ZEBRASTREIFEN

Liebe Leserin, lieber Leser,

eigentlich sollte man denken, dass Sie und ich auf einem Zebrastreifen sicher die Straße queren können. Doch sehr oft gaukeln die weißen Streifen nur eine trügerische Sicherheit vor – und das, obwohl der Zebrastreifen gerade 60 Jahre alt wird, also nichts Neues mehr ist. An jeder vierten der Querungshilfen ereignet sich ein Unfall, an jeder zehnten gibt es sogar Unfälle mit zwei oder mehr Verletzten. Dies sind Zahlen einer sechsjährigen Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV), die 400 Zebrastreifen in Deutschland untersuchte.

Das Statistische Bundesamt in Wiesbaden kommt für das Jahr 2011 zu ähnlichen Zahlen. Es gab 5362 Unfälle an Zebrastreifen, davon 31 mit getöteten Fußgängern. In 59 % der Fälle traf die Fußgänger keine Schuld. Auffällig dabei war, dass vor allem die Unter-15-Jährigen und die Über-60-Jährigen besonders häufig zu den Verunglückten zählten. Zwei Jahre zuvor verunglückten laut UDV mit 5506 Personen ähnlich viele, davon 26 tödlich.

Das sind eigentlich alles zu hohe Zahlen. In seiner Aktion „Halten, Sehen, Sicher-gehen“ untersucht der Automobilclub ACE in diesen Monaten die Gründe für die Unfälle. Erste Ergebnisse stehen schon fest, sodass der ACE folgende Forderungen aufstellt: Sicht freihalten (durch Poller), deutliche Markierung und Beschilderung, eine mit einer Mittelinsel unterbrochene Querung, abgesenkte Bordsteine und gute Beleuchtung.

Doch nicht nur am Straßenbau können wir etwas verbessern. Auch unser Handeln als Verkehrsteilnehmer muss sich ändern. Der ACE stellte fest, dass von 433 Autofahrern 57 nicht anhalten. 32 von 180 Fußgängern schauen zuvor nicht nach links und rechts. Da ist es nicht verwunderlich, dass es die Radfahrer auch nicht besser machen. Nur 19 von 71 Radlern halten am Zebrastreifen an, nur 14 von 66 schieben ihr Rad.

Dieser Tage kommt eine neue Idee auf, die die Sicherheit am Zebrastreifen erhöhen soll: ein Assistenzsystem. Die auf Seite 708 vorgestellte Zebrastreifen-erkennung von Continental und der Tokyo University weist bereits eine hohe Zuverlässigkeit mit über 90 % korrekter Erkennung innerhalb einer Reichweite von 20 m auf. Haben Kamera und Algorithmen einen Zebrastreifen identifiziert und darüber die Bewegung eines Fußgängers erkannt, so erfolgt als Aktion eine Warnmeldung an den Fahrer. Bei ersten Testfahrten konnte ich mich von der Funktion überzeugen. Aber wäre statt einer Warnung eine obligatorische Bremsung nicht besser?

Nur mit dem Dreiklang Straßenbau, Verhaltensweise und Fahrerassistenz kommen wir der „Vision Zero“ näher. Mehr dazu sehen Sie sicherlich auf der IAA an den Messeständen der OEMs und Zulieferer. Am ATZ-Stand in Frankfurt/Main diskutiere ich gern mit Ihnen über den richtigen Weg dahin. Sie finden uns vom 10. bis 13. September in der Halle 4.1, Standnummer 24.

Herzlichst, Ihr

DIPL.-ING. MICHAEL REICHENBACH,
Stellvertretender Chefredakteur
Wiesbaden, 16. Juli 2013

DYNA4 Advanced Powertrain

Energiemanagement im Fahrzeug

- Simulation von Einzelfahrzeugen bis hin zur Fahrzeugflotte
- Fahrleistungs- und Verbrauchsberechnungen
- Konventionelle Antriebe, Hybrid- und Elektrofahrzeuge
- Variantenhandling, Automation und Reporting

Mehr erfahren unter
www.tesis-dynaware.com/flv

Pushing
Innovation