

Auswertung von elektronischen Fahrtschreibern nach Verkehrsunfällen

2009



Inhaltsverzeichnis

Zitat

Inhaltsangabe

Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema

Links

Zitat

Kast, A.: Auswertung von elektronischen Fahrtschreibern nach Verkehrsunfällen. Vortrag der 59. MAS-Fachtagung 30.10. - 01.11.2009.

Inhaltsangabe

Interessanter Vortrag (ähnlich dem der EVU-Tagung 2008 in Nizza) zum digitalen Tachographen sowie zur Auswertung der digitalen Daten. Der Vortrag zeigt den Unterschied der Auswertegüte der gesetzlich geforderten 1 Hz Daten im Vergleich zu den in DTCO von VDO zusätzlich gespeicherten 4 Hz Daten auf. Der Referent illustrierte mögliche Fehlinterpretationen anhand einer Auffahrkollision eines 40-Tonnners mit 50 km/h auf einen 1.000 kg wiegenden und stehenden Pkw mittels des geradlinigen Impulssatzes. Hieraus ergibt sich eine kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung des Sattelzugs von etwa 1,2 km/h. Im Vergleich dazu führt eine Vollbremsung mit $a = 5 \text{ m/s}^2$ zu einer Geschwindigkeitsänderung von 18 km/h innerhalb der vorhandenen Datenqualität von 1 Hz (also innerhalb 1 s). Das Beispiel verdeutlicht die Schwierigkeit des Rekonstruktors, die Kollisionsgeschwindigkeit aus aufgezeichneten 1 Hz Daten ohne weitere Anknüpfungstatsachen zu ermitteln. Unabhängig davon ist der Sachverständige auf die Zusammenarbeit mit Kontrollbehörden angewiesen, da zum Auslesen der Massenspeicherdaten eine Kontrollkarte erforderlich ist, über die der Sachverständige nicht verfügt.

Für das digitale Kontrollgerät sind derzeit (2009) folgende Vorschriften maßgeblich:

- 1360/2002/EG (technische Spezifizierung der Geräte: im Anhang 1B)
- 3820/85/EG
- 3821/85/EG
- 2135/98/EG
- 1360/02/EG
- VO AETR

- Bundesgesetzblatt
- Fahrpersonalgesetz (FPersG)
- Fahrpersonalverordnung (FPersV)
- 22/2006/EG
- 561/2006/EG

Es wird auch auf mögliche Manipulationen (s.a. dazu Grubers Vortrag derselben Tagung) des Sensors mittels eines Magneten sowie mit aufwändigeren elektronischen Änderungen eingegangen.

Insgesamt machte der Referent klar, dass es den Begriff "*Unfall*" in den einschlägigen Richtlinien nicht gibt. Der Erfahrungsschatz der Unfallrekonstruktion wurde vor und bei der Umsetzung des digitalen Tachographen in sträflicher Weise nicht wahrgenommen und schlicht übergangen. Damit blieben mit Einführung des digitalen Tachographen sich bietende Chancen für die Verbesserung der Unfallrekonstruktion vollkommen ungenutzt, im Gegenteil: Die Rekonstruktion eines Unfalls aus Fahrschreiberdaten im Vergleich zum analogen Zeitalter wurde stellenweise durch den digitalen Tachographen noch erschwert.

Beiträge zum Thema im VuF

- 2005 #9 Der digitale Tachograph
- 2009 #12 Untersuchung der Mess- und Aufzeichnungsgenauigkeit digitaler EG-Kontrollgeräte in der Praxis
- 2011 #12 Mess- und Aufzeichnungsgenauigkeit digitaler EG-Kontrollgeräte in Verbindung mit Bremsmanövern
- 2015 #4 Smart Digital Tachograf - die neue EU-Regelung Nr. 165 / 2014

Weitere Infos zum Thema

- 2006 Der digitale Tachograph: Gespeicherte Daten und Unfallauswertung
- 2007 Hugemann: Unfallrekonstruktion Kapitel 6.6 Auswertung von Fahrschreiberdaten, S. 1127 - 1154; Hugemann, W.
- 2009 Auswertung von elektronischen Fahrtenschreibern nach Verkehrsunfällen
- 2009 Aufzeichnungen und Speicherungen von Informationen durch Kontrollgeräte: Täuschung oder Wirklichkeit?
- 2010 Downloadkey
- DTCO 4.0
- DTCO-Hersteller und Auswerter
- DDD nach XML Formatumwandler

Links

- Digital Tachograph System European Root Certification Authority Certification Practices Statement

Abgerufen von

„https://www.colliseum.net/wiki/index.php?title=Auswertung_von_elektronischen_Fahrtenschreibern_nach_Verkehrsunfällen&oldid=29332“

Diese Seite wurde zuletzt am 30. Juli 2020 um 19:14 Uhr bearbeitet.

Der Inhalt ist verfügbar unter der Lizenz GNU Free Documentation License 1.2, sofern nicht anders angegeben.