

Die Bedeutung einer Blockierspurverdickung bei Fußgängerunfällen - Erstkontaktverlagerung

1989, p. 143 (#5)

Bei Fußgängerunfällen bilden sich in den Blockierspuren des Pkw verschiedentlich Spurverdickungen aus. Häufig wird darauf geschlossen, daß die Spurverdickungen die Position der Pkw Vorderachse zum Kollisionszeitpunkt festlegen. In dieser Arbeit wird über einen Fußgänger-Dummy/Pkw-Versuch berichtet, bei dem festgestellt wurde, daß die Spurverdickung erst eine Folge des Schulteraufpralls des Dummy auf die Motorhaube ist. Dieser liegt zeitlich nach dem Erstkontakt. Für die Bestimmung des Kollisionsortes hat dieses eine räumliche Verlagerung vor die Spurverdickung zur Folge. Bei der Vermeidbarkeitsbetrachtung kann sich dieses zugunsten des Pkw-Fahrers auswirken, da juristisch die Lage des Erstkontaktes und nicht die Lage einer Spuranomalie interessant ist.

In accidents involving pedestrians, thickenings variously occur in the tyre marks of the locked wheels of the car. It is frequently concluded that the thickening indicates the position of the vehicle's front axle at the moment of collision. This paper describes experiments using a dummy pedestrian and a car, in which it was found that the thickening of the tyre marks only occurs as a result of the impact of the dummy's shoulder on the car bonnet. This is after the initial contact. This means that the actual point of a collision is before the thickening of the tyre marks. This fact may have positive implications for the driver of the vehicle when the question of avoidability of the accident is being considered, as from a legal point of view the place of initial contact is of interest and not the position of a tyre mark anomaly.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Schimmelpfennig, K.-H.](#); [Golder, U.](#): Die Bedeutung einer Blockierspurverdickung bei Fußgängerunfällen - Erstkontaktverlagerung. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 27 (1989), pp. 143 - 150 (#5)

Inhaltsangabe

Bei Pkw-Fußgängerunfällen mit Blockierspurzeichnung (also nicht [ABS](#)-gebremstem Pkw) dokumentiert sich die Lage des Kollisionsortes häufig in einer Spurverdickung, einer vorübergehenden Verbreiterung der Blockierspuräste im Bereich des Kollisionsorts. Die Autoren zeigen mithilfe eines Versuchs, dass der Kollisionsort (in Fahrtrichtung des Pkw) **vor** dieser Verdickung liegen muss, denn sie entsteht durch die zusätzliche Belastung der Vorderräder, wenn der Fußgänger auf den Vorderwagen aufschlägt.

Bis zu diesem Zeitpunkt vergehen ab Erstkontakt 0,075 - 0,2 s, je nach Anstoßgeschwindigkeit. (Der Fußgänger dreht sich bei höherer Anstoßgeschwindigkeit schneller, sodass die Zeit bis zum Schulteraufprall verkürzt wird.)

Im Versuch der Autoren ($v = 38$ km/h) vergehen bis zum Schulteraufprall (gemäß Videoauswertung) 0,19 s. Die Spurverdickung beginnt dementsprechend 2 m nach der (zuvor markierten) Position der Vorderräder bei Erstkontakt.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema

Der Effekt wird im Fachbuch [Unfallrekonstruktion](#) an mehreren Stellen angesprochen, die man schnell findet, wenn man in der [Volltextsuche](#) den Begriff *Spurverdickung* eingibt.