

## Editorial::



### Up to date

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Arbeit von Unfallanalytikern ist häufig eine Sisyphusarbeit und erinnert nicht selten an die Tätigkeit von Kriminalisten. Wichtige Parameter zur Aufklärung sind häufig unbekannt und müssen mühsam, mit viel Geduld und Kreativität beschafft werden. Allerdings eröffnet die zunehmende Digitalisierung des Fahrzeugs, der Ver-

kehrsinfrastruktur und alltäglicher Lebensbereiche neue Ansätze für die Unfallanalyse. Das wurde unter anderem auf der 26. internationalen EVU-Konferenz Ende Oktober in Haarlem, Niederlande, deutlich. Wer hätte vor ein paar Jahren gedacht, dass Clouddaten eines Verkehrsinformationsdienstes, Bluetoothprotokolle, Mobilfunkzeitdaten oder Videobilder einmal dazu führen, wichtige Hinweise und Beweise zur Aufklärung eines Verkehrsunfalls zu liefern? Der gläserne Autofahrer ist also bereits Realität. Das löst gleichermaßen Ängste und Euphorie aus – je nachdem auf welcher Seite man steht.

Aber was steckt noch dahinter und wird die Zukunft bestimmen? Die Tätigkeit der Unfallrekonstruktion erweitert sich unaufhaltsam um die digitale Ebene und erfordert Know-how und Denkweisen, die bis dato eine untergeordnete Bedeutung für die Unfallanalyse hatten, weil es digitale Daten gar nicht in dieser Vielfalt gegeben hat. Die Akzeptanz und Bewältigung dieser Entwicklung ist mittelfristig die große Herausforderung der Branche.

Zugleich besteht ein kontinuierlicher Handlungsbedarf, die klassischen Erkenntnisse und Analysen der Unfallrekonstruktion dem aktuellen Stand der Entwicklung anzupassen. Ein gutes Beispiel dafür findet sich im Titelthema dieser VKU-Ausgabe mit neuen Erkenntnissen zur Wurfweite von Radfahrern, zu denen mehrere Beteiligte beigetragen haben. Wie auf der Tagung in Haarlem deutlich wurde, bleiben zwar einige in der Vergangenheit gewonnene Erkenntnisse relevant, manche Dinge in Bezug auf die Rekonstruktion von Fahrradunfällen haben sich aber zwischenzeitlich geändert. Denn neuere Fahrräder sind mit höheren Geschwindigkeiten und besseren Bremsen unterwegs. Vielmehr noch wurden aber die Fahrzeugkonturen im Laufe der Zeit modifiziert, die Versuchstechnik hat sich im Laufe der Zeit immer weiter verbessert und ermöglicht heute eine sehr viel präzisere Auswertung.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

## Inhalt::

### Aktuell

Nachrichten	362
Veranstaltungen	365
EVU-Nachrichten	366

### Fachbeiträge

EVU-Tagung in Haarlem	
0.2 Tagungen, Kongresse	
Thomas Seidenstücker	368

### Titelthema:

Wurfweiten von Radfahrern – neue Erkenntnisse für die Rekonstruktion von Fahrradunfällen	
2.3.3 Unfälle zwischen Zweirad- und Vierradfahrzeugen	
Stefanie Ritter, Michael Krieg, Andreas Moser, Roy Strzeletz, Michael Weyde	372

Aktuelle Forschungsergebnisse zur Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen mit zunehmendem Automatisierungsgrad	
2.2 Unfallforschung	
Marcel Borrack, Johann Gwehenberger, Julian Schatz, Philip Feig	378

Erarbeitung einer Bewertungsvorlage zur Beurteilung der Vermeidbarkeit von Kollisionen beim Ausparken auf öffentlichen Parkplätzen Teil 2	
2.2 Unfallforschung	
René Haak, Klaus-Dieter Brösdorf, Jens Mehnert	386

### Datenblätter

Hyundai Ioniq	395
SsangYong XLV/Tivoli	397
Volvo S90/V90	399

Impressum	363
Redaktionsbeirat	362



Foto: Dekra