

ANALYSE AKTUELLER UNFALLSTATISTIKEN

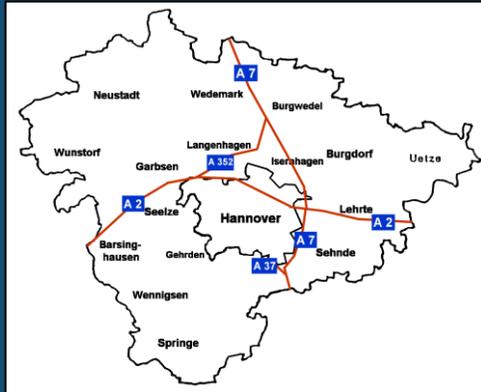
M₄H

Medizinische Hochschule
Hannover
Verkehrsunfallforschung

ANALYSE DER GIDAS-UNFALLDATEN

GIDAS bis 2019

MHH – Unfallforschung



1000 Unfälle



Erhebungen am Unfallort
Gemeinschaftsprojekt der BAST und der FAT

Repräsentative Dokumentation von
Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Gemeinsame Methodik
Gemeinsame Datenbank

Pro Jahr
ca. 2000 Unfälle
In GIDAS



VUFO GmbH



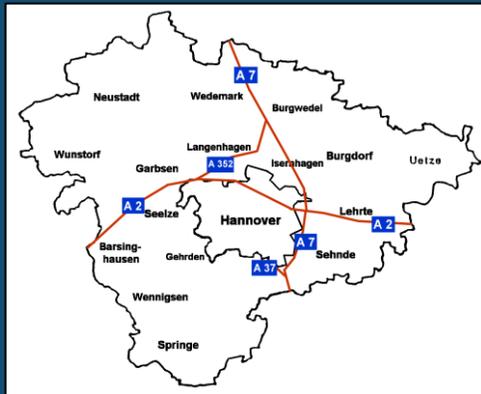
1000 Unfälle

- Durch Auswahl der Erhebungsgebiete und Schichten: **Repräsentative** Erhebung von Unfalldaten.
- Pro Jahr **ca. 2000** Unfälle mit mindestens einem **Verletzten**.

ANALYSE DER GIDAS-UNFALLDATEN

GIDAS bis 2019

MHH – Unfallforschung



1000 Unfälle



Erhebungen am Unfallort
Gemeinschaftsprojekt der BAST und der FAT

Repräsentative Dokumentation von
Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Gemeinsame Methodik
Gemeinsame Datenbank

Pro Jahr
ca. 2000 Unfälle
In GIDAS

VUFO GmbH



1000 Unfälle



■ Für HALC

- Jahrgänge 2010 – 2019
- Unfälle auf Autobahnen
- LKW ist am Konflikt beteiligt



393 beteiligte LKW über 3,5t

ANALYSE DER GIDAS-UNFALLDATEN

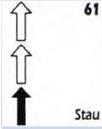
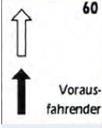
Konflikte von LKW

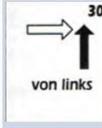
Unfalltyp beschreibt die initiale **Konfliktsituation**, die zum Unfall führte.

Analysiert wurde der detaillierte 2-stellige Unfalltyp.

10 Häufigste Unfalltypen von LKW-Unfällen auf Autobahnen
-> 95 % der beteiligten LKW.

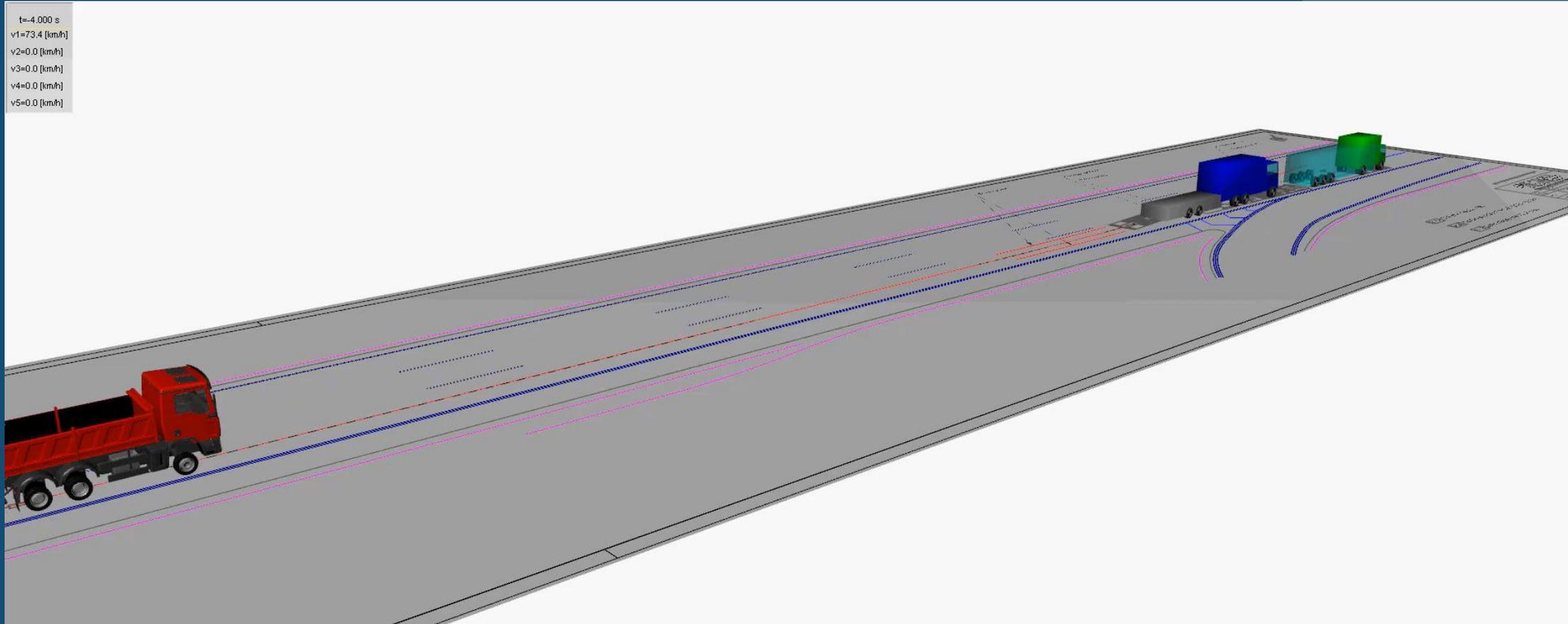
- 61 % Konflikte mit Vorausfahrendem,
- 18 % Konflikte beim Spurwechsel oder Nebeneinanderfahren

Utyp Unter-typen		Häufig-keit Beteiligte LKW	Häufig-keit Bet.1
61	 61 Stau	157 (39,9%)	71
60	 60 Voraus-fahrender	82 (20,9%)	25
63	 63 Spurwechsler nach links	31 (7,9%)	17
76	 76 plötzliches körperliches Unvermögen	23 (5,9%)	9
64	 64 Spurwechsler nach rechts	21 (5,3%)	14

Utyp Unter-typen		Häufig-keit Beteiligte LKW	Häufig-keit Bet.1
65	 65 Nebeneinander-fahren	18 (4,6%)	5
14	 14 Gerade	16 (4,1%)	11
30	 30 von links	9 (2,3%)	1
77	 77 plötzlicher Schaden am Fahrzeug	9 (2,3%)	6
69	Sonstige Unfälle im Längs-verkehr	8 (2,0%)	2

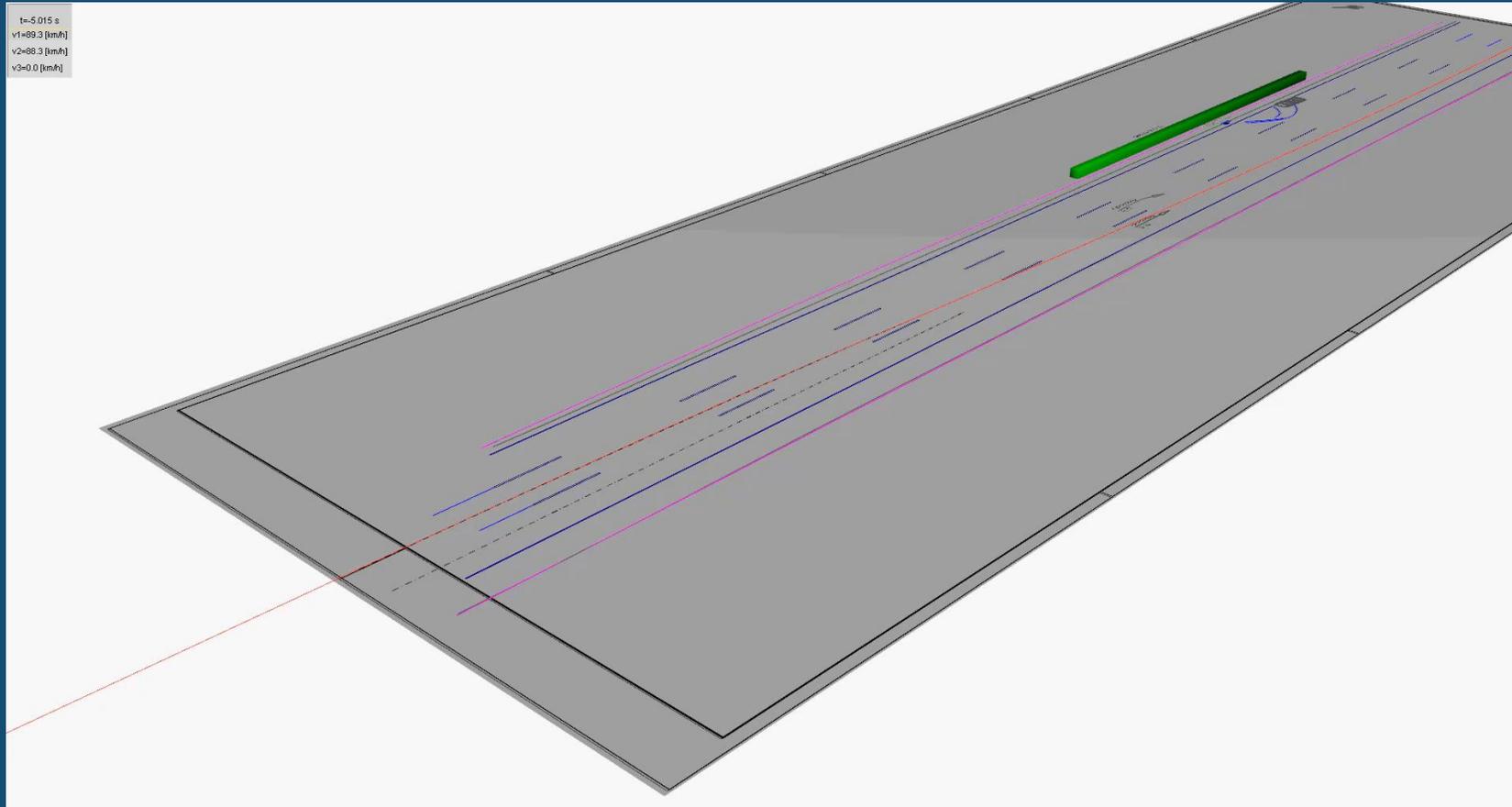
ANALYSE DER GIDAS-UNFALLDATEN

Typische Konflikte von LKW – Unfall mit Vorausfahrendem



ANALYSE DER GIDAS-UNFALLDATEN

Typische Konflikte von LKW – Unfall beim Spurwechsel



ANALYSE DER GIDAS-UNFALLDATEN

Weitere für die Usecases relevante Daten des Unfallgeschehens

■ Unfallgegner der LKW

- Alleinbeteiligt: 15,0 %
- PKW: 41,2 %
- LKW: 41,0 %
- Andere: 2,8 %

■ Tageszeit des Unfalls

- Tag: 77,9 %
- Dämmerung/Nacht: 22,1 %

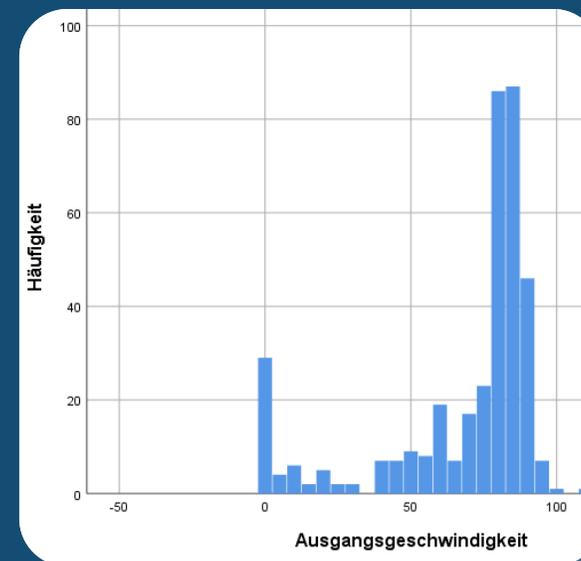
■ Verkehrsstufe

- Stau / zähflüssig: 34,3 %
- Dichter Verkehr: 40,2 %

■ Zustand der Straßenoberfläche

- Trocken: 81,4 %
- Feucht / Nass: 15,6 %
- Raureif, Eis, Schnee: 3,1 %

■ Ausgangsgeschwindigkeit v_0



ANALYSE DER UNFALLDATEN DER MHH

Unfallursachen – ACAS Accident Causation Analysis System

Menschliche Ursachen Faktoren

130 beteiligte LKW

Faktoren der Fahrzeugtechnik

8 beteiligte LKW

**Faktoren aus
Umwelt/Infrastruktur**

4 beteiligte LKW

ANALYSE DER UNFALLDATEN DER MHH

Unfallursachen – ACAS Accident Causation Analysis System

Menschliche Ursachen Faktoren

130 beteiligte LKW

Faktoren der Fahrzeugtechnik

8 beteiligte LKW

**Faktoren aus
Umwelt/Infrastruktur**

4 beteiligte LKW



(Fehler-)Kategorien		Störfaktoren
(1) Informationszugang		Sichtverdeckung, Maskierung
(2) Informationsaufnahme		Ablenkung, Falsche Blickstrategie
(3) Informationsverarbeitung		Erwartung, Erfahrung, Einschätzung
(4) Zielsetzung		Entscheidung, geplante Regelverstöße
(5) Handlung		Überreaktion / Bedienung

ANALYSE DER UNFALLDATEN DER MHH

Unfallursachen – ACAS Accident Causation Analysis System

Menschliche Ursachen Faktoren

130 beteiligte LKW

Faktoren der Fahrzeugtechnik

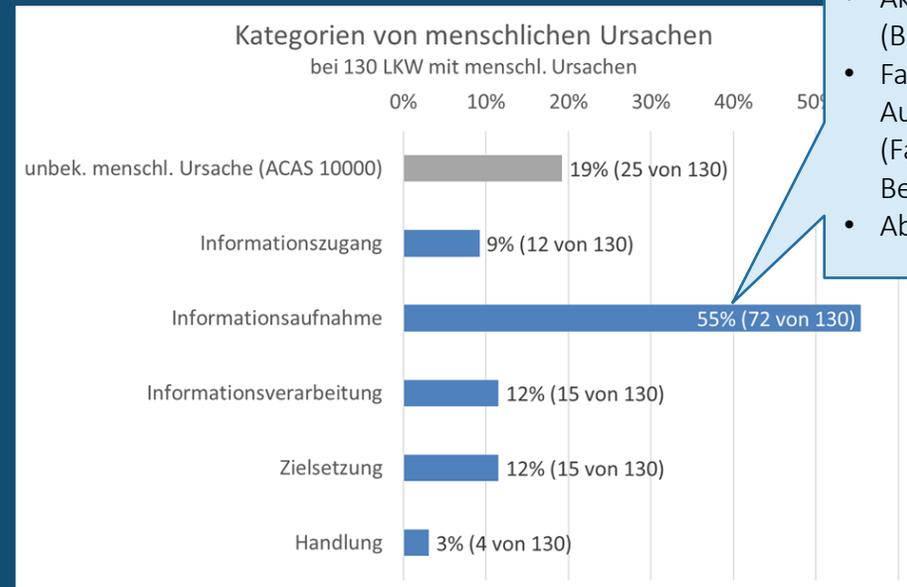
8 beteiligte LKW

Faktoren aus Umwelt/Infrastrukt.

8 beteiligte LKW



(Fehler-)Kategorien		Störfaktoren
(1) Informationszugang		Sichtverdeckung, Maskierung
(2) Informationsaufnahme		Ablenkung, Falsche Blickstrategie
(3) Informationsverarbeitung		Erwartung, Erfahrung, Einschätzung
(4) Zielsetzung		Entscheidung, geplante Regelverstöße
(5) Handlung		Überreaktion / Bedienung



Häufig

- Aktivierung zu niedrig (Beanspruchung / Müdigkeit)
- Falscher Aufmerksamkeitsfokus (Falsche Beobachtungsstrategie)
- Ablenkung im Fahrzeug

ADRESSIERTE UNFÄLLE

Durch HALC adressierte Unfälle von LKW auf Autobahnen in Deutschland

