

1	Juristisches Vorwort	1
1.1	Die Vorschrift des § 142 StGB	1
1.2	Problembereiche des § 142 StGB	2
1.2.1	Der objektive Tatbestand	2
1.2.2	Der subjektive Tatbestand	3
1.3	Zeugenaussagen	4
1.4	Faktoren	5
2	Einleitung	7
2.1	Ausgangspunkt	7
3	Leichtkollision im unfallanalytischen Sinne	11
3.1	Verformungsverhalten von Kfz	11
4	Grundsätzliches zur Wahrnehmbarkeit	15
4.1	Visuelle Wahrnehmung	16
4.2	Akustische Wahrnehmung	23
4.3	Wahrnehmbarkeit kollisionsbedingter Verzögerungen (taktile)	32
4.4	Fühl-/Spürbarkeit von Leichtkollisionen	36
5	Bisherige, versuchsorientierte Veröffentlichungen	39
5.1	Wesentliche Parameter	39
6	Ergebnisse eigener Studien	45
6.1	Fühl-/Spürgrenze von verzögerten Fahrzeugbewegungen	45
6.2	Einfluss von überlagerten Verzögerungen (Proband passiv)	59
6.3	Wahrnehmbarkeitsgrenzen des „aktiven Versuchsfahrers“	64
7	Anwendung der Versuchsergebnisse auf Fallbeispiele	81
7.1	Streifkollision zweier Pkw auf einem Parkplatz	81
7.2	Ausgedehnte Streifkollision	92
7.3	Ausparkkollision VW Golf/3er BMW	105

7.4	Stumpfwinkelige Kollision zwischen einer Anhängerkupplung und einer Pkw-Frontpartie	115
7.5	Anstoß mit voller Überdeckung	123
7.6	Schräge Kollision zweier Pkw	134
7.7	Rangierkollision Transporter/Pkw	140
7.8	Streifkollision Lkw/Pkw	148
7.9	Rangierkollision schwerer Lkw/Pkw	152
7.10	„Überschwelliges“ Kollisionsgeschehen zwischen zwei Pkw	155
7.11	Örtlich bedingte Verdeckungsmöglichkeiten	159
8	Kompatibilitätsanalyse	167
9	Zusammenfassung und Ausblick	183
	Literaturverzeichnis	185
	Sachverzeichnis	187