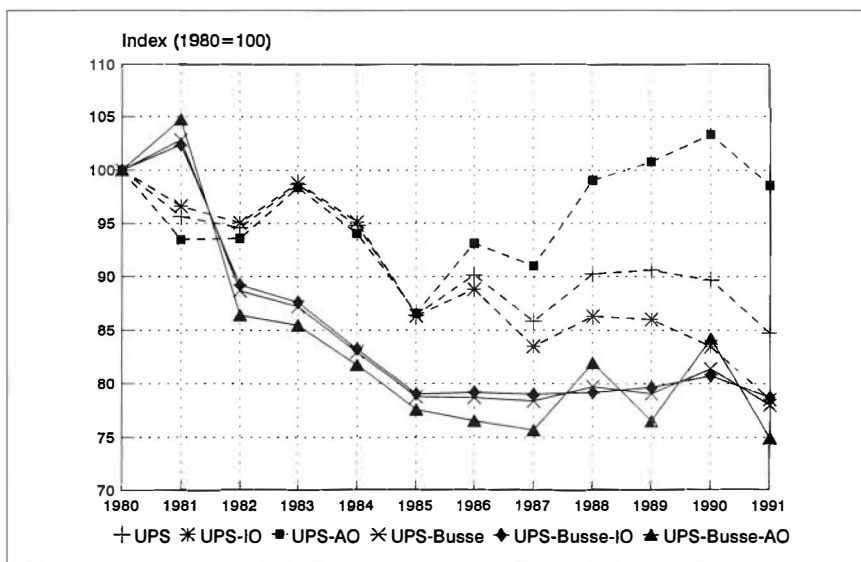


Zur Sicherheit von Reiseomnibussen

Aus Anlaß der schweren Omnibusunfälle im Sommer des Jahres 1992 hat das Bundesverkehrsministerium die BAST beauftragt, die Gründe für die Unfälle zu analysieren. Die in der Reihe „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen“ erschienene Veröffentlichung schildert neben den charakteristischen Merkmalen von Busunfällen mit Personenschaden in den alten Bundesländern auch das Busunfallgeschehen in den neuen Ländern und kann beim Bremerhavener Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, bezogen werden.



Entwicklung der Anzahl der Busunfälle und aller Unfälle mit Personenschaden nach der Ortslage in den Jahren 1980 bis 1991 (UPS = Unfälle mit Personenschaden, IO und AO = Inner- und Außerortsstraßen)

Untersuchungsmethode

Auf der Grundlage von Daten aus den Jahren 1980 bis 1991 der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik wurde die Entwicklung des Busunfallgeschehens im Verhältnis zum gesamten Unfallgeschehen in den alten Bundesländern (früheres Bundesgebiet) untersucht und zum Vergleich der Entwicklung des Unfallrisikos auf Exposure-Größen, d.h. Fahrzeug- und Personenkilometer, bezogen.

Ergebnisse

Die Zahl der Busunfälle (Unglücke mit Personenschaden, an denen Busse beteiligt waren) ist in den alten Bundesländern im Untersuchungszeitraum 1980/91 um insgesamt 22 % auf 5 111 gesunken. Dagegen lag die Zahl der 1991 verunglückten Businsassen mit 4 189 nur um etwa 10 % unter der Zahl des Jahres 1980. 1991 verunglückten bei Busunfällen 8 099 Menschen. 134 Personen wurden getötet (darunter neun Businsassen). Im gleichen Jahr ereigneten sich in den

1994 bisher erschienen:

1/94 EPS-Hartschaum als Baustoff für Straßen

2/94 Öffentlichkeitsarbeit für die Erste Hilfe

3/94 Lernklima und Lernerfolg in Fahrschulen

4/94 Rettungsdienst-Effektivität bei Traumapatienten

5/94 Geophysikalische Erfassung von Altlasten im Straßenbau

6/94 Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 1993

7/94 Tempo 30: Linienbusse im Stadtverkehr

8/94 Verwitterungsbeständigkeit von Recycling-Baustoffen

9/94 Temperaturunterschiede an Betonbrücken

10/94 Radwege und Verkehrssicherheit

11/94 Psychische Erste Hilfe für Laien

12/94 Eignung von Grubenbergen als Tragschichten-Baustoff

13/94 Zur Sicherheit von Reiseomnibussen

fünf neuen Bundesländern und Berlin-Ost exakt 888 Busunfälle mit Personenschaden. Dabei verunglückten 1 713 Personen (darunter 768 Businsassen), davon 110 (inklusive 17 Businsassen) tödlich.

Bei Betrachtung des Unfallrisikos zeigt sich, daß in den alten Ländern das Risiko für einen Bus, an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt zu sein, im gesamten Untersuchungszeitraum (bei leicht sinkender Tendenz) immer überdurchschnittlich hoch lag. Das Risiko für die Businsassen lag immer deutlich niedriger als das Risiko der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer: So betrug im Jahre 1991 die Bus-Verunglücktenrate lediglich 0,071 Verunglückte pro Mio. Personenkilometer, die Gesamt-Verunglücktenrate aber 0,584. Businsassen reisen somit vergleichsweise sicher.

Auf den Landstraßen der alten Länder lag im Jahre 1991 die Zahl der Busunfälle mit Personenschaden mit 841 und die Anzahl der Verunglückten mit 1 821 Personen jeweils um rund 8 % niedriger als im Jahr 1985. Auf den Autobahnen der alten Länder war dagegen die Anzahl der Busunfälle im Jahre 1991 mit 238 Unfällen mit Personenschaden erheblich höher als im Jahre 1985 mit 171 Unfällen; allerdings fiel diese Zunahme mit rund 39 % erheblich niedriger aus als bei allen Autobahnunfällen mit Personenschaden mit rund 59 %. Die Zahl der Verunglückten bei Autobahnunfällen von Bussen lag im Jahre 1991 (703 Verunglückte) im Vergleich zu 1985 um rund 26 % höher.

Die häufigste Unfallart bei Busunfällen war ein Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt. Auffällig ist, daß bei Busunfällen im Vergleich zu allen Unfällen relativ häufig ein Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt, registriert wurde, dagegen selten ein Abkommen von der Fahrbahn ohne Fremdeinwirkung.

Folgerungen

Die Entwicklung der Getötetenzahlen bei Busunfällen läßt keine ein-

deutige Tendenz erkennen. So schwankte die Zahl der ums Leben gekommenen Businsassen im Untersuchungszeitraum zwischen sechs (1989) und 44 (1985). Diese Bandbreite ist auf einzelne schwere Busunfälle zurückzuführen, die zu starken relativen Veränderungen führten. 1985 wurden allein 20 von 44 getöteten Businsassen Opfer eines einzigen Unfalls zwischen einem Bus und einem Satteltankfahrzeug.

Abstract

On the safety of coaches

The heavy coach crashes in the summer of 1992 were the reason why the Federal Highway Research Institute (BASt) was commissioned by the Federal Ministry of Transport to undertake an analysis of these accidents. The special analysis, described in this paper, of the official road traffic accident statistics in order to look into the question of coach safety, including exposure data, forms part of the research concept presented by BASt.

In the old federal states, the number of casualty accidents involving coaches decreased overall by approx. 22 % to 5,111 coach accidents between 1980 and 1991. There was a total of 8,099 accident victims (4,189 coach passengers) in 1991 of which 134 were killed (9 of them coach passengers). In 1991, 888 casualty accidents involving coaches occurred in the new federal states including 1,713 accident victims (768 coach passengers) of which 110 (17 coach passengers) died.

Coach passengers travel comparatively safely. Although the accident risk of coaches was higher than average in the time period of the study (coach accident rate in 1991: 1.28; overall accident rate in 1991: 0.69), this was mainly due to a very high coach accident rate on roads inside built-up areas. By comparison, the risk of coach passengers was lower everywhere than the overall road user risk (rate of coach passenger accident victims: 0.071; overall rate of accident victims: 0.584).

Bibliographische Angaben

Bericht:

Zur Sicherheit von Reiseomnibussen, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1993 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe 'Mensch und Sicherheit', Heft M17)

Autor:

Andreas Schepers
Bundesanstalt für Straßenwesen

Preis: DM 22,50

Zu beziehen über:

Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
27511 Bremerhaven
Telefon (04 71) 4 60 93-95
Telefax (04 71) 4 27 65

Impressum

Bundesanstalt für Straßenwesen
Referat Öffentlichkeitsarbeit
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon (0 22 04) 43 460
Telefax (0 22 04) 43 832