

Reduzierung tödlicher Unfälle: Noch nicht am Ziel

In Berlin fand die zehnte Sicherheitstagung des Verein Deutscher Ingenieure (VDI) statt. Auf dieser zog der Vorsitzende der Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik (FVT), Prof. Dr.-Ing. Rodolfo Schöneburg, Halbzeitbilanz des Ziels nur noch halb so viele Verkehrstote wie 2010 im Jahr 2020 zu haben. Es zeigte sich jedoch, dass noch erhebliche Anstrengungen nötig sind, um dieses Ziel zu erreichen. Zwar stagniert seit fünf Jahren die Zahl der Unfalltoten in Deutschland, 2010 starben auf Deutschlands Straßen aber immer noch 3648 Menschen, 2014 waren es 3377 Menschen. Laut Schöneburg sind etwa 50 Prozent der Verkehrstoten Fahrzeuginsassen, zunehmend gehören jetzt aber die ungeschützten Verkehrsteilnehmer außerhalb des Fahrzeugs zu den Opfern, also Fußgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer.

Es ist laut Schöneberger notwendig, durch präventive Maßnahmen Unfälle ganz zu vermeiden oder zumindest in ihrer Schwere zu verringern. Dazu zählen vorausschauende Sicherheitssysteme und Umfeldsensoren, die durch intervenierende Maßnahmen wie Warnungen, Bremsenvorkonditionierung und automatische Notbremsungen die Aufprallgeschwindigkeit deutlich minimieren. Großes Potenzial bietet auch die Car-to-X Kommunikation. Bei einer Gefahrensituation kann eine Warnung an andere Fahrzeuge gesendet werden. Auch „klassische“ Infrastrukturmaßnahmen seien weiter zu verfolgen: erkannte Unfallschwerpunkte müssten beseitigt, Fahrspur und Radweg getrennt und die Sichtbarkeit von Fußgängern und Zweiradfahrern verbessert werden. Schließlich, so Schöneburg, müsse über eine Helmpflicht für Pedelec-Fahrer nachgedacht werden.

Ein weiterer Schwerpunkt der VDI-Tagung war die Frage, wie die Zahl der Verkehrsunfallopfer in Deutschland bis 2020 nachhaltig reduziert werden kann. Für den Bereich „Insassen- und Partnerschutz Pkw“ stellte Michael Fehring, Leiter Konzepte, Kindersicherheit und Low Speed Crash bei Daimler, mehrere Lösungsansätze vor. Dazu gehören unter anderem verbesserte Rückhaltesysteme für Fondinsassen, die Nutzung vorhandener Sensoren der Umgebungserfassung für Pre-Crash-Maßnahmen (beispielsweise für voranstoßende Rückhaltesysteme) sowie eine Erneuerung des Fahrzeugbestandes.

In einem Fachvortrag während des Kongress stellten die Mercedes-Benz-Entwicklungsingenieure Dr. Julien Richert und Ralf Bogenrieder die Sicherheits-innovation „Pre-Safe Impuls Seite“ vor. Das System bewegt den Insassen bei einer unvermeidbaren Seitenkollision durch sich schnell füllende Luftkammern in den Seitenwangen der Rückenlehnen seitlich weg vom Gefahrenbereich. Dadurch wird der Abstand zwischen Insassen und Tür vergrößert. Das System löst schon kurz vor dem Kontakt mit dem Unfallgegner aus. Seine Serienpremiere feiert das System im Frühjahr 2016 in der neuen Mercedes-Benz E-Klasse. (ampnet/dm)

Bilder zum Artikel



Rodolfo Schöneburg.
