



Neue Fahrzeuge und Sicherheitssysteme in der Flotte - Auswirkungen auf die Fahrzeugsicherheit

Workshop Berliner Erklärung

Michael Fehring, RD/KSR, Ingolstadt, 6.10.2020

Mercedes-Benz

Das Beste oder nichts.



Rückblick 2015



Workshop Berliner Erklärung: Insassen- und Partnerschutz

Zielsetzung



Halbzeit !



2020
2019
2018
2017
2016
2015
2014
2013
2012
2011
2010

Ziel: Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten

Mercedes-Benz

Workshop Berliner Erklärung: Insassen- und Partnerschutz

Faktenlage

Generation 15 plus: Autos werden immer älter

STUTTGART. Die durchschnittliche Lebensdauer eines Autos in Deutschland ist in den vergangenen 20 Jahren stark zugenommen – von 6,8 auf neun Jahre. Der ACE spricht von „einem bedenklichen Anstieg“. Autos mit mehr als 15 Jahren Laufzeit verfügten „oft nicht über lebensrettende Maßnahmen“.

Altautos auf der Überholspur

Im Durchschnitt wird in Deutschland ein Wagen mittlerweile erst nach neun Jahren verschrottet. So alt sind Gebrauchtwagen.

Motorräder mit Durchschnittsalter von 16 Jahren...

Kraftfahrzeuge mit Mängeln, Sicherheitsdefiziten und mangelnde Umweltfreundlichkeit...

Mercedes-Benz

Rückblick 2015



Workshop Berliner Erklärung: Insassen- und Partnerschutz

Faktenlage



Entwicklung von Maßnahmenpaketen zur kurzfristigen Zielumsetzung nicht mehr möglich



Schnelle Wirksamkeit bis 2020 kann nur noch durch zügige Marktpenetration vorhandener Sicherheitssysteme erreichbar



Moderne Sicherheitssysteme noch nicht vollumfänglich in Fahrzeugflotte verfügbar

Workshop Berliner Erklärung: Michael Fehring | 04.11.2015

Mercedes-Benz

Workshop Berliner Erklärung: Insassen- und Partnerschutz

Hypothesen



Getöteten Anzahl in Altwagen ohne moderne Sicherheitsausstattung überproportional hoch



Performance Zugewinn in der Fahrzeugsicherheit bei Fahrzeugen nach 1995 aufgrund großer Änderungen in den Anforderungen enorm

Welchen Einfluß haben aktuelle Sicherheitssysteme?



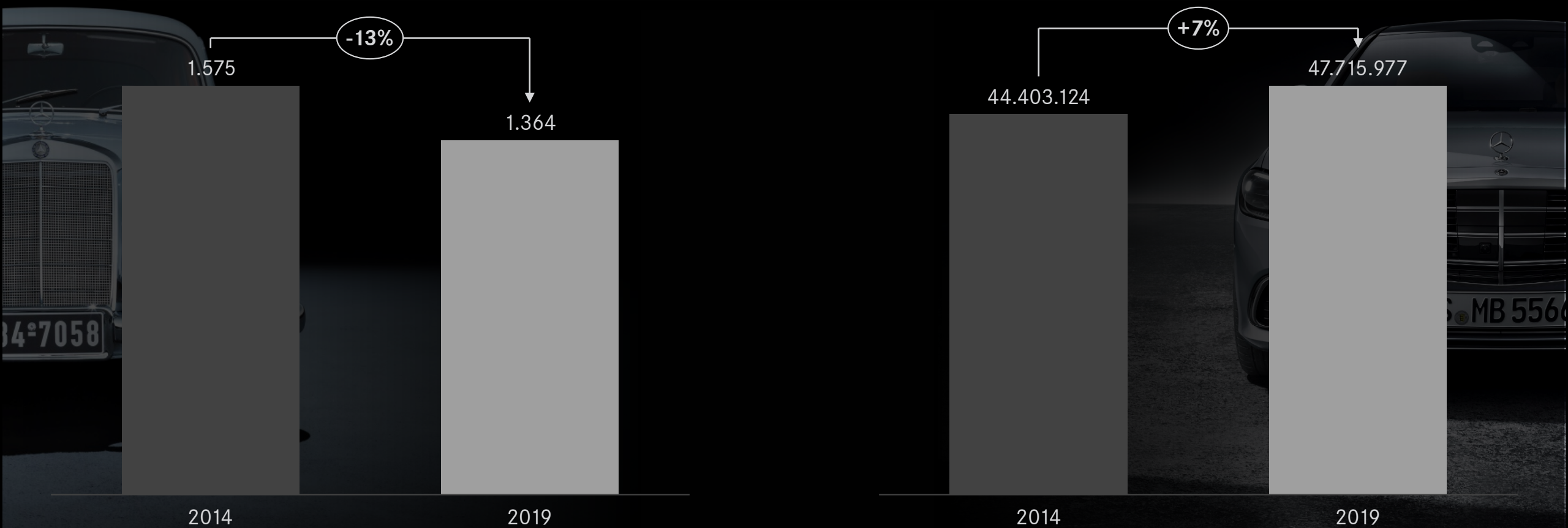
Workshop Berliner Erklärung: Michael Fehring | 04.11.2015

Mercedes-Benz

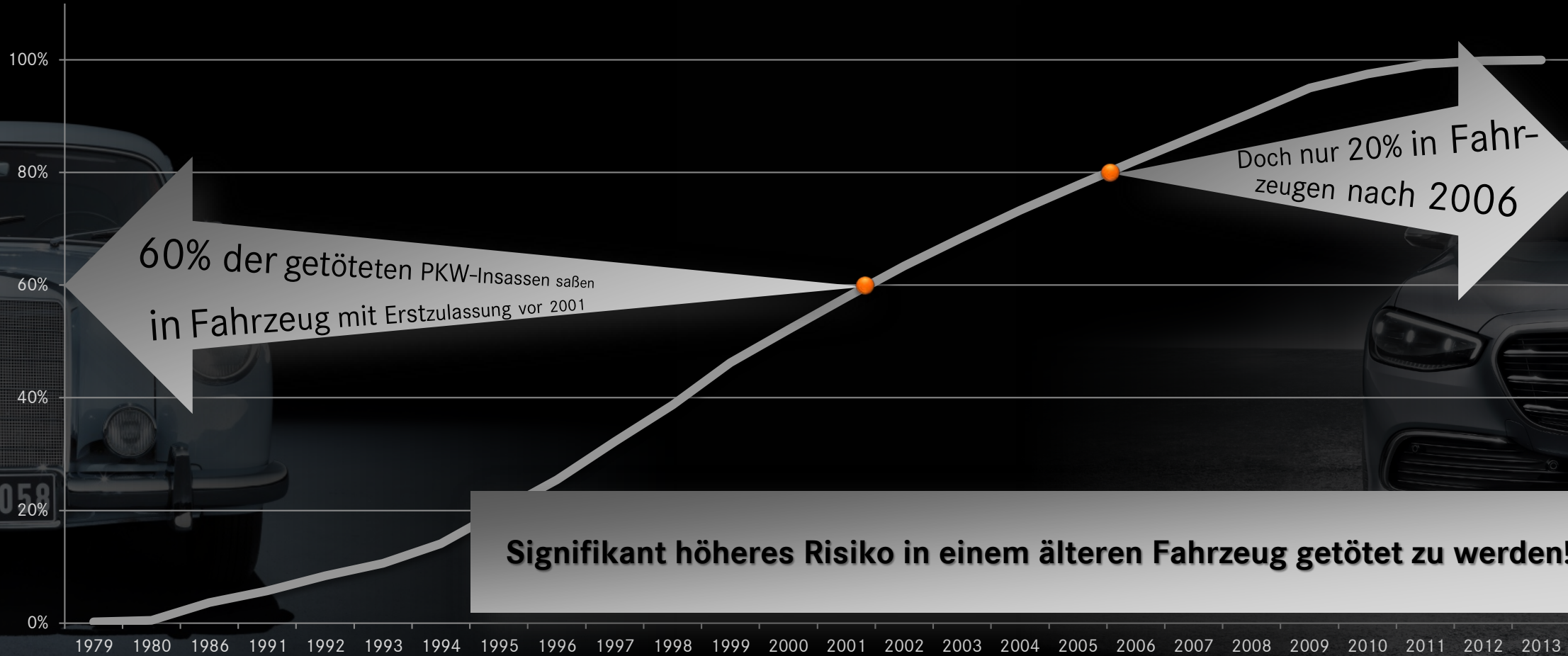
Entwicklungen 2014 zu 2019



Rückgang der getöteten PKW-Insassen um 13 % bei gleichzeitiger Zunahme des PKW-Bestandes um 7%

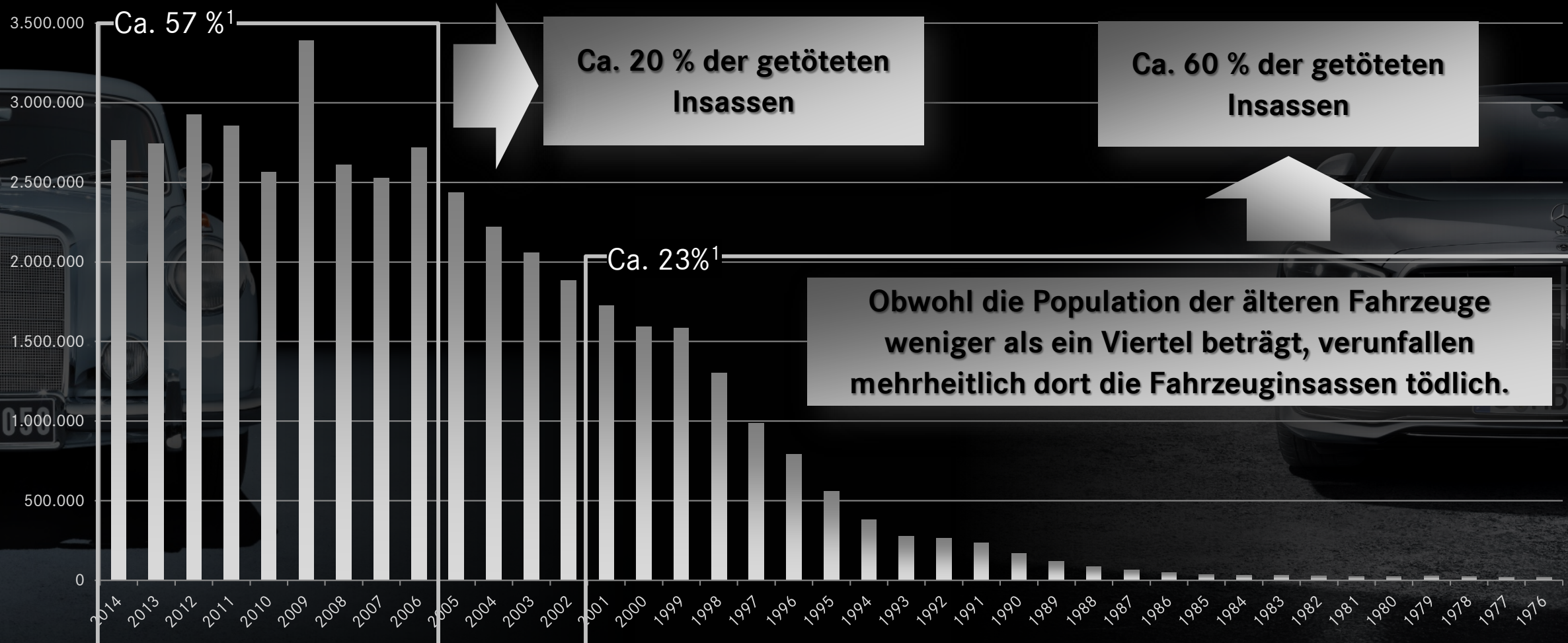


Rückblick 2015: Verteilung der getöteten PKW-Insassen



Rückblick 2015: Verteilung der getöteten PKW-Insassen

¹ Der Gesamtfahrzeugpopulation: Basis, ca. 44 Mio PKW

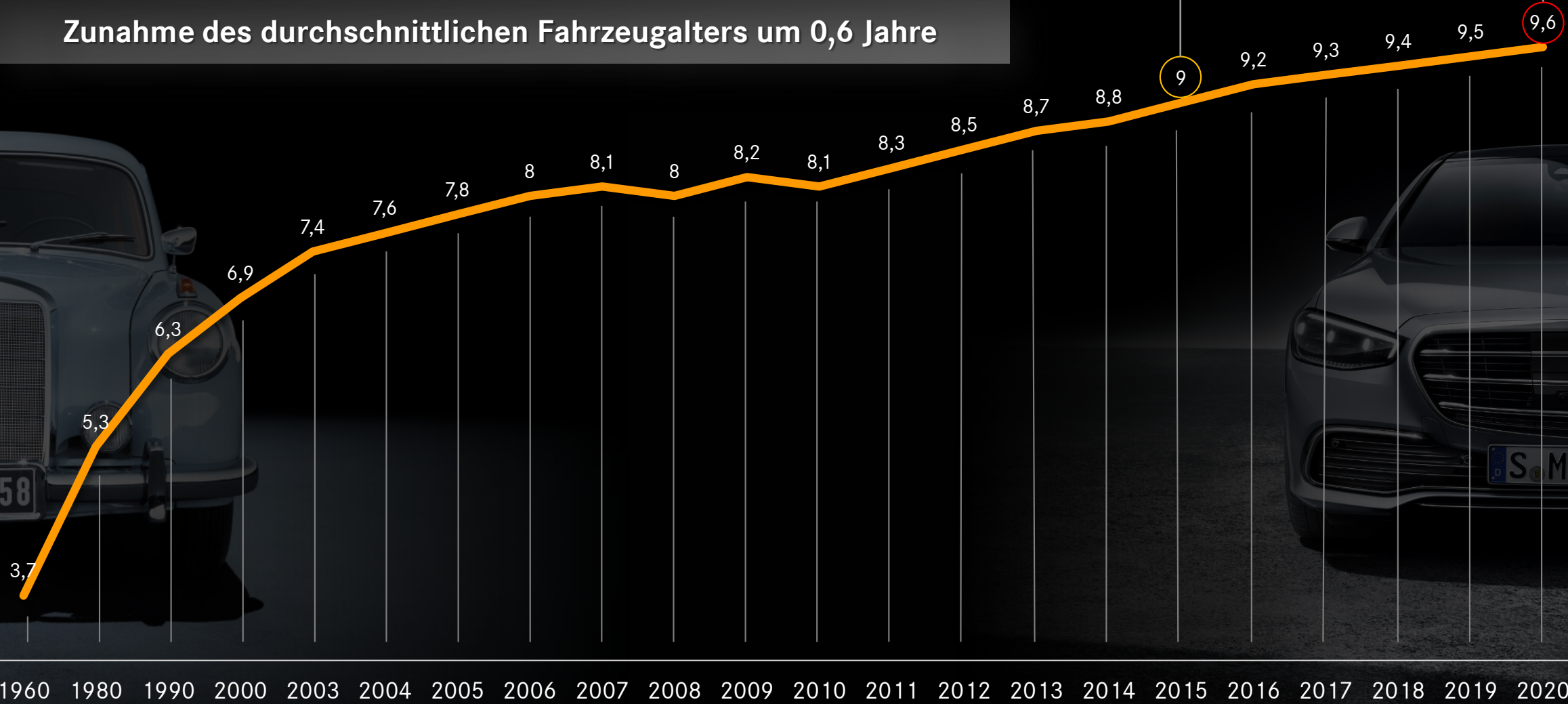


Quelle: DESTATIS

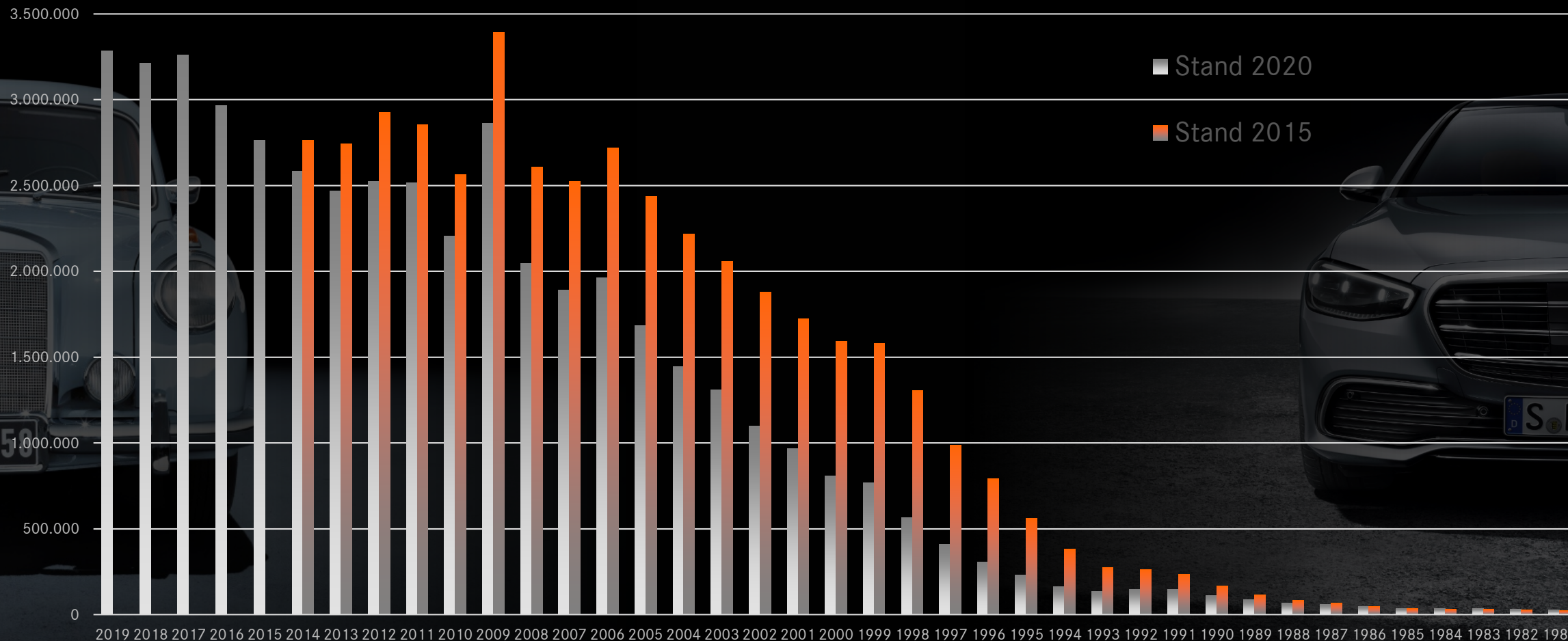
Durchschnittliches Fahrzeugalter PKW in Jahren



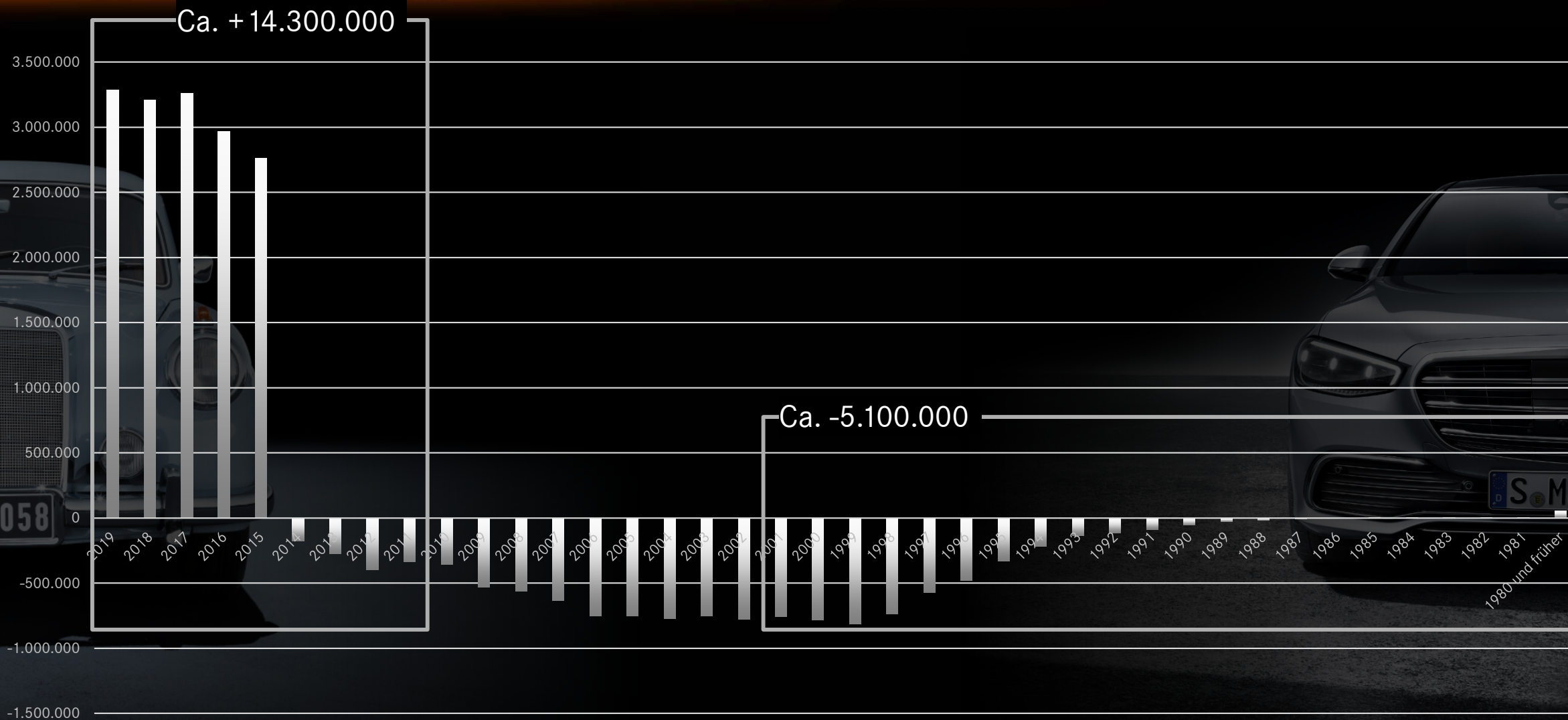
Zunahme des durchschnittlichen Fahrzeugalters um 0,6 Jahre



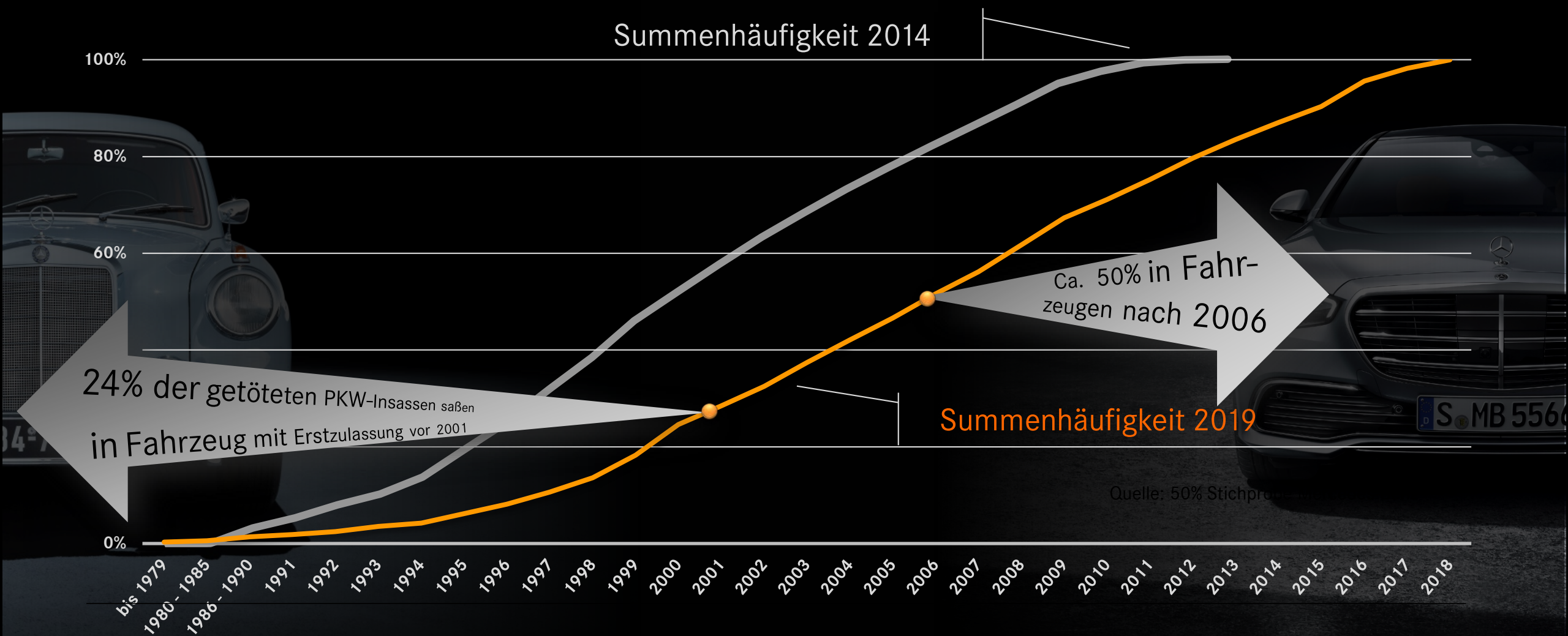
Veränderung zugelassener PKW 2015 und 2020



Veränderung zugelassener PKW 2015 und 2020

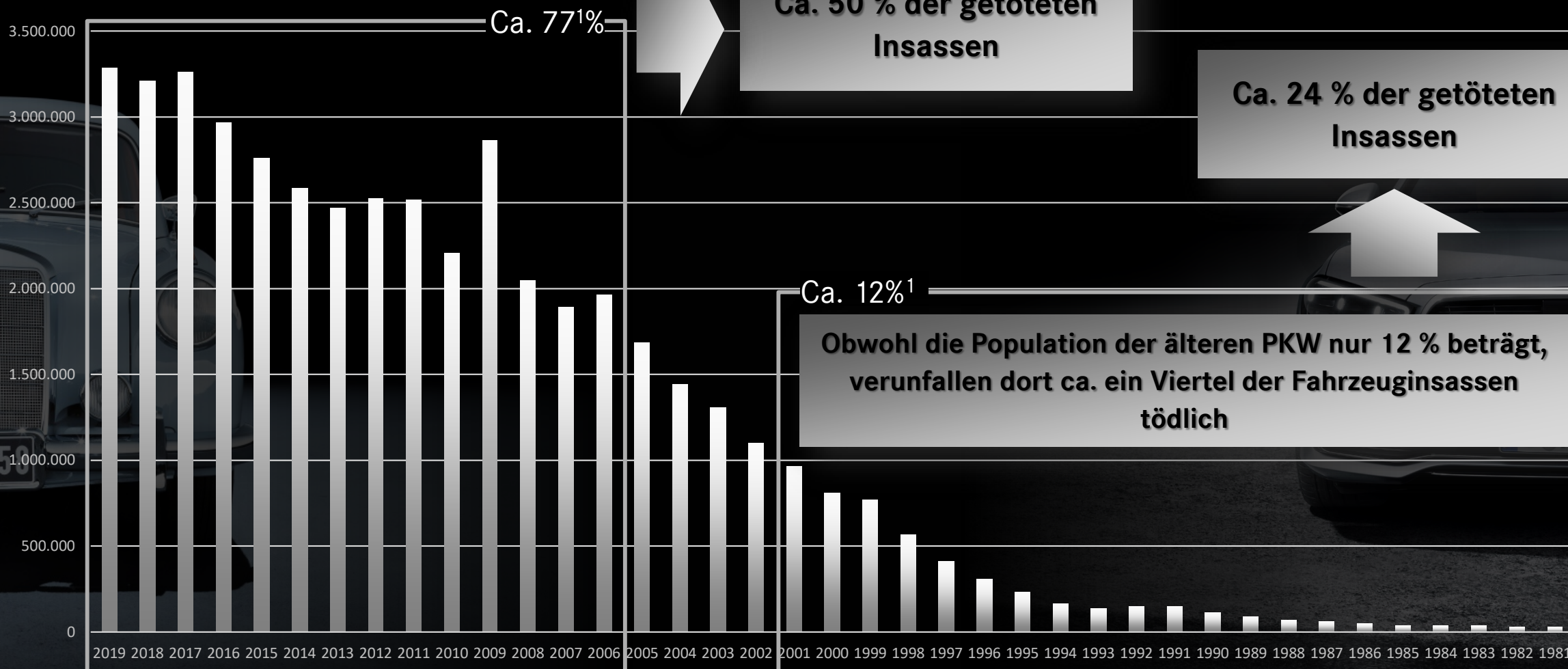


Verteilung der getöteten PKW-Insassen

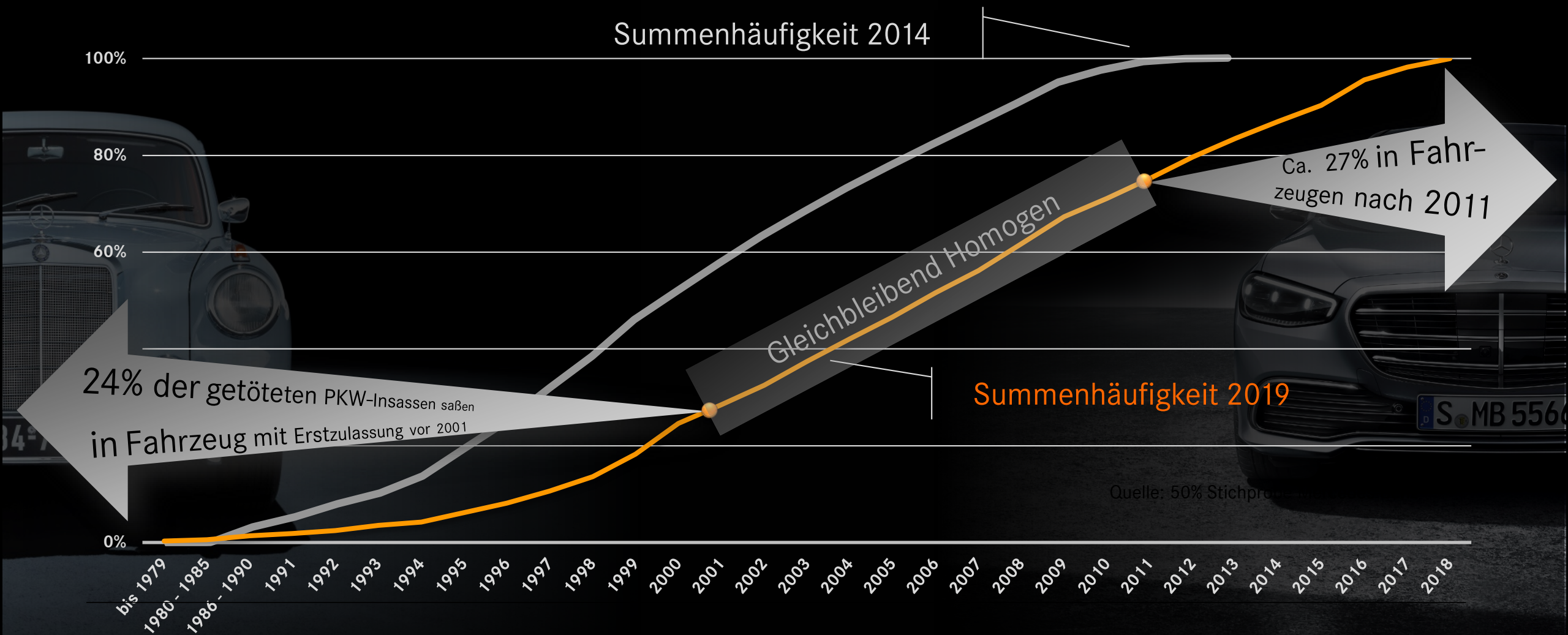


Verteilung der getöteten PKW-Insassen

¹ Der Gesamtfahrzeugpopulation· Basis, ca. 47,7 Mio PKW



Verteilung der getöteten PKW-Insassen



24% der getöteten PKW-Insassen saßen in Fahrzeug mit Erstzulassung vor 2001

Gleichbleibend Homogen

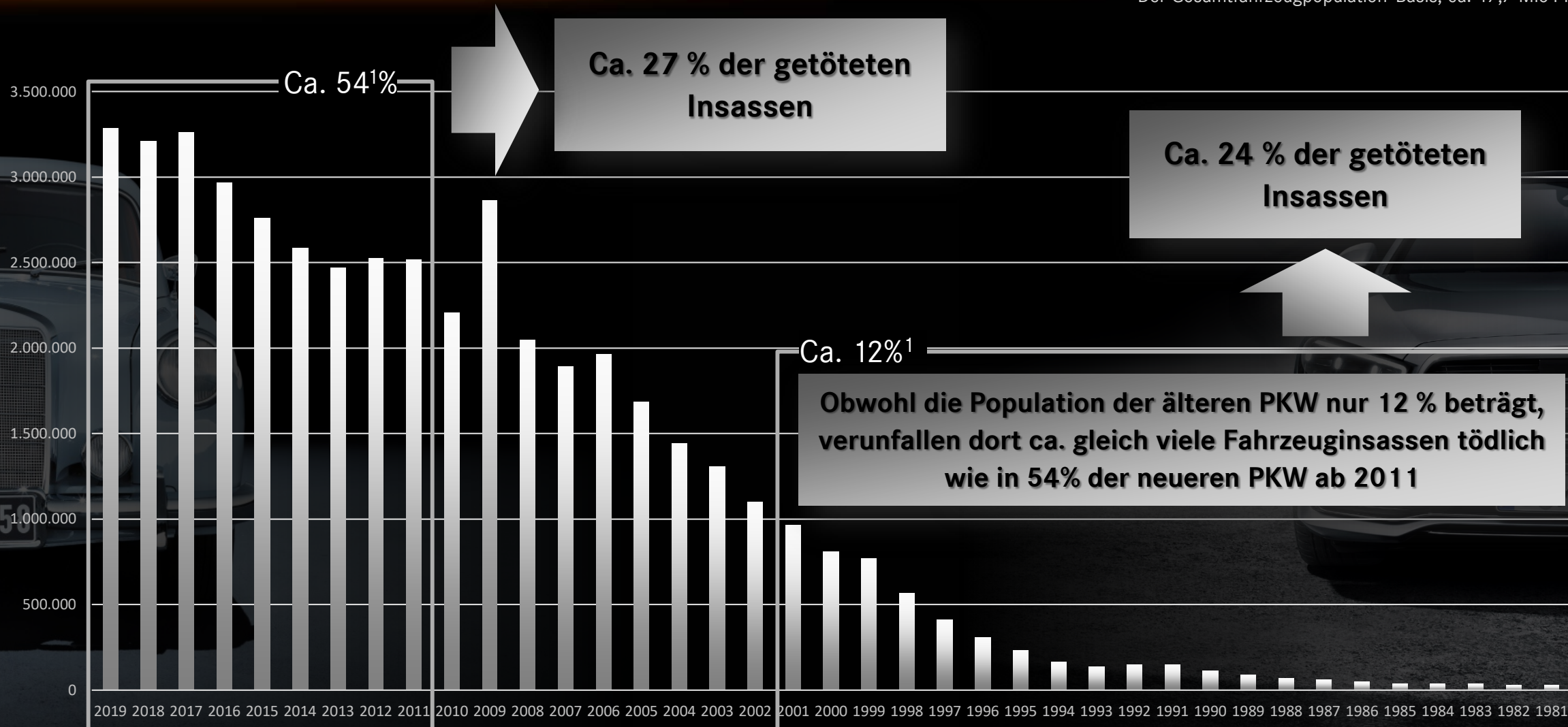
Summenhäufigkeit 2019

Ca. 27% in Fahrzeugen nach 2011

Quelle: 50% Stichprobe

Verteilung der getöteten PKW-Insassen

¹ Der Gesamtfahrzeugpopulation· Basis, ca. 47,7 Mio PKW



Zusammenfassung



Die Anzahl der getöteten PKW-Insassen ging im Zeitraum 2014 nach 2019 um 13 % zurück. Gemessen an der um 7 % gestiegenen PKW-Population in Deutschland kann dies insgesamt als Erfolg gewertet werden

Diese Betrachtung hat sicherlich Überlagerungseffekte, z.B. in der Nutzung durch bestimmte Fahrzeuggruppen (18-24 jährige Fahrer, Einzelevents bei bestimmten Fahrzeugklassen, ...)

Dennoch erneute Bestätigung: Neue PKW bieten höheres Sicherheitspotential, eine schnelle Marktdurchdringung heutiger Sicherheitssysteme muss vorrangiges Ziel sein

Das Sicherheitspotential von PKW mit mittlerem Alter ist gleichbleibend homogen (2001-2011)

Ältere PKW (vor 2001) bieten im Vergleich ein geringeres Sicherheitspotential, sie sind überproportional an der Zahl getöteter PKW-Insassen beteiligt