Editorial::

ABS am Velo

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

innerhalb der Europäischen Union ist die Zahl der Straßenverkehrstoten seit 2010 um 18,2 % zurückgegangen. Nach den neusten Zahlen von 2014 konnte die Zahl der Verkehrstoten aber gegenüber 2013 nur um 1 % gesenkt werden. In den 28 Mitgliedstaaten der EU starben damit 25.700 Menschen im Straßenverkehr. Mit dem nur marginalen Unterschied von 2013 zu 2014 wird sich das Ziel der Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 so nicht erreichen lassen. Schnell erinnert man sich dann wieder an Vorschläge, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten einzuführen. Während die Wahrscheinlichkeit von Todesfällen im Straßenverkehr bei 30 km/h im Bereich von 10 % liegt, sind es bei 50 km/h rund 80 %!

Je langsamer, desto sicherer? Unfälle haben ihre Ursache nicht ausschließlich in der gefahrenen Geschwindigkeit. Alkohol- oder Drogenmissbrauch, fahrerisches Können, das eigene Verhalten im Straßenverkehr, Straßenausbau, Straßenbeschaffenheit, der technische Zustand der Fahrzeuge etc. sind Parameter mit nicht minder geringem Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Zudem ist genau zu betrachten, wo die Verkehrsopfer herkommen. Woran liegt es zum Beispiel, dass in 2014 die Radunfälle in Deutschland drastisch gestiegen sind und die Zahl der getöteten Radfahrer um 12 % wuchs? Fehlt es an sicheren Radwegen? Brauchen wir zwingend eine Radhelmpflicht? Liegt es am gesteigerten Verkauf von Pedelecs, die wieder mehr ältere Menschen zum Radfahren motivieren? Tatsächlich stieg besonders die Zahl der getöteten über 64-Jährigen auf dem Rad (um 19 %).

Die größte Verletzungsschwere beim Radfahren resultiert aus der Kollision mit anderen Fahrzeugen oder beim Sturz des Radfahrers auf die Straße. Ein interessanter Ansatz für mehr Sicherheit fand sich jüngst auf der CeBIT in Hannover bei der Vorstellung des Projektes BikeSafe. Dahinter steht die Entwicklung eines bremsdynamischen Assistenzsystems, das einen Überschlag über den Lenker in Notbremssituationen und das Blockieren des Vorderrades bei geringer Haftung verhindern soll. Im Prinzip ein ABS fürs Fahrrad, in diesem Fall aber BDA genannt (Bicycle Dynamics Assistance System). Damit könnte die Elektrifizierung des Fahrrades neben mehr Komfort bald auch für deutlich mehr Sicherheit beim Radfahren sorgen.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten 122
Veranstaltungen 125
EVU-Nachrichten 126

Fachbeiträge

Titelthema: Verkehrsflächenreinigung – Problemanalyse mit Fokus auf Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit
4.1 Straßenbeschaffenheit
Alexander Scheiber 128

Auffahrunfall auf ein mit E-Bikes beladenes Fahrzeug Teil 2
2.2.0 Aufprallversuche
Hanns-Lüdecke Rodewald, Andreas Röse und Studenten der HTW Berlin 136

Übermäßige Beanspruchung der Anhängerkupplung durch Heckträger
1.0 Allgemein
Peter Diehl 142

Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme
2.2 Unfallforschung
Tina Gehlert, Matthias Kühn, Mark Vollrath 144

Smart Digital Tachograf - die neue EU-Regelung Nr. 165 / 2014
2.3.4 Unfallrekonstruktion
Armin Kast, Klaus Reusch 152

Datenblätter

BMW 2er Active Tourer 157
Dacia Logan MCV 159

Impressum 123
Redaktionsbeirat 122

Foto: Ingenieurbüro Scheiber