

Unfallauswertung bei Gefahrguttransportern

1988, p. 2-6 (#1) , p. 49-52 (#2)

Täglich werden Tausende von Gefahrguttransporten auf unseren Straßen durchgeführt. Aus diesem Grund versucht man durch Sicherheitsvorschriften und genauer Klassifizierung von gefährlichen Gütern das Risiko so gering wie möglich zu halten. Die Daten der HUK-Untersuchung stützen sich auf Meldungen von Versicherungsfällen, darüber hinaus führte die HUK-Unfallforschung umfangreiche Einzeluntersuchungen bei Gefahrgutunfällen durch und faßte die Erkenntnisse in einer Studie zusammen. Für die 66 Unfälle, die in dieser Studie erlaßt sind, mußten 7.000 Schadenfälle analysiert werden. Zur Verringerung des Unfallrisikos werden vorgeschlagen: - Unterfahrschutz an Front und Heck; Seitenschutz sowohl gegen Unterfahren als auch Tankbeschädigung - Antiblockiersystem, strengere Fahrerauswahl und Schulung in kürzeren Intervallen als bisher

Every day thousands of consignments of dangerous goods are transported on our roads. For this reason an attempt is being made to keep the risk at a minimum by means of safety regulations and the precise classification of dangerous goods. The data of the HUK study are based on insurance cases; in addition HUK accident research has carried out extensive individual investigations into accidents involving dangerous goods and combined the findings in a study. 7.000 insurance claims had to be analysed for the 66 accidents covered by the study. The following proposals are made for reducing the accident risk: rear and front underride protection; side-protection against underride and for prevention of tank damage anti-locking brake systems; training for drivers of dangerous goods at shorter intervals than hitherto.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Langwieder, K.](#): Unfallauswertung bei Gefahrguttransportern. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 26 (1988), pp. 2 – 6 (#1) & 49 – 52 (#2)

Inhaltsangabe

Der Autor vergleicht drei statistische Studien zu Unfällen mit Gefahrguttransporten, von [BAST](#), HUK und TÜV. Interessant ist dabei, dass jeder 6. Gefahrgutunfall ein Alleinunfall ist.

"Gefahrguttransport" scheint (nicht nur) für diesen Autor ein Synonym für "Tankfahrzeug" zu sein. (Tatsächlich sind die meisten Gefahrgüter wohl flüssig.) Auffällig ist, dass in allen Untersuchungen Tanksattelzüge den größten Anteil an allen Unfällen haben:

	BAST	HUK	TÜV
Tanksattelzug	43,5%	65,2%	44,9%
Tankwagen	34%	16,6%	40,8%
Tankzüge	22,5%	7,6%	14,3%
sonstige		10,6%	

Die Hauptunfallursache wird nach amtlicher Statistik in 58% der Fälle durch den Tanklastfahrer gesetzt; die Studien kommen sogar auf Anteile von bis zu 75%!

Anmerkungen

- Mit dem im Text erwähnten »Spanien-Unfall« ist vermutlich das [Wikipedia:Tanklastzugunglück von Los Alfaques](#) am 11. Juli 1978 gemeint.
- Der »Herborn-Unfall vom 7. Juli 1987« bezieht sich vermutlich auf [Wikipedia:Großbrand von Herborn](#)

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1991 #5 [Seitenschäden an Gefahrguttanks, Unfallerkennnisse - Versagensarten - seitlicher Anfahrerschutz](#) (wesentliche Ergebnisse der TÜV-Studie)

Weitere Infos zum Thema

- [TOPAS \(Tanklastzug\)](#)
- <https://www.schrader.aero/portfolioreader/mit-topas-kam-die-sicherheit.html>