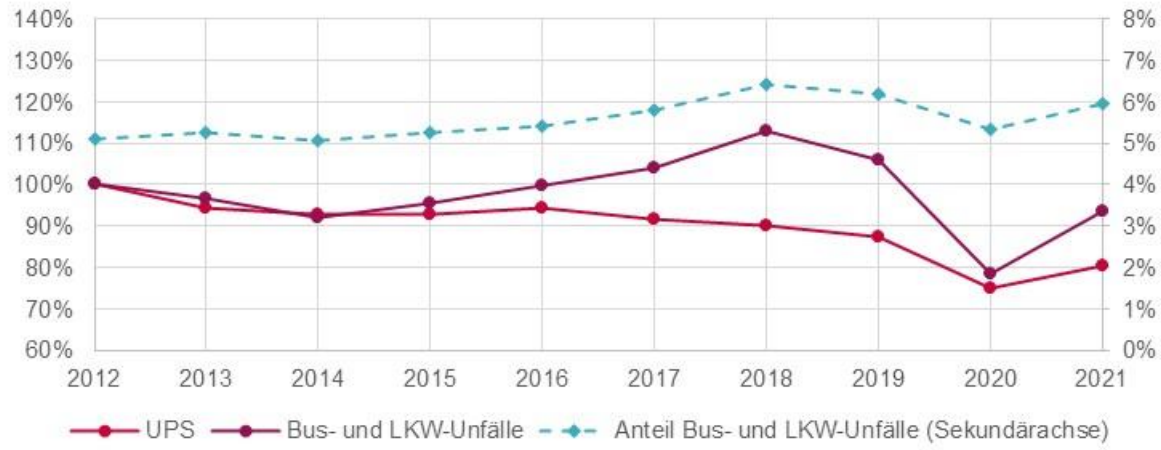
Österreichischer
Verkehrssicherheitsfonds

VSF kompakt

NEWTON - Tiefenanalyse von Lkw- und Busunfällen und Ableitung von Maßnahmen zur Unfallprävention

Ausgabe 61 – Forschungsband 94



Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden sowie des Anteils von Bus- und LKW-Unfällen an allen Unfällen von 2012-2021© AIT

Zusammenfassung

Das Forschungsprojekt „NEWTON“ setzte sich zum Ziel, unter Einbezug und Verknüpfung verschiedener Datenquellen sowie einer Tiefenanalyse basierend auf Unfallrekonstruktionen, einen guten Überblick über Schwerverkehrsunfälle und deren Unfalltypen, Beteiligte und unfallkausale Faktoren zu bekommen.

Eckpunkte

- Konsortialleiter:
  AIT Austrian Institute of Technology GmbH, Giefinggasse 2, 1210 Wien
- Projektpartner:
  TU-Graz, Institut für Fahrzeugsicherheit (VSI), Inffeldgasse 23/I, 8010 Graz
- Projektzeitraum: 1.2.2022 – 31.10.2023, 21 Monate

Problem

An 5-6 % der Unfälle mit Personenschaden ist ein Schwerverkehrsfahrzeug, also ein Omnibus oder ein Lkw/Sattelzugfahrzeug >3,5t hzGg beteiligt. Werden ausschließlich die Unfälle mit Getöteten betrachtet, so erhöht sich dieser Anteil auf knapp 17 %. Die Unfälle mit Beteiligung dieser Fahrzeuge wurden daher aus Perspektive der Verkehrssicherheit genauer untersucht.

Gewählte Methodik

Verschiedenste unfallrelevante Datenbanken wurden miteinander verschnitten und mittels Cluster-, explorativer- und Tiefenanalyse untersucht, um potenzielle Gefahren und Risikosituationen zu identifizieren. Es wurden in weiterer Folge (Risiko-)Faktoren abgeleitet, die einen ursächlichen Einfluss auf den Unfallhergang haben.

Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigten, dass die Unfälle mit Schwerverkehrsfahrzeugen überwiegend im Richtungsverkehr geschehen (insbesondere bei Lkw und Sattelzugfahrzeugen), gefolgt von Alleinunfällen (die meisten mit Omnibussen). Die meisten Unfälle (56 %) ereigneten sich mit Pkw/Kombi und 8 % der Unfälle weisen eine Beteiligung von Personen zu Fuß auf, bezogen auf Radfahrende sind es 6 %. Die häufigsten unfallkausalen Faktoren seitens der Lkw-Lenkenden waren „Sicherheitsabstand/ Reaktionsverspätung“, „Geschwindigkeit“, „Unaufmerksamkeit/ Ablenkung“ und „Sichteinschränkung/ Toter Winkel“.

Schlussfolgerungen

Auf Basis der durchgeführten Analysen wurden Maßnahmen und Empfehlungen im Bereich der Fahrzeugtechnik, des Infrastrukturdesigns, der Bewusstseinsbildung und rechtliche Rahmenbedingungen wie z.B. vorgezogene Haltelinien, vermehrter Einsatz von Assistenzsystemen, verstärkte Kontrollen, Bewusstseinsbildung, Weiterbildung, etc. abgeleitet, die mit Expert:innen diskutiert, eingeordnet, erweitert und priorisiert wurden.

Nutzen für die Verkehrssicherheit

Das BMK als ein Hauptverantwortlicher für die Verkehrssicherheitsarbeit hat sich zum Ziel gesetzt, Österreich zu einem der sichersten EU-Länder zu machen. Die Verbesserung der Sicherheit des Schwerverkehrs spielt hierbei eine wichtige Rolle. Es bedarf u.a. detaillierter Informationen, welche Risikosituationen zu Unfällen führen bzw. was die Ursachen sind. Die amtliche Unfallstatistik liefert keine detaillierten Aussagen, weshalb neue Wege in der Unfallforschung mit diesem Projekt beschritten werden mussten.

Impressum
Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: road.safety@bmk.gv.at

Inhaltliche Erarbeitung und verantwortliche Autorin/verantwortlicher Autor:
DI Michael Aleksa, DI Andrea Schaub
Giefinggasse 2, 1210 Wien
Telefon: +43 664 8251004
E-Mail: michael.aleksa@ait.ac.at