

ÖAMTC-Test zeigt Grenzen bei Schutz vor Pkw-Lkw-Unfällen

Aktive und passive Systeme trotz technischer Fortschritte mit Verbesserungspotential

Unfälle mit schweren Lkw (über 3,5 t) kommen selten vor, haben aber häufig verheerende Folgen: Obwohl Lkw 2025 nur an drei Prozent aller Verkehrsunfälle beteiligt waren, kamen dabei österreichweit 73 Menschen ums Leben - das entspricht einem Fünftel aller Verkehrstoten (Quelle: Statistik Austria).

Besonders am Stau-Ende auf Autobahnen stellt das Auffahren auf ein langsam fahrendes bzw. stehendes Fahrzeug eine besondere Gefahr dar. Im Jahr 2024 gab es 167 solcher Unfälle, bei denen 11 Menschen starben. "Das Problem ist: Gerät ein Pkw unter das Heck des Lkw, das sich auf Höhe der Frontscheibe befindet, sind schwere, oft tödliche Kopfverletzungen die Folge", erklärt ÖAMTC-Verkehrstechniker David Nosé. Es gibt zwar aktive und passive Sicherheitssysteme, die genau das verhindern sollen – noch stoßen sie jedoch an Grenzen, wie eine aktuelle Untersuchung des Mobilitätsclubs zeigt.

Weder Pkw-Notbremsassistenten noch Unterfahrschutz ausreichend wirksam

In **Fahrversuchen** gegen ein aufblasbares Lkw-Target testete der ÖAMTC sieben aktuelle Pkw-Modelle in verschiedenen Auffahr-Szenarien bei 56 bis 130 km/h. Einige Fahrzeuge zeigten schon bei 56 km/h weder eine Warnung noch einen Bremsengriff. Bei über 100 km/h konnte kein System eine Kollision in allen Szenarien verhindern, obwohl alle gesetzlichen Vorgaben erfüllt waren. Der ÖAMTC fordert daher, sowohl bei den gesetzlichen Anforderungen als auch bei den Prüfverfahren nachzuschärfen.

Den Unterfahrschutz testete der Mobilitätsclub mit einem **Crashtest** mit 56 km/h gegen einen Auflieger der Norm UN ECE R58.03. Der Schutzeffekt blieb aus: Der Pkw unterfuhr den Auflieger bis zur B-Säule und kam erst beim Anprall an die Hinterachse des Anhängers zum Stillstand. Der Grund: Der Querträger des Unterfahrschutzes verfügt zwar über ausreichende Festigkeit, nicht jedoch die Verschraubung am Auflieger. Ohne entsprechende Abstützung kann die Schutzwirkung nicht erreicht werden. Dabei zeigte ein Test von Euro NCAP, dass es Systeme gibt, die funktionieren: Ein vom amerikanischen Testlabor IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) mit der "Toughguard"-Zertifizierung ausgezeichnete Auflieger konnte ein Unterfahren des Pkw erfolgreich verhindern und die Insass:innen vor schweren Verletzungen bewahren.

Abschließendes **Fazit** von ÖAMTC-Verkehrstechniker David Nosé: „Bestehende Systeme wirken zwar, decken aber noch nicht alle realen Szenarien zuverlässig ab – insbesondere bei der Erkennung des Stau-Endes. Gesetzgeber und Hersteller müssen hier nachschärfen. Verkehrsteilnehmer:innen sollten auch auf monotonen Strecken stets aufmerksam bleiben, bei herannahendem Stau-Ende die Warnblinkanlage betätigen, um den Nachfolgeverkehr zu warnen, Assistenzsysteme aktiviert lassen und ausreichend Abstand halten.“

Anzahl Unfälle mit Personenschaden (UPS) mit Lkw-Beteiligung sowie dabei Getötete nach Bundesland / Anteil an allen UPS bzw. Getöteten

2025	UPS m. Lkw >3,5t		Getötete bei UPS m. Lkw >3,5t	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Burgenland	21	2%	2	10%
Kärnten	63	2%	4	11%
Niederösterreich	246	3%	25	23%
Oberösterreich	285	4%	15	20%
Salzburg	83	3%	6	25%
Steiermark	186	3%	8	12%
Tirol	114	3%	8	19%
Vorarlberg	46	2%	1	7%
Wien	135	2%	4	27%
gesamt	1.179	3%	73	18%

Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC