

Fahrstreifenwechsel - noch offene Fragen

2007, p. 308 (#11)

In der Unfallanalyse sieht man sich häufig mit wiederkehrenden Unfallabläufen konfrontiert, zum Beispiel mit der Kollision zweier zunächst parallel zueinander fahrender Fahrzeuge während eines Fahrstreifenwechsels. Das Institut für Unfallanalysen hat die Ergebnisse seiner Untersuchungen, die auf Fahrversuchen, theoretischen Überlegungen und Kollisionsversuchen basierten, veröffentlicht. Einige noch offene Fragen wurden nachträglich untersucht. Die Ergebnisse werden hier vorgestellt.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Pfeufer, H.](#): Fahrstreifenwechsel – noch offene Fragen. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 45 (2007), pp. 308 – 312 (#11)

Inhaltsangabe

Erweiterte Fassung des Vortrags auf der [EVU Tagung 05. - 07.10.2006](#) in Dresden. Dieser Beitrag baut auf den Vortrag auf, der auf der Jahrestagung [2002](#) in Portoroz gehalten wurde. Konkret wurden folgende Fragen untersucht:

Dauer eines Fahrstreifenwechsels: Ein Pkw wurde mit einer Videokamera ausgerüstet und Fahrstreifenwechsel im Verkehr gefilmt. Diese wurden anschließend per Einzelbild ausgewertet. Es wurden Dauern für Fahrstreifenwechsel von Pkw und Lkw auf der Autobahn angegeben.

Biomechanische Insassenbelastung: Gelegentlich behauptet ein Insasse, bei einer Kollision während eines Fahrstreifenwechsels verletzt worden zu sein. Um die Belastung eines Insassen besser einschätzen zu können, wurde bei einem Kollisionsversuch der Fahrer mit Beschleunigungsaufnehmern ausgerüstet und die Bewegung des Insassen mit einer Videokamera gefilmt.

Grund für ein nachkollisionäres Schleudern: Gerade bei Kollisionen zwischen Pkw und Lkw beobachtet man häufig, dass der Pkw nach der Kollision quer über die Fahrbahn schleudert. Im Jahr 2000 hat der Sachverständige [Schal](#) auf der EVU Tagung in Berlin Kollisionsversuche vorgestellt, die zum Ergebnis hatten, dass dann mit höherer [Wahrscheinlichkeit](#) davon auszugehen ist, dass der Pkw den Fahrstreifenwechsel durchgeführt hat, wenn der Pkw im Anschluss an die Kollision schleudert. Der Vergleich mit realen Verkehrsunfällen zeigt jedoch, dass der Pkw auch dann häufig

schleuderte, wenn der Fahrstreifenwechsel eindeutig vom Lkw ausging. Auffallend war, dass am Lkw sehr häufig die - schlecht einsehbare - vordere rechte Karosserieecke beteiligt war. Als Grund für das nachkollisionäre Schleudern konnte dann ein permanentes Schieben des Lkw ausgemacht werden.

Beiträge zum Thema im VuF

- 1998 #3 [Realsimulation von Spurwechselvorgängen im Straßenverkehr](#)
- 2004 #12 [Das Ausweichmanöver - Modelle und Experiment](#)
- 2005 #11 [Kontaktvorgänge im gleichgerichteten Verkehr bei Fahrstreifenwechsel Teil 1](#)
- 2005 #12 [Kontaktvorgänge im gleichgerichteten Verkehr bei Fahrstreifenwechsel Teil 2](#)
- 2007 #2 [Empirische Untersuchung des Spurwechsels und Ausweichens von einspurigen Fahrzeugen](#)
- 2007 #10 [Lkw-Spurwechsel auf mehrspurigen Richtungsfahrbahnen](#)
- 2007 #11 Fahrstreifenwechsel – noch offene Fragen
- 2016 #01 [Fahrstreifenwechsel im Kreisverkehr – was sagen Reifenantriebspuren aus?](#)

Weitere Infos zum Thema Spurwechsel

- 1984 Der Spurwechsel als Bestandteil des Überholvorgangs wird auch in allen Veröffentlichungen zum Thema »Überholen« abgehandelt, ganz besonders z.B. in Nackenhorst, U.: Zusammenfassende Darstellung der Detailprobleme zum Überholvorgang. Diplomarbeit an der Fachhochschule Osnabrück.
- 1995 [Experimentelle Untersuchung zur Klärung des Bewegungsablaufs bei Unfällen mit einschwenkenden Pkw](#). Diplomarbeit an der TU Berlin
- 2000 [Wer hat die Spur gewechselt?, 9. EVU-Tagung 2000 in Berlin](#)
- 2006 [Lkw-Spurwechsel auf mehrspurigen Richtungsfahrbahnen \(EVU\)](#)
- [Drehwinkelgeschwindigkeit am Lenkrad](#)