

Sichtfahrgeschwindigkeit in Kurven und speziell im Übergangsbogen

2018, p. 64 (#2) & p. 113 (#3)

Regelmäßig sind Verkehrsunfälle – oft unter Beteiligung von Zweiradfahrern – am Ende eines Bogens mit Sichthindernissen oder bereits auf gerader Strecke zu rekonstruieren, wo es zwischen dem aus dem Bogen kommenden Fahrzeug und einem querenden Fahrzeug zur Kollision kommt. Zur Aufklärung ist die Berechnung von Vermeidbarkeitsmöglichkeiten für die Beteiligten gefragt und es ist zu diskutieren, inwieweit ein möglicher Verstoß gegen das Sichtfahrgebot vorliegt. Diese Arbeit soll einen Beitrag zur genaueren Berechnung der Sichtfahrgeschwindigkeit im Bogen und speziell im Übergangsbogen, also dem straßenbaulichen und trassierungstechnischen Konstruktionselement, das zwischen Gerade und Bogen geschaltet wird, leisten. Dazu werden zwei spezifische Sichtfahrmodelle für Einspur-/Zweispurfahrzeuge entwickelt, die es erlauben, die Sichtfahrgeschwindigkeit an jedem Punkt des Übergangsbogens und Kreisbogens zu berechnen. Die Anwendung der Sichtfahrmodelle bedingt eine Rekonstruktion der betrachteten Kurvengeometrie sowie einiger Parameter aus dem Luftbild. Hierfür wurde ein Verfahren entwickelt, das dies mit hinreichender Genauigkeit ermöglicht.

Driving within the Sight Distance - Velocities in this Regard for Travelling Blind Bends and Plan Transition Curves

The present work is dealing with driving in bends regarding the reducing of speed in case of view limiting obstacles. In accident reconstruction, it is sometimes necessary to calculate a specific speed being legal in compliance with the regulation of driving onto sight. It is not even rare that this speed is below the critical curve speed and the local speed limit. Used formulae until now is widely fading out the real pathway of the road. Especially plan transition curves and further effects are not kept in mind.

Due to that issue, two models for driving onto sight were developed enabling the calculation of speed in every point of the plan transition curve. In doing so, you can differentiate between single and double track vehicles. Before that calculation, you have to reconstruct the specific curve geometry and trajectory and some parameters from out of the aerial image. Thus, a procedure therefor was also developed.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge im VuF](#)
- [4 Siehe auch](#)

Zitat

[Fürbeth, U.](#): Sichtfahrgeschwindigkeit in Kurven und speziell im Übergangsbogen. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 56 (2018), pp. 64 - 80 (#2) & pp. 113 -120 (#3)

Inhaltsangabe



Bild 15 (Figure 15), p. 74

Bild 15 ("Rekonstruierter Kreisbogen"; Figure 15: "Reconstructed circular arc") auf S. 74 liefert ein zentrales Zwischenergebnis der Arbeit und die Rekonstruktion kann hier in besserer Auflösung nachvollzogen werden.

Weitere Beiträge im VuF

- 1978 #7/8 [Kurvenunfälle aus psychologischer Sicht](#)
- 1994 #7/8 [Theorie und Praxis der forensischen Unfallanalyse](#)
- 1999 #5 [Gegenüberstellung von Sichtfahrgeschwindigkeiten und Kurvengeschwindigkeiten](#)

Siehe auch