

Inhalt

| | | | |
|--|----|--|----|
| Abkürzungen | 6 | 3.3.2 Anprallorte am Lkw | 19 |
| 1 Einleitung und Zielsetzung | 7 | 3.3.3 Sichtbehinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern | 20 |
| 1.1 Ausgangssituation | 7 | 3.3.4 Weitere Randbedingungen | 20 |
| 1.2 Auftrag und Zielsetzung | 7 | 3.3.5 Geometrie der Unfallstelle | 21 |
| 1.3 Beteiligung Betroffener | 7 | 3.4 Im Testverfahren zu prüfender Parameterraum | 21 |
| 1.4 Methodik | 7 | | |
| 2 Makroskopische Unfallanalyse und Ermittlung der Hauptunfall- typen | 8 | 4 Ableitung von Testfällen | 21 |
| 2.1 Einordnung in das Gesamtunfall- geschehen | 8 | 4.1 Relevante Parameter des Unfallgeschehens | 21 |
| 2.1.1 Beteiligung Radverkehr | 8 | 4.2 Bewertungskriterien | 22 |
| 2.1.2 Beteiligung Fußgänger | 9 | 4.3 Kinematikmodell der Unfallsituationen | 23 |
| 2.2 Abbiegeunfälle sowie Hauptunfall- typen zwischen Güterkraftfahrzeugen und Radverkehr | 9 | 4.4 Sensorsichtbereiche | 25 |
| | | 4.5 Testfälle | 25 |
| 3 Mikroskopische Analyse der Rechtsabbiegeunfälle und Ermittlung von Unfallszenarien | 12 | 5 Testdurchführung | 27 |
| 3.1 Unfalldatenbank der Unfallforschung der Versicherer | 12 | 5.1 Anforderungen an die Testdurchführung | 27 |
| 3.1.1 Unfalltypen mit der Beteiligung Fußgängerverkehr | 13 | 5.2 Mess- und Bewertungsgrößen | 27 |
| 3.1.2 Unfalltypen mit der Beteiligung Radverkehr | 13 | 5.3 Werkzeuge | 28 |
| 3.1.3 Ermittlung der Unfallszenarien | 13 | 5.4 Erforderliche Anpassungen der Serien-Dummybewegungsanlage | 28 |
| 3.1.4 Analyse der Rechtsabbiege- unfälle | 14 | 5.5 Versuchsaufbau | 29 |
| 3.2 German In-Depth Accident Study | 16 | 5.6 Erkennung stehender Radfahrer und Robustheit gegen Falsch- auslösungen | 34 |
| 3.2.1 Struktur | 16 | 6 Zusammenfassung und Ausblick | 34 |
| 3.2.2 Analyse der Rechtsabbiegeunfälle | 17 | | |
| 3.2.3 Geschwindigkeitsverteilungen | 17 | 7 Literatur | 35 |
| 3.3 Weitere Quellen und Vergleich mit der Literatur | 18 | | |
| 3.3.1 Geschwindigkeiten und Fahrverhalten | 18 | | |