

Spurentechnische Rekonstruktion von realen Verkehrsunfällen am Beispiel von Pkw-Fußgänger-Kollisionen

1981, pp. 47 - 58 (#3)

Vorgestellt wird ein theoretisches Konzept der spurentechnischen Verkehrsunfallanalyse, das auf einer weitgefaßten Definition des Spurenbegriffs basiert. Es wird seit vielen Jahren für alle Arten von Verkehrsunfällen unseres Einzugsgebiets von uns praktiziert. Anhand der inzwischen gesammelten Ergebnisse vertiefter Einzelfallstudien werden exemplarisch für den PKW-Fußgänger-Unfall, Pontonform, erwachsener Fußgänger, Anstoß von hinten, die erarbeitete Spurentypologie, die Spurenbilder an Fußgänger und PKW und die daraus abgeleiteten Bewegungsphasen des Fußgängers dargestellt.

A theoretical concept of accident analysis based on tracks was introduced. »Tracks« here refers to any difference between the final and the initial state of system composed of the three fundamental elements of traffic accident: person, vehicle and environment. For a large number of years, we have analyzed all types of traffic accidents occurring in our area according to this concept. Based on the results of detailed case studies, examples were presented for the typical vehicle-pedestrian-accident, ponton shape, adult pedestrian, impact from behind, The derived typology of tracks, the track mark pictures on pedestrian and vehicle, and the different phases of movement of the pedestrian during the accident, which can be reconstructed from such track marks, were discussed in detail.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[König, H.G.](#); [Staak, M.](#): Spurentechnische Rekonstruktion von realen Verkehrsunfällen am Beispiel von Pkw-Fußgänger-Kollisionen. Der Verkehrsunfall 19 (1981), pp. 47 - 58 (#3)

Inhaltsangabe

Im Artikel werden Spuren- und Schadensbilder von Fahrzeugen den Verletzungsbildern und den Spuren an der Kleidung von Fußgängern gegenübergestellt. Im Artikel sind zahlreiche Bilder mit

Bildbeschreibungen vorhanden, die den Text sehr verständlich ergänzen.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1975 #8 [Experiment und Unfallwirklichkeit beim Fußgängerunfall: Ein Vergleich der Ergebnisse aus Dummy-Test-Versuchen mit realen Fußgängerunfällen](#)
- 1976 #3, 4 [Zur Analyse der Kollision Fußgänger/Pkw: Das "Streuungs-dreieck nach Slibar" als Grundlage der Bestimmung von Kollisionsort und Kollisionsgeschwindigkeit](#)
- 1979 #4 [Versuch der theoretischen Verallgemeinerung der experimentellen Arbeiten, Glassplitterwurfweiten](#)
- 1979 #9 [Rekonstruktionsunterlagen aus einer Auswertung realer Unfälle zwischen Zweirad- und Vierradfahrzeugen](#)
- 1980 #2 [Splitterwurfweiten](#)
- 1981 #3 Spurentechnische Rekonstruktion von realen Verkehrsunfällen am Beispiel von Pkw-Fußgänger-Kollisionen
- 1989 #11 [Bedeutung und Aktualität von Wurfweiten, Kratzspuren und Endlagen für die Unfallrekonstruktion](#)
- 1996 #12, 1997 #1 [Beitrag zur Verfeinerung der Rekonstruktion von Fußgängerunfällen - Abwicklungsdifferenz - Anstoßfaktor - Längswurfweiten von Fußgängern - Lage von Glassplittern](#)
- 2000 #12 [Pkw-Fußgänger-Kollisionen im hohen Geschwindigkeitsbereich - Ergebnisse von Dummyversuchen mit Kollisionsgeschwindigkeiten zwischen 70 - 90 km/h](#)
- 2002 #7/8 [Splitterwurfweiten von Front- und Rückleuchteinheiten bei Auffahrkollisionen auf stehende Pkw](#)
- 2003 #3 [Lackschäden durch Glassplitter](#)
- 2005 #5, 6 [Neue Erkenntnisse zur Eingrenzung der Kollisionsgeschwindigkeit von Pkw mit neuartigen Frontkonturen aus Analysen realer Fußgängerunfälle](#)
- 2009 #2 [Status quo in der Fußgängerunfallrekonstruktion](#)

Weitere Infos zum Thema

- 1979 [Staisch, A.: Splitterwurfweite bei Kraftfahrzeug-Unfällen](#) (nicht veröffentlicht).
Diplomarbeit am Institut für Fahrzeugtechnik, TU Braunschweig, 1979

Weitere Infos zum Thema