

**Udo Brozowski**  
**Kanalstraße 1**  
**82362 Weilheim**

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Weilheim, den 22.01.2018

### **Frontalzusammenstöße**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

bereits am 10.08.2017 habe ich Ihnen wegen der vielen Frontalzusammenstöße von Autos geschrieben und den Vorschlag gemacht, mit anderen Stoßstangen die Aufprallenergie stärker zu absorbieren. Sie haben freundlicherweise geantwortet, fanden jedoch meinen Vorschlag nicht umsetzbar wegen der Gefahren, die dadurch für Fußgänger und Radfahrer ausgehen könnten. Das mag so stimmen, würde aber trotzdem bei Frontalzusammenstößen die Folgen evtl. mildern.

Vor einigen Tagen sind bei einem Frontalzusammenstoß auf der B2 bei Pähl zwei junge Frauen gestorben, die zudem noch Schwestern waren. Können Sie sich das Leid der Eltern vorstellen? Solche schweren Unfälle gibt es hier in Oberbayern fast wöchentlich, weshalb alles getan werden sollte, um Menschenleben zu retten.

Es müsste doch möglich sein, die ganze Vorderfront bei Autos aus Styropor oder einem ähnlichen Material herzustellen. Diese Vorderfront müsste ca. 50 cm vor den stabilen Blechteilen der Vorderfront sein und kann mit einem dünnen Blech verkleidet sein. Scheinwerfer könnte man integrieren. Das Auto wäre zwar um 50 cm länger, ein guter Konstrukteur müsste es trotzdem schaffen, dass die Proportionen gefällig sind.

Oder es müsste durch Radar oder andere elektronische Sensoren erkannt werden können, wenn ein Auto auf die Gegenfahrbahn gerät. Dann müsste ähnlich wie bei den selbstfahrenden Autos eine Lenkkorrektur ausgelöst werden.

Oder es könnte elektronisch festgestellt werden, wenn sich Autos mit relativ hoher Geschwindigkeit auf der gleichen Spur nähern. Kurz vor dem Zusammenstoß müsste sich ein Prallsack entfalten und es würde den Insassen wahrscheinlich nicht viel passieren. So wie es ist, steht man mit einem Bein im Grab, wenn man sich am Straßenverkehr beteiligt...

Freundliche Grüße

Udo Brozowski



Herrn  
Udo Brozowski  
Kanalstraße 1  
82362 Weilheim

**Christian Schmidt**

Bundesminister  
Mitglied des Deutschen Bundestages

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

TEL +49 (0)30 18 300 - 0

FAX +49 (0)30 18 300 - 1920

E-MAIL [poststelle@bmvi.bund.de](mailto:poststelle@bmvi.bund.de)

INTERNET [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

AZ LA 20/7341.4/zu 2876605

Bezug Ihr Schreiben vom 22.01.2018

DATUM

27.2.2018

Sehr geehrter Herr Brozowski,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22.01.2018 zur Verringerung der Folgen bei Frontalzusammenstößen.

Die technischen Anforderungen für Kraftfahrzeuge hinsichtlich der aktiven und passiven Sicherheit werden grundsätzlich technologieneutral gestaltet. Über die sogenannten Wirkvorschriften werden Zielvorgaben definiert, die nicht das konstruktive Design einschränken. Die Fahrzeug- und Komponentenhersteller können dementsprechend individuelle Lösungsansätze zur Erfüllung der Vorschriften entwickeln. Dies schließt auch die Verwendung unterschiedlicher Werkstoffe mit ein. Aus Wettbewerbsgründen muss der Weg auch für andere technische Lösungen offen bleiben.

Viele Unfälle werden durch das korrekte Verhalten bzw. durch die richtige Reaktion des Fahrers vermieden. Allerdings bleibt menschliches Fehlverhalten die Hauptursache von Verkehrsunfällen. Oft werden Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit, zu geringem Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug oder Unaufmerksamkeit des Fahrers oder der Fahrerin ausgelöst. Gerade hier, in kritischen Fahr- und Verkehrssituationen, können innovative Fahrerassistenzsysteme ihre Stärke ausspielen und einen großen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. So kann der Fahrer in kritischen Situationen, in denen er an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit steht, unterstützt werden. Etwai-



Seite 2 von 2

ges Fehlverhalten kann durch die Systeme kompensiert werden. Automatische Lenksysteme, die bevorstehende Frontalzusammenstöße automatisch verhindern können, gibt es derzeit noch nicht.

Ein besonders hohes Unfallverhütungspotenzial haben jedoch Fahrerassistenzsysteme wie z. B. elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme, Notbrems-Assistenzsysteme und Spurverlassens-Warnsysteme. Diese Systeme sind für bestimmte Fahrzeugklassen bereits vorgeschrieben.

Mit freundlichen Grüßen

**Udo Brozowski  
Kanalstraße 1  
82362 Weilheim**

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Weilheim, den 05.03.2018

**Ihr Schreiben vom 27.02.2018**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

für Ihr Antwortschreiben bedanke ich mich. Allerdings vermisse ich eine konkrete Aussage zu meinem Vorschlag, die Vorderfront und Stoßstangen aus einem relativ weichem Material herzustellen. Hier müsste aus meiner Sicht von Seiten des Ministeriums den Herstellern Vorschriften über eine sinnvolle Gestaltung und Ausführung der Frontpartie gemacht werden. Vor einigen Tagen sind zwei elfjährige Mädchen von einem Auto erfasst worden und an den Verletzungen gestorben. Hätte das Auto eine weiche Vorderfront gehabt, würden Sie den Unfall evtl. überlebt haben.

Freundliche Grüße

Udo Brozowski



Herrn  
Udo Brozowski  
Kanalstraße 1  
82362 Weilheim

**Betreff: Frontalzusammenstöße**  
Bezug: Ihr Schreiben vom 05.03.2018  
Az.: LA 20/7341.4/10/zu 2876605  
Berlin, 6.4.18

Sehr geehrter Herr Brozowski,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 05.03.2018.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) setzt sich für eine kontinuierliche Steigerung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ein.

Die von Ihnen angesprochenen Vorschriften über die Gestaltung und Ausführung der Fahrzeugfrontpartie werden im Vorschriftengefüge, wie bereits im Schreiben vom 27.02.2018 von Herrn Bundesminister a.D. Schmidt MdB, erläutert, als technische Anforderungen für Kraftfahrzeuge berücksichtigt. Dabei ist anzustreben, die technischen Anforderungen technologieneutral zu gestalten. Über diese sogenannten Wirkvorschriften werden Zielvorgaben definiert, welche nicht die konstruktive Ausgestaltung beeinflussen. Der Vorteil von Wirkvorschriften ist, dass der Weg für zukünftige, verbesserte technische Lösungen und Weiterentwicklungen offen bleibt. Die Fahrzeug- und Komponentenhersteller können entsprechend den gesetzlichen Vorschriften individuelle Lösungsansätze zur Erfüllung entwickeln.

Bei unvermeidbaren Kollisionen von Fußgängern oder anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern mit einem Kraftfahrzeug spielt vor allem die Unfallfolgenminimierung eine große Rolle. Um die Schwere der körperlichen Beanspruchung im Falle eines Zusammenstoßes möglichst gering zu halten, werden strenge Belastungskriterien und biomechanische Grenzwerte in den technischen Anforderungen der gesetzlichen Vorschriften festgelegt. Im Rahmen von Aufschlagprü-

**Andreas Scheuer MdB**  
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2000

FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de





Seite 2 von 2

fungen mit Kopf- und Beinprüfkörpern, welche sowohl die Biomechanik von Erwachsenen als auch von Kindern abbilden, müssen die vorgenannten Kriterien und Grenzwerte erfüllt werden.

Für den Fußgängerschutz und den Schutz von anderen schwächeren Verkehrsteilnehmern ist eine weich ausgelegte vordere Partie der Fahrzeugfront von Vorteil. Bei Frontalkollisionen mit anderen Kraftfahrzeugen oder festen Barrieren muss jedoch auch der Insassenschutz gewährleistet sein. Entscheidend für das Maß der Insassenbelastung ist die maximale Energieabsorption im Bereich der Deformationszonen bei gleichzeitigem Erhalt der Fahrgastzelle, dem sogenannten Überlebensraum des Insassen. Je höher die Geschwindigkeit des Fahrzeugs beim Aufprall ist, desto mehr kinetische Energie muss durch die Verformung der Vorderfront des Fahrzeugs absorbiert werden. Da sehr weiche Materialien einen zu großen Deformationsweg erfordern, um ausreichend Energie aufzunehmen, werden verformbare energieabsorbierende Strukturelemente in der Fahrzeugfront hinter der Stoßstange eingesetzt, um die Aufprallenergie abzubauen.

Dieser Zielkonflikt, sowohl Fußgänger als auch Fahrzeuginsassen im Falle einer Kollision zu schützen, muss in der technischen Ausgestaltung der Fahrzeugfrontstruktur berücksichtigt werden.

Die in Deutschland geltenden gesetzlichen Vorschriften zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern werden in der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 festgelegt und durch die Verordnung (EG) Nr. 631/2009 angewandt. Die technischen Anforderungen für den Insassenschutz bei einem Frontalaufprall werden im Rahmen der UN-Regelung Nr. 94 (Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge hinsichtlich des Schutzes der Insassen bei einem Frontalaufprall) der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) vorgeschrieben.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Informationen weitergeholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen