

Das überstrapazierte Weg-Zeit-Diagramm

2015, pp. 311 - 315 (#09)

In Zeiten von ABS und damit grundsätzlich geringerem Spurenaufkommen wird der Beurteilung der vorkollisionären Phase erhebliche, mitunter auch zu große Bedeutung geschenkt. Der Unfallanalytiker muss jedoch verantwortungsvoll mit seinen Werkzeugen umgehen. In der Konsequenz lässt sich bei einem Unfall ohne vorkollisionäre Spuren keine höhere Annäherungsgeschwindigkeit nachweisen als die Kollisionsgeschwindigkeit.

The overworked distance-time curve

In the era of ABS and the resulting reduction in evidence of accidents, considerable and sometimes excessive importance is placed on the assessment of the pre-collision phase. However, accident analysts must use their tools responsibly. As a result, in the case of an accident where there are no precollision tyre marks, it is not possible to prove that the approach speed was higher than the collision speed.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Winninghoff, M.](#); [Leser, H.](#); [Strzeletz, R.](#); [Rau, H.](#): Das überstrapazierte Weg-Zeit-Diagramm, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 53 (2015), pp. 311 - 315 (#09)

Inhaltsangabe

Im Wesentlichen weisen die Autoren auf die große Streubreite von Ergebnissen hin, die sich bei seriöser Herangehensweise aus Weg-Zeit-Betrachtungen ergeben, wenn keine vorkollisionären Spuren vorhanden/bekannt sind. Als Beispiel dient die Auffahrkollision eines bevorrechtigten Pkw mit 90 km/h auf einer Landstraße (zul. Höchstgeschw. 100 km/h) auf einen zum Kollisionszeitpunkt mit 20 km/h fahrenden Einbieger.

Es wird dargelegt, dass sich je nach Annahme des Fahrverlaufs des Einbiegers und dessen Signalposition sowie der Reaktionszeit und Bremsverzögerung des Bevorrechtigten problemlos Wertebereiche für die Annäherungsgeschwindigkeit des Bevorrechtigten zwischen etwa 100 und 150 km/h ergeben. Betrachtet man zusätzlich toleranzbehaftete Kollisionsgeschwindigkeiten, fällt der Bereich natürlich noch größer aus.

Im Fazit rufen die Autoren dazu auf, in solchen Fällen die untersuchten, möglichen Varianten des Geschehens auch explizit als solche zu Kennzeichnen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass diese als auf technischen Anknüpfungstatsachen basierende Rechenergebnisse verstanden und dementsprechend juristisch behandelt werden.

Errata

Die Bildunterschriften der Abb. 1 und 2 sind vertauscht.

Beiträge zum Thema im VuF

- 1964 #3 [Weg-Zeit-Diagramme](#)
- 1969 #2 [Das Zeit-Weg-Diagramm](#)
- 1973 #4 [Unfallrekonstruktion durch graphische Darstellung des zeitlichen Ablaufs](#)
- 1979 #3 [Einfaches Verfahren zur Auswertung von Beschleunigungs-Zeit-Diagrammen](#)
- 1981 #7 [Erweiterte Anwendung des Weg-Zeit-Diagramms](#)
- 1982 #1 [Die allgemeine Kollisionsbedingung - Über die Fragwürdigkeit von Vermeidbarkeitsbetrachtungen](#)
- 1982 #12 [Erkennbarkeits-Zeit-Weg-Kurven \(EZW\)-Kurven](#)
- 1986 #1 [Geschwindigkeit-Weg-Diagramm zur Bestimmung des Unfallortes bei Auffahrunfällen - V-S-Verfahren](#)
- 1988 #2 [Theoretische Berechnung der Einfahr- bzw. Abbiegezeit mit Untersuchung der Fehlerfortpflanzung](#)
- 1988 #12 [Wie man schnell die Verwertbarkeit der zeitlichen Vermeidbarkeitsgeschwindigkeit prüfen kann](#)
- 1989 #7 [Vermeidbarkeitsberechnung - Rückwärts- u. Vorwärtsrechnung](#)
- 1990 #4 [Die Zeit-Weg-Analyse](#)
- 1990 #5 [2 Punkt-Parabel-Methode](#)
- 2015 #9 [Das überstrapazierte Weg-Zeit-Diagramm](#)

Weitere Infos zum Thema