

Um Fußgänger zu schützen: Unfallforschung fordert Anfahrstopp-Assistenten für Lkw

Lkw sind in Bezug auf schwere Unfälle für Fußgänger ein ähnlich großes Problem wie für Radfahrer, allerdings ist die Konstellation eine andere: Radfahrer kollidieren vor allem mit abbiegenden Lkw, Fußgänger vor allem mit der Front des Lkw, wenn dieser anfährt. Anders als beim Abbiegen gibt es hier aber bisher keinen technischen Assistenten, der das effektiv verhindern könnte. Das ist eine wesentliche Erkenntnis aus einer aktuellen Auswertung der Datenbank der Unfallforschung der Versicherer (UDV).

Von den nach der amtlichen Statistik im Jahr 2018 im Straßenverkehr getöteten 458 Fußgängern sind 54 bei einem Unfall mit einem Lkw über 3,5 Tonnen zu Tode gekommen. Bei den Schwerverletzten waren es 148 von 7.197. Auch beim Vergleich der Zahlen für Lastwagen über zwölf Tonnen, die bei Radfahrern überwiegend für tödliche Unfälle verantwortlich sind, zeigt sich die Ähnlichkeit des Problems: Nach den letzten für diesen Vergleich verfügbaren Zahlen aus 2015 wurden 49 Fußgänger und exakt genauso viele Radfahrer bei Kollisionen mit solchen schweren Lkw getötet.

Die vertiefte Auswertung der Unfälle mit schweren Lkw zeigte nun, dass zwar auch die Verletzungsschwere und die betroffenen Körperregionen bei Fußgängern und Radfahrern sehr ähnlich sind, jedoch die Unfallabläufe sich deutlich unterscheiden. Wird der Radfahrer in den meisten Fällen geradeaus fahrend von einem abbiegenden Lkw erfasst, wird der Fußgänger vor allem frontal oder seitlich von einem Lastwagen erfasst, der geradeaus fährt.

Das für den Fußgänger überraschende Wiederauffahren des Lkw, beispielsweise im Stop-and-Go-Verkehr oder bei Müllfahrzeugen, hat sich dabei als ein wesentliches Problem herausgestellt. Erschwerend kommt hinzu, dass in vielen Fällen die Fahrer Sichtbehinderungen wie Gardinen, Laptops oder Namensschilder installiert haben, die das ohnehin schon schlechte Sichtfeld auf den Bereich unmittelbar vor ihrem Fahrzeug noch weiter einschränken.

Die UDV schlägt vor dem Hintergrund der wie beim Fahrradunfall dramatischen Unfallfolgen ein Maßnahmenpaket vor, um diese Unfälle zu verhindern. Wichtig ist aus Sicht der Unfallforscher zunächst die Sensibilisierung der Fußgänger für das eingeschränkte Sichtfeld aus dem Lkw nach unten, aber auch das Training der Fahrer: Diese müssten grundsätzlich vor dem Anfahren in den Frontspiegel schauen, der diesen Bereich sichtbar macht. Auch tiefgesetzte Führerhäuser, wie sie für Müllfahrzeuge verfügbar sind, könnten diese Unfälle verhindern, da sie eine direkte Sicht gewährleisten.

Ansprechpartner:

Siegfried Brockmann
Tel.: +49 30 2020-5820
E-Mail: s.brockmann@gdv.de

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39
ID-Nummer 6437280268-55

E-Mail: kommunikation@gdv.de

www.gdv.de



Dringend müsse auch die im Fahrzeug vorhandene Notbremstechnik so optimiert werden, dass sie nicht nur Fußgänger sicher erkennt, sondern auch das Anfahren verhindert, wenn sich ein Fußgänger oder Radfahrer im kritischen Bereich befindet. „Die Hersteller müssen das jetzt zügig dahin entwickeln. Der Bund ist aufgefordert, sich international für eine Verpflichtung einzusetzen“, sagte UDV-Leiter Siegfried Brockmann bei der Vorstellung der Ergebnisse. Die Fehler in Bezug auf den verpflichtenden Einbau von Abbiegeassistenten, bei dem lange gezaudert worden sei, dürften sich nicht wiederholen.

Immer aktuell informiert:



Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) ist ein wichtiger Know-how-Träger und einer der größten Auftraggeber für universitäre und außeruniversitäre Forschung zur Verkehrssicherheit in Deutschland. Sie pflegt den nationalen und internationalen Austausch mit Politik, Behörden und Forschungsinstituten. Die UDV ist als Forschungsinstitution ausschließlich der Verkehrssicherheit verpflichtet. An der Auswahl der Forschungsprojekte und der Auftragnehmer wirken unter anderem der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) mit.

Möchten Sie keine Informationen mehr erhalten, senden Sie uns bitte eine [E-Mail](#) mit dem Betreff ABMELDEN.