

ADAC

Unfallforschung

Radfahrersicherheit aus Sicht des ADAC

Auswertungen der ADAC Unfallforschung

Thomas Unger, Passive Sicherheit, Unfallforschung (FCT)

ADAC Technik Zentrum
ADAC Unfallforschung
Unfallanalysen

ADAC Technik Zentrum

- Testzentrum der Europäischen FIA Automobilclubs
- Test von Abgas und Verbrauch, Autotest, EcoTest, Reifentest, Kindersitztest, Crashtest, Werkstatttest, Produkttest, Kundenzufriedenheit, Pannenstatistik
- Tests für Verbraucherschutz und Industrie



ADAC Unfallforschung

Die ADAC Unfallforschung ist ein Kooperationsprojekt der ADAC Luftrettung mit dem ADAC Technik Zentrum

ADAC

ADAC Luftrettung GmbH

ADAC Luftrettung

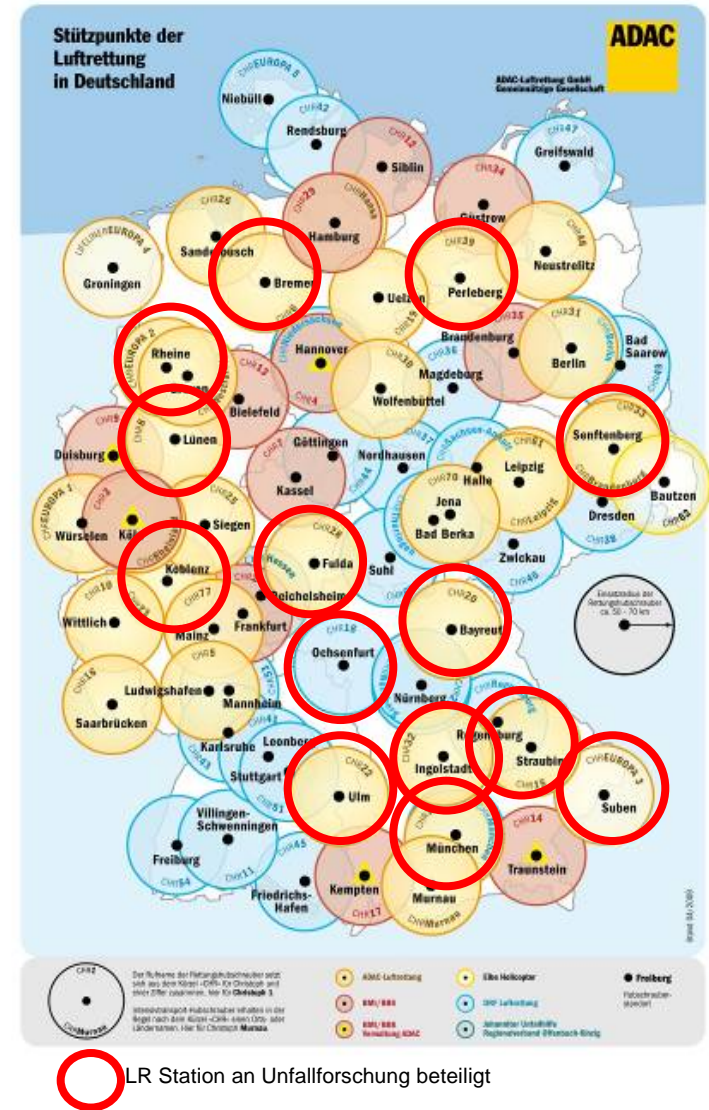
- ca. 40.000 Einsätze pro Jahr
- Versorgung von fast 35.000 Patienten jährlich
- insgesamt rd. 4.000 Verkehrsunfälle pro Jahr
- 2.000 Unfälle pro Jahr in der ADAC Unfallforschungsdatenbank



ADAC Unfallforschung

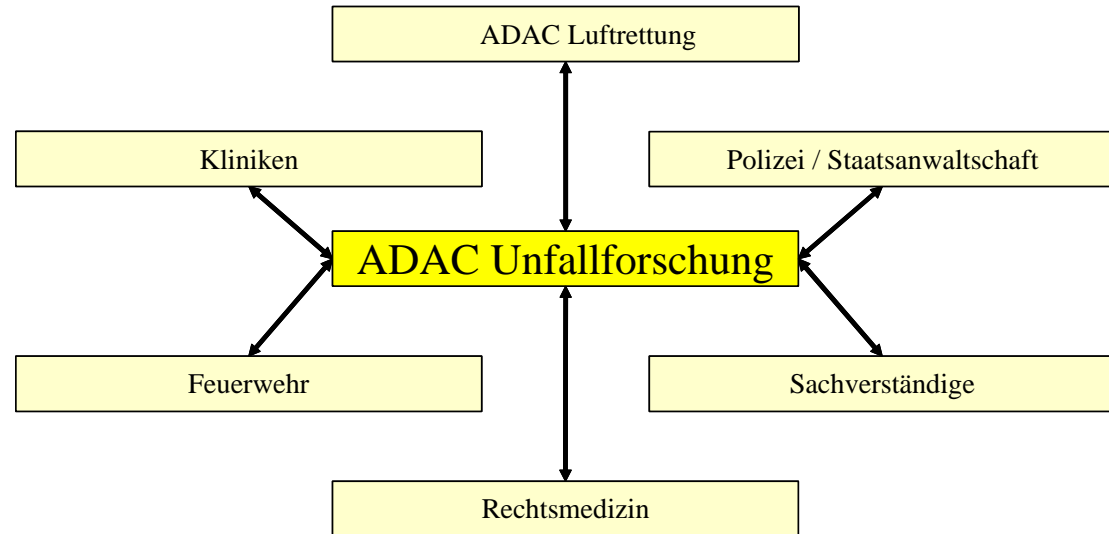
- 13 Luftrettungsstationen
- Erfassung von 2.000 Fällen
- Schwesterprojekt in Österreich
- Erfassung von 900 Fällen

➔ Fusion der Datenbanken geplant
fast 3.000 Fälle pro Jahr erfassbar



Aufbau, Abgrenzung der ADAC Unfallforschung

- Unabhängige, interdisziplinäre Studie
- Expertenerhebung der Unfalldaten
 - Polizei, Ärzte, Feuerwehr, Kfz-Sachverständige
- Daten schwerer Unfälle
- Ausgeprägte medizinische Diagnostik
- Ergänzende Auswertungen zu Unfällen leicht möglich
- Zusätzliche Information durch Luftbilder



Erhebungsziele zunächst vergleichbar mit bekannten Unfallforschungsprojekten

- Ermittlung von Unfallursachen
 - Infrastruktur
 - Fahrzeugtechnik
 - Mensch oder Mensch/Maschine
- Erhebung von Verletzungsursachen und Verletzungsschwere
 - Unfallabläufe
 - Deformation
 - Innenraumgestaltung
- Weiterentwicklung und Neuentwicklung von Crashtests für den Verbraucherschutz
- Verbesserung der technischen Rettung
- Medizinisch/technische Auswertung von Verletzungsdaten

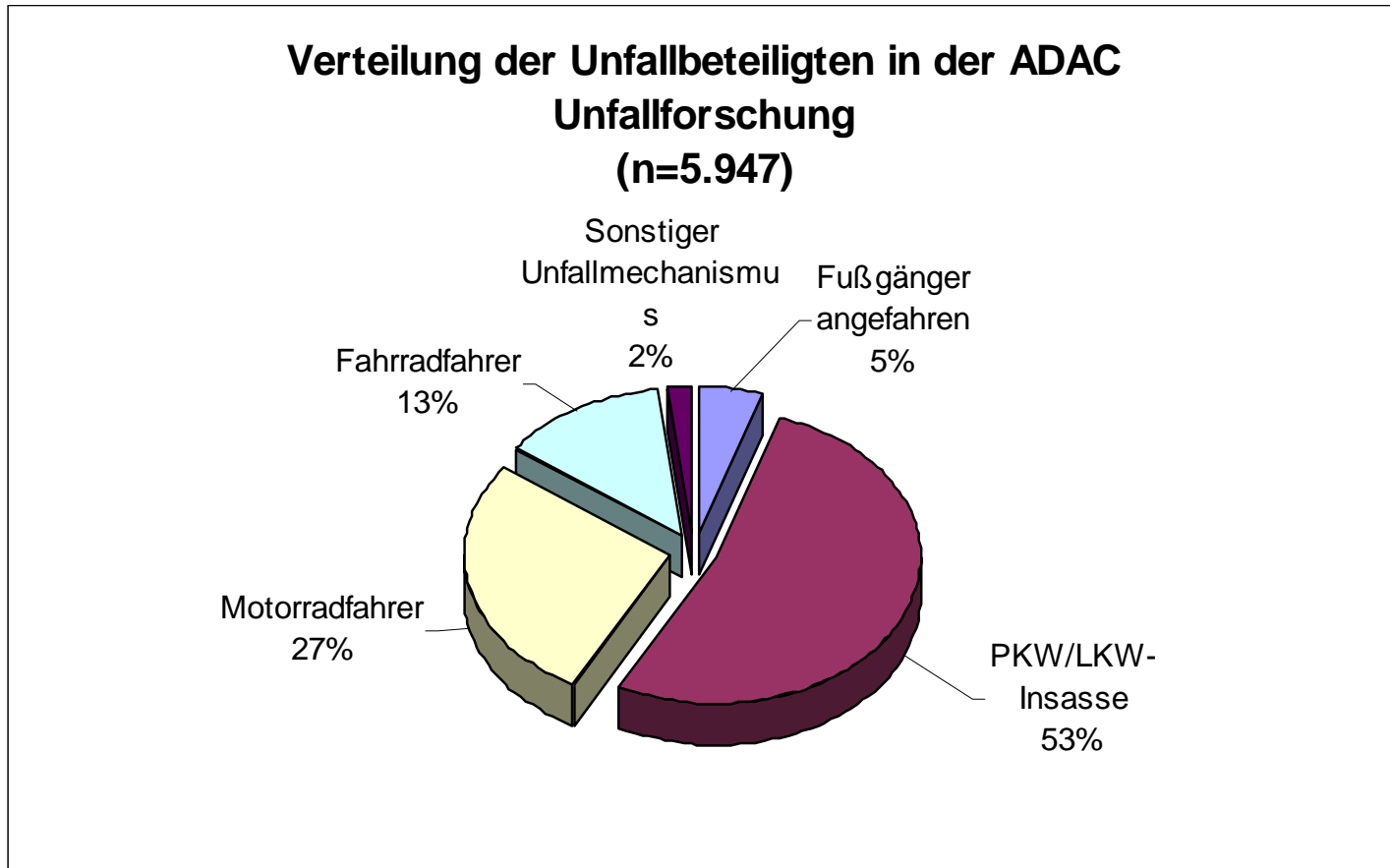
Ausgangslage

Die Senkung der Unfalltoten in Deutschland ist eine der zentralen Aufgaben, welche Industrie, Politik und Verbände zu bewältigen haben.

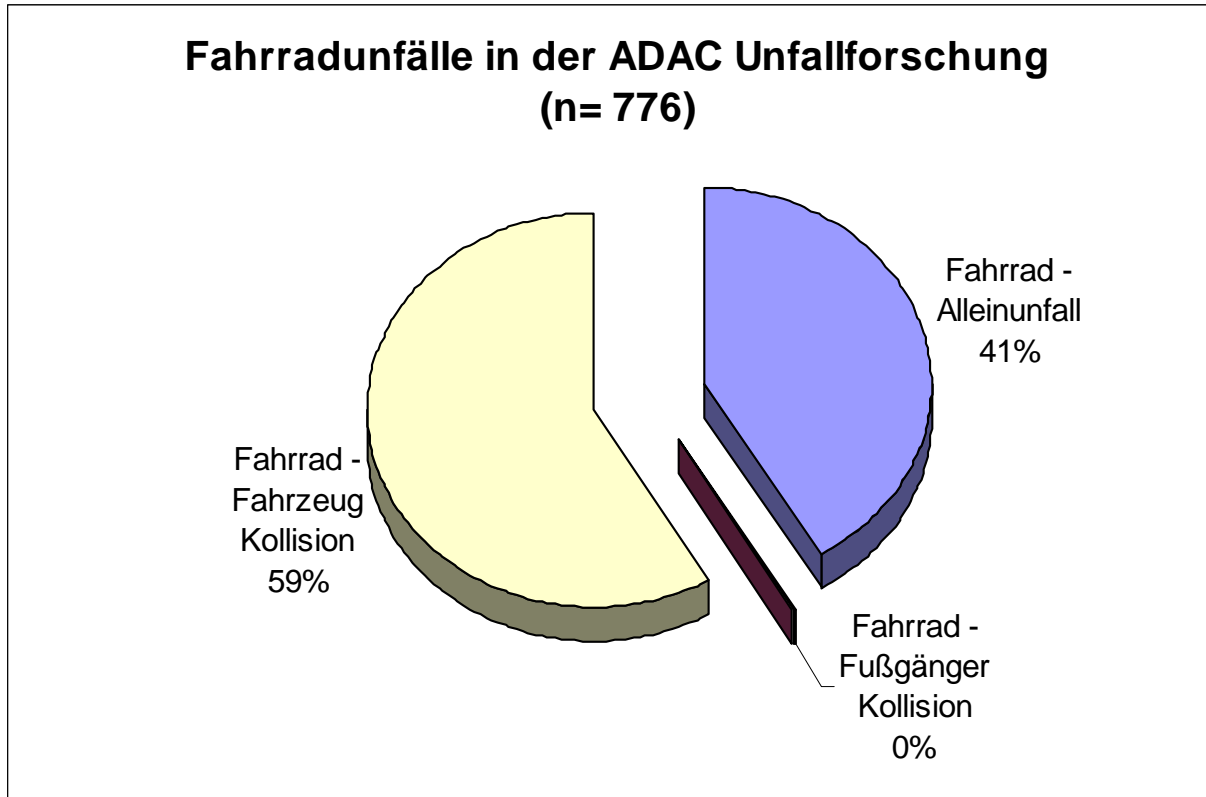
Die EU hat eine weitere Verminderung der Getötetenzahl in Europa um 40% als Ziel bis 2020 ausgegeben.

Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde 2011 ein Verkehrssicherheitsprogramm ausgegeben, welches die Maßnahmen in Deutschland umreißen soll.

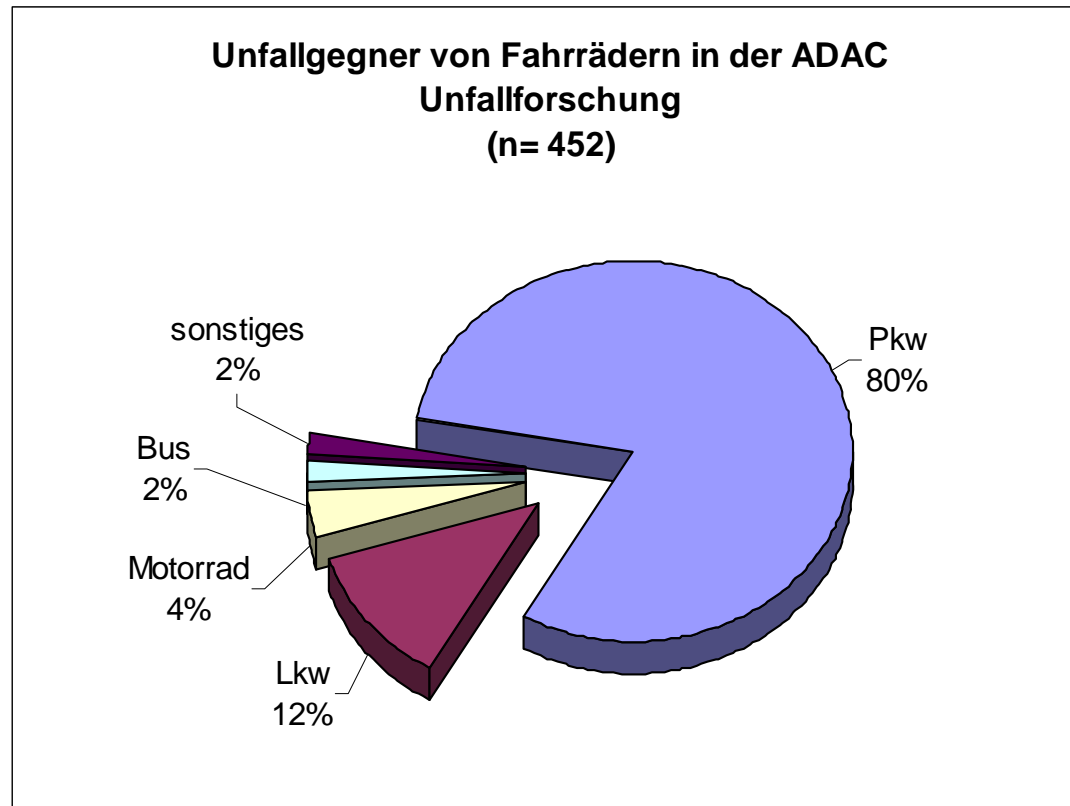
Im Feld „Fahrzeugtechnik“ werden aktive Sicherheitssysteme verstärkt mit aktivem Eingriff eingesetzt um damit Unfälle und Verletzungen zu vermeiden.



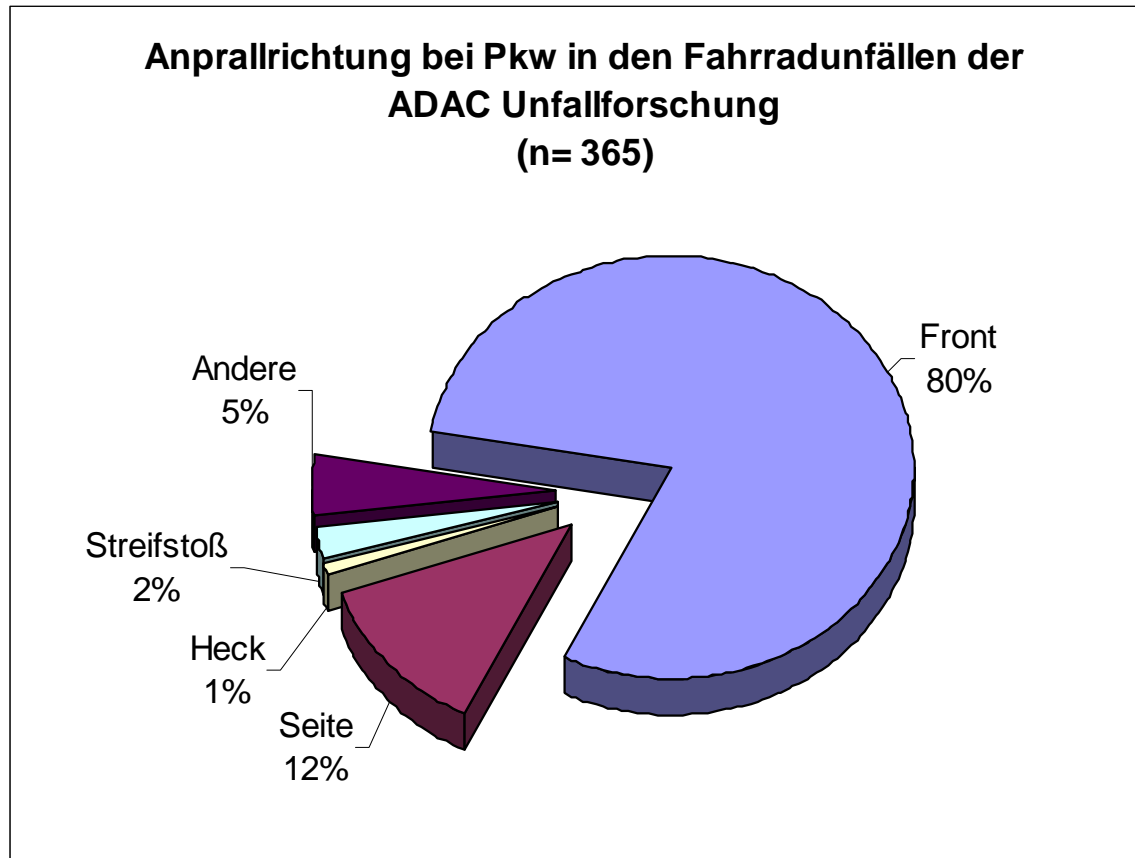
13% der Fälle in der ADAC Unfallforschung sind Fahrradunfälle



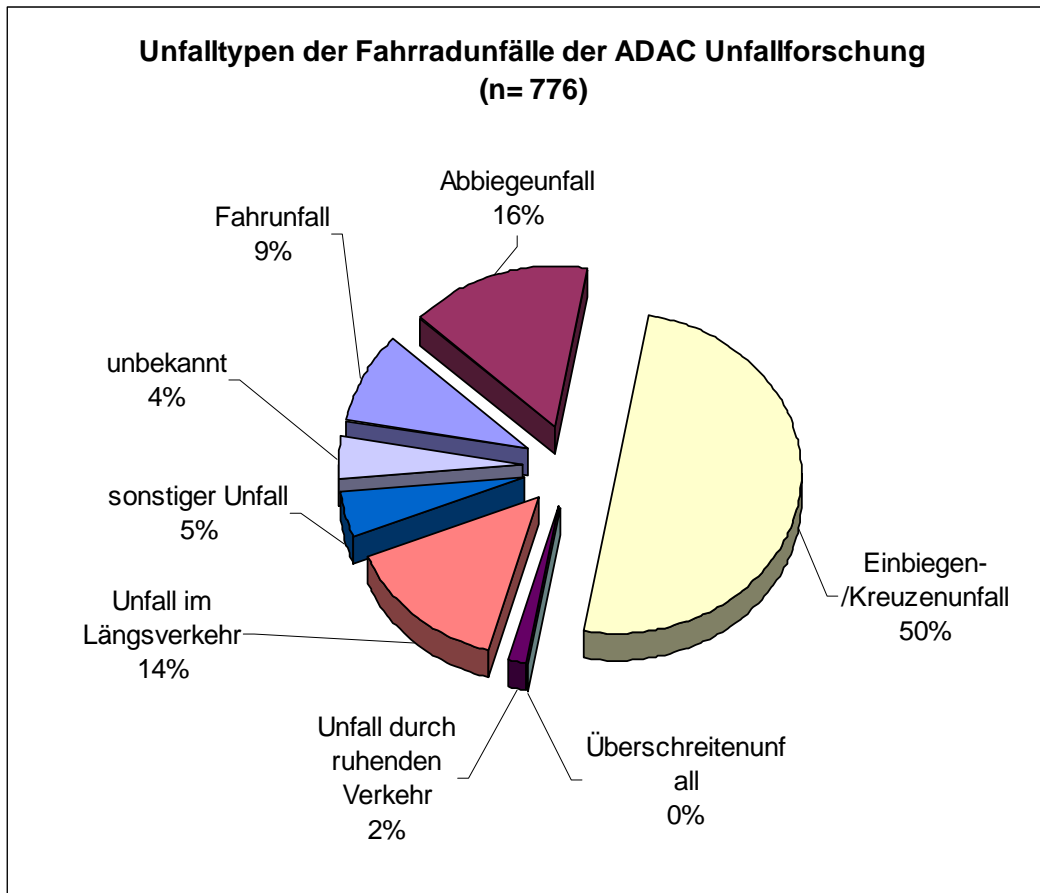
In der ADAC Unfallforschung wurden in 59% der Fahrradunfälle Fahrzeugkollisionen registriert.



In der ADAC Unfallforschung sind in 80% der Fahrrad – Fahrzeug Kollisionsunfälle die Unfallgegner Pkw.



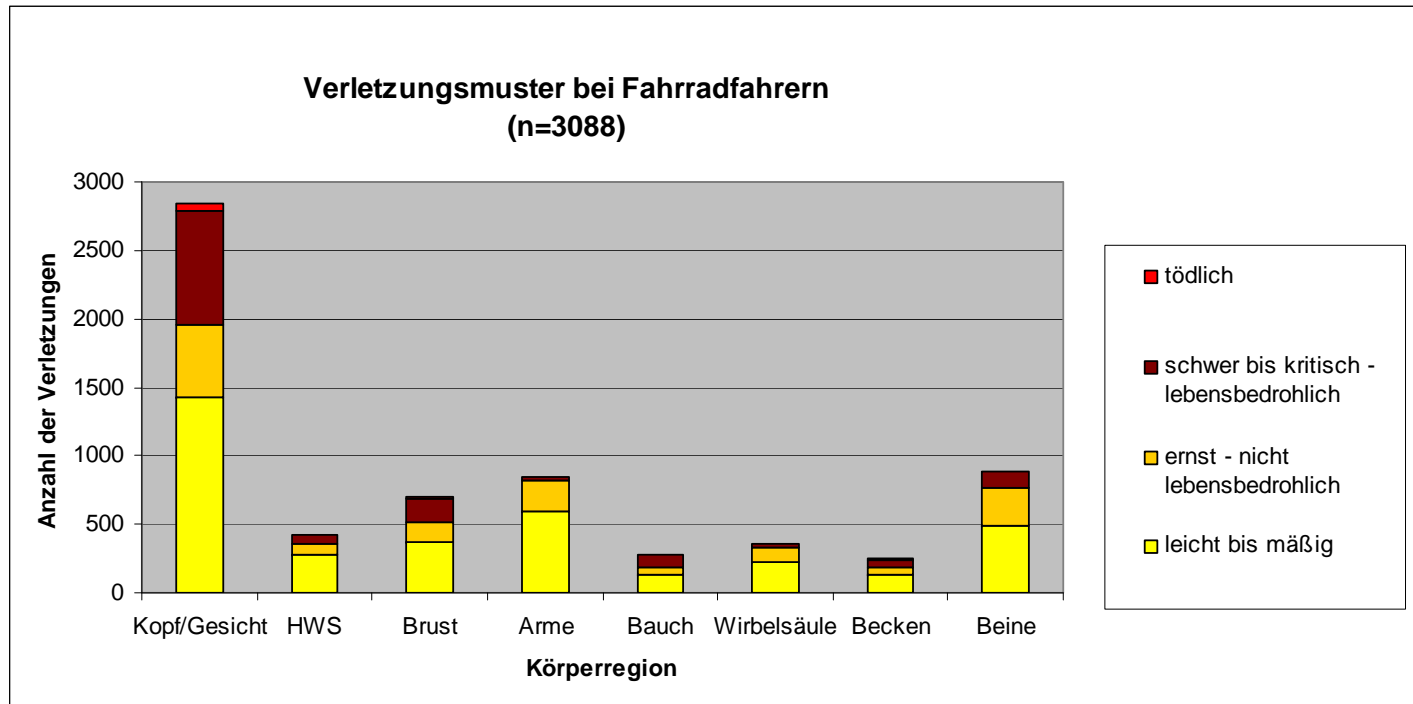
80% der Fahrräder wurden durch die Pkw Front erfasst.



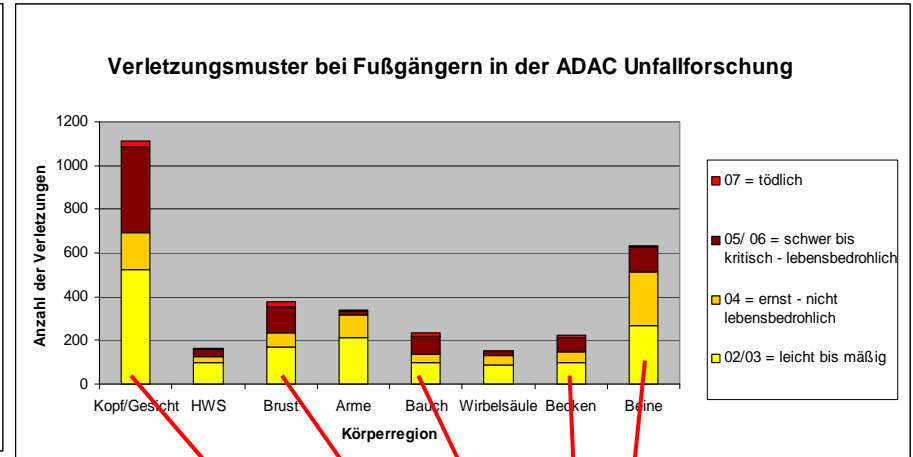
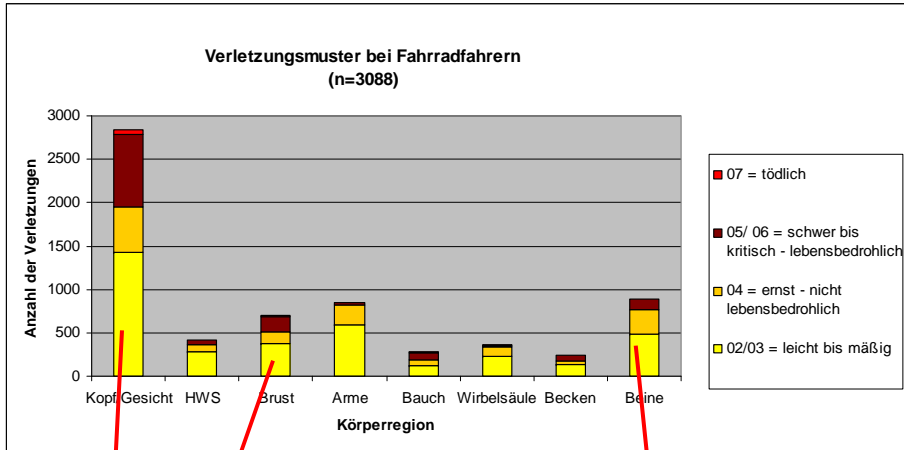
Die häufigsten Unfalltypen sind:

Einbiegen Kreuzen Unfälle,
Abbiegeunfälle und
Unfälle im Längsverkehr

Wichtig: Sichtbarkeit und Einschätzung der Fahrradfahrer!



In der ADAC Unfallforschung sind bei Fahrradfahrern am häufigsten Verletzungen am Kopf und an den Beinen aufgetreten. Die schwersten und lebensbedrohlichen Verletzungen wurden im Kopf- und Brustbereich dokumentiert.



Passive Sicherheit bei Pkw



Passive Sicherheit bei Pkw



Passive Sicherheit bei Pkw

Passive Sicherheitsmaßnahmen an den Pkw können nur 50% der Verletzungen positiv beeinflussen.

Aktive Sicherheit 100%

Aktive Sicherheit bei Pkw

Technische Untersuchungen zeigen:

- Fußgänger und Fahrradfahrer können erkannt werden
- Die autonome Notbremsung zur Vermeidung ist möglich

- Fahrradfahrer und Fußgänger sind sehr dynamisch und sensorisch nicht leicht erfassbar
- Nur wenige Fahrzeughersteller verwirklichen ein System zum aktiven Fußgänger-Fahrradfahrerschutz:

Standpunkte und Empfehlungen des ADAC

Bei ungeschützten Verkehrsteilnehmer ist die Unfallprävention der Folgenminimierung voranzustellen.

Maßnahmen der aktiven Fahrzeugsicherheit sind deshalb die entscheidenden Treiber eines Sicherheitsgewinnes.

Die Unfallfolgenminderung kann ebenfalls zu einer Verbesserung führen. So kann die Entschärfung von kritischen Fahrzeugstrukturen einerseits und das Tragen von Schutzhelmen andererseits die Verletzungsfolgen mindern.

Empfehlungen des ADAC

Zukünftig sollten alle Fahrzeuge mit Funktion ausgestattet werden, welche helfen Fahrradkollisionen zu vermeiden und die Ausrüstungsquoten sollten rasch erhöht werden.

Der ADAC begrüßt die Erweiterung der Funktionen der aktiven Fußgänger - Schutzsysteme auf Fahrradfahrer.

Fahrradfahrern wird dringend das Tragen von geeigneten Schutzhelmen empfohlen.

Neuartige Fahrradsysteme (Pedelec, Speed Pedelec) müssen genau beobachtet und begleitet werden

- **Beobachtung im Feld**

- Unfallforschung
- Preisverleihung „Gelber Engel“:

Lkw Abbiegeassistent

- Stiftung Gelber Engel: **Trixi Spiegel**

- **Aufklärungskampagnen**

- Fahrradturniere
- „Aufgepasst mit ADACUS“
- Broschüren zum gegenseitigen Bewusstsein

- **Tests**

- Fahrerassistenzsysteme
- Helmtests (Kinder/Erwachsene)
- Anhänger-/ Sitztest
- Autotest / Rundumsicht
- Systemtests (Pedelecs, Speed Pedelecs)

- **Verkehrsprojekte**

- „shared space“
- ...

ADAC

Unfallforschung

Vielen Dank

für Ihre Aufmerksamkeit!

