

## Editorial::



### Besser als nichts

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

kein Monat vergeht ohne die traurige Mitteilung, dass wieder ein Radfahrer oder Fußgänger von einem rechts abbiegenden Lkw erfasst, überrollt und meist schwer verletzt oder getötet wurde. Nicht immer ist klar zuzuordnen wer die Schuld an so einem Unfall trägt. Aufgrund der Sitzposition und Bauweise heutiger Nfz-Fahrerhäuser ist es dem Lkw-Fahrer unmöglich, alle Bereiche rechts neben seinem Fahrzeug zu überblicken. Das ist natürlich kein Freibrief für Nachlässigkeiten im Verhalten und in der Aufmerksamkeit des Fahrers. Andererseits ist sich die Mehrzahl der Fußgänger und Radfahrer nicht bewusst, dass sie vom Lkw aus gar nicht permanent gesehen werden können, ihr Verhalten deshalb entsprechend anpassen müssten und in so einer Situation besser zurückstecken, um selbst auf Nummer sicher zu gehen. Diese Umstände, die Zunahme des Güterverkehrs in Städten, Zeitdruck sowie wenig speziell ausgebildete, sensibilisierte und geschulte Berufskraftfahrer führen dazu, dass die Zahl der getöteten Fußgänger und Radfahrer seit Jahren auf einem konstant hohen Niveau liegt.

Eine wirksame Lösung kann der Abbiegeassistent sein, der frühestens ab 2022 ist allen neuen Fahrzeugtypen und ab 2024 in allen Neufahrzeugen Einzug halten muss. Bei einem aktuellen Gesamtbestand von 3,6 Mio. Gfz wird die Einführung dieses Assistenzsystems aber über viele Jahre kaum messbare Auswirkungen auf die Unfallstatistik haben. Um die Zahl der Abbiegeunfälle mit Nutzfahrzeugen zu reduzieren, sind daher zwei Dinge notwendig: finanzielle Anreize, die Speditionen für eine Nachrüstung der Abbiegeassistenten in älteren Fahrzeugen motivieren, sowie funktionierende Nachrüstsysteme. Letztere hat der ADAC kürzlich genauer unter die Lupe genommen. Zwar erfüllten die Testkandidaten die Förderkriterien des BMVI, aber nicht gänzlich die notwendigen Anforderungen auf UNECE-Ebene. Sei's drum. Positive Effekte waren durchaus erkennbar und noch nicht alle Verbesserungsmöglichkeiten sind ausgeschöpft. Schlimmer ist, dass die 5 Mio. Euro Fördervolumen des BMVI für dieses Nachrüstprojekt nach vier Tagen ausgeschöpft waren und 2019 nur für 4100 Lkw gereicht haben.

**PS:** In der VKU-Ausgabe 5 ist der Druckerei leider ein Fehler bei der Heftstrukturierung des Umschlags unterlaufen. Dies bitten wir zu entschuldigen.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

## Inhalt::

### Aktuell

Nachrichten	202
Veranstaltungen	205
EVU-Nachrichten	206

### Fachbeiträge

EVU-Tagung in Aachen	
0.2 Tagungen, Kongresse	
Thomas Seidenstücker	208

**Titelthema:** Vergleichstest von Nachrüstlösungen für Lkw zur Detektion von ungeschützten Verkehrsteilnehmern im toten Winkel

2.3.2 Seitliche Kollision	
Isabella Ostermaier, Volker Sandner, Reinhard Kolke	210

Neues Verfahren zur Erhöhung der Transparenz bei der EES-Wert-Bestimmung Teil 2

2.3.4 Unfallrekonstruktion	
Marco Görtz, Sven Kamphausen, Michael Nienhaus, Tibor Kubjatko	220

### Datenblätter

Lexus ES	235
Peugeot 508	237
Mercedes-Benz G-Klasse	239

Impressum	203
Redaktionsbeirat	202



Foto: ADAC