der den Fahrer warnt, wenn Gefahr droht, von der Fahrbahn abzukommen. Ebenso Stabilitätsregelung, Wankregelung und der Abstands-Regel-Tempomat. Dieser ist zugleich die Basis für den Activ-Brake-Assist (Notbrems-Assistent), der jetzt als vorläufiger Höhepunkt bei Assistenz-Systemen im Mercedes-Benz Actros erstmals auf den Markt kommt.

Hartmut Marwitz ist 1942 in Königsberg geboren. Von 1984 bis Ende 2005 war er in verschiedenen Entwicklungsbereichen der heutigen DaimlerChrysler AG tätig. Zuletzt hatte er als Entwicklungschef zehn Jahre die Verantwortung für die Gesamtentwicklung der Mercedes-Benz Lastwagen. Zudem war er global für die Chassis-Entwicklung aller Lkw-Marken des Daimler-Konzerns verantwortlich. Als Beauftragter des Vorstandes der DaimlerChrysler AG diskutiert er jetzt mit Gremien der Politik und von Verbänden die Schaffung von Rahmenbedingungen zu weiteren Verbesserungen bei Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Nutzfahrzeugen. Seit 1996 lehrt Prof. Hartmut Marwitz als Honorarprofessor an der Technischen Universität Karlsruhe das Fach „Entwicklung Nutzfahrzeuge“.

Der Goldene VDM-Dieselring, der im Vorfeld der IAA Nutzfahrzeuge an Prof. Hartmut Marwitz verliehen worden war, ist eine vom Verband der Motorjournalisten im Jahre 1955 gestiftete Auszeichnung für besondere Verdienste um die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Minderung von Verkehrsunfallfolgen. Der aus massivem Gold gefertigte Ring enthält in seiner Platte einen Original-Stahlsplitter vom ersten Motor von Rudolf Diesel, der am 17. Februar 1894 in Betrieb gesetzt wurde.

Der Dieselring 2006 ging an Mercedes-Benz-Entwickler Hartmut Marwitz

den, über die segensreiche moderne Mercedes-Benz-Sicherheitstechnologie zu referieren.

Unfallvermeidung ist ein schwer rechenbarer wirtschaftlicher Wert.

Das tut Hubert Brun auch, indem er betont, dass es in seinem Unternehmen seit acht Jahren keine schweren Unfälle mehr gegeben habe, keine Unfälle jedenfalls mit Personenschaden.

Hubert Brun nutzt die Gelegenheit, will heißen die Anwesenheit von Politikerinnen und Politikern aber auch, um die geplante Besteuerung von Biodiesel zu monieren. Durchaus verständlich, angesichts der Tatsache, dass der Fuhrpark der Spedition mit Biodiesel betankt wird.

Man habe mit den Kunden zum Teil langfristige Verträge geschlossen, die man nicht einfach auflösen könne, erklärt Brun den Anwesenden.

Im Klartext: Jede Kostensteigerung frisst die ohnehin nicht üppigen Margen.

Mehr für die Sicherheit auszugeben, fällt den Transportunternehmen ganz offensichtlich also schwer. Schließlich ist die Unfallvermeidung ein schwer rechenbarer wirtschaftlicher Wert. Das weiß auch Andreas Renschler, wenn er betont, dass die Transportunternehmen „wirtschaftlich massiv unter Druck“ stehen und hinsichtlich der Sicherheitssysteme „erst mal Erfahrungen mit zunächst kleinen Stückzahlen in ihrem Fuhrpark sammeln“ wollten. Erst wenn diese positiv ausfielen und womöglich „gar ihre wirtschaftliche Situation verbessern“, sei damit zu rechnen, dass diese „bei weiteren Fahrzeugbestellungen grundsätzlich auch Sicherheitssysteme berücksichtigen“.

Doch kann man so lange warten? Als 2001 im EU-Raum etwa 50.000 Menschen bei Verkehrsunfällen ihr Leben ließen, wurde jenes hehre Ziel der Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 ausgerufen. Die Hälfte der Zeit ist vergangen und im Vergleich zu 2001 starben 2005 17,5 % weniger Menschen bei Verkehrsunfällen.

Angesichts des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens vielleicht gar kein so schlechtes Ergebnis. Angesichts der Tatsache aber, dass in der Hälfte der Zeit nicht einmal ein Fünftel der Zielvorgabe erreicht wurde, fällt das Fazit zur Halbzeit doch eher niederschmetternd aus.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Setzt man die Kilometerleistung des Transportgewerbes in ein Verhältnis zu den Unfällen mit Nutzfahrzeugbeteiligung, so kann mit Sicherheit nicht vom Killer Lkw gesprochen werden. Dennoch sind im Jahr 2004 zum Beispiel im Regierungsbezirk Köln überproportional viele Nutzfahrzeuge bei Unfällen auf der Autobahn beteiligt gewesen. 13 % beträgt dort der Anteil des Schwerlastverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen. Aber jeder vierte Unfall auf der Autobahn wurde durch Lkw verursacht. Dabei starben acht Menschen.

Wie viel dürfen denn Menschenleben kosten?

Und auf diesem Hintergrund ist es unverständlich, warum Systeme zur passiven, aber insbesondere zur aktiven Sicherheit auf so wenig Akzeptanz stoßen. Natürlich gibt es vor allem hinsichtlich der Assistenzsysteme auch kritische Stimmen. Stimmen, die von einer Entmündigung der Fahrer sprechen. Aber wie stark kann dieses Argument angesichts der immer noch deutlich über 40.000 Verkehrstoten sein?

Die Verantwortung liegt beim Fahrer, das betonen alle und insbesondere die Verfechter und die Hersteller von Sicherheitssystemen. Assistenzsysteme greifen ein, wenn der Fahrer im Gegenteil gerade dieser, seiner Verantwortung nicht hinreichend gerecht

Mercedes-Benz Telligent-Stabilitätsregelung: Die Telligent-Stabilitätsregelung im Mercedes-Benz Actros ist beim Pkw als elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) bekannt. Anhand der Bilder gut erkennbar: Eine Stabilitätsregelung verhindert im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten ein Schleudern des Sattelzugs. Leider sind nur etwa 5 % der schweren Nutzfahrzeuge mit ESP ausgestattet.

wird. Und kaum jemand bezweifelt ernsthaft, dass Systeme wie der Spurhalteassistent oder – besonders beeindruckend – der Notbremsassistent schwere Unfälle vermeiden helfen werden.

Auf diesem Hintergrund mutet es reichlich zynisch an, wenn von „Entmündigung“ die Rede ist oder wenn eine größere Marktdurchdringung schlicht und ergreifend am Geld scheitert. Wie viel dürfen denn Menschenleben kosten? Sollen die potentiellen Opfer ihre Sicherheit bezahlen? Das könnte funktionieren, schließlich werden es bis zum Jahr 2010 noch einmal ein paar 10.000 sein. Wer also soll dieses Mehr an Sicherheit zahlen?

Studie belegt Wirksamkeit der Assistenzsysteme

Der „Mercedes-Benz Safety Truck“ vereinigt alle zurzeit lieferbaren Assistenz- und Sicherheitssysteme. Dass der „geballte“ Einsatz dieser Systeme sinnvoll ist, belegt offenbar auch ein DaimlerChrysler-Feldversuch mit 1.000 Sattelzugmaschinen, von denen die Hälfte mit Assistenz-Systemen ausgerüstet war. Nach einem Jahr und über 100 Millionen Kilometer Gesamtfahrleistung zeigt die Zwischenbilanz nach Darstellung des Herstellers ein deutliches Bild: Bei den Sattelzugmaschinen mit den zusätzlichen Sicherheits-Techniken sei die Anzahl der Unfälle halbiert und die Schadenssummen bei einem Unfallgeschehen um 90 % reduziert worden.

Sattelauflieger nach Maß

DOLL

DOLL Fahrzeugbau GmbH • D-77728 Oppenau • Tel. +49 (0) 7804-49-0 • www.doll-oppenau.com

Das „Safetyplus Truck“-Konzept

Technisch zielt der „Safetyplus Truck“ darauf ab, drei wesentliche Unfalltypen zu reduzieren: Auffahrunfälle, Abkommen von der Fahrbahn und Gegenverkehrsunfälle. Diese drei Unfalltypen machen laut DEKRA rund 45 % aller Unfälle mit Lkw-Beteiligung aus. Die Sicherheitsinitiative „Safetyplus Truck“ fördert deshalb die Ausrüstung mit Regel- und Fahrerassistenzsystemen. Eine Studie des Allianz-Zentrums für Technik bei schweren Nutzfahrzeugunfällen habe ein hohes Unfallvermeidungspotenzial für Fahrdynamikregelungen wie ESP, für abstandsgeregelte Tempomaten (ACC) und für elektronische Spurkontrollsysteme belegen können. Bei einem flächendeckenden Einsatz von Fahrdynamikregelungen könnten bis zu 8 %, von abstandsgeregelten Tempomaten bis zu 7 % sowie einer elektronischen Spurkontrolle bis zu 4 % der schweren Unfälle mit Personenschäden vermieden oder zumindest die Unfallfolgen gemildert werden. Die AZT-Studie kommt zu dem Schluss, dass 70 % der Lkw-Auffahrunfälle auf Autobahnen vermieden werden könnten, wären alle Lkw mit ACC ausgerüstet. ESP zeigt seine spezielle Wirkung beim Vermeiden schwerer Alleinunfälle, insbesondere bei widrigen Fahrbahnverhältnissen, schnellen Ausweichmanövern und zu hohen Kurvengeschwindigkeiten. Moderne Sicherheitskomponenten, die nicht zur Grundausstattung zählen, werden bisher allerdings nur unzureichend genutzt. Der Ausrüstungsgrad von schweren Nutzfahrzeugen mit ESP liegt in der Größenordnung von 5 %. Das soll sich nun mit dem „Safetyplus Truck“-Konzept ändern.

„Safetyplus Truck“ und „Safetyplus Driver“

Die „Safetyplus Truck“-Zertifizierungen gibt es in zwei Klassen: Einen Stern erhalten „Safetyplus Trucks“, wenn sie zusätzlich zur Basisausstattung mit einer Fahrdynamikregelung, einem abstandsgeregelten Tempomaten und einer elektronischen Spurkontrolle ausgerüstet sind. „Safetyplus Trucks“ in der Zwei-Sterne-Kategorie verfügen darüber hinaus über Bremsassistent, automatische Bremse, wie zum Beispiel den Activ Brake Assist, und einen optimierten Fahrerschutz wie etwa Fahrerairbag mit Gurtstraffer. Voraussetzung für beide Klassen ist ein Basisfahrzeug, das mindestens über Längsdynamikregelung (ABS/ASR), elektronisch steuerbare Bremse, Frontunterfahrschutz, konstruktiven Insassenschutz im Fahrerhaus, optimiertes Spiegelsystem, Rückfahrwarner und Spritzwasserschutz verfügt. Allianz wird in einem dreijährigen Testfeld im Rahmen von „Safetyplus Truck“ die Optimierung der technischen Sicherheitsvorkehrungen durch Vergünstigungen bei den Haftpflicht- und Vollkaskoprämien je nach Klasse im Nutzfahrzeug-Tarif für Sattelzugmaschinen fördern. Über 70 % der Mehrkosten von „Safetyplus“ in der Zweisterne-Kategorie sollen dadurch und durch Vorzugspreise bei der Fahrzeugausstattung und vergünstigte Dienstleistungen ausgeglichen werden. „Safetyplus“ betrachtet die Verbesserung der Fahrzeugsicherheit jedoch nicht als ein isoliertes technisches Konzept, sondern wurde als Gesamtkonzept für Fahrzeug und Fahrer entwickelt. Rund 70 % der Unfallursachen sind nach Analysen der DEKRA-Unfallforscher durch Fehlverhalten der Lkw-Fahrer begründet. Darum ist der Fahrzeuglenker integraler Bestandteil der Sicherheitsinitiative. DEKRA zertifiziert daher nicht nur die „Safetyplus“-Fahrzeuge, sondern sorgt auch für die Schulung und Qualifizierung des Personals. Im Rahmen der Sicherheitsinitiative vergibt DEKRA bei erfolgreichem Abschluss der Schulung das Zertifikat „Safetyplus Driver“. Es ist zwei Jahre gültig und kann durch regelmäßige Weiterbildung verlängert werden.

Ein Safety Truck bei einem simulierten Ausweichmanöver während einer Präsentation in Berlin. *Bild: STM*

Bei allem Verständnis für die unterschiedlichen Positionen, es bleibt an jenem Septembertag ein fader Beigeschmack. Natürlich kann niemand erwarten, dass ein Unternehmen wie DaimlerChrysler, das seine Aktionäre ohnehin in schöner Regelmäßigkeit mit Gewinnwarnungen erzürnt, erst eine Menge Geld in die Hand nimmt, um neue Technologien zu entwickeln, und diese anschließend verschenkt.

Natürlich muss man auch die Transportunternehmen verstehen, wenn diese in Anbetracht des ruinösen Wettbewerbs nicht unbedingt in die Vermutung investieren, dass sich Sicherheit rechnen könnte. Selbst wenn es noch so wahrscheinlich erscheint.

Selbstverständlich tut sich aus dem gleichen Grund auch die Versicherungswirtschaft, die ja ohnehin nur der Macht der Zahlen vertrauen kann, schwer, einfach mal „auf Verdacht“ die Versicherungsprämien zu senken, weil zum Beispiel der Notbremsassistenz eventuell tatsächlich einmal einen Auffahrunfall vermeiden helfen könnte.

Und auf der anderen Seite ist es doch auch mehr als fragwürdig, für alles, was wünschenswert ist und doch von keinem bezahlt werden möchte, nach der Politik zu rufen, deren Vertreterinnen und Vertreter man sonst so gerne der Einmischung bei gleichzeitiger Unfähigkeit bezichtigt.

Zwar erscheint so manche Frage aus den Reihen der Politik während dieser Veranstaltung arg wunderlich, wenn zum Beispiel DaimlerChrysler bezüglich des Safety Trucks nahe gelegt wird, eine der Energieeffizienzklassen bei Kühlschränken vergleichbare Vermarktungsstrategie zu fahren; letztendlich aber ist ja wohl Andreas Marquardt, Regierungsdirektor im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, beizupflichten, der eine Woche später beim Praxistag Transportersicherheit des Verbandes der Motorjournalisten (VdM) deutlich machte, dass von der Vermeidung von Unfällen in wirtschaftlicher Hinsicht am stärksten die Wirtschaft profitiert.

Auf jeden Fall lässt die Politik keinen Zweifel daran, dass eine wie auch immer geartete Subventionierung von Sicherheitspaketen in Nutzfahrzeu-

Die Zahl der Verkehrstoten soll bis 2010 in der EU auf 25.000 sinken. Bis dahin ist es noch ein weiter Weg, und noch sind lange nciht alle Möglichkeiten ausgeschöpft.

gen – zum Beispiel über Abschläge bei der Maut – nicht in Frage kommt.

Bleibt also die Frage: Wer soll das bezahlen? Nach dem Willen von DaimlerChrysler sollen die Kosten nach Möglichkeit von allen getragen werden, die in irgendeiner Form von einem Mehr an Sicherheit profitieren. Deshalb war das Unternehmen mit dem Safety Truck über vier Monate lang auch durch 12 europäische Länder gereist.

In Deutschland scheint diese Roadshow offenbar durchaus erfolgreich gewesen zu sein. Auf jeden Fall stellten DEKRA, Allianz und DaimlerChrysler auf der IAA das „Safetyplus Truck"-Konzept vor, mit dem es unter anderem möglich sein soll, 70 % der Mehrkosten für einen Safetyplus-Lkw der Zwei-Sterne-Kategorie über günstigere Versicherungsprämien und weitere Vergünstigungen quasi „zurückerstattet" zu bekommen.

Dass mit der Allianz ein Versicherer ins Boot geholt werden konnte, lässt darauf schließen, dass der von DaimlerChrysler durchgeführte Feldversuch mit 1.000 Lkw entsprechend positive Ergebnisse erbracht hat.

Daimler, DEKRA, Allianz setzen mit diesem Konzept, so kann man es wohl auch sehen, aber zugleich die Transportunternehmen, vielleicht sogar die Politik weiter unter Druck. 70 % der Mehrkosten für Lkw auf dem letzten Stand der Sicherheitstechnik sind aufgebracht, wenn jetzt eine stärkere Marktdurchdringung weiterhin scheitern sollte, dann müssen sich Politik und Unternehmen wirklich fragen lassen, wie viel ihnen Menschenleben überhaupt wert sind.