

Stand- und Sitzsicherheit im innerstädtischen Linienverkehr - Eine Untersuchung der tolerierbaren Beschleunigungen

1999, p. 317 (#12)

Die maximale Belastbarkeit von Kraftomnibusinsassen im Hinblick auf Stand- und Sitzsicherheit im innerstädtischen Linienverkehr wird analysiert. Es werden Erfahrungen einiger Verkehrsbetriebe, Literaturangaben, sowie theoretische Grundlagen aufgezeigt. Im Vordergrund steht die Erörterung von Versuchsergebnissen eigener Busfahrversuche mit Probanden.

The maximum resilience of bus passengers in view of sitting and standing stability in the urban regular traffic is analysed. Experiences of some transport services, bibliographical references and theoretical basics are shown. To the fore is the discussion of results of own driving experiments on busses with test persons.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Walter, B.](#); [Schneider, S.](#); [Schimmelpfennig, K.-H.](#): Stand- und Sitzsicherheit im innerstädtischen Linienverkehr - Eine Untersuchung der tolerierbaren Beschleunigungen. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 37 (1999), pp. 317 - 324 (#12)

Inhaltsangabe

Der Beitrag beschäftigt sich mit dem Sturz des Omnibus-Fahrgastes beim Anfahren, Bremsen und Kurven-fahren, sowie am Rande auch mit der Gefährdung des sitzenden Insassen. Nach gültiger Rechtsprechung obliegt es bei normaler Fahrt nämlich allein dem Fahrgast, sich ausreichenden Halt zu verschaffen; so steht es in den Beförderungsbedingungen. (Anders schaut es aus, wenn etwa eine Vollbremsung durch einen anderen Verkehrsteilnehmer veranlasst wird, dann gilt normales Haftungsrecht, bzw. StVG-Haftung.) Der Beitrag beruht auf der Diplomarbeit von [Burkhard Walter](#), die wiederum auf einem Vortrag von [Becke](#) und [Hugemann](#) beim [AFO/GUVU Seminar](#) 1992 aufbaut.

Der Beitrag präsentiert

- Messwerte zu Beschleunigungen, Verzögerungen und Querschleunigungen bei normaler Busfahrt
- praktische Versuche zur Standsicherheit
- Messungen zu den dabei notwendigen Handhaltekräften
- Messungen zur maximalen Handhaltekraft, besonders bei älteren Frauen

Insgesamt zeigt sich, dass bereits überraschend geringe Beschleunigungseinwirkungen ältere Damen trotz Handhalts zu Fall bringen können (ab $1,3 \text{ m/s}^2$).

Das Bild 9 des Beitrags zeigt einen »Stehsitz« als Prototyp, den Schimmelpfennig offensichtlich bereits 1970 skizzierte und dazu unter »*Sitzanordnung für der Personenbeförderung dienende Fahrzeuge*« patentrechtlich (Patent Nr. 19814548.9) schützen ließ.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema

- Hugemann, W.; Becke, M.: Stand- und Sitzsicherheit von Businsassen. DAR 5/1991
- [Entscheidung des OLG Düsseldorf nach Sturz in der Straßenbahn](#)
- [Literaturliste: Studien- und Diplomarbeiten#W](#)
- Walter, B.: Stand- und Sitzsicherheit bei Stadtbussen. [AREC-Conference 2002](#)