

Plankensteiner, K.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Kontakt](#)
- [2 ESP / ESC](#)
- [3 Beiträge im VuF](#)
- [4 Liste aller Beiträge...](#)

Kontakt

Dr.-Ing. Karl Plankensteiner

Sorgerweg 7
A-8301 Höf-Präbich

fon: (0043) 03133/2794

eMail: karl-at-plankensteiner.org

web: <http://members.aon.at/kplankensteiner>

Auf der [Homepage](#) (oder [hier](#)) kann der berufliche und (vorsichtig ausgedrückt) nicht immer einfache Lebenslauf eines erfahrenen und bekannten Forschers und Gerichtssachverständigen in den **Erinnerungen an die Alles entscheidenden Nebensächlichkeiten** nachgelesen werden (*zuletzt aktualisiert im Oktober 2016*). Aktive Sachverständige können von den Schilderungen des (jetzt leider nicht mehr aktiv tätigen) Sachverständigen nur profitieren. Besonders schön ist, dass sich der Kollege Plankensteiner scheinbar nach wie vor mit den Belangen der Unfallrekonstruktion auseinandersetzt und auch hier im Colliseum tätig ist.

ESP / ESC

Durch einen (üb)erlebten Unfall bin ich auf eine bisher wenig beachtete Unfallursache "gestoßen": Fehlfunktionen des elektronischen Fahrdynamikreglers ([ESP](#) oder wie sie in den verschiedenen Fahrzeugen bezeichnet werden). In der Studie [ESP warum abschalten](#) ist das bisherige Ergebnis der Untersuchungen festgehalten.

Das Update vom 31.5.2015 enthält eine Ergänzung, welche zur endgültigen Klärung beitragen könnte. Eine der Ursachen für Fehlbremungen von ESP/ESC bzw. ASR sind fehlerhafte Sensordaten; doch wie ist es möglich, dass die Fahrzeugelektronik dies nicht bemerkt? Der ergänzend eingefügte Testbericht für eine Autokamera zeigt wie es durch das Zusammenwirken mehrerer Faktoren zu Verzerrungen von Messdaten kommen kann. Bei der Suche nach den Ursachen sollte man daher auch analoge Möglichkeiten berücksichtigen.

Die Studie ist nur online verfügbar und sie enthält Links zu den unten angeführten erläuternden Videos auf YouTube:

Seit der hitzigen Debatte im Jahre 2015 hatte ich Gelegenheit auch ein besser funktionierendes ESP zu erproben, doch der Drang der Autobauer, den Kunden ihren Spaß am Fahren durch autonom fahrende Autos vollends zu nehmen, hält unvermindert an. Durch zwei tödliche Unfälle Anfang 2018 kurz hintereinander in Arizona drängt sich die Frage nach dem Sinn dieser Entwicklung auf. - Deshalb habe ich nun ein durchaus auch ernst gemeintes Video „Das Zauberauto“ auf Youtube veröffentlicht, weil mich dies alles sehr an Goethes Zauberlehrling erinnert...

Manchmal ist es sehr lehrreich sich an die unerfüllten Träume von gestern zu erinnern, um zu begreifen, welche Hürden bei der Umsetzung der Träume von heute noch zu bewältigen sind. - Das gilt ganz besonders für die derzeit favorisierten selbst fahrenden Autos, wie dem Videoclip „Das Traumauto“ entnommen werden kann, welches sich mit der Vision von [Ernst Fiala](#) aus dem Jahre 1972 befasst.

Warum der Traum vom selbstfahrenden Auto trotz aller Zaubertricks der Technik noch am Paragraphenschungel scheitern könnte, wird im Video-Clip „Das Wunderauto“ aufgezeigt.

Auch wenn sich die Vision von selbst fahrenden Autos im allgemeinen Straßenverkehr, in denen die Insassen ruhig ihre Zeitung lesen können, vielleicht nie realisieren lässt, bei der Forschung zu diesem Ziel liegen auf dem Weg viele kleine oder größere Patente für die Zukunft des Automobils. Vor allem zur Klärung der noch weitgehend unbekannteren Ursachen für die im Clip „Das Zauberauto“ aufgezeigten „NICHT-Unfälle“ bedarf es vieler Aufzeichnungen mit Dashcams von „Amateuren“, weshalb ein verschärftes Verbot solcher Aufnahmen, aufgrund der seit 25. Mai 2018 geltenden Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), diese für die Entwicklung der autonom fahrenden Fahrzeuge unumgänglichen Forschung verhindern könnte. - Im Videoclip „Das Zukunftsauto“ wird aufgezeigt, wie dies verhindert werden könnte.

So bedauerlich jeder einzelne Verkehrsunfall auch ist, erst die sorgfältige Analyse zeigt den Weg, wie zukünftige Unfälle vermieden werden könn(t)en. In diesem Sinne schließt der Video-Clip „Die Unfallautos“ die Serie über das Roboterauto in der Hoffnung ab, damit die Fahrzeugentwickler zum Überdenken ihrer Visionen zu bewegen, auch unter Berücksichtigung der in den Clips zuvor aufgezeigten im Juni 2018 noch ungelösten Probleme.

Das Ergebnis der Analyse des Unfalles mit einem Tesla-Roboterauto vom 23. März 2018 direkt vor der Haustüre von Googleplex in Silicon Valley unterstreicht nicht nur die führende Rolle von Google bei der Entwicklung von Roboterautos, es offenbart auch eine völlig unerwartete durch Google bewirkte Unfallursache; mehr dazu im Video-Clip „Die AUTO Navigation“.

<

Die Diskussion der Studie findet unter [Diskussion zum Fahrdynamikregelsystem ESC](#) statt.

Beiträge im VuF

[Seiten mit Verweis auf diesen Autor](#) | [Pages that link to this author](#)

Liste aller Beiträge...

...zur Rekonstruktion von Bewegungsabläufen bei Verkehrsunfällen; **fett gedruckte** sind [online](#) verfügbar.

- 1970 Berechnung der Geschwindigkeit von Automobilen aus den Bremsspuren (GAB), Rechenzentrum Graz, Heft 57 1970 und Heft 65 1971
- 1972 Der Einfluß der Fahrzeugkonstruktion auf die Länge der unsichtbaren Bremsstrecke bei einer Panikbremsung, Zentralblatt für Unfall-Untersuchung, Baden-Baden, Bd. 1 Nr. 4/6 1972
- 1972 Rekonstruktion von Fahrzeugstößen mit dem graphisch-iterativen Lösungsverfahren, Zentralblatt für Unfall-Untersuchung, Baden-Baden, Bd. 1 Nr. 7/8 1972
- 1972 [Das Zwei-Massen-Modell für die Simulation von Kraftfahrzeugstößen](#), VW-Forschungsbericht F1 72.23, 1972
- 1975 [Mathematische Grundlagen für die Rekonstruktion von Fahrzeugstößen](#), Dissertation, Technische Hochschule Aachen, 1975
- 1977 [Grenzen der technischen Möglichkeiten zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung](#), "der Verkehrsunfall", Heft 7+8 1977
- 1977 [Der Einsatz programmierbarer Taschenrechner bei der Rekonstruktion von Verkehrsunfällen](#), "der Verkehrsunfall", Heft 11 1977
- 1979 [Mathematische Grundlagen für die Programmierung von Taschenrechnern zur Unfallrekonstruktion](#), "der Verkehrsunfall", Heft 7/8 und 11 1978, Heft 1 und 6 1979
- 1986 Rechenmodelle für die Rekonstruktion des Unfallablaufes aus Spuren, insbesondere den Unfallverletzungen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 56 1986 (Kongreßbericht 1986 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.)
- 1993 [Das C.A.A.D.-Programm für die Unfallanalyse](#), Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, Heft 7/8 1993
- 1994 [Theorie und Praxis der forensischen Unfallanalyse](#), Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, Hefte 3, 4, 6 und 7/8 1994
- 1997 [Direkte fotogrammetrische Verkehrsunfallanalyse](#), Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, Heft 6 1997
- 2005 [Video Analysen zur Ermittlung der Verkehrsunfall-Ursachen \(Video Analysis of Traffic Accident\)](#), "Der Sachverständige" Heft 3/2005