

Zwischen Spurenlesen und Prävention : 25 Jahre Crash-Tests in Wildhaus

Autor(en): **Heer, Anton**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Jahrbuch**

Band (Jahr): - **(2012)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-882790>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zwischen Spurenlesen und Prävention

25 Jahre Crash-Tests in Wildhaus

Jahr für Jahr werden anlässlich der Crash-Tests im Munzenriet bei Wildhaus gleich dutzendweise Autos und Motorräder zu Schrott gefahren. Was steckt hinter diesen fröhlichen Versuchsreihen im obersten Toggenburg? Warum wurde gerade Wildhaus zum Ort spektakulärer und regional dennoch wenig beachteter Versuche im Dienste der Verkehrssicherheit? Die überraschende Tatsache, dass im Munzenriet seit 25 Jahren Crash-Tests durchgeführt werden, ist Grund genug, etwas genauer hinter die Kulissen zu schauen. Bemerkenswerte Entwicklungen werden sichtbar.

Anton Heer

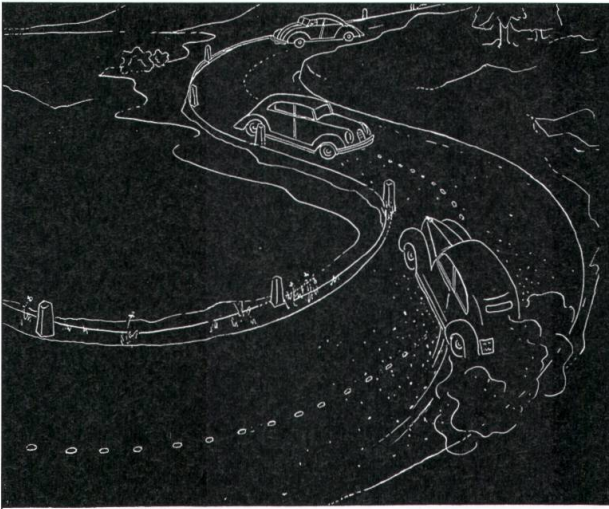
Aus den Anfängen der Unfallforschung

Strassenverkehrsunfälle hinterlassen vielfältigste, zuweilen auch dramatische oder tragische Spuren. Neben den unmittelbaren Unfallopfern und Unfallverursachern gehören Polizei, Rettungskräfte, Rechtsmediziner, Fahrzeughersteller und nicht zuletzt die Versicherungsunternehmen zum zuweilen weiten Kreis der Betroffenen.

In den 1970er Jahren zeichnete sich bei den Winterthur Versicherungen angesichts des ungebremst zunehmenden Motorfahrzeugverkehrs der Bedarf für eine eigentliche Unfallanalyse und Unfallforschung ab. Das Interesse des Versicherers galt und gilt dabei vor allem den Aspekten:

- Vermeidung von Schadenfällen,
- Abwehr nicht gerechtfertigter Entschädigungsforderungen,
- fundierte Risikoabschätzung und
- Verminderung der jährlich anfallenden Schadensumme.

Sensibilisierungs- und Öffentlichkeitsarbeit, die vor allem die Vermeidung von Schadenfällen zum Ziel haben, gehörten bereits seit Jahren zur Tradition der «Winterthur», des einst in der Winterthurer Umgangssprache auch als «d'Unfall» populären Versicherungsunternehmens. Die Einführung der Unfallforschung erlaubte nunmehr auch die zuverlässige und wirklichkeitsnahe Überprüfung von Forderungen an die Versicherung



Achtung! Schleudergefahr!
 Uebersetzte Geschwindigkeit — auf nasser, bekies-
 ter oder vereister Straße, bei schlechter Bereifung
 oder ungleich wirkenden Bremsen — hat schon so
 manches Unglück verursacht. Die Geschwindig-
 keit stets den Straßenverhältnissen anzupassen
 (Art. 25 MFG), ist ein Gebot der Klugheit.



Winterthur
UNFALL

SCHWEIZERISCHE UNFALLVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT IN WINTERTHUR



An unübersichtlichen Stellen nicht überholen
 Ein Zusammenprall ist hier nur zu vermeiden, wenn
 alle drei Lenker ihre Geistesgegenwart bewahren —
 und die Bremsen sofort wirken. — Sind, für alle
 Eventualitäten, Ihre Versicherungen in Ordnung,
 die gewählten Summen hoch genug, allfällige Schä-
 den voll zu decken?



Winterthur
UNFALL

SCHWEIZERISCHE UNFALLVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT IN WINTERTHUR

1949 sprach die Winterthur Unfall mit ihren Inseraten eine zahlungskräftige Klientel an. Das Auto war damals noch Privileg einer schmalen Bevölkerungsschicht.
 Fotos: Archiv AXA Winterthur.

sowie die Ermittlung oder Überprüfung möglicher Schutzmassnahmen und voraussichtlicher Risiken oder Trends.

Der erste Unfallforscher der «Winterthur», der Automobil-Ingenieur Max Lindenmann, setzte vorerst auf die Auswertung von Unfallspuren. Luftaufnahmen, damals noch mit dem Gasballon und fernbedientem Fotoapparat, Untersuchungen an den Unfallfahrzeugen selbst und anderes mehr wurden für die Analysen herangezogen. Bald zeigte sich der Bedarf für die möglichst wirklichkeitsnahe Nachstellung von Verkehrsunfällen durch sogenannte Nachfahrversuche. Welche Geschwindigkeiten und Energien waren im konkreten Fall tatsächlich mit im Spiel? Wie wurde die Bewegungsenergie vernichtet, und welche Kollisionsschäden oder Verletzungen waren die wahrscheinliche Folge?

Der Anfang für die Crash-Tests war damit gesetzt. Experimentierfreudig, ideenreich, aber mit sehr bescheidenem Budget wurden in den 1980er Jahren auf dem Sulzer-Werkgelände in

Winterthur unter Ausschluss der Öffentlichkeit einzelne Kollisionsversuche gefahren und Unfallkonstellationen nachgestellt. Anstehende Versicherungs- und Streitfälle liessen sich nun verbindlicher überprüfen. Wertvolle Erfahrungen für die Versuchsaufbauten und Versuchsabläufe wurden dabei gesammelt.

Partnerschaften führen nach Wildhaus

Die Versuche der Unfallforschung weckten sehr bald das Interesse der Dekra, einem in Deutschland ansässigen technischen Überwachungsvereins, der unter anderem in der Unfallanalyse und Verkehrssicherheit aktiv ist. Man einigte sich unkompliziert auf die Zusammenarbeitsformel: die «Winterthur» liefert die Fahrzeuge, die meist durch Versicherungsfälle



Die mobile Hebebühne ermöglicht die genaue Beobachtung des Geschehens von hoher Warte. Das Stimmungsbild aus Zuschauerperspektive entstand am Medien- und Gästetag vom 1. Juli 2010. Foto: A. Heer.

verfügbar wurden, und stellt den Platz für die Versuche zur Verfügung; die Dekra übernimmt die Dokumentation und systematische Analyse der Versuche.

Versuchsreihen, die sich als wissenschaftliche Grundlage zugunsten der Verkehrssicherheit nutzen liessen, waren auf dem Sulzer-Werkgelände in Winterthur angesichts der auf einzelne Samstage beschränkten Crash-Tests nicht weiter denkbar.

Max Lindenmann ging auf die Suche nach einer Örtlichkeit, die vielfältigsten Kriterien genügen sollte. Geeignete Fahrbahnen, ausreichend Abstellplatz, ein Beobachtungsturm und nicht zuletzt ein gutes Hotellerieangebot mit Räumlichkeiten für die Versuchsmannschaft und für Fachtagungen sollten verfügbar sein. Wintersport im Toggenburg und familiäre Beziehungen zur Gegend brachten spontan die nahezu perfekte Lösung: Alles – ausgenommen der gewünschte Beobachtungsturm für Film- und Fotoaufnahmen von hoher Warte – war im Munzenriet am südlichen Dorfrand und in Wildhaus selbst zu finden. 1985 folgte unter der Leitung von Max Lindenmann die erste einwöchige Crash-Kampagne im obersten Toggenburg. Der Name Wildhaus wurde so in kurzer Zeit in Fachkreisen zum vertrauten wie prominenten Begriff für die Unfallforschung – und zum Garanten für einen angenehmen Aufenthalt.

Die Chronik in Stichworten, in der Form von Schlagzeilen oder von spektakulären Aufreissern zeichnet bemerkenswerte Entwicklungen nach. Kernfragen zu Schadenbildern und Kollisionsabläufen sind ebenso erkennbar wie technische Entwicklungen, Erscheinungen der modernen Freizeitgesellschaft oder Spuren weltpolitischer Ereignisse der vergangenen 25 Jahre. Der Trend weg von der alleinigen Spurensuche oder Unfallanalyse und Unfallrekonstruktion hin zur vielschichtigen Sensibilisierung durch Öffentlichkeitsarbeit ist spürbar. Offenkundig wird auch die Hinwendung zur Grundlagen- und Trendforschung und damit zu den zu erwartenden Entwicklungen im Unfallgeschehen. Die Rekonstruktion bestimmter Unfälle durch sogenannte Nachfahrversuche stehen heute nicht mehr im Mittelpunkt. Vielmehr drehen sich die Fragen um mögliche Unfallverläufe, technische Schutzmassnahmen, Sensibilisierungsaktionen, Entwicklung von Vorschriften, Empfehlungen oder Anreizsysteme zugunsten der Sicherheit. Vor 25 Jahren waren Vehikel wie Quads, Inline-Skates, E-Bikes und anderes mehr zwar denkbar und technisch machbar, aber sie waren kein Thema für die Unfallforschung. Gurtentragpflicht, Airbags, weitgehend akzeptierte Velohelme, verschärfte Baunormen für

Eine Crash-Chronik

- 1981 erste Crash-Tests auf dem Sulzer-Werkgelände in Oberwinterthur unter der Leitung von Ingenieur Max Lindenmann
- 1985 erste Crash-Tests im Munzenriet bei Wildhaus
- 1985 Kreuzungskollisionen zwischen Personenwagen
- 1986 Kollisionen zwischen Zweirad und Personenwagen
- 1987 Kollisionen zwischen Zweirad und Personenwagen, Airbags für Motorräder
- 1988 Kollisionen zwischen Personenwagen, mit Motorrädern und mit Fussgängern
- 1989 Maueranprall von Personenwagen und Motorrädern
- 1990 Maueranprall, Fussgängerunfall und Trabi-Kollision, erstmals unter der Leitung von Ingenieur Anton Brunner
- 1991 Kreuzungs- und Gegenverkehrskollisionen
- 1992 Mauer- und Pfahl-Anprall sowie Fahrzeugüberschläge
- 1993 Maueranprall, Fahrzeug-Überschläge, Fussgängerunfall, Motorradunfall
- 1994 Kollisionen zwischen Personenwagen, mit Motorrädern und mit Fussgängern
- 1995 Kollisionen zwischen Personenwagen, Maueranprall von Motorrädern
- 1996 Heckkollisionen mit Personenwagen, Maueranprall von Motorrädern
- 1997 Organisatorische Trennung von Unfallforschung und Unfallanalyse
- 1997 Kollisionen zwischen Personenwagen, Fussgängerunfall
- 1998 Einführung eigentlicher Medientage in Wildhaus
- 1998 Seitenkollisionen zwischen Personenwagen, Unfälle mit Inline-Skatern
- 1999 Maueranprall, Kollisionen zwischen Personenwagen und Motorrollern
- 2000 Heckkollisionen und Unfälle mit Geländefahrzeugen
- 2001 «Sicherheit abseits der Fahrbahn»
- 2002 «Vans – variabel, geräumig, sicher?»
- 2003 «Kleine Autos – grosse Risiken?»
- 2004 «Auto und Motorrad: Auf Kollisionskurs?»
- 2005 «Der Sicherheitsgurt – ein alter Hut?»
- 2006 «Mehr Elektronik im Auto – mehr Sicherheit im Verkehr?»
- 2007 «Kleine Flitzer oben ohne – Sicher unterwegs mit Kompakt-Cabrios.»
- 2008 «Kinder auf Achse – trügerische Sicherheit im Strassenverkehr.»
- 2009 «Landstrassen – wie sicher sind sie wirklich?»
- 2010 «Zu Fuss, auf dem Sattel, hinterm Steuer – wie gefährlich ist der Stadtverkehr?», erstmals unter der Leitung von Bettina Sinzig, Physikerin.

Automobile, ja sogar erschwingliche «Crash-Recorder» prägen heute die Sicherheitsbilanz mit. Was beschäftigt wohl die Unfallforschung in 25 Jahren? Werden dann die Szenarien durch die Technik selbst oder eher durch Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer dominiert?

25 Jahre Crash-Tests in Wildhaus sind zuweilen auch mit Entwicklungen verbunden, die sich erst beim vertieften Einblick in das Geschehen offenbaren. Sensorik, Mess- und Aufnahmetechnik haben einen hohen Perfektionsgrad erreicht. Genügte beispielsweise in den Anfängen noch eine Super-8-Filmkamera für die Aufzeichnungen, so sind heute Hochgeschwindigkeits-

kameras und elektronische Aufzeichnungsverfahren selbstverständlich. Aus dem kleinen Kreis der beobachtenden Gäste am Rande der Testplätze ist der Medien- und Gästetag als jährlicher Höhepunkt der Testserien zu einem veritablen Grossanlass mit über 900 Gästen und Blick aus sicherer Distanz ab Tribüne geworden.

Öffentlichkeit ist erwünscht. Die Sicherheitsvorkehrungen auf dem Crash-Platz wurden in den vergangenen Jahren weiterentwickelt und haben einen beachtlich hohen Stand erreicht. Genügten einst ein angemessener Abstand zu den Kollisionspunkten und der Warnruf des Versuchsleiters, so schützen heute tonnenschwere Betonelemente und konsequent abgearbeitete Checklisten die anwesenden Gäste und Mitarbeiter, gelebte Sicherheit als oberstes Gebot.

Unfallzahlen und -fakten

Im Munzenriet wurden bis 2010 über 800 Fahrzeuge zu Schrott gefahren und einige Dummies, eine spezielle Art Test-Puppen, bös zugerichtet. Viel Lärm um nichts? Crash-Tests allein als medienwirksames Brimborium? Die Zahlen geben klare Antworten. Unfallanalyse und Unfallforschung in verschiedenen Ländern haben wesentlich dazu beigetragen, dass der Strassenverkehr trotz dramatischen Verkehrszunahmen sicherer geworden ist. Die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten ging drastisch zurück. Um 1970 waren in der Schweiz beispielsweise noch vier- bis fünfmal mehr Tote und Schwerverletzte zu beklagen als heute.

Der über die Jahrzehnte festgestellte erfreuliche Rückgang der Verkehrstopfer geht weniger auf eine dominierende Einzelmassnahme als vielmehr auf eine ganze Palette von Massnahmen zurück. Passive Schutzmassnahmen, also die zweckmässige Konstruktion der Fahrzeuge oder Sicherheitsgurte und anderes mehr, haben einen Entwicklungsstand erreicht, der heute kaum mehr wesentliche Fortschritte erwarten lässt. Die moderne Sensorik lässt dagegen im Bereich der sogenannten aktiven Massnahmen noch einiges erwarten. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass nur mässige Fortschritte bei den schlecht geschützten Verkehrsteilnehmern, beispielsweise den Fussgängern und Radfahrern, zu verzeichnen sind. Sorgen bereitet derzeit das Unfallgeschehen mit Motorrädern. Die laufende Entwicklung zeigt durchaus auch alarmierende Trends und völlig neue Unfallszenarien. Die Unfallforschung hat sich der Gegenwart und den absehbaren Entwicklungen zu stellen.

Zahlen zum Strassenverkehr in der Schweiz

Jahr	Anzahl Motorfahrzeuge	Schwerverletzte	Verkehrstote
1970	1 666 000	19 000	1700
1980	2 702 000	14 500	1250
1990	3 777 000	12 000	950
2000	4 585 000	6 000	600
2010	5 300 000	5 500	350

Die Zahlen sind gerundet und beruhen auf Angaben des Bundesamtes für Statistik (Bfs) und des Touringclubs der Schweiz (TCS).

Episoden vom Munzenriet

Ein hinfalliger Bankcheck

Auch ungeplante Kollisionen gehören zur Geschichte der Wildhauser Crash-Tests. Kurz nach der Aufnahme der Versuchsserien im obersten Toggenburg verlief ein Kollisionsversuch nicht ganz nach Plan. Der Versuchswagen kam von der vorgesehenen Bahn ab und erwischte eine Ecke des nahe gelegenen Gadens. Darauf einigte man sich spontan und unkompliziert mit dem Besitzer auf eine Entschädigung. Ein entsprechender Check wurde sofort ausgestellt. Weiter ging's mit den Versuchen. Die technische Panne wiederholte sich, und der Versuchswagen verfehlte den fast neuen Wagen des immer

Der Gaden im Hintergrund erinnert an einen missratenen Crash-Test. Foto: A. Heer.



Die Aufnahme aus der Filmsequenz zeigt den gerade aufgeblasenen Airbag. Foto: Dekra.



noch anwesenden Gebäudebesitzers um wenige Zentimeter, den Gaden aber erwischte es exakt in der Mitte. Totalschaden – der Check wurde damit hinfällig und der Neubau des Gadens zum echten Versicherungsfall.

Airbags für Motorräder

Aufgrund der Entwicklung des Unfallgeschehens zeigte sich dringender Handlungsbedarf für Motorräder und Motorradfahrer. Wie lassen sich die Unfallfolgen vermindern oder Unfälle ganz verhindern? Die Idee des Airbags für Motorräder wurde aufgenommen und 1988 versuchsweise umgesetzt. Die Anforderungen an die Technik liessen sich erstmals am konkreten Fall abschätzen. Fazit: Die Idee des Airbags ist zwar nicht abzulehnen, wirksamer Schutz verlangt aber auch die Erfüllung höchster Anforderungen und den Einsatz komplexer technischer Systeme. Die Zeit war 1988 dafür noch nicht reif.

Dass stets viel Messtechnik mit im Spiel ist, zeigen die Vorbereitungen für den Crash-Versuch mit einem «Trabi». Foto: AXA Accident Research.



Mauerfall mit Folgen

Durch den Berliner Mauerfall vom November 1989 gelangten reihenweise Personenwagen der Marke Trabant, produziert vom VEB Sachsenring im ostdeutschen Zwickau, in den Westen. Der in der Umgangssprache als «Trabi» bekannte und technisch veraltete Wagen galt im Westen als unsicher. Es wurde gar herumgeboten, dass sich nach einem «Trabi»-Unfall das verbleibende Häufchen Autoabfall leicht mit Reisbesen und Abfalleimer entsorgen liesse. Die Unfallforscher der Dekra und der «Winterthur» reagierten umgehend. Bereits im Frühsommer 1990 wurden Kollisionsversuche durchgeführt. Die Überraschung war perfekt: Der «Trabi» erwies sich als weit sicherer und robuster als ursprünglich angenommen.

2010 – ein aktueller Einblick

Der jährliche Medien- und Gästetag sowie die Fachtagungen in Wildhaus lassen die weiteren Aktivitäten oder Schwerpunkte der nunmehr dreiwöchigen Testkampagne fast in Vergessenheit geraten. Ein derzeit 120-seitiges internes Programmheft lässt erahnen, welche Fragestellungen, Zielsetzungen und Vorbereitungen hinter den Crash-Tests stecken. Es zeigt aber auch, dass zahlreiche unspektakuläre und dennoch akribisch vorbereitete Unfallszenarien wichtige Erkenntnisse für die Unfallforschung

Ein übel zugerichteter Personenwagen nach dem Unterfahrversuch. Die sogenannten A-Säulen werden aus der Verankerung gerissen, und die tödliche Kollisionsenergie wird viel zu spät vernichtet, nämlich erst im Fahrgastraum selbst. Foto: A. Heer.



und Schadenbeurteilung liefern. Publikumswirksame, augen- und ohrenfällige Crashes gehören zwar auch zum Programm, dominieren aber nicht zwingend den Alltag der Crash-Kampagnen im Munzenriet.

Eine Serie von Unterfahrversuchen, die intern als «Cabrio-Days 2010» bezeichnete Serie, zeigte das typische Verhalten der Fahrzeugstruktur bei Kollisionen mit Lastwagen. Abgleitversuche, das heisst Kollisionen mit einer Fahrzeugecke, brachten Erkenntnisse über Schäden und wahrscheinliche Ausschertwinkel der Fahrzeuge. Zahllos sind dabei die möglichen Kombinationen von Geschwindigkeit, Anfahrwinkel und Hindernisposition.

Für die AREC-Fachtagung in Wildhaus standen 2010 Unfälle mit Anhängern im Vordergrund. AREC steht für Accident Reconstruction Conference und umfasst 10 europäische Organisationen, die in der Unfallforschung und Unfallanalyse aktiv sind. Wiederum boten zahlreiche Versuche, die typischen Unfallkonstellationen entsprechen, unentbehrliche Grundlagen und eindrücklichen Anschauungsunterricht zuhanden des Fachpublikums. Theorie und Praxis werden in Wildhaus in idealer Weise verbunden.

Was einst den Anstoss für Crash-Tests gab, ist heute nur noch Nebenschauplatz im Rahmen der jährlichen Crash-Kampagnen. Sogenannte Nachfahrversuche, also die Nachstellung von echten Unfallereignissen, dienen der Untersuchung und experimentellen Beurteilung eines Motorradunfalls. Stimmen die aufgenommenen Spuren und festgestellten Schäden mit den theoretisch ermittelten Kollisionsgeschwindigkeiten und weiteren Rahmenbedingungen überein? Selbstverständlich erfolgen Nachfahrversuche mit baugleichen und technisch einwandfreien Fahrzeugen.

Zeitgemässe Prävention muss das Zielpublikum ansprechen und nachhaltig beeindrucken. Instruktives Anschauungsmaterial ist gefragt. Bilder und Filmsequenzen werden jährlich gezielt im Hinblick auf bestimmte Themen der Prävention produziert. Das wirklichkeitsnah darzustellende Unfallgeschehen galt 2010 der Ladungssicherung in Liefer- und Lastwagen. Unfälle durch ungenügend gesicherte Ladungen können sowohl für die Fahrzeuginsassen als auch für unbeteiligte Passanten oder andere Verkehrsteilnehmer fatale Folgen haben. In Wildhaus dachte man aber auch an unerwünschte Ladungen, beispielsweise an Eis und Schnee auf dem Lastwagendach! Umsicht, Sorgfalt und praktische Kompetenz sind stets gefordert.



Mit dem anlässlich des Medien- und Gästetags präsentierten Querschnitt wurden alltäglich anmutende Gefahren im Innerortsverkehr auf dem Lande oder in der Stadt dramatisch vor Augen geführt. Rund 900 Gäste fanden am 1. Juli 2010, einem strahlend schönen Sommertag, nach Wildhaus und nahmen Eindrücke mit, die unter die Haut gingen und meist nicht so schnell vergessen waren. Die technische Entwicklung brachte im Stadtverkehr neue Gefahrenmomente mit sich. Elektro-Fahrräder, die beliebten und verbreiteten sogenannten Flyers oder E-Bikes, erlauben den Verkehrsteilnehmern erstaunlich hohe Geschwindigkeiten. Kollisionsenergie und Schwere der Verletzungen nehmen mit der Fahrgeschwindigkeit massiv und überproportional zu. Die Unfallforschung stellt daher neue Fragen, die beispielsweise die wirksame Geschwindigkeitsbeschränkung für Elektro-Fahrräder betreffen können.

Unbeantwortet blieben vorerst die möglichen Folgen aus weiteren Unfallszenarien, die sich durch Kollisionen zwischen Radfahrern und Fussgängern ergeben. Die gesellschaftliche Entwicklung führte in den vergangenen Jahrzehnten zu einer eher bedenklichen Tolerierung der Fahrräder auf Trottoirs, was Fussgänger aller Altersklassen erheblichen Gefahren aussetzt. Neue,

Mit 40 Kilometer pro Stunde gegen eine sich öffnende Autotüre. Schwere Verletzungen sind für den Fahrer des Elektro-Fahrrades zu erwarten. Foto: AXA Accident Research.



Gleich einem Messer wirkt die Hubladebühne aus Leichtmetall. Die schützende Knautschzone des Personenwagens bleibt bei diesem Szenario unwirksam.
Foto: AXA Accident Research.

einst undenkbare Fragestellungen sind gewiss. Wieder sind Verhaltensmuster der Verkehrsteilnehmer und Technik vereint mit im Spiel.

Die kräftesparenden und weit verbreiteten Hubladebühnen an Nutzfahrzeugen, meist bestehend aus schmalen Aluminiumprofilen, sind nahezu unsichtbar und entwickeln bei Kollisionen ihre tödliche Wirkung. Die massiven Fensterpfosten der Fahrgastzelle, die sogenannten A-Säulen, halten diesen Belastungen nicht stand. Die Insassen haben keine Chance. Verschärfte Anforderungen an die Signalisierung und Markierung solcher Einrichtungen werden unumgänglich. Der Crash im Munzenriet hat es vor zahlreichem Publikum augenfällig und brutal vorgeführt.

Wildhaus und die «Vision Zero»

Lässt man die letzten 25 Jahre der Unfallforschung und der Crash-Tests in Wildhaus vorbeiziehen, so werden bemerkenswerte Entwicklungen sichtbar. Standen anfänglich die Unfallanalyse und Unfallrekonstruktion im Vordergrund, so fällt heute der Unfallforschung und Prävention sowie den ergänzenden, international beachteten Fachtagungen ein grosses Gewicht zu. Die Unfallforschung weist auf ernst zu nehmende Trends im



Ausserhalb der Wildhauser Crash-Kampagnen sind ab und zu Fachwissen und Erfahrungsschatz der Unfallforscher gefragt. Kollision mit einem Wildschwein-Dummy bei 70 Kilometern pro Stunde: Totalschaden. Foto: AXA Accident Research.



Zur Sensibilisierung und für Schulungszwecke werden in Wildhaus auch verschiedenste Filmsequenzen produziert. Die Folgen der ungenügenden Ladungssicherung sind beeindruckend. Foto: AXA Accident Research.

Unfallgeschehen hin, die der Aufarbeitung und sinnvollen Beantwortung harren.

Vor gut zehn Jahren trat Bundesrat Moritz Leuenberger mit der «Vision Zero», das heisst dem Ziel null Verkehrstote, an die Öffentlichkeit. Was muss unternommen werden, dass der Strassenverkehr keine Verkehrstoten mehr fordert? Ein sehr umfangreicher Massnahmenkatalog entstand, und Kosten von gegen 300 Millionen Franken wurden absehbar. Politisch erschien jedoch eine massive Senkung der Zahl der gegenwärtig etwa 350 Verkehrstoten pro Jahr nicht durchsetzbar. Das 2010 unter dem Titel «Via Sicura» veröffentlichte Verkehrssicherheitsprogramm geht nun von weit bescheideneren Zahlen und Zielen aus. Ein immer noch beachtlicher Massnahmenkatalog lässt eine Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf vielleicht 300 erwarten. Politisch scheinen derzeit Verkehrstote akzeptiert zu sein. Der Massnahmenkatalog zeigt aber auch, dass eine massive Senkung der Todesfälle im Strassenverkehr nur durch die erhebliche Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen wäre.

Neue oder geänderte technische, wirtschaftliche und soziokulturelle Rahmenbedingungen werden auch in den kommenden Jahren begleitend für die Crash-Kampagnen im obersten Toggenburg bleiben – und den Namen Wildhaus präsent halten.

Quellen

Medienmappe der Dekra und der AXA Winterthur. Zu Fuss, auf dem Sattel, hinterm Steuer – wie gefährlich ist der Stadtverkehr? Wildhaus 2010.

Programm: Crashtests Wildhaus 2010. Winterthur 2010.

HEINZER L.: Sechshundert sinnvolle Unfälle. In: Magazin 4, 2006, Winterthur.

VH: Unfälle nach Mass. In: Winfo September 1999, Winterthur.

DIETRICH ST.: Wenn Autos mit Absicht zusammenprallen. In: Autofahrschule/Verkehrssicherheit 3/1985.

[]: Hilfe aus dem Sack. In: Dekra Magazin 2/1988.

<http://crashtests-wildhaus.net/>