

## Unfälle mit schweren Lkw enden oft tödlich. UDV: Technische Maßnahmen schnell umsetzen

Unfälle mit schweren Lkw enden oft dramatisch. Dabei sterben pro Jahr fast 500 Menschen; über 3.200 werden schwer verletzt. Viele dieser Unfälle wären mit den heute verfügbaren technischen Maßnahmen vermeidbar oder würden glimpflicher ablaufen. Das hat eine umfangreiche Analyse des Unfallgeschehens von schweren Lkw ergeben, die die Unfallforschung der Versicherer (UDV) durchgeführt hat. Dabei wurden drei häufige Unfallkonstellationen identifiziert, die auch besonders schwere Unfallfolgen haben:

### 1. Auffahrender Lkw

Bei einer Sonderuntersuchung des Unfallgeschehens in Brandenburg zeigte sich, dass fast ein Fünftel aller schweren Lkw-Unfälle und 30 Prozent der dabei Getöteten dieser Konstellation zuzuordnen waren. Ein optimales Notbremssystem hätte allerdings in etwa 80 Prozent der Fälle den Unfall ganz verhindert oder die Folgen deutlich verringert.

Deshalb fordert die UDV, dass die Wirksamkeit von Notbremssystemen deutlich erhöht werden muss:

- Auch auf stehende Fahrzeuge muss die Kollision vollständig vermieden werden.
- Das System darf durch den Fahrer nicht dauerhaft deaktivierbar sein.

„Wären diese Forderungen erfüllt, könnten die meisten Auffahrunfälle vermieden oder deutlich abgeschwächt werden“, sagte UDV-Leiter Siegfried Brockmann. Bundesweit geschehen pro Jahr etwa 300 Auffahrunfälle durch schwere Lkw mit Schwerverletzten und Getöteten.

### 2. Auffahren auf Lkw

Übermüdung, Ablenkung und zu geringer Abstand führen immer wieder zu schweren Auffahrunfällen von Pkw oder Kleintransportern auf Lkw. In Brandenburg sind etwa ein Viertel aller schweren Lkw-Unfälle dieser Unfallkonstellation zuzuordnen. Die Unfallfolgen sind auch deshalb so schwer, weil der hintere Unterfahrschutz am Lkw zu schwach ist, so dass beim auffahrenden Fahrzeug Knautschzone und Airbags nicht optimal wirken können. Hinzu kommt, dass das auffahrende Fahrzeug oft versetzt auf das Heck des Lkw fährt.

Deshalb fordert die UDV, dass die Wirksamkeit des Heckunterfahrschutzes weiter verbessert werden muss:

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



- Der Heckunterfahrschutz sollte unter dynamischen Bedingungen und mit realistischen Prüflasten getestet werden.
- Die Unfallszenarien mit einer teilweisen oder geringen Überdeckung müssen mit berücksichtigt werden.
- Notbremsassistenten sind auch für alle Pkw und Kleintransporter notwendig. Denn sie minimieren das Risiko, auf einen Lkw aufzufahren.
- Die Folgen von Ablenkung und Übermüdung müssen Pkw-Fahrern noch intensiver ins Bewusstsein gebracht werden.

Bundesweit handelt es sich um mehr als 330 Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten im Jahr, die so positiv beeinflussbar wären.

### **3. Abbiegeunfälle von Lkw mit Radfahrern**

Besonders schwer und tragisch verlaufen Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und Radfahrern, die meist innerorts und an Kreuzungen oder Einmündungen passieren - und das trotz Ampel oder Radfahrereinfahrt. Häufig werden die Radfahrer vom Lkw überrollt. Deshalb ist auch der Anteil der getöteten Radfahrer bei diesen Unfällen sehr hoch.

Daher fordert die UDV einen wirksamen elektronischen Abbiegeassistenten für Lkw, der den Fahrer bei Anwesenheit eines Radfahrers neben dem Lkw warnt. Er könnte in über 60 Prozent aller Unfälle zwischen Lkw und Radfahrer den Unfall verhindern oder zumindest abschwächen. Er sollte auch für Fahrzeuge der Bau- und Entsorgungswirtschaft, die mehr als die Hälfte der relevanten Unfälle verursachen, vorgesehen werden.

- Ein Abbiegeassistent muss für alle Lkw vorgeschrieben werden.
- Systeme mit warnender Funktion sind gut; Systeme mit Notbremsfunktion wären besser.
- Abbiegeassistenten auch für Bau- und Entsorgungsfahrzeuge
- Als Übergangslösung für bestehende Fahrzeuge können Kamera-Monitor-Systeme den Lkw-Fahrer unterstützen.
- Radwege müssen im Einmündungsbereich direkt an der Fahrbahn geführt werden.

Jährlich etwa 28 Unfälle mit getöteten und 160 mit schwer verletzten Radfahrern durch rechtsabbiegende Lkw könnten so vermieden oder die Unfallfolgen deutlich gemildert werden.

## Weitere Ergebnisse

Eine Befragung der UDV unter 100 Lkw-Fahrern bestätigt, dass diese unter großem Druck stehen. Jeder vierte arbeitet pro Woche mehr als 60 Stunden. Staus und eine schlechte Parkplatzsituation machen es den Fahrern nicht leicht, ihre vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten. Geschwindigkeitskontrollen zeigen zudem, dass Lkw oft zu schnell unterwegs sind. Die UDV fordert daher:

- Die Lenk- und Ruhezeiten müssen besser kontrolliert werden.
- Ausreichende Parkraumkapazitäten müssen geschaffen werden.
- Geschwindigkeiten und Abstand müssen häufiger kontrolliert werden.

---

### Immer aktuell informiert:



---

**Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) ([www.udv.de](http://www.udv.de))** im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) ([www.gdv.de](http://www.gdv.de)) forscht und berät seit über 50 Jahren im Dienste der Verbesserung der Sicherheit und der Unfallvermeidung auf Deutschlands Straßen. Sie ist gleichzeitig einer der größten Auftraggeber für universitäre und außeruniversitäre Verkehrssicherheitsforschung. Die UDV pflegt den Austausch mit anderen in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Institutionen. Die deutschen Versicherer bekennen sich damit ausdrücklich zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung für die Verkehrssicherheit.

---