

POSITIONEN der UNFALLFORSCHUNG

Unfallforschung
der Versicherer



Bekämpfung von Unfallschwerpunkten

Nr. 03

Immer wieder fallen Stellen oder Streckenabschnitte auf unseren Straßen auf, an denen sich Unfälle regelmäßig wiederholen. Wie viele dieser Unfallhäufungen es bundesweit gibt, ist nicht bekannt. Allein Berlin meldet über 1.000 Schwerpunkte, Dresden zirka 250. Für Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften kann die Größenordnung kaum abgeschätzt werden und schwankt von Bundesland zu Bundesland sehr stark. In Bayern sind es etwa 320 Unfallhäufungen, in Rheinland-Pfalz ungefähr 140.

Straße

Örtliche Unfalluntersuchungen

Der Grundgedanke der örtlichen Unfalluntersuchung hat sich seit mehr als 50 Jahren bewährt und wenig verändert: Dort, wo Unfälle von Verkehrsteilnehmern unabhängig voneinander gehäuft auftreten, tragen meist Mängel im Straßenraum dazu bei. Um diesen Mangel zu beheben, wird das Unfallgeschehen analysiert und anhand von Gemeinsamkeiten bei den Unfällen das unfallbegünstigende Defizit benannt.

Typische Unfallhäufungen innerorts sind Kreuzungen und Einmündungen und Abschnitte mit Unfällen querender Fußgänger, außerhalb geschlossener Ortschaften sind es ebenfalls Kreuzungen und Einmündungen, aber auch Kurven oder Streckenabschnitte mit Baum- oder Überholunfällen.

Unfallkommissionen

Unfallkommissionen sind die „schnelle Eingreiftruppe“ in Sachen Verkehrssicherheit. Gemäß ihrem gesetzlichen Auftrag unterziehen sie alle Unfallhäufungen einer örtlichen Unfalluntersuchung. Sie konzentrieren sich dabei auf die Mängel der Verkehrsinfrastruktur. Gelingt es den Vertreter/innen aus Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei erfolgreich Maßnahmen gegen das vorhandene Unfallgeschehen umsetzen zu lassen, wird der Sicherheitsspielraum wieder ausreichend hergestellt.

Konsequente Unfallkommissionstätigkeit kann schnell und effektiv einen bedeutenden Anteil von Unfällen vermeiden oder zumindest in den Folgen verringern. Damit hat die Einführung und standardisierte Aus- und Fortbildung der Unfallkommissionen beispielsweise einen erheblichen Anteil am Rückgang der schweren Unfälle auf Landstraßen.

Fahrzeug

Auch moderne Fahrzeugtechnik kann dazu beitragen, Unfallhäufungen zu entschärfen. Sie fokussiert den Einflussfaktor „Fahrzeug“ und sollte primär die Unfallkonstellationen schwerer Unfälle adressieren. Ideal sind Systeme, die kritische Situationen so beeinflussen, dass es gar nicht erst zum Unfall kommt.

Fahrerassistenzsysteme

Untersuchungen der UDV haben gezeigt, dass 25 Prozent der Pkw-Unfälle mit Perso-

nenschaden und mindestens 35 Prozent der Pkw-Unfälle mit Getöteten durch ESP positiv beeinflusst werden könnten. Ein Potenzial, das beispielsweise für Kurvenunfälle besonders bedeutsam ist. Ab dem 01.11.2014 müssen alle in der EU neu zugelassenen Pkw über diesen „elektronischen Schutzengel“ verfügen. Für weitere lebensrettende Systeme wie Notbremsassistenten steht eine gesetzliche Regelung für Pkw noch aus.

UDV-Analysen haben ergeben, dass mit einem Pkw-Notbremsassistenten, der über eine Fußgänger- und Radfahrererkennung verfügt, mehr als 40 Prozent der schweren Pkw-Unfälle vermeidbar wären. Doch auch andere Fahrzeugarten sind in der Lage, das Unfallgeschehen positiv zu beeinflussen. So könnten mit Notbremsassistenten für Lkw, die sowohl fahrende als auch stehende Fahrzeuge erkennen, nach den Untersuchungen der UDV, 12 Prozent der schweren Lkw-Unfälle vermieden werden. Notbremsassistenten für Lkw sind seit November 2015 für Neufahrzeuge vorgeschrieben.

Vehicle-2-x-Kommunikation

Kooperative Assistenzsysteme bei denen Fahrzeuge (vehicle-2-vehicle) oder Fahrzeug und Infrastrukturelemente (vehicle-2-infrastructure) miteinander kommunizieren, können zukünftig ebenfalls einen Beitrag zur Verbesserung auch an Unfallhäufungen leisten. Forschung und Entwicklung sollten verstärkt auf die Vermeidung schwerster Unfälle ausgerichtet werden, zum Beispiel Unfälle in Kurven aufgrund nicht

angepasster Geschwindigkeiten oder Unfälle infolge von Vorfahrtfehlern.

Mensch

Human Factors

Leistungen und Grenzen kognitiver Fähigkeiten des Menschen finden zunehmend Eingang in die Unfallforschung. Straßengestaltung und Fahrzeugbedienung müssen insbesondere die Grenzen menschlicher Wahrnehmung und Aufmerksamkeit berücksichtigen und möglichst leicht und selbsterklärend zu befahren/zu bedienen sein.

Aus- und Fortbildung

Verkehrssicherheit sollte in mehr Bereichen der Bildung einen erhöhten Stellenwert bekommen. Das reicht von der Verkehrserziehung im Kindesalter, der Führerscheinausbildung bis hin zur akademischen Ausbildung von Verkehrsingenieuren/innen. Berufsbegleitende Aus- und Fortbildung für Expertenteams wie die Unfallkommission sind unerlässlich und bislang noch nicht auf einem bundesweit einheitlichen (hohen) Niveau angelangt.

Links

www.unfallkommission.de

<http://www.udv.de/de/strasse/verkehrssicherheit-vor-ort>

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
E-Mail: Unfallforschung@gdv.de
Internet: www.udv.de

Unfallforschung
der Versicherer 

Redaktion: Petra Butterwegge, Klaus Brandenstein
Erstellt: 08/2013
Überarbeitet: 09/2016