



# VisionZeroNews

## Ausgabe #1/2017

**„Aus Sicht der Technologie-Entwicklung sind automatisiert fahrende Fahrzeuge derzeit auf dem Weg, sich zu „Devices on Wheels“ zu entwickeln. Wir tragen zu dieser Entwicklung bei, indem wir uns auf die Integration von weit entwickelten Fahrerassistenzsystemen mit Sensoren, Reifen und Software fokussieren. Neue Mobilitäts-Systemlösungen werden entwickelt werden, die uns in die Lage versetzen, die Verkehrssicherheit, die Transparenz über die tatsächliche Produkt-Performance und die Wartungseffizienz im Sinne unserer Kunden zu erhöhen“, sagt Continental Corporate Technology Officer Kurt Lehmann.**

Kurt Lehmann





# Die Vision Zero

- 
- 1. Keine Verkehrstoten
  - 2. Keine Verletzten
  - 3. Keine Unfälle

# Gefahr erkannt. Information weiter gegeben. Gefahr gebannt.

**Der heutige Straßenverkehr verlangt den Autofahrern höchste Aufmerksamkeit und die fortwährende Neubewertung des eigenen Verhaltens sowie des Verhaltens Anderer ab. Je dichter der Verkehr, je unübersichtlicher die Situation, desto größer die Konsequenzen von Unachtsamkeit oder gar Überforderung. Innovative Fahrzeug-zu-X-Technologien können helfen, Gefahrensituationen frühzeitig zu erkennen und Unfälle zu vermeiden. Dabei beobachten Hochleistungssensoren permanent das Fahrzeugumfeld, erheben sicherheitsrelevante Daten über das Fahrverhalten weiterer Verkehrsteilnehmer und senden diese zur sofortigen Analyse an den Bordcomputer. Dieser entscheidet dann, ob der Fahrer gewarnt oder ob eingegriffen werden muss.**

Lange Zeit galt das Hauptaugenmerk der Entwickler von Sicherheitslösungen in der Automobilindustrie vor allem der Reduzierung von Unfallfolgen (passive Sicherheit). Was 1974 mit der Einbaupflicht von Sicherheitsgurten begann und sich mit der serienmäßigen Verbreitung von Fahrer- und Beifahrer-Airbags ab den frühen 80er-Jahren fortsetzte, entwickelte sich im Zuge der Zeit konsequent zu einem optimalen Gesamtpaket für den Insassenschutz weiter. Die genannten Komponenten haben zwei Dinge gemeinsam: sie wirken rein passiv und erst dann, wenn es tatsächlich zu einem Unfall kommt. Mit dem Einzug der Antiblockier-Bremssysteme (ABS) in den ersten Großserien-Fahrzeugen begann Mitte der 80er-Jahre die Ära der elektronischen Fahrerassistenzsysteme. Von nun an lag der Schwerpunkt der Technologieentwicklung nicht mehr auf der Reduzierung von Unfallfolgen, sondern der Unfallvermeidung durch Systeme wie beispielsweise ESC und Automatische Notbremsassistenten (AEB).



Durch die V2X-Kommunikation wird der Fahrer rechtzeitig vor Gefahrensituationen gewarnt.

## Weiterentwicklung von aktiven Sicherheitssystemen nimmt Fahrt auf

Aus heutiger Sicht ist abzusehen, dass die Zukunft Sicherheitssystemen gehören wird, die nicht nur proaktiv wirken, sondern in kritischen Situationen auch völlig selbstständig eingreifen können. Der Schwerpunkt der Entwicklertätigkeit liegt dabei auf der Gefahrenerkennung und Automatisierung. Erste Systeme, die diesem Ansatz folgen, sind bereits länger im Einsatz. Beispielsweise eine von Continental entwickelte und „Rear Cross Traffic Alert“ (RCTA) genannte Aushilfsfunktion, die sich hinter dem Fahrzeug annähernde Autos und Zweiräder innerhalb einer Reichweite von rund 35 Metern erkennt. Der RCTA warnt den Fahrer und kann bei entsprechender Konfiguration im Notfall auch selbstständig abbremsen, wenn die erforderliche Reaktion des Fahrers ausbleibt. Die „Blind Spot Detection“ (BSD) überwacht dagegen den toten Winkel. Sensoren kontrollieren dabei den Verkehrsraum unmittelbar hinter und neben dem eigenen Fahrzeug und schlagen Alarm, wenn der Fahrer trotz fehlender Lücke ausscheren will. Diese Systeme sind primär für den Einsatz auf Autobahnen ausgelegt, wo die Verkehrssituationen durch eine vergleichsweise geringe Komplexität gekennzeichnet sind. Sie funktionieren aber auch bei höheren Geschwindigkeiten sowie bei der Erkennung von Fahrzeugen, die sich mit höheren Ge-

schwindigkeiten von hinten nähern. Die Anforderungen an die Technik steigen dabei mit zunehmender Geschwindigkeit und Komplexität der Verkehrssituationen überproportional an, da die Sensorqualität weitergehenden Ansprüchen genügen und Prozessoren viel mehr Daten in einer viel kürzeren Zeit verarbeiten müssen.

## Das Fahrzeug von morgen warnt andere Verkehrsteilnehmer vor Gefahren

Die so genannte Fahrzeug-zu-X (V2X)-Technologie geht einen Schritt weiter. In dem auch „Fahrzeug-zu-Infrastruktur“ genannten Themengebiet sind alle Techniken zusammengefasst, bei denen das Fahrzeug mit anderen Fahrzeugen oder mit der Infrastruktur kommuniziert. Bei der V2X-Kommunikation wird das Fahrzeug durch andere Verkehrsteilnehmer oder intelligente Verkehrsinfrastrukturen über Staus, den Straßenzustand, Unfälle, Personen auf der Fahrbahn und weitere mögliche Beeinträchtigungen informiert. V2X-Techniken haben dadurch das Potenzial, massiv die Verkehrssicherheit zu erhöhen, weil sich Autofahrer auf Basis der vorausschauenden Informationen frühzeitig auf Beeinträchtigungen einstellen können. Gefahrensituationen treten somit nicht mehr wirklich überraschend auf. Unfälle können gänzlich vermieden werden und genau das ist das langfristige Ziel von Continental: die Vision Zero.

Schon 2014 kam eine Studie der US-amerikanischen National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) zu dem Schluss, dass allein im Straßenverkehr der USA durch V2X-Kommunikation jährlich rund 1.100 Leben gerettet und bis zu 600.000 Unfälle vermieden werden könnten. Was für 99 Prozent der Verkehrsteilnehmer bislang immer noch nach Science Fiction klingen mag, ist tatsächlich schon weitgehend erprobt und steht als serienreife Technologie zur Verfügung. Bereits Mitte 2013 endete das Forschungsprojekt „Sichere Intelli-



gente Mobilität – Testfeld Deutschland“ (simTD), in dessen Rahmen realitätsnahe Verkehrsszenarien in einer großflächigen Testfeld-Infrastruktur rund um Frankfurt am Main adressiert und die politischen, wirtschaftlichen und technologischen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Einführung der Fahrzeug-zu-X-Kommunikation vorbereitet wurden. Daran war Continental als verantwortliches Unternehmen für die Systemintegration beteiligt. Auf Basis der Fahrzeug-zu-X-Kommunikation präsentierte Continental auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) 2015 in Frankfurt auf dem Außengelände die Praxistauglichkeit eines Linksabbiege-Assistenten. Dabei wurde der Fahrer während des Abbiegevorgangs optisch und akustisch vor einer drohenden Kollision mit einem verdeckt entgegenkommenden Fahrzeug gewarnt.

Weitere Funktionen mit V2X-Technologie, die Continental anbietet, sind beispielsweise das sogenannte Elektronische Bremslicht und der Baustellen-Assistent. Das Elektronische Bremslicht ermöglicht ein in diesem Umfang bis dato noch nicht realisierbares vorausschauendes Fahren. Dabei wird darüber informiert, dass weiter vorne im Verkehr ein Fahrzeug bremst, auch wenn dieses sich noch nicht im Sichtfeld des Fahrers eines mit V2X-Technologie ausgestatteten Fahrzeugs befindet. Nähert sich ein Fahrzeug einer Baustelle, informiert der Baustellen-Assistent präzise über deren Lage und Länge und gibt außerdem eine Empfehlung, welche Spur der Fahrer für einen optimalen Verkehrsfluss nutzen sollte. Reagiert der Fahrer auf die Warnhinweise des Systems gar nicht oder nur unzureichend, sollen die Fahrzeuge den Unfall in Zukunft durch vollständig automatisiert ablaufendes Handeln vermeiden oder zumindest dessen Folgen signifikant vermindern können.



### Kurzstreckenfunk mit einer Reichweite von 300 bis 500 Metern

Vereinfacht betrachtet funktioniert das System, in dem Fahrzeuge, die mit V2X-Technologie ausgestattet sind, fortwährend relevante Fahrdaten wie das Ansprechen von ABS, Lenkwinkel, Position, Richtung und Geschwindigkeit sammeln, in Echtzeit auswerten und über Funk an die anderen Verkehrsteilnehmer weitergeben. V2X-Kommunikation benötigt dafür weder ein Mobilfunknetz, noch einen Mobilfunkanbieter und ist somit unabhängig von einer Netzverfügbarkeit, was beim Einsatz sicherheitsrelevanter Technologien eine unerlässliche Voraussetzung ist.

Technisch betrachtet bestimmt die von Continental entwickelte, sogenannte V2X-OneBox die exakte Fahrzeugposition in Verbindung mit einer präzisen Zeitbasis über einen Motion Information-to-X-Provider (M2XPro). Das ist ein intelligenter Lokalisierungssensor, der die Informationen des Globalen Navigations-Satellitensystems (GNSS) mit den im Fahrzeug vorhandenen Fahrdynamiksensoren (Lenkwinkel-, Inertial- und Raddrehzahl-Sensorik) verbindet. Ein Integritätsmaß liefert dabei Statusinformationen über den Systemzustand und die Datenqualität. Die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern erfolgt über Kurzstreckenfunk mit einer Reichweite von 300 bis 500 Metern und basiert auf dem ITS-G5-Standard (in Nordamerika „Dedicated Short Range Communication IEEE 802.11p“, in Europa „ETSI ITS-G5“).

So wird ein direkter Austausch von sicherheitsrelevanten Informationen wie der Fahrzeugposition, der Fahrzeugdynamik und der Bremsbetätigung mit in der Nähe befindlichen Fahrzeugen sowie der Infrastruktur mit geringsten Latenzzeiten ermöglicht. Dabei sind die V2X-Systeme aller Fahrzeughersteller interoperabel. Die Systemarchitektur gewährleistet Datensicherheit und Anonymität, die Informationen werden weder gespeichert, noch personalisiert.

### Nordamerika plant verpflichtende Einführung in Neufahrzeugen

Erste theoretische Gedanken zur V2X-Technologie reichen übrigens zurück bis in die 30er Jahre. Damals gab es bereits erste Überlegungen, mit Hilfe von UKW (1 Watt Sendeleistung, Reichweite ca. 50 m) eine Kommunikation zwischen Kraftfahrzeugen aufzubauen. Man dachte zum Beispiel daran, vor dem Überholen eines Lkw ein Signal zu senden, das dessen Hupe betätigen sollte. Der Fahrer des Lkw sollte dann auf demselben Weg eine Rückmeldung geben, ob ein Überholen möglich sei oder nicht. Damals blieb es allerdings bei der Theorie. Heute steht die V2X-Technologie angesichts der enormen Hebelwirkung zur Unfallvermeidung unmittelbar vor der Integration in Serienfahrzeuge. In Nordamerika gibt es bereits konkrete Pläne, V2X in neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeugen verbindlich vorzuschreiben. Ein erster Gesetzesentwurf liegt vor.

## Continental wird langfristiger ADAC-Partner für mehr Fahrsicherheit in Deutschland

- › Bündelung der Kompetenzen soll nennenswerte Impulse setzen – Herzstück ist Kooperation auf insgesamt elf ADAC-Fahrsicherheitszentren in Deutschland
- › Zusammenarbeit ermöglicht Continental auf ideale Weise, den Beitrag eigener Unfallvermeidungstechnologien zum langfristigen Ziel Vision Zero aufzuzeigen

Der ADAC e.V. und Reifenhersteller Continental haben eine Kooperation für die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland vereinbart. Dazu wird der Reifenhersteller unter anderem Partner von bundesweit insgesamt elf ADAC-Fahrsicherheitszentren (FSZ). Beide Partner sehen die Zusammenarbeit als ideale Ergänzung der eigenen Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an. Herzstück werden dabei Fahrsicherheitstrainings auf den FSZ für Kunden, Medien und Autofahrer sein, bei denen der Beitrag von modernen Continental-Sicherheitstechnologien wie zum Beispiel ESC und Premium-Reifen erlebbar gemacht wird.

„Der ADAC ist für uns mit seiner ausgeprägten technischen Expertise in Sachen Fahrzeug- und Verkehrstechnik sowie den hochwertig ausgestatteten Fahrsicherheitszentren ein idealer Partner, um unser langfristiges Ziel Vision Zero Endverbrauchern, Kunden und Partnern erfahrbar zu machen. Wir werden uns dabei mit vereinten Kräften für Verkehr ohne Tote, Verletzte und Unfälle einsetzen. Natürlich wollen wir auch auf ganz einfache Möglichkeiten für mehr Sicherheit hinweisen, wie zum Beispiel die regelmäßige Kontrolle und Anpassung des Reifenfülldrucks sowie die Bedeutung einer ausreichenden Restprofiltiefe“, erklärte Nikolai Setzer, der im Vorstand der Continental AG für die Division Reifen und den Konzerneinkauf verantwortlich zeichnet. „Diese Kooperation ergänzt zudem unsere von Global NCAP geführte globale Partnerschaft mit der Stop the Crash-Kampagne ausgezeichnet“, so Setzer weiter.

Ulrich-Klaus Becker, ADAC-Vizepräsident für Verkehr sagte: „Maximale Sicherheit im Straßenverkehr hat für den ADAC seit langem höchste Priorität – dazu tragen auch die zahlreichen Fahrsicherheitszentren des ADAC bei, in denen Autofahrer ihre Fähigkeiten unter optimalen Voraussetzungen trainieren können. Dafür brauchen wir starke Partner wie Continental, die uns bei dieser wichtigen Aufgabe mit Know-how und erstklassigen Produkten unterstützen.“

Die FSZ sind mit den Standorten Hannover, Berlin-Linthe, Nohra, Gründau bei Frankfurt, Weilerswist, Augsburg inklusive vier kleinerer angeschlossener Gelände sowie Schlüsselfeld in ganz Deutschland und damit mitten im Herzen von Europa verteilt. Continental wird hier künftig mit Flaggen, Bannern, Displays, auf Präsentations- und Ausstellungsflächen sowie den Print- und Online-Medien der einzelnen FSZ vertreten sein. „In der Schweiz sind wir schon seit Anfang 2016 Partner des Touring Club Schweiz (TCS) für Schulungen und Trainings. Durch diese beiden Kooperationen haben wir nun Zugang zu hervorragend ausgestatteten Fahrsicherheitszentren, um unsere Konzepte für die Vision Zero in zahlreichen zentraleuropäischen Märkten umzusetzen. Und diese Möglichkeiten werden wir sehr konsequent nutzen“, ergänzt Wolfgang Thomale, Leiter Marketing und Vertrieb Pkw-Reifen-Ersatzgeschäft für die Region Zentral-Europa bei Continental.

(v.l.n.r.): Wolfgang Thomale und Nikolai Setzer unterzeichnen den Partnervertrag für Continental, Vize-Präsident Ulrich-Klaus Becker und Geschäftsführer Alexander Möller für den ADAC.

---



Die Fahrzeuge, die Continental im Rahmen der Partnerschaft auf den elf ADAC-Fahrsicherheitszentren einsetzen wird, werden im Continental-Design gebrandet sein.

---



Instruktor-geführte Fahrten werden dabei ein wichtiger Bestandteil sein, um die Teilnehmer schrittweise an die Grenzbereiche heran zu führen.

---

Natürlich wird es auf vielfältige Weisen immer wieder um den Beitrag von Premium-Reifen zu mehr Fahrsicherheit gehen.

---



## Global NCAP will bis zum Jahr 2020 die Fahrzeugsicherheit demokratisieren

Hauptziel der Strategie für sicherere Fahrzeuge bis zum Jahr 2020 ist es, die Qualität von Neufahrzeugen in den wachstumsstarken Märkten der Länder mit mittlerem Einkommen zu verbessern. Dies ist der Punkt, an dem die zweigleisige Push&Pull-Strategie aus gesetzlichem Druck und Verbrauchernachfrage ansetzen muss. Je früher die Ausstattung aller Neufahrzeugmodelle mit adäquaten Sicherheitsstandards verpflichtend gemacht wird, desto rascher lässt sich eine Gesamtverbesserung der Fahrzeugsicherheit von Pkws weltweit erreichen.

Wenn hingegen in Ländern, in denen die Motorisierung rasant steigt, weiterhin Millionen von Neufahrzeugen ohne ausreichende Sicherheitsstandards verkauft werden, so sind die Verkehrsteilnehmer noch jahrzehntelang zwangsläufig dem vermeidbaren Risiko tödlicher Verkehrsunfälle ausgesetzt. Denn die heutigen Neuwagen ohne ausreichenden Sicherheitsstandard werden noch viele Jahre lang als Gebrauchtwagen auf der Straße sein und zwar nicht selten in mehr als einem Land. Wenn diese unsicheren Fahrzeuge weiter betrieben werden, so steigt damit auch das Risiko von Unfällen mit tödlichem Ausgang im Vergleich zu Fahrzeugen, die die UN-Mindestsicherheitsstandards erfüllen.

Demzufolge entscheiden primär die Absatzzyklen der Automobilhersteller darüber, wie rasch sich Fortschritte in der Pkw-Sicherheit erzielen lassen. Das zeigt u.a. die im australischen Bundesstaat New South Wales durchgeführte Kohortenstudie, die sich mit der Auswirkung von Alter und Nutzungsdauer auf die Fahrzeugsicherheit befasste. In Ländern mit hohem Einkommen liegt die Lebensdauer eines durchschnittlichen Pkws bei etwa 13 Jahren, bzw. 240.000 km. Durch höhere Zuverlässigkeit und adäquate Wartung kommen Fahrzeuge jedoch durchaus auf einen Kilometerstand von bis zu 380.000 km. In Ländern mit mittlerem Einkommen ist davon auszugehen, dass Pkw-Besitzer ihre Autos sogar noch länger fahren. In Europa hat es etwa 20 Jahre gedauert bis Fahrzeuge mit höherem Sicherheitsniveau den Bestand nahezu vollständig durchdrungen haben. Die EU führte ihre Frontal- und Seitenaufpralltests erstmals 1998 ein (UN-Reg. 94 und 95). Anfangs nur bei Neumodellen verpflichtend, wurden die Tests bis 2003 sukzessive für alle angebotenen Neuwagen Vorschrift. In der Folge ist in Europa die Zahl sicherer Neuwagen seit 1998 jährlich um Millionen gestiegen. Im gleichen Zeitraum wurden Millionen älterer Fahrzeuge ohne entsprechende Sicherheitsstandards abgemeldet und entweder in Nicht-EU-Länder verkauft oder verschrottet. Heute würde der weitaus größte Teil der Pkws auf europäischen Straßen diese Frontal- und Seitenaufpralltests bestehen. Die positive Auswirkung der Verordnungen (in Verbindung mit der EURO NCAP-Kampagne für „Fünf-Sterne-Sicherheit“) ist der wichtige Beitrag, den sie in der EU zur eindrucksvollen Verringerung der Zahl der Pkw-Unfälle mit tödlichem Ausgang um 55 % geleistet haben.

Auch in den USA hat es lange gedauert, bis sich wichtige Sicherheitselemente im Fahrzeugbestand etabliert haben. Front-Airbags beispielsweise werden seit 1984 angeboten, doch erst seit 2000 gehören sie in den meisten privat genutzten Pkws zur Pflichtausstattung auf der Fahrerseite. Trotzdem hatten 2010 (also zehn Jahre später) noch immer geschätzte 13 Prozent aller zugelassenen Fahrzeuge keinen Front-Airbag. Die Erfahrungen der letzten zwanzig Jahre in Australasien, der EU und den USA haben gezeigt, dass die Marktkräfte allein nicht ausreichen, um die gewünschten Fortschritte in der Fahrzeugsicherheit zu erzielen. Hier spielt eine verbesserte Verbraucherinformation eine wichtige Rolle. Die Erfahrungen belegen auch eindrücklich, warum gesetzliche Maßnahmen sinnvoll und letztlich unverzichtbar sind. Das lässt sich am Beispiel der Unfallvermeidungstechnologie ESC deutlich ablesen. Die ursprünglich Mitte der Neunziger Jahre entwickelte Technologie wurde auf dem Markt zunächst nur von Herstellern im Premium-Segment angeboten. Mit der Zeit zogen alle großen Hersteller nach und das System wurde flächendeckend über die gesamte Produktpalette angeboten, allerdings nicht als Standard sondern als Option. Daraufhin erhöhte sich zwar die Einbauquote, in den hart umkämpften Kleinwagenklassen blieb sie jedoch niedrig, ja fast vernachlässigbar, also ausgerechnet in den Fahrzeugen, die ESC am dringendsten benötigten.

Die Tatsache, dass die Durchdringung dieser Technologie im umsatzstarken, aber renditeschwachen Segment der Kleinwagen nicht richtig in Fahrt kam, ist ein klassisches Beispiel dafür, dass die Marktkräfte hier versagen. Um eine hundertprozentige Marktdurchdringung von ESC in allen Fahrzeugsegmenten zu garantieren, sprich das volle Sicherheitspotential der Technologie zu entfalten, bedurfte es staatlicher Maßnahmen. Das ist gelebte Demokratisierung der Fahrzeugsicherheit und genau deshalb haben Australien, die EU, Japan, Südkorea, USA und seit kurzem auch Neuseeland ESC - wenn auch erst zwanzig Jahre nach seiner Erfindung - verpflichtend gemacht. Könnten die wichtigsten UN-Sicherheitsstandards heute flächendeckend in Ländern mit mittlerem Einkommen und rasant steigendem Motorisierungsgrad angewandt werden, dann könnte eine neue Generation sichererer Pkws (mit Airbag, Knautschzonen und





ESC) im Straßenbild erscheinen. Diese qualitativ hochwertigeren Autos würden dann mit nur wenigen Jahren Verzögerung in Ländern mit geringen und mittleren Einkommen auf dem Gebrauchtwagenmarkt auftauchen und auch dort für mehr Sicherheit sorgen. So ließe sich sukzessive weltweit eine adäquate Kollisionssicherheit und Unfallvermeidung im Gesamtbestand erreichen. Deshalb bedarf es jetzt entsprechender gesetzlicher Vorschriften, um gleiche Ausgangsvoraussetzungen zu schaffen und als Katalysator für eine hundertprozentige Durchdringung bzw. „umfassende Demokratisierung“ dieser bewährten und wirksamen Sicherheitssysteme zu fungieren. So könnte bis 2020 eine Verbesserung der Sicherheitsqualität aller Neuwagen und sukzessive bis zum Jahr 2030 und später für das Gros der zugelassenen Fahrzeuge auf den Straßen in die Wege eingeleitet werden.

Der Zeithorizont von 20 Jahren ist ein realistischer Zeitraum für die Durchsetzung wichtiger Verbesserungen der Fahrzeugsicherheit weltweit. Die Veränderung vollzieht sich nicht von heute auf morgen, aber die geänderten Vorschriften werden im Laufe und im Tempo der Bestandserneuerung zu einer Verbesserung des Sicherheitsniveaus führen. Deshalb ist es dringend geboten, im Rahmen der UN-Dekade der Verkehrssicherheit, insbesondere die Länder mit mittlerem Einkommen, in denen große Automobilhersteller angesiedelt sind, dazu aufzurufen, zügig neue Vorschriften einzuführen. Denn mit jedem weiteren Jahr, in dem sich nichts tut, taucht ein weiterer Schwung von Millionen neuer Autos auf den Straßen auf, die die gebotenen Sicherheitsstandards nicht erfüllen, unsicher sind und dadurch auf Jahrzehnte hinaus eine mögliche Quelle von Unfällen mit Personenschaden oder tödlichem Ausgang sind.

# Roadmap für sicherere Autos 2020 – Die wichtigsten Empfehlungen

**Zur Halbzeit des UN-Jahrzehnts der Sicherheit im Straßenverkehr erscheint es angebracht, klare Empfehlungen und einen Zeitplan für die Schaffung von mehr Fahrzeugsicherheit bis 2020 und darüber hinaus festzulegen. Wenn die anvisierten Dekaden-Ziele tatsächlich erreicht und die im neuen Rahmenplan der UN für die nachhaltigen Entwicklungsziele (Sustainable Development Goal oder SDG) bis 2030 anvisierten Fortschritte auf den Weg gebracht werden sollen, besteht jetzt Handlungsbedarf. Die dritte Säule des Globalen Aktionsplans für die UN-Dekade enthält bereits einen groben Rahmen hinsichtlich der Empfehlungen für mehr Fahrzeugsicherheit, ohne jedoch Einzelheiten oder einen Zeitplan für die Umsetzung zu spezifizieren. Um diese Lücke zu füllen, schlägt Global NCAP in dieser Roadmap für sicherere Autos 2020 daher die Annahme folgender Empfehlungen vor:**

1. Alle UN-Mitgliedsstaaten übernehmen folgende zweiphasige Mindestbestimmungen für die Fahrzeugsicherheit und den Umsetzungszeitplan bis zum Ende der UN-Dekade im Jahr 2020:
  - Phase 1**  
UN-Regelungen für Frontalaufprall (Nr. 94), Seitenaufprall (Nr. 95) sowie Sicherheitsgurte und Verankerung der Sicherheitsgurte (Nr. 14 und Nr. 16) bis 2016 für alle dort hergestellten oder importierten Neuwagenmodelle und bis 2018 für alle dort hergestellten oder importierten Pkws.
  - Phase 2**  
UN-Regelungen für ESC (Nr. 13H oder GTR 8), Fußgängerschutz (Nr. 127 oder GTR.9) bis 2018 für alle dort hergestellten oder importierten Neuwagenmodelle und bis 2020 für alle dort hergestellten oder importierten Pkws.
2. Alle UN-Mitgliedsstaaten mit bedeutender Automobilproduktion sollten beim Weltforum zur Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften mitwirken, um im offenen und wettbewerbsorientierten Markt für Pkws und Pkw-Komponenten die Vereinheitlichung der Sicherheitsstandards zu fördern.
3. Fuhrparkbesitzer im privaten wie auch im öffentlichen Sektor sowie Mietwagenfirmen sollten den Empfehlungen des Global NCAP Buyer's Guide folgen und sich möglichst immer für Fahrzeuge mit 5-Sterne-Ratings entscheiden.
4. Regierungen und die Versicherungsbranche sollten steuerliche Anreize schaffen und einen zügigeren Einsatz neuer Technologien im gesamten Pkw-Bestand fördern.
5. NCAPs sollten von staatlicher Seite und von Gebern Unterstützung bei der Durchführung weiterer verbraucherbezogener Tests auf allen wichtigen Automobilmärkten weltweit erhalten. Dabei sollte eine möglichst breite Modellauswahl, vor allem die meistverkauften und wichtigsten Pkw-Modelle, berücksichtigt werden.
6. Investitionen in Laborkapazitäten und -ausbildung sollten gefördert werden, um Homologation, Einhaltung der Vorschriften im Betrieb und unabhängige NCAP-Tests in allen Regionen der Welt zu ermöglichen.
7. Die Automobilhersteller sollten für alle neuen Modelle ab 2016 eine freiwillige Selbstverpflichtung zur Anwendung von Frontal- und Seitenaufpralltest-Prüfstandards (UN-Regelungen 94 und 94 oder FMVSS [Federal Motor Vehicle Safety Standard] 208 und 214) abgeben.
8. Die Automobilindustrie sollte von ihrer bisherigen Praxis abrücken, Sicherheitsausstattungen nicht einzeln anzubieten, sondern als Paket anzubieten. Stattdessen sollten die Hersteller in allen wichtigen Märkten eine vollständige Liste der verfügbaren Sicherheitssysteme bereithalten und die Preise für die jeweiligen Technologien getrennt ausweisen.
9. Die Automobilindustrie sollte den Inhalt ihrer Nachhaltigkeitsberichterstattung dahingehend optimieren, dass sie auch Angaben zu den bei der weltweiten Automobilproduktion angewandten Sicherheitsstandards enthält.
10. Um die Betriebssicherheit bereits im Betrieb befindlicher Fahrzeuge zu erhalten, sollten die UN-Mitgliedsstaaten
  - a) Kontrollen der einheitlichen Produktion bei in ihrem Markt bereits zugelassenen Modellen anwenden
  - b) regelmäßige Fahrtauglichkeitsprüfungen durchführen und die Prüfung des Reifendrucks und der Profiltiefe in solche PTI-(Pre Trip Inspection)-Anforderungen aufnehmen und
  - c) über den Einsatz von Abwrackprämien nachdenken, um ältere unsichere Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen.





**Continental**   
The Future in Motion



# Perfekte Kontrolle

WEITERENTWICKELT MIT DEUTSCHER TECHNOLOGIE



## Mit jedem Fahrzeug in jeder Verkehrssituation.

Durch innovative Technologien verbinden wir Fahrzeug und Reifen - bis zum entscheidenden Kontakt zur Straße.

### Unser Ziel:

Den Traum vom unfallfreien Fahren Wirklichkeit werden lassen - die Vision Zero.

Jetzt mehr erfahren:  
[www.continental-reifen.de](http://www.continental-reifen.de)





**Herausgeber und verantwortlich  
im Sinne des Presserechts:**

Continental | Division Reifen  
Alexander Bahlmann  
Leiter Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit  
Pkw-Reifen  
Büttnerstraße 25 | 30165 Hannover  
Telefon: +49 511 938-2615  
E-Mail: alexander.bahlmann@conti.de  
www.continental-reifen.de

Continental | Division Chassis & Safety  
Nicole Orgnon  
Leiterin Kommunikation  
Guerickestraße 7 | 60488 Frankfurt am Main  
Telefon: +49 69 7603-6000  
E-mail: Nicole.Orgnon@continental-corporation.com  
www.continental-automotive.de