

Codebookexport – GIDAS2010

- 15 - seitlich überragende Ladung/Anbauteile (Spiegel jedoch 5!)
- 16 - nach hinten überragende Ladung/Anbauteile
- 17 - Motorhaube
- 18 - Frontscheibe
- 19 - Dachbereich
- 20 - Heckscheibe
- 21 - Kofferraumdeckel bzw. Heckklappe
- 22 - zwischen Fahrzeug und Anhänger bzw. an mitgeführtem Anhänger
- 88 - andere
- 99 - unbekannt

Rekonstruktionsdaten (REKO)

In Record 20 Vorgangsdaten sind alle Merkmale enthalten, die für jeden Vorgang eines Fahrzeuges spezifisch sind. Er wird deshalb für jeden Vorgang eines Fahrzeuges einmal angelegt. Als Identifikation sind hier Fallnummer, Fahrzeugnummer und die Nummer des Vorgangs notwendig. In diesem Datensatz sind alle Grundlagen und Ergebnisse der Unfallrekonstruktion enthalten. Ein neuer Vorgang wird angelegt, wenn mindestens eine der folgenden Änderungen auftreten:

- Lenkreaktion des Fahrers
- Kollision, außer Kleinkollision
- Stabilitätsverlust
- mehr als fünf Einzelereignisse nacheinander in einem Vorgang

Die erweiterte Codierung von Einlaufsequenzen und Kollisionen beginnt für Dresdner Fälle ab dem Fall 1050500, für Hannoveraner Fälle ab der Fallnummer 30050001. Für alle vorherigen Fälle existieren keine detaillierten Einlaufsequenzen, sondern nur die Daten der Kollision.

Bei Überschlagsunfällen wird jeder harte Aufschlag des Fahrzeuges als einzelne Kollision und somit als einzelner Vorgang betrachtet. Die Flugphase wird dabei in der Sequenz abgebildet. Ein Sturz eines Zweirades wird nicht als Überschlag gezählt.

Der Record wird nicht für Fußgänger angelegt.

Fallnummer (FALL)

Rekord: REKO

Label: Fallnummer

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99999999

Beschreibung:

Alle Unfälle eines Jahres werden anhand der chronologischen Reihenfolge durchnummeriert. Anhand der Fallnummer erfolgt die Zuordnung der Datensätze zu einem Unfall. Sie stellt in allen Datensätzen die erste Schlüsselvariable dar. Die Fallnummern der GIDAS-Datenbank setzen sich aus der Region (1 für Dresden, 30

Codebookexport – GIDAS2010

für Hannover), dem Jahr (zweistellig) und einer vierstelligen, durchlaufenden Nummer zusammen (Beispiel: 1020472 steht für den 472. in Dresden aufgenommenen Fall im Jahre 2002).

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Beteiligtennummer (BETNR)

Rekord: REKO

Label: Beteiligtennummer

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Alle Beteiligten eines Falles werden fortlaufend durchnummeriert. Dabei gelten sowohl Fahrzeuge als auch Fußgänger als Beteiligte. Die Beteiligtennummer dient der eindeutigen Zuordnung eines Datensatzes innerhalb der Datenbank und ist jeweils gemeinsam mit der Fallnummer als erstes angegeben. Alle Records eines Beteiligten müssen die gleiche Beteiligtennummer aufweisen.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Vorgangsnummer (KNR)

Rekord: REKO

Label: Vorgangsnummer

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 1 - 99

Beschreibung:

Alle Vorgänge (bestehend aus Sequenz und ggf. Kollision) eines Fahrzeuges werden in der zeitlichen Reihenfolge fortlaufend durchnummeriert. Die Vorgangsnummer darf nie 0 sein, auch wenn keine Kollision stattgefunden hat (nur Sequenz). Für diesen Fall wird dann bei Kollisionskontrahent 0 für keinen Anprall codiert. Die Vorgangsnummer dient der eindeutigen Zuordnung eines Datensatzes innerhalb der Datenbank und ist als erstes einzugeben.

Diese Vorgangsnummer dient als Ziel von folgenden Zeigervariablen: Im Rekord REKO (Gegner) die Variable KOLLGEG, im Rekord VERL die Variable NRK, im Rekord REKOALLG die Variablen KOLLV und KOLLS und im Rekord CRASHPER die Variablen EINGEKLW und AUSWOW.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Ausgangsgeschwindigkeit (V0)

Rekord: REKO

Label: Ausgangsgeschwindigkeit

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Als Ausgangsgeschwindigkeit wird die Fahrgeschwindigkeit zu Beginn eines jeden Vorganges bezeichnet, sie wird in km/h angegeben. Bei der Primärkollision ist sie identisch mit der sog. Bremsausgangsgeschwindigkeit oder Geschwindigkeit bei Reaktion, bei Folgevorgängen ist sie mit der Auslaufgeschwindigkeit des vorangegangenen Vorgangs identisch.

Diese Geschwindigkeit bezieht sich immer auf den Schwerpunkt des Fahrzeuges, unabhängig davon, ob das Fahrzeug schleudert oder nicht.

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

Sicherungsgrad v0 (SV0)

Rekord: REKO

Label: Sicherungsgrad v0

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2007-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Der Sicherungsgrad soll ein Maß für die Genauigkeit der ermittelten Ausgangsgeschwindigkeit angeben. Vom Team ist der Default-Wert 2 angegeben, d.h. es ist noch keine Rekonstruktion durchgeführt worden. Ist aufgrund fehlender Angaben keine Rekonstruktion möglich, so ist zunächst zu prüfen, ob Aussagen von Beteiligten vorliegen. Ist das der Fall, so sind diese angegeben mit Sicherungsgrad 3, ist das auch nicht der Fall, so ist der Sicherungsgrad 9 zutreffend. Die Methode, die zur Rekonstruktion angewendet wurde, ist unter „Rekonstruktionsverfahren“ angegeben und bezieht sich auf die gesamte Rekonstruktion der vorliegenden Kollision.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Qualität V0 (QV0)

Rekord: REKO

Label: Qualität V0

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Codebookexport – GIDAS2010

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht. Stützt sich die Angabe der Geschwindigkeit ausschließlich auf Aussagen von Zeugen oder Beteiligte, so ist unter Sicherungsgrad 'geschätzt' und hier 'Aussage' angegeben.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Mittlere Bremsverzögerung im Vorgang (BV)

Rekord: REKO

Label: Mittlere Bremsverzögerung im Vorgang

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: -999 - 9999

$$BV = \left[\frac{\left(\frac{V_0}{3.6} \right)^2 - \left(\frac{V_K}{3.6} \right)^2}{2 \cdot \frac{WEGV}{10}} \right] \cdot 10$$

Beschreibung:

Es ist die mittlere Verzögerung über die Dauer der Sequenz nach der Reaktion, bv in m/s² * 10 vor angegeben. Wurde das Fahrzeug in der Sequenz beschleunigt, so ist der eingegebene Wert negativ (negative Verzögerung = Beschleunigung). Reaktions- und Lenkzeit werden nicht betrachtet. Falls der Fahrer nicht reagiert entspricht diese Verzögerung der Variable „SEQA“.

Beispiel: Für eine Bremsung mit 8,3 m/s² ist 83 eingetragen, für eine Beschleunigung mit 1,0 m/s² ist -10 eingetragen.

Definierte Ausprägungen:

0 - nicht gebremst

9999 - unbekannt

Bremsweg im Vorgang (WEGV)

Rekord: REKO

Label: Bremsweg im Vorgang

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 9999

Beschreibung:

Es ist der in der Rekonstruktion verwendete Bremsweg in (m * 10) von Bremsbeginn bis zum Ende der Sequenz einzugeben. Zur Unterscheidung von SEQS ist hier wirklich der Bremsbeginn gemeint, nach eventuellen Reaktionszeiten in diesem Vorgang. Ist keine Bremsreaktion vorhanden, ist WEGV=0.

Codebookexport – GIDAS2010

Beispiel: Für 8,3 m ist 83 einzutragen.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - nicht gebremst
- 9999 - unbekannt

Abkommen von Fahrbahn (ABKOM)

Rekord: REKO

Label: Abkommen von Fahrbahn

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 1 - 9

Beschreibung:

Es ist angegeben, ob das Fahrzeug vor der eigentlichen Kollision von der Fahrbahn abgekommen ist.

Definierte Ausprägungen:

- 1 - abkommen o.n.A.
- 2 - nicht abgekommen
- 3 - nach rechts
- 4 - nach links
- 8 - andere
- 9 - unbekannt

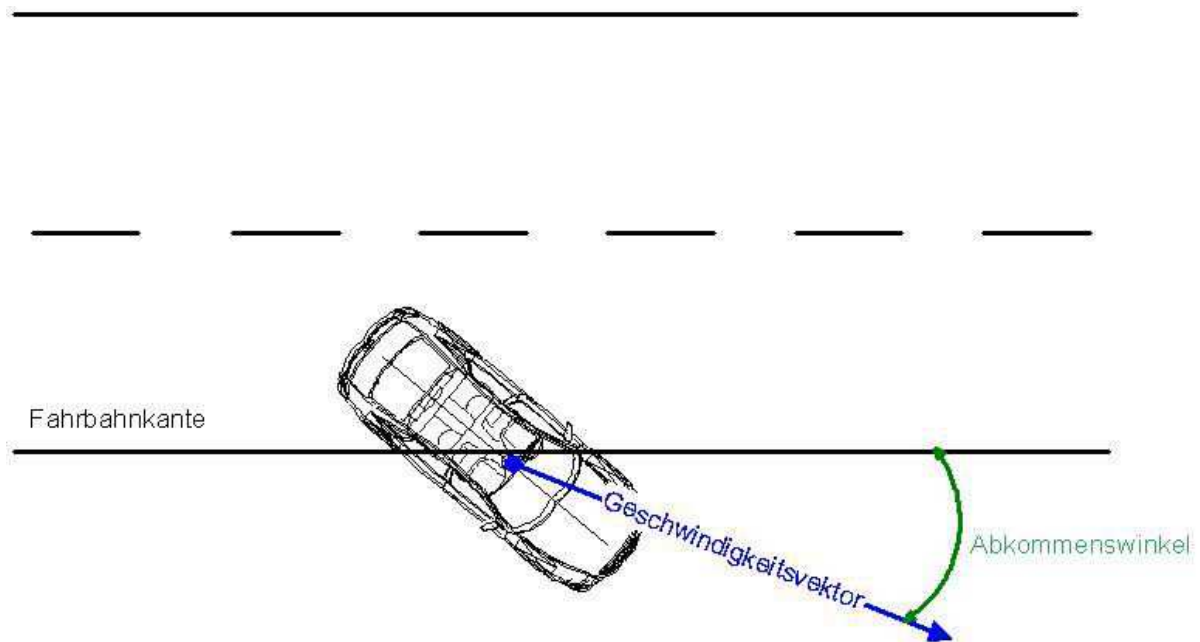
Abkommenswinkel Fahrbahn (ABWINK)

Rekord: REKO

Label: Abkommenswinkel Fahrbahn

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 9999



Beschreibung:

Es wird der Winkel zwischen Fahrbahnkante der ursprünglichen Fahrtrichtung und Geschwindigkeitsvektor angegeben.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt (kein Abkommen)
- 9999 - unbekannt

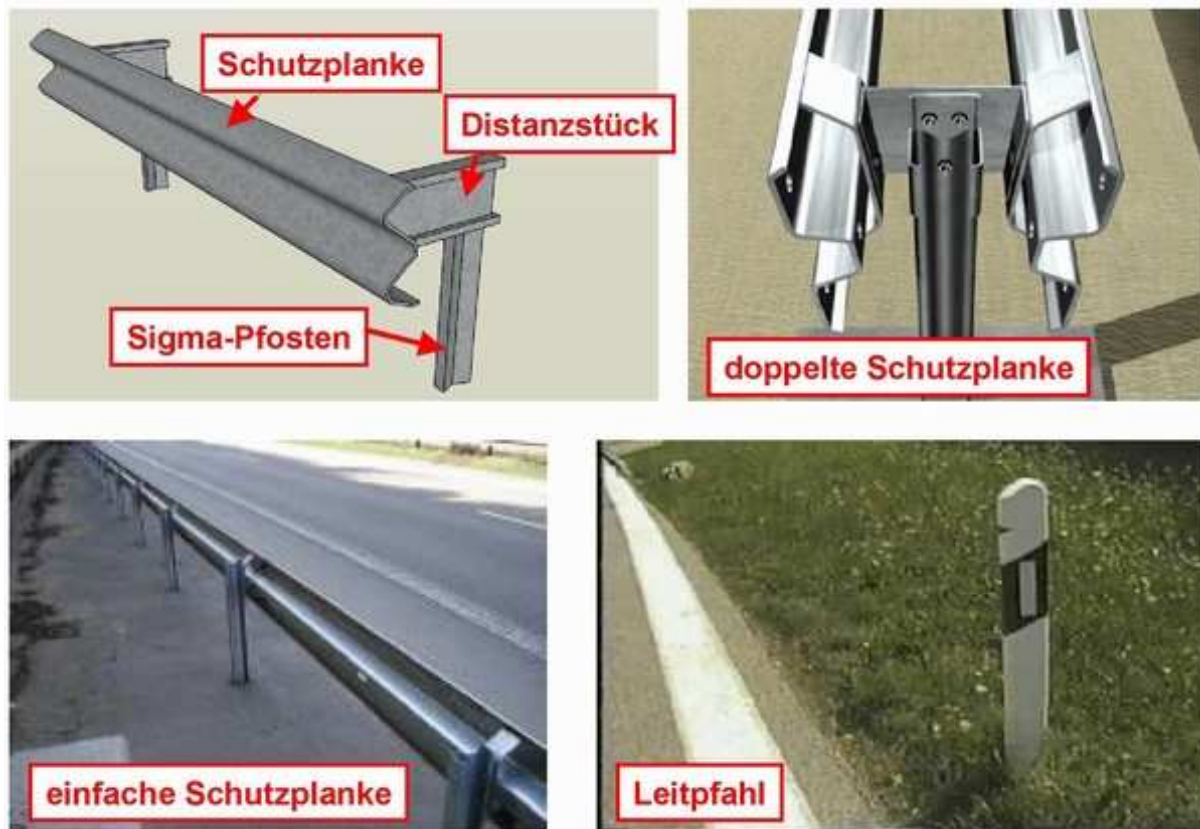
Kollisionskontrahent - Objekt (KONOBJ)

Rekord: REKO

Label: Kollisionskontrahent - Objekt

Gültigkeitszeitraum: 2006-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999



Beschreibung:

Der Kollisionskontrahent "0 - kein Anprall" ist dann zutreffend, wenn es zu keinem Zusammenprall gekommen ist, das Fahrzeug aber dennoch an dem Unfall beteiligt war, wie z.B. ein Bus, in dem eine Person aufgrund eines Bremsmanövers gestürzt ist. Eine „Schutzplanke einfach“ ist direkt am Pfosten montiert, eine „Distanzschutzplanke“ ist an einem Träger montiert, der am Pfosten befestigt ist. Bei den Pfosten unterscheiden wir zwischen Doppel-T- und (S)-Trägern.

Bei Überschlag wird jeder Anprall des Fahrzeuges als separate Kollision bewertet. Ein Überschlag kann somit zu mehreren Anprallen führen. Ein Überschlag wird durch die Angaben bei den Variablen Überschlagseite und folgende (s. u.) als Überschlag kenntlich gemacht. Als Kontrahent wird das Teil angegeben, auf welches das Fahrzeug aufschlägt.

Der Sturz eines Zweirades wird nur dann als eigenständige Kollision bewertet, wenn er nicht Folge einer anderen vorhergehenden Kollision war. Hierfür sind die Codes 121 bis 126 vorgesehen.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt / Beteiligter
- 110 - Tier
- 111 - Vogel
- 112 - Katze, Hase
- 113 - Hund
- 114 - Schwein, Wildschwein
- 115 - Rotwild
- 116 - Schaf, Ziege
- 117 - Pferd, Esel
- 118 - Rind
- 119 - anderes Tier

Codebookexport – GIDAS2010

- 120 - Teil auf Straße
- 121 - Straßenoberfläche
- 122 - Geh-/Radweg
- 123 - and. befestigte Str.
- 124 - Sand, Schotter
- 125 - Gras, Rasen
- 126 - Acker, Feld
- 131 - Zweiradaufsasse im Auslauf
- 132 - herausgeschleuderter Insasse
- 150 - Schutzplanke
- 151 - Distanzschutzplanke
- 152 - doppelte Schutzplanke
- 153 - Schutzplankenpfosten
- 154 - Sigma-Pfosten
- 155 - Leitpfahl
- 156 - Pfahl Verkehrsschild
- 157 - Ausleger Verkehrsschild
- 158 - Schilderbrücke
- 159 - Verkehrsampel
- 160 - Schaltkasten
- 161 - Straßenlaterne
- 162 - Laterne, > 1 Lampe
- 163 - Holzmast
- 164 - Metall- oder Betonmast
- 165 - Gebüsch
- 166 - Baum, bei Kollision umgeknickt
- 167 - Baum (stabil)
- 170 - Straßengraben
- 171 - Grabenüberführung
- 172 - Graben durchfahren
- 173 - Böschung fallend
- 174 - Erdwall
- 175 - Lärmschutzwand
- 176 - Brückengeländer
- 177 - Bordstein
- 178 - Schienen
- 179 - sonst. Verkehrslenkung
- 180 - Brückenpfeiler
- 181 - Brücke flächig
- 182 - Drahtzaun
- 183 - Holzzaun
- 184 - Zaun, teilweise gemauert
- 185 - Mauer
- 186 - Hauswand
- 189 - sonst. festes Hindernis
- 190 - Wasser
- 191 - eigener Anhänger
- 192 - abgestellter Anhänger ohne Zugfahrzeug
- 998 - andere
- 999 - unbekannt

Durchmesser in cm (MDURCH)

Rekord: REKO

Label: Durchmesser in cm

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Liegt eine Kollision mit einem Mast, Pfahl oder Baum vor, so ist hier der Durchmesser in cm angegeben.

Definierte Ausprägungen:

888 - entfällt, keine Objektkollision

999 - unbekannt

Abstand von Fahrbahn (cm) (MABST)

Rekord: REKO

Label: Abstand von Fahrbahn (cm)

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 9999

Beschreibung:

Liegt eine Kollision mit einem Objekt vor, so ist der Abstand dieses Objektes von der dem Objekt nächsten Fahrbahnkante in cm anzugeben. Es wird nicht nach links oder rechts unterschieden.

Bei einer Böschung bzw. einem Wall wird bis zum Beginn des Gefälles bzw. der Steigung gemessen. Bei Gräben oder Hügeln wird die Entfernung zum tiefsten / höchsten Punkt gemessen. Die Messung erfolgt immer als geringster Abstand zur Straße (orthogonal) beim Punkt des Überschreitens.

Gemessen wird die „lichte Weite“, d.h. bis zum Beginn des Objektes bzw. dem der Fahrbahn nächsten Punkt senkrecht zur Fahrbahnkante bzw. Fahrbahnrandmarkierung (unabhängig von der vom Fahrzeug tatsächlich benutzten Fahrspur). Fahrbahnrand ist in der Wertigkeit folgender Reihenfolge: Fahrbahnrandmarkierung (Kante der Markierung zur Fahrbahn hin) oder Bordsteinkante oder Asphaltkante (wenn keine Randmarkierung und keine Bordsteinkante).

Definierte Ausprägungen:

8888 - entfällt, keine Objektkollision

9999 - unbekannt

Grabentiefe in cm (TIEF)

Rekord: REKO

Label: Grabentiefe in cm

Codebookexport – GIDAS2010

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Bei einem Sturz in einen Graben ist hier die Tiefe des Grabens in cm angegeben. Bei ungleichmäßig hohen Kanten ist von der ersten Kante in Fahrtrichtung gesehen bis zum Grund des Grabens zu messen.

Definierte Ausprägungen:

0 - entfällt, keine Grabendurchfahrt

999 - unbekannt

Wasserfüllung des Grabens (H2OF)

Rekord: REKO

Label: Wasserfüllung des Grabens

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 9

Beschreibung:

Bei einem Sturz in einen Graben ist hier anzugeben, ob sich im Graben Wasser befand.

Definierte Ausprägungen:

0 - entfällt, keine Grabendurchfahrt

1 - ja

2 - nein

9 - unbekannt

Überschlag Längsachse (ROLL)

Rekord: REKO

Label: Überschlag Längsachse

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Bei einem Überschlag während der Sequenz wird angegeben, um wie viel Grad sich das Fahrzeug während der Sequenz um die Längsachse drehte. 0° steht für „kein Überschlag um diese Achse“.

Für Zweiräder wird kein Überschlag (0) codiert. 0° steht für "kein Überschlag um diese Achse".

Definierte Ausprägungen:

0 - entfällt, kein Überschlag um diese Achse

999 - unbekannt

Überschlag Querachse (ROLLQ)

Rekord: REKO

Label: Überschlag Querachse

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Bei einem Überschlag wird angegeben, um wie viel Grad sich das Fahrzeug während der Sequenz um die Querachse drehte. 0° steht für „kein Überschlag um diese Achse“.

Für Zweiräder wird kein Überschlag (0) codiert. 0° steht für "kein Überschlag um diese Achse".

Definierte Ausprägungen:

0 - entfällt, kein Überschlag um diese Achse

999 - unbekannt

Überschlag Hochachse (ROLLH)

Rekord: REKO

Label: Überschlag Hochachse

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Bei einem Überschlag wird angegeben, um wie viel Grad sich das Fahrzeug während der Sequenz um die Hochachse drehte. 0° steht für „kein Überschlag um diese Achse“.

Für Zweiräder wird kein Überschlag (0) codiert. 0° steht für "kein Überschlag um diese Achse".

Definierte Ausprägungen:

0 - entfällt, kein Überschlag um diese Achse

999 - unbekannt

Vorgangs-Nr. beim Gegner (KOLLGEG)

Rekord: REKO

Label: Vorgangs-Nr. beim Gegner

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Kollidierte das betrachtete Fahrzeug mit einem anderen FAHRZEUG, so wurde bei "Kollisionskontrahent Beteiligter" die Beteiligtennummer des Gegners angegeben. Hier ist nun anzugeben, der wievielte Vorgang des Gegners zu dem hier betrachteten Vorgang gehört. Die Kombination von „Kontrahent“ und

Codebookexport – GIDAS2010

„Vorgangsnummer beim Gegner“ dient somit als Zeiger auf die zugehörige Kollision des Gegners.

Für Fußgänger und feste Objekte ist 0 zutreffend!

Achtung: Diese Variable ist als Zeigervariable mit der Vorgangsnummer KNR im Record REKO verknüpft und sollte daher nicht beliebig verändert werden. Beim Einfügen / Löschen von Vorgängen ist diese Variable daher zu überprüfen.

Definierte Ausprägungen:

99 - unbekannt

Geschw. Sequenzende / Koll.geschwindigkeit (VK)

Rekord: REKO

Label: Geschw. Sequenzende / Koll.geschwindigkeit

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Die Geschwindigkeit am Sequenzende ist die Geschwindigkeit, die das Fahrzeug am Ende der Sequenz in km/h innehatte. Lag während des Vorgangs keine Kollision vor, so ist die Geschwindigkeit gleich der V0 des Folgevorganges. Bei anschließender Kollision ist diese als Kollisionsgeschwindigkeit des Vorgangs zu verstehen. Im letzten Vorgang eines Unfallablaufs ist VK immer 0.

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

Sicherungsgrad vk (SVK)

Rekord: REKO

Label: Sicherungsgrad vk

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2007-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Der Sicherungsgrad soll ein Maß für die Genauigkeit der ermittelten Kollisionsgeschwindigkeit angeben. Vom Team ist der Default-Wert 2 angegeben, d.h. es ist noch keine Rekonstruktion durchgeführt worden. Ist aufgrund fehlender Angaben keine Rekonstruktion möglich, so ist zunächst zu prüfen, ob Aussagen von Beteiligten vorliegen. Ist das der Fall, so sind diese angegeben mit Sicherungsgrad 3, ist das auch nicht der Fall, so ist der Sicherungsgrad 9 zutreffend. Die Methode, die zur Rekonstruktion angewendet wurde, ist unter „Rekonstruktionsverfahren“ angegeben und bezieht sich auf die gesamte Rekonstruktion der vorliegenden Kollision.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Qualität VK (QVK)

Rekord: REKO

Label: Qualität VK

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht. Stützt sich die Angabe der Geschwindigkeit ausschließlich auf Aussagen von Zeugen oder Beteiligte, so ist unter Sicherungsgrad 'geschätzt' und hier 'Aussage' angegeben.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

mittleres bv nach Kollision (BVN)

Rekord: REKO

Label: mittleres bv nach Kollision

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Es ist die mittlere Bremsverzögerung bv in $\text{m/s}^2 * 10$ nach der Kollision angegeben. Erfolgt der Auslauf über mehrere Streckenabschnitte mit unterschiedlichen Verzögerungswerten, so ist die mittlere Bremsverzögerung mathematisch zu ermitteln und hier anzugeben.

Beispiel: Für 8,3 ist 83 eingetragen.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Weg nach Kollision (WEGP)

Rekord: REKO

Label: Weg nach Kollision

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 0 - 9999

Beschreibung:

Es ist der in der Rekonstruktion verwendete Auslaufweg in $\text{m} * 10$ nach der Kollision eingegeben. Dies ist der vom Fahrzeug zurückgelegte Weg von der Kollisionsstellung bis in die End- bzw. Kollisionsstellung einer Folgekollision.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

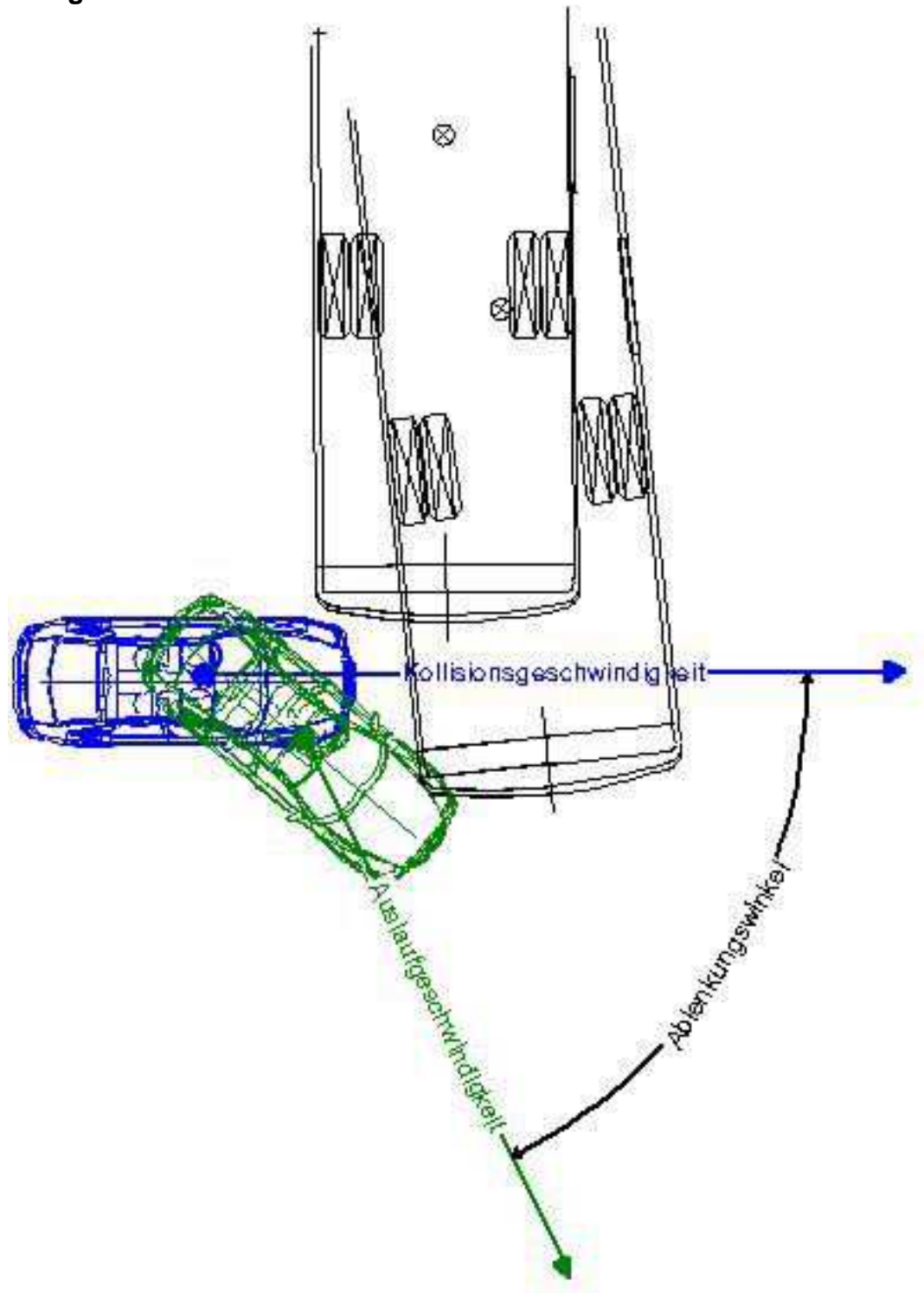
Ablenkungswinkel (DWINK)

Rekord: REKO

Label: Ablenkungswinkel

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: -999 - 9999



Beschreibung:

Codebookexport – GIDAS2010

Es ist die Differenz zwischen Ein- und Auslaufwinkel des Fahrzeuges während dieser Kollision in Grad angegeben. Winkeländerungen entgegen dem Uhrzeigersinn sind positiv, in Uhrzeigersinn negativ.

DWINK= Geschwindigkeitsrichtung Koll.-Auslauf MINUS Geschwindigkeitsrichtung Koll.-Einlauf

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

Drehwinkel (DREHWINK)

Rekord: REKO

Label: Drehwinkel

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: -999 - 9999

Beschreibung:

Es ist die Differenz zwischen Kollisionsstellung und Endstellung bzw. Kollisionsstellung einer Folgekollision des Fahrzeuges in Grad angegeben. Winkeländerungen entgegen dem Uhrzeigersinn sind positiv, in Uhrzeigersinn negativ.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

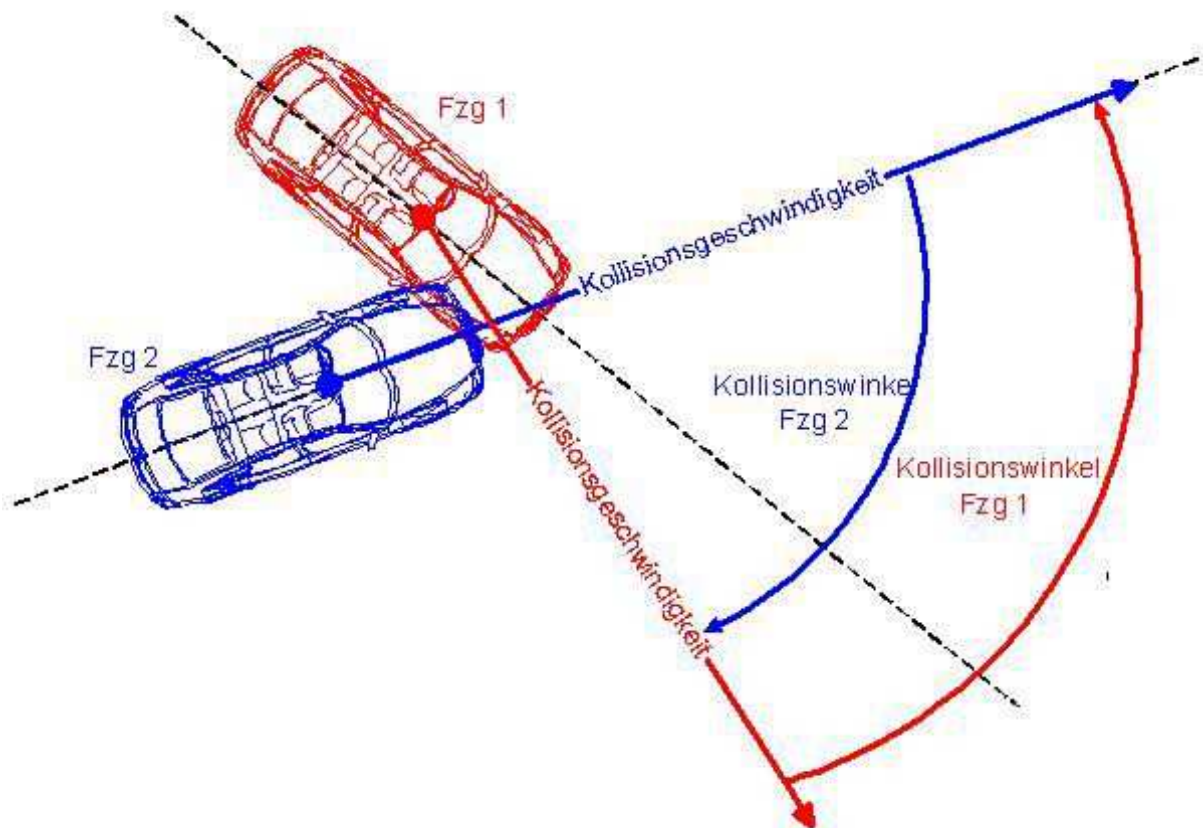
Kollisionswinkel (KWINK)

Rekord: REKO

Label: Kollisionswinkel

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: -360 - 9999



Beschreibung:

Der Kollisionswinkel ist der Winkel zwischen den Geschwindigkeitsvektoren zweier Fahrzeuge im Zeitpunkt der Kollision. Sollte der Kollisionswinkel zwischen zwei Fahrzeugen einmal 0° betragen so wird stattdessen 360° codiert. Dies dient zur Unterscheidung mit Unfällen zwischen Fahrzeug und Objekt oder Fußgänger, wo immer der Wert 0° gilt. Winkel entgegen dem Uhrzeigersinn sind positiv, im Uhrzeigersinn negativ.

Daraus ergibt sich, dass die Kollisionswinkel zweier Fahrzeuge bei derselben Kollision sich nur durch das Vorzeichen unterscheiden. Der Kollisionswinkel kann dabei Werte von -179° bis 180° bzw. 360° annehmen.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

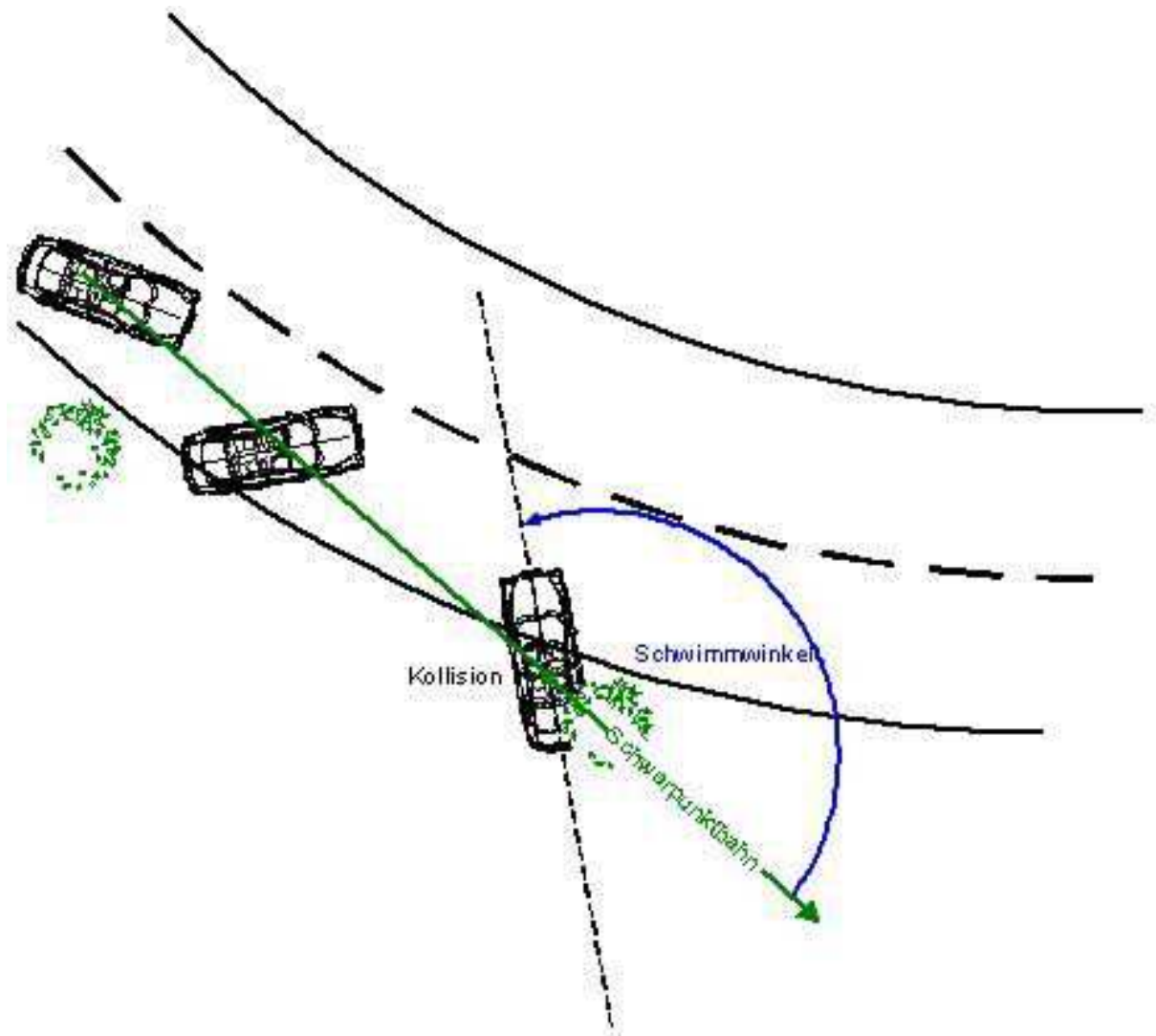
Schwimmwinkel (KWINKS)

Rekord: REKO

Label: Schwimmwinkel

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: -360 - 9999



Beschreibung:

Der Schwimmwinkel gibt die Schrägstellung der Fahrzeuginnenachse zur Bewegungsrichtung des Schwerpunktes (Schwerpunktbahn) an. Ein nicht schleuderndes Fahrzeug, d.h. der Geschwindigkeitsvektor zeigt nach vorn in Richtung der Fahrzeuginnenachse, hat einen Schwimmwinkel von 0 Grad (Standardwert). Ein rückwärts fahrendes Fahrzeug hat somit einen Schwimmwinkel von 180°.

Gemessen wird der Winkel von der Schwerpunktbahn bis zur Fahrzeuginnenachse nach vorn im Moment der Kollision. Bei einer Ablenkung der Fahrzeuginnenachse von der Schwerpunktbahn nach links wird ein positiver(+) Schwimmwinkel codiert. Bei einer Abweichung der Fahrzeuginnenachse von der Schwerpunktbahn nach rechts wird ein negativer Schwimmwinkel (-) codiert.

Damit ergibt die Summe von Kollisionswinkel und Schwimmwinkel die Kollisionskonstellation.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

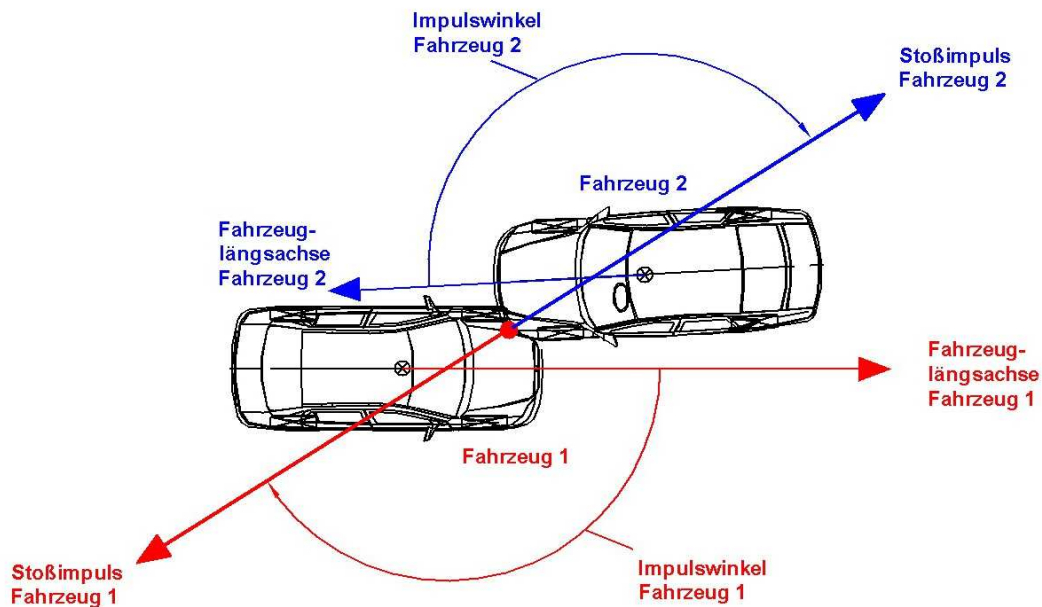
Impulswinkel (IMP)

Rekord: REKO

Label: Impulswinkel

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: -360 - 9999



Beschreibung:

Der Stoßimpuls ($m \cdot \Delta v$) bewirkt die während der Kollision zeitlich auftretende Stoßkraft, die in einer bestimmten Richtung auf das Fahrzeug wirkt.

Der resultierende Impuls wird als Stoßimpuls bezeichnet (S). Betrachtet man die Kollisionskontrahenten während der Kollision in der Draufsicht, so sind die Stoßimpulse S beider Kontrahenten gleich groß und genau entgegengesetzt gerichtet.

Der Impulswinkel ist der Winkel von der Fahrzeuglängsachse nach vorn zum Stoßimpuls (Impulswinkel Längsachse). Anstatt 0° ist 360° zu codieren, bei Fußgängern jedoch grundsätzlich 0 eingetragen. Bei einem Sturz ist als Impulswinkel 888 und bei einem Überschlag 777 eingetragen.

Die Angabe erfolgt in mathematisch positivem Sinne, d.h. positive Werte sind entgegen dem Uhrzeigersinn und negative im Uhrzeigersinn gemessen.

Bei Objektkollisionen muss ebenfalls ein Impulswinkel angegeben werden.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

Berührungspunkt in X in cm (BRPX)

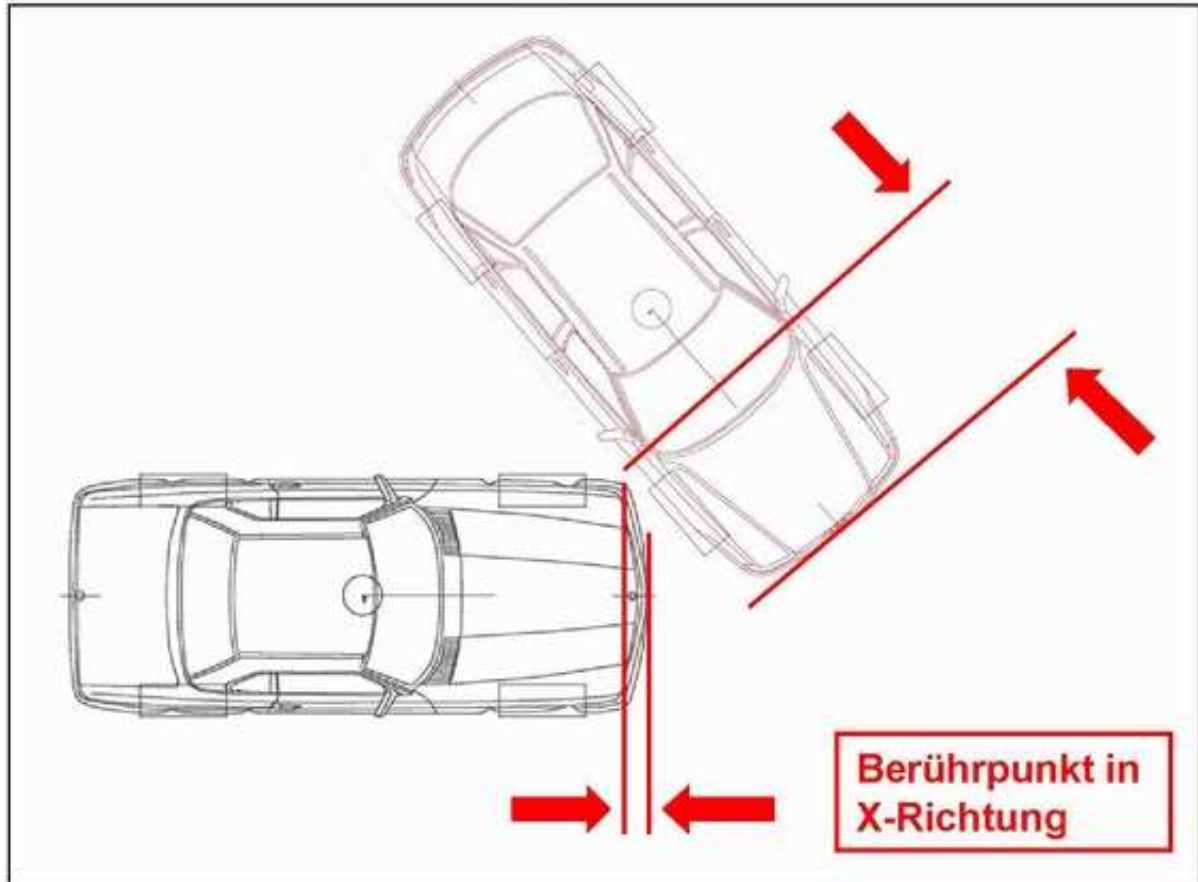
Rekord: REKO

Codebookexport – GIDAS2010

Label: Berührungspunkt in X in cm

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 9999



Beschreibung:

Als Berührungspunkt wird der Punkt der ersten Berührung bezeichnet, an dem der erste Kontakt zwischen den Kollisionspartnern erfolgte. Das hier anzugebende Maß ist der Abstand vom vordersten Punkt des Fahrzeuges zum Anstoßpunkt gemessen in Richtung der Fahrzeuglängsachse in cm. Dieses Maß ist immer positiv.

Bei Anstoß am Anhänger des Fahrzeuges ist hier ebenfalls ab der Front des Zugfahrzeuges zu messen.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

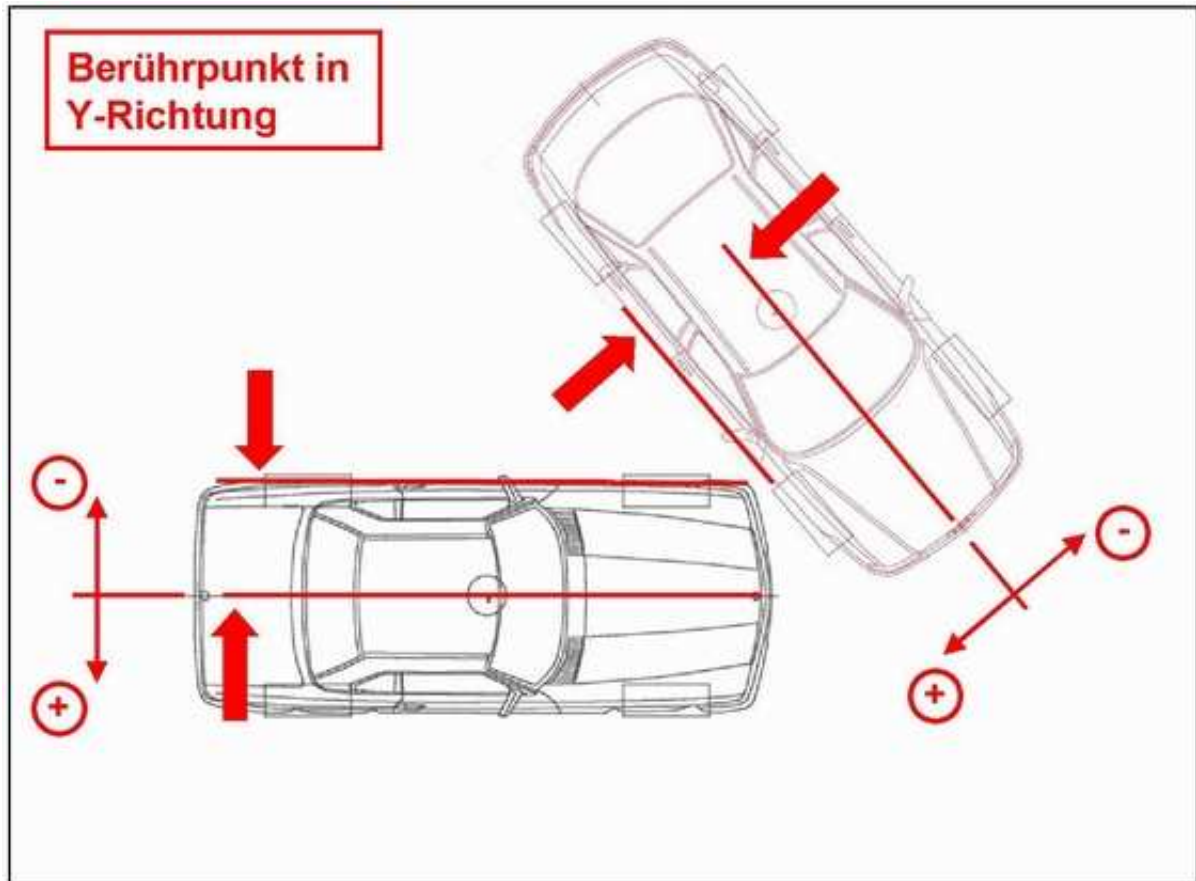
Berührungspunkt in Y in cm (BRPY)

Rekord: REKO

Label: Berührungspunkt in Y in cm

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: -999 - 9999



Beschreibung:

Als Berührungspunkt wird der Punkt der ersten Berührung bezeichnet, an dem der erste Kontakt zwischen den Kollisionspartnern erfolgte. Das hier anzugebende Maß ist der Abstand von der Fahrzeuglängsachse zum Berührungspunkt als Quermaß in cm. Das Maß ist positiv nach rechts und negativ nach links.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

Stoßpunkt in X in cm (STOSSPX)

Rekord: REKO

Label: Stoßpunkt in X in cm

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 9999

Beschreibung:

Als Stoßpunkt wird der Punkt der maximalen Stoßübertragung bezeichnet, an dem der erste Kontakt zwischen den Kollisionspartnern erfolgte. Das hier anzugebende Maß ist der Abstand vom vordersten Punkt des Fahrzeuges zum Anstoßpunkt gemessen in Richtung der Fahrzeuglängsachse in cm. Dieses Maß ist immer positiv.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

Stoßpunkt in Y in cm (STOSSPY)

Rekord: REKO

Label: Stoßpunkt in Y in cm

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: -999 - 9999

Beschreibung:

Das hier anzugebende Maß ist der Abstand von der Fahrzeuglängsachse zum Anstoßpunkt (s.o.) als Quermaß in cm. Das Maß ist positiv nach rechts und negativ nach links.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

Überdeckungsgrad (DECK)

Rekord: REKO

Label: Überdeckungsgrad

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Der Überdeckungsgrad gibt, wieviel des Fahrzeuges vom Kollisionspartner überdeckt worden ist. Die Angabe erfolgt als Prozentwert, wobei bei Kollisionen an der Front oder dem Heck des Fahrzeuges die Originalfahrzeugbreite 100 % und bei Kollisionen an der Seite des Fahrzeuges die Originalfahrzeuglänge 100 % entspricht. Bei einem Überschlag wird 777 angegeben, bei einem isolierten Sturz eines Zweirades 888, läßt sich der Überdeckungsgrad nicht ermitteln, so ist 999 zutreffend.

Definierte Ausprägungen:

777 - Überschlag

888 - Isolierter Zweiradsturz

999 - unbekannt

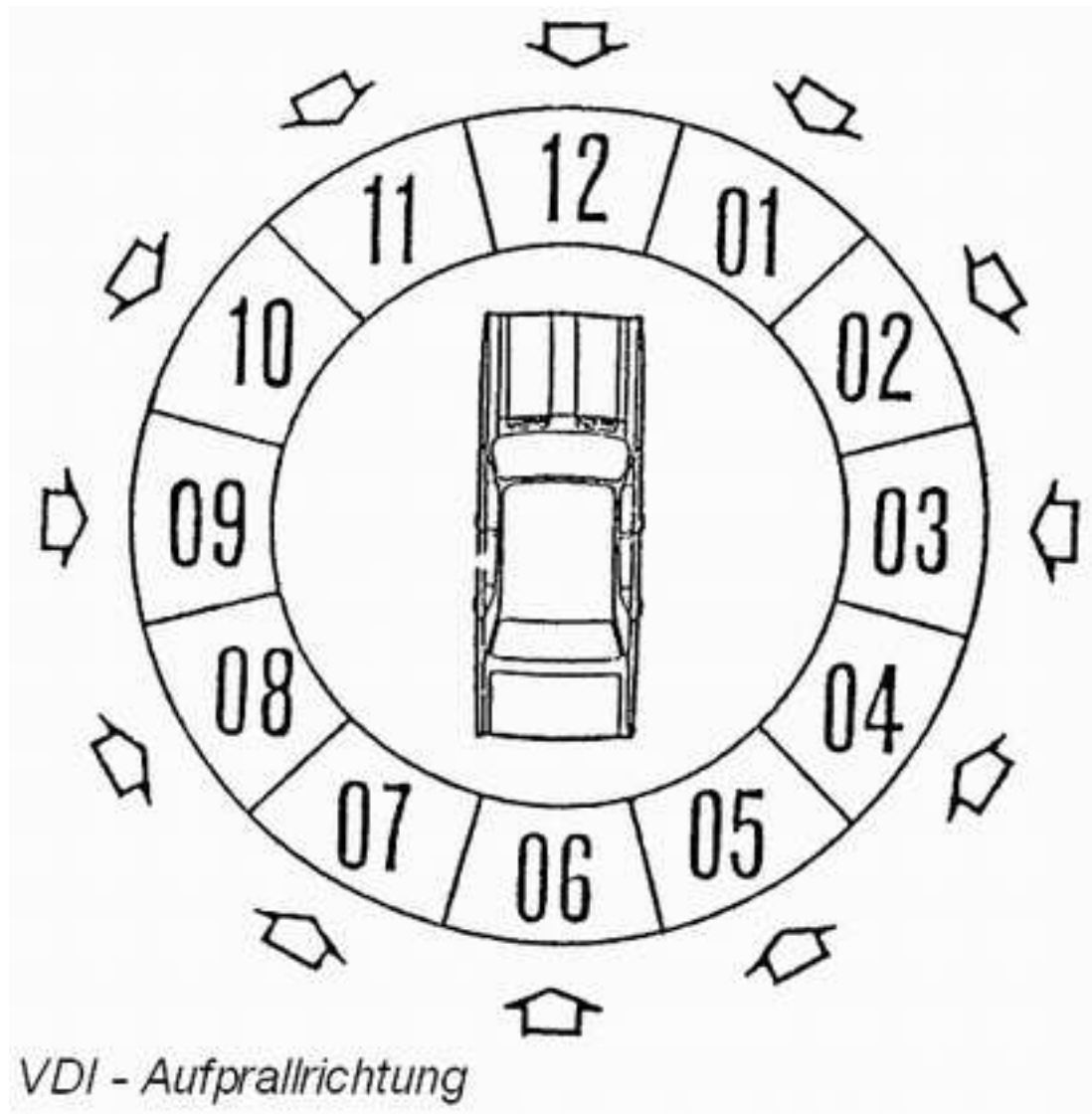
VDI Richtung (VDI1)

Rekord: REKO

Label: VDI Richtung

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99



Beschreibung:

Angegeben wird die prinzipielle Richtung der Kraft, die den vorliegenden Schaden an dem Fahrzeug verursacht hat. Diese Richtung ist das Ergebnis der durch Vektoranalyse bestimmten Richtung des Stoßimpulses. Das Uhrensystem wird analog eines normalen Zifferblattes angegeben, wobei der Mittelpunkt über dem Stoßpunkt angeordnet wird und die Uhr so gedreht ist, dass ein von vorn parallel zur Fahrzeuglängsachse wirkender Stoß aus Richtung 12 Uhr kommt. FÜR ZWEIRÄDER WIRD KEIN CDC CODIERT!

Der Code für einen komplett unbekannten CDC lautet 99-7-0-9-0-0-0.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt / Zweirad
- 1 - 1 Uhr
- 2 - 2 Uhr
- 3 - 3 Uhr
- 4 - 4 Uhr
- 5 - 5 Uhr
- 6 - 6 Uhr
- 7 - 7 Uhr
- 8 - 8 Uhr

Codebookexport – GIDAS2010

9 - 9 Uhr
10 - 10 Uhr
11 - 11 Uhr
12 - 12 Uhr
99 - unbekannt

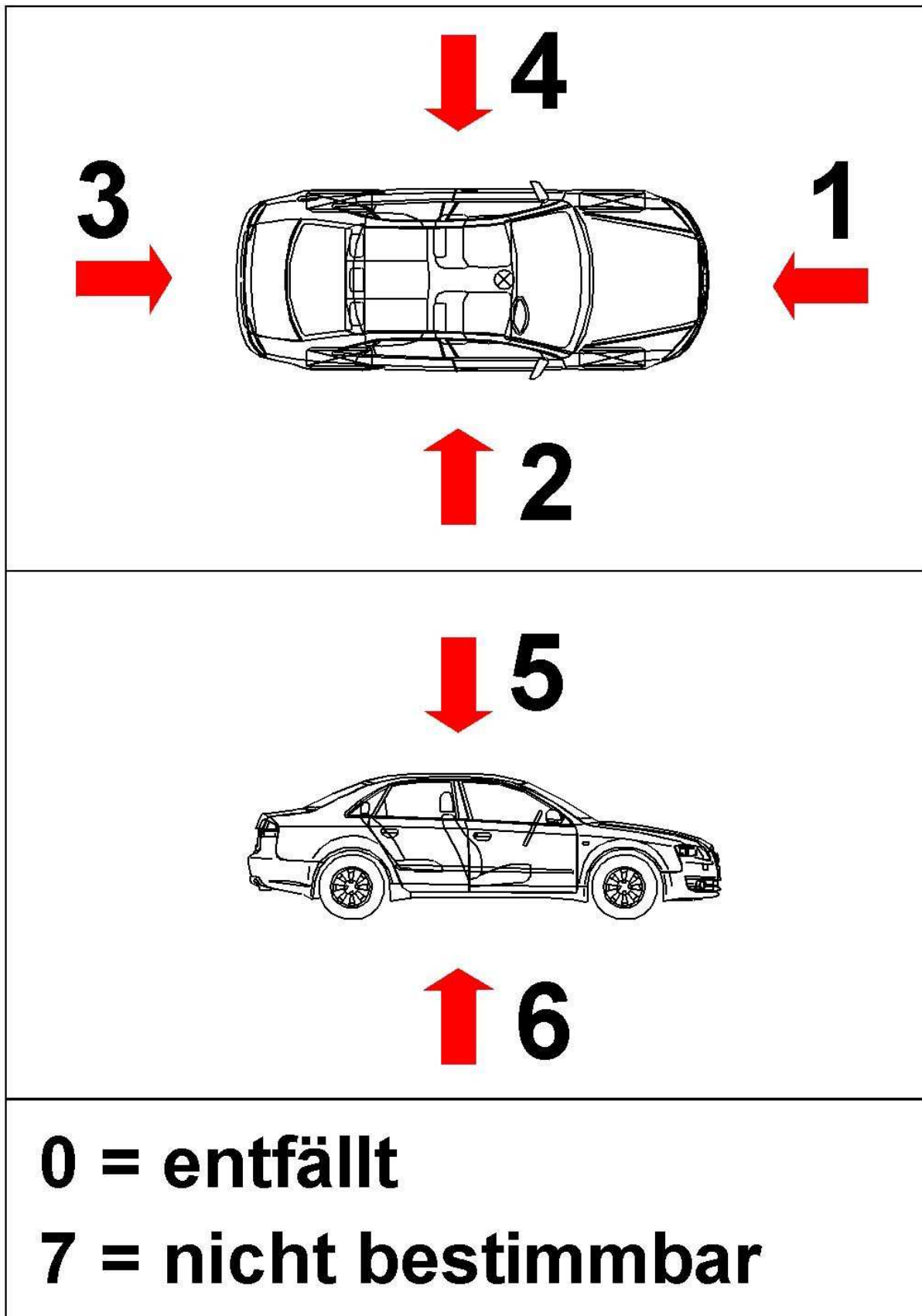
VDI Fzg-Teil (VDI2)

Rekord: REKO

Label: VDI Fzg-Teil

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 7



Beschreibung:

Hier wird die Lage des betroffenen Fahrzeugteils der Hauptbeschädigung angegeben. FÜR ZWEIRÄDER WIRD KEIN CDC CODIERT!

Codebookexport – GIDAS2010

Der Code für einen komplett unbekannten CDC lautet 99-7-0-9-0-0-0.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 1 - F - Front
- 2 - R - rechte Seite
- 3 - B - Heck
- 4 - L - linke Seite
- 5 - T - Dach
- 6 - U - Unterseite
- 7 - nicht bestimmbar

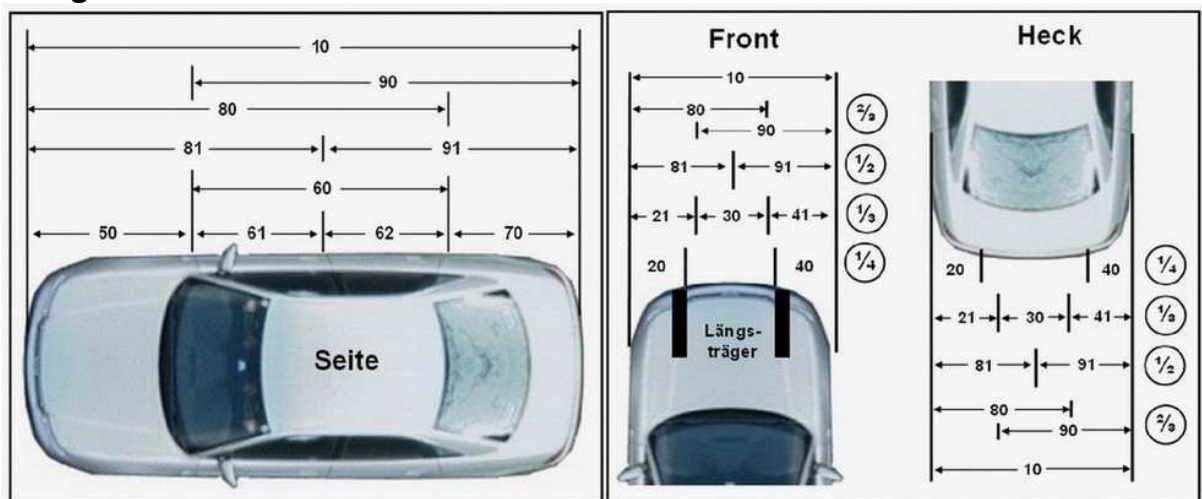
VDI horizontal (VDI3)

Rekord: REKO

Label: VDI horizontal

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 91



Beschreibung:

Hier wird die spezielle horizontale Lage des Schadens näher spezifiziert. Dabei gelten für Seiten- und Heck/Front-Kollisionen teilweise unterschiedliche Codes! Zu beachten ist, dass die Zoneneinteilung FEST an das Fahrzeugkoordinatensystem gebunden ist. Das heißt, dass die Blickrichtung aufs Fahrzeug (von vorn, von hinten usw.) nicht entscheidend ist. So beschreibt beispielsweise der Code 20 immer das erste Viertel von der linken Fahrzeugseite, was aber von vorn betrachtet rechts am Fahrzeug ist.

FÜR ZWEIRÄDER IST 0 ZUTREFFEND!

Der Code für einen komplett unbekannten CDC lautet 99-7-0-9-0-0-0.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 10 - D0 gesamt Front / Seite / Heck (>2/3)
- 20 - L0 - 1/4 von linker Fahrzeugkante
- 21 - L1 - 1/3 von linker Fahrzeugkante

Codebookexport – GIDAS2010

- 30 - C0 mittleres Drittel
- 40 - R0 - 1/4 von rechter Kante
- 41 - R1 - 1/3 von rechter Kante
- 50 - F0 vor A-Holm
- 60 - P0 - zw. A-C Holm
- 61 - P1 - zw. A-B Holm
- 62 - P2 - zw. B-C Holm
- 70 - B0 hinter C-Holm
- 80 - Y0 - 2/3 von linker Kante bzw. von vorn
- 81 - Y1 - 1/2 von linker Kante bzw. von vorn
- 90 - Z0 - 2/3 von rechter Kante bzw. von hinten
- 91 - Z1 - 1/2 von rechter Kante bzw. von hinten

VDI vertikal (VDI4)

Rekord: REKO

Label: VDI vertikal

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 9



Beschreibung:

Es ist angegeben, welchen Höhenbereich der Schaden umfasst.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 1 - A ganze Höhe
- 2 - H Höhe über Bodengruppe
- 3 - E Höhe bis Unterkante Seitenscheibe
- 4 - G Scheibenbereich
- 5 - M - Bodengruppe bis Unterkante Seitenscheibe
- 6 - L Höhe bis Bodengruppe
- 7 - W - nur Radbereich
- 9 - X nicht bestimmbar

VDI Anprallart (VDI5)

Rekord: REKO

Codebookexport – GIDAS2010

Label: VDI Anprallart

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 7

Beschreibung:

Hier wird die Art des Zusammenpralls angegeben. FÜR ZWEIRÄDER WIRD KEIN CDC CODIERT!

Der Code für einen komplett unbekannten CDC lautet 99-7-0-9-0-0-0.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 1 - W - breiter Kollisionskontrahent, Durchmesser > 40 cm
- 2 - N schmaler Kollisionskontrahent, Durchmesser < 40 cm
- 3 - S Seitliches Aneinander-Abgleiten
- 4 - O - Überschlag einschl. Umschlagen auf Seite
- 5 - F nur Feuer
- 6 - Y - Feuer mit Zusammenprall
- 7 - Z - Wasserberührung (wenn Gefahr für Insassen)

VDI Verformungsgrad (VDI6)

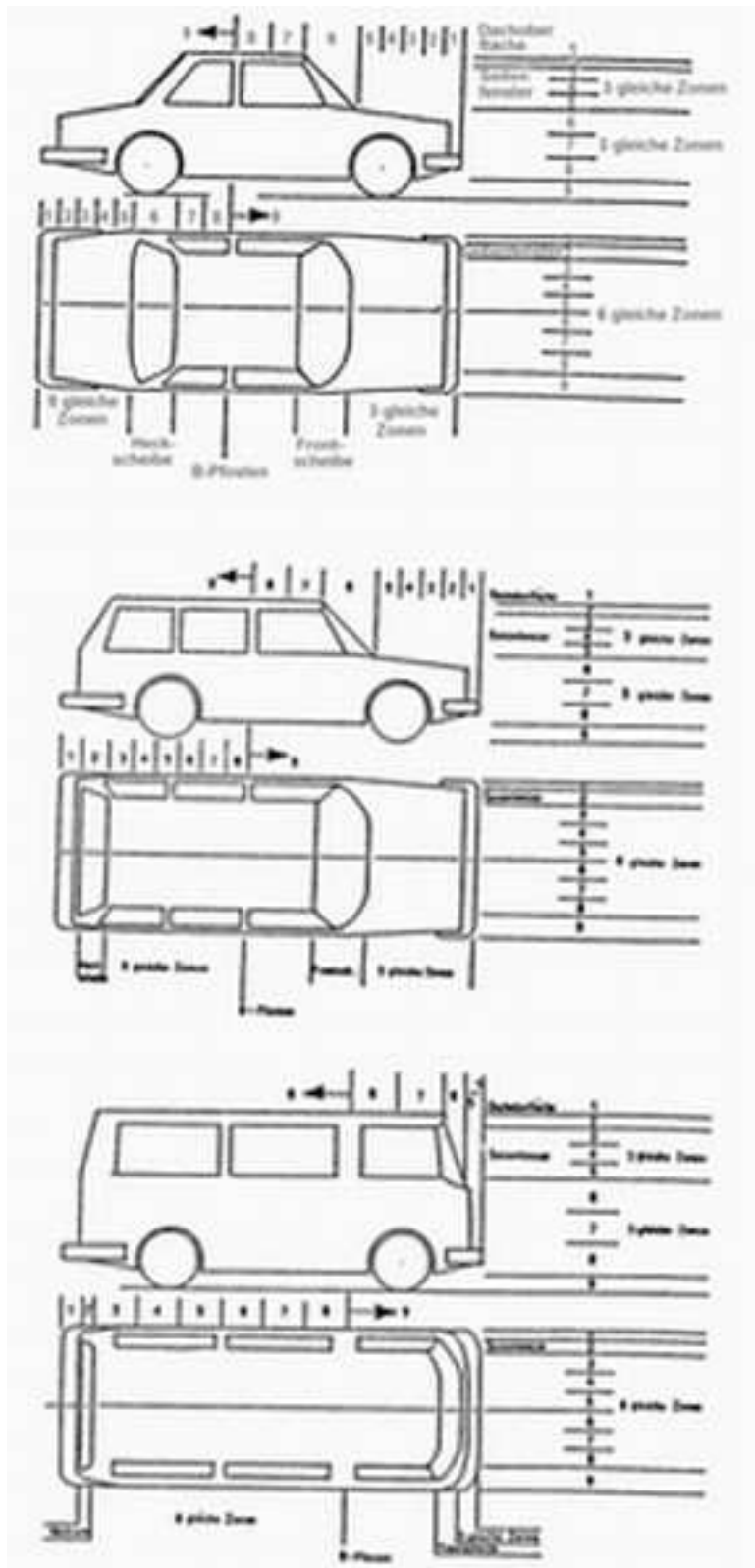
Rekord: REKO

Label: VDI Verformungsgrad

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 9

Codebookexport – GIDAS2010



Beschreibung:

Der Verformungsgrad wird für die verschiedenen Fahrzeugarten mit Hilfe der folgenden Bilder bestimmt. Der Verformungsgrad ergibt sich hierbei aus der Differenz zwischen derjenigen Zone, in der die Haupteindringung aufhört und der Zone, in der diese beginnt (max. Wert = 9). Dabei muss zum Ergebnis 1 addiert werden. Beispiel: Beschädigung beginnt in Zone 1 und endet in Zone 8. Die Differenz beträgt 7, der Verformungsgrad ist 8. FÜR ZWEIRÄDER WIRD KEIN CDC CODIERT!

Codebookexport – GIDAS2010

Der Code für einen komplett unbekannten CDC lautet 99-7-0-9-0-0-0.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

VDI prozentual (VDI7)

Rekord: REKO

Label: VDI prozentual

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Die prozentuale Verformung wird je nach Kollisionsrichtung bezogen auf die Fahrzeuglänge, -breite oder -höhe. Hier ist zu beachten, dass die gesamte Fahrzeugbreite oder -höhe jeweils 100% darstellt, wohingegen die gesamte Fahrzeuglänge 200% ergibt. Bei Eindringungen von vorn oder hinten ist als 100%-Basis somit die halbe Fahrzeuglänge anzusetzen. Bei Verformungen, die größer als 99% sind ist 99 eingetragen. FÜR ZWEIRÄDER WIRD KEIN CDC CODIERT!

Der Code für einen komplett unbekannten CDC lautet 99-7-0-9-0-0-0.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

EES (EES)

Rekord: REKO

Label: EES

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Die EES (Energy Equivalent Speed) ist eine theoretische Größe, die dazu dient, das Maß an Deformationsarbeit, das ein Fahrzeug bei einem Zusammenstoß geleistet hat, zu beschreiben. Die EES ergibt sich aus der Energiebilanz und wird hier in [km/h] angegeben. Die EES ist gleichzusetzen mit der Kollisionsgeschwindigkeit des betrachteten Fahrzeugs gegen eine undeformierbare starre Barriere, bei der in der Kollision sämtliche Energie in Verformungsarbeit umgesetzt wird, um das gleiche Schadensbild zu erreichen.

Für Kollisionen des Fahrzeugs mit Fußgängern oder Fahrrädern wird kein EES angegeben.

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

Sicherungsgrad EES (SEES)

Rekord: REKO

Label: Sicherungsgrad EES

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2007-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 0 - 9

Beschreibung:

Der Sicherungsgrad soll ein Maß für die Genauigkeit der ermittelten EES angeben.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Qualität EES (QEES)

Rekord: REKO

Label: Qualität EES

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 0 - 9

Beschreibung:

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

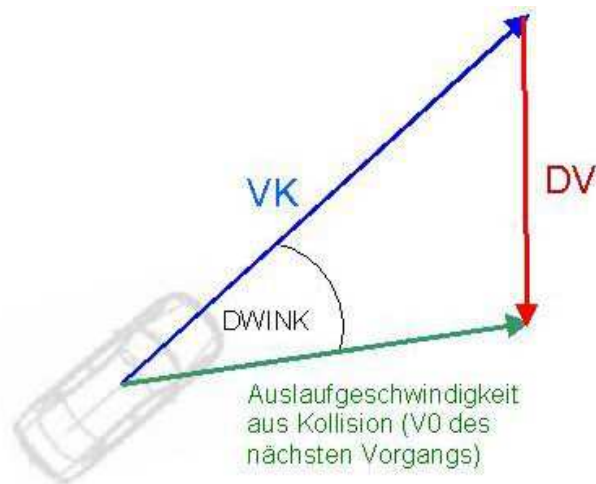
Delta-v (DV)

Rekord: REKO

Label: Delta-v

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999



$$DV = \sqrt{VK^2 + V0_{\text{nächster Vorgang}}^2 - 2 \cdot VK \cdot V0_{\text{nächster Vorgang}} \cdot \cos\left(\frac{DWINK \cdot \pi}{180}\right)}$$

Beschreibung:

Delta-v ist die vektorielle Geschwindigkeitsdifferenz (Auslauf minus Einlauf) während der Kollision und wird hier in km/h angegeben.

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

Sicherungsgrad dv (SDV)

Rekord: REKO

Label: Sicherungsgrad dv

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2007-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Der Sicherungsgrad soll ein Maß für die Genauigkeit des ermittelten Delta-v angeben. Vom Team ist der Default-Wert 2 angegeben, d.h. es ist noch keine Rekonstruktion durchgeführt worden. Die Methode, die zur Rekonstruktion angewendet wurde, ist unter „Rekonstruktionsverfahren“ angegeben und bezieht sich auf die gesamte Rekonstruktion der vorliegenden Kollision.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Qualität delta-v (QDV)

Rekord: REKO

Label: Qualität delta-v

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 2 - 9

Codebookexport – GIDAS2010

Beschreibung:

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Auslaufgeschwindigkeit (VAUS)

Rekord: REKO

Label: Auslaufgeschwindigkeit

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Die Auslaufgeschwindigkeit ist die Restgeschwindigkeit, die das Fahrzeug nach der Kollision noch hat und wird hier in km/h angegeben.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Sicherungsgrad vausl (SVAUS)

Rekord: REKO

Label: Sicherungsgrad vausl

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Der Sicherungsgrad soll ein Maß für die Genauigkeit der ermittelten Auslaufgeschwindigkeit angeben. Vom Team ist der Default-Wert 2 angegeben, d.h. es ist noch keine Rekonstruktion durchgeführt worden. Die Methode, die zur Rekonstruktion angewendet wurde, ist unter „Rekonstruktionsverfahren“ angegeben und bezieht sich auf die gesamte Rekonstruktion der vorliegenden Kollision.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Qualität vausl (QVAUS)

Rekord: REKO

Label: Qualität vausl

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Insassenzellenbelastung in g (IZBG)

Rekord: REKO

Label: Insassenzellenbelastung in g

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Durch den bei der realen Unfallherhebung nicht ermittelbaren zeitlichen Verlauf der Insassenzellenbelastung während der Kollision, wird hier die Belastung auf die Insassenzelle als mittlere Verzögerung über den Deformationsweg angegeben. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich die Insassenzelle nicht selbst deformiert. Die Angabe erfolgt (ganzzahlig) in [g].

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

Rotation nach Kollision (OMEGA)

Rekord: REKO

Label: Rotation nach Kollision

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: -999 - 9999

Beschreibung:

Es ist die in der Rekonstruktion ermittelte Rotation des Fahrzeuges angegeben. Die Einheit ist in 1/s * 10 einzutragen.

Beispiel: Für -3,3 1/s ist -33 zu codieren.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Stoßfaktor (EPSILON)

Rekord: REKO

Label: Stoßfaktor

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: -100 - 9999

Beschreibung:

Keine.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

Toleranz Ausgangsgeschwindigkeit (V0PM)

Rekord: REKO

Label: Toleranz Ausgangsgeschwindigkeit

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht. Eingetragen wird dabei eine zweistellige Angabe der Geschwindigkeitstoleranz (+/-) in km/h.

Definierte Ausprägungen:

99 - unbekannt

Toleranz Koll.geschwindigkeit (VKPM)

Rekord: REKO

Label: Toleranz Koll.geschwindigkeit

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht. Eingetragen wird dabei eine zweistellige Angabe der Geschwindigkeitstoleranz (+/-) in km/h.

Definierte Ausprägungen:

99 - unbekannt

Toleranz Delta-v (DVPM)

Rekord: REKO

Label: Toleranz Delta-v

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht. Eingetragen wird dabei eine zweistellige Angabe der Geschwindigkeitstoleranz (+/-) in km/h.

Definierte Ausprägungen:

99 - unbekannt

Toleranz EES (EESPM)

Rekord: REKO

Label: Toleranz EES

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht. Eingetragen wird dabei eine zweistellige Angabe der Geschwindigkeitstoleranz (+/-) in km/h.

Definierte Ausprägungen:

99 - unbekannt

Toleranz Auslaufgeschwindigkeit (VAUSPM)

Rekord: REKO

Label: Toleranz Auslaufgeschwindigkeit

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01 - 2006-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Die Angabe der Qualität erfolgt als kritische Würdigung durch den Rekonstrukteur und soll den Toleranzbereich angeben, den er für gegeben ansieht. Eingetragen wird dabei eine zweistellige Angabe der Geschwindigkeitstoleranz (+/-) in km/h.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Ort der Schutzplanke (PLANKEA)

Rekord: REKO

Label: Ort der Schutzplanke

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 10

Beschreibung:

Hier wird bei einem Anprall an eine Schutzplanke deren Art angegeben.

Definierte Ausprägungen:

0 - entfällt

1 - Schutzplanke o.n.A.

3 - rechter Fahrbahnrand

4 - Mittelschutzplanke

5 - linker Fahrbahnrand

6 - Plankenende

7 - mobile Betonschutzplanke

8 - andere

Codebookexport – GIDAS2010

9 - unbekannt

10 - mobile Stahlschutzplanke

Kollisionsart mit Schutzplanke (PLANKEK)

Rekord: REKO

Label: Kollisionsart mit Schutzplanke

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 9

Beschreibung:

Findet eine Kollision mit einer Schutzplanke statt, so ist anhand dieser Variable angegeben, welche Art der Kollision stattfand.

Definierte Ausprägungen:

0 - entfällt

3 - angeprallt

4 - unter Planke durchgerutscht

5 - über Planke gerutscht

6 - durchbrochen, P. gerissen

7 - auf Planke geblieben

8 - andere

9 - unbekannt

Art der Sequenz (SEQART)

Rekord: REKO

Label: Art der Sequenz

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 1 - 9

Beschreibung:

Es wird die Aktion beschrieben, die der Fahrzeugführer bzw. das Fahrzeug im Rahmen der vorliegenden Sequenz durchführt. Im ersten Vorgang wird das Verhalten des Fahrers nach Erkennen der Gefahrensituation beschrieben! Schleudern wird hier als Verzögern codiert und ist als „Stabilitätsverlust / Schleudern“ in der Variablen „Ereignis während der Sequenz“ codiert.

Definierte Ausprägungen:

1 - Reagieren (Sequenz endet noch während der Reaktionszeit)

2 - keine Aktion (Fahrer reagiert gar nicht)

3 - nur Lenken (weder Bremsen noch Beschleunigen)

4 - Verzögern / Bremsen

5 - Beschleunigen

9 - unbekannt

Dauer der Sequenz (SEQT)

Rekord: REKO

Label: Dauer der Sequenz

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Die Dauer der vorliegenden Sequenz wird in Zehntel Sekunden angegeben (also Multiplikation der Sekunden mit Faktor 10).

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

zurückgelegter Weg (SEQS)

Rekord: REKO

Label: zurückgelegter Weg

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 9999

Beschreibung:

Die während der Sequenz zurückgelegte Wegstrecke des Fahrzeugschwerpunktes wird in dm angegeben (bzw. Multiplikation der Meter-Angabe mit dem Faktor 10). Hierzu zählt auch der Reaktions- oder Schleuderweg.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

Verzögerung, Beschleunigung (SEQA)

Rekord: REKO

Label: Verzögerung, Beschleunigung

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: -99 - 999

Beschreibung:

Die während der Sequenz auf dem Weg SEQS wirksame mittlere Beschleunigung/ Verzögerung wird in Zehntel m/s² angegeben (bzw. Multiplikation der Angabe in m/s² mit dem Faktor 10).

Eine Verzögerung wird definitionsgemäß mit positiven Werten codiert, Beschleunigungen mit negativen Werten.

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

Lenken bei Sequenz (SEQLENK)

Rekord: REKO

Label: Lenken bei Sequenz

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 9

Beschreibung:

Es wird angegeben, ob ein Lenkmanöver als Reaktion vom Fahrzeugführer auf eine Gefahrensituation während dieser Sequenz durchgeführt wurde.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 2 - keine Richtungsänderung
- 3 - nach rechts
- 4 - nach links
- 5 - kompletter Spurwechsel nach links
- 6 - kompletter Spurwechsel nach rechts
- 9 - unbekannt

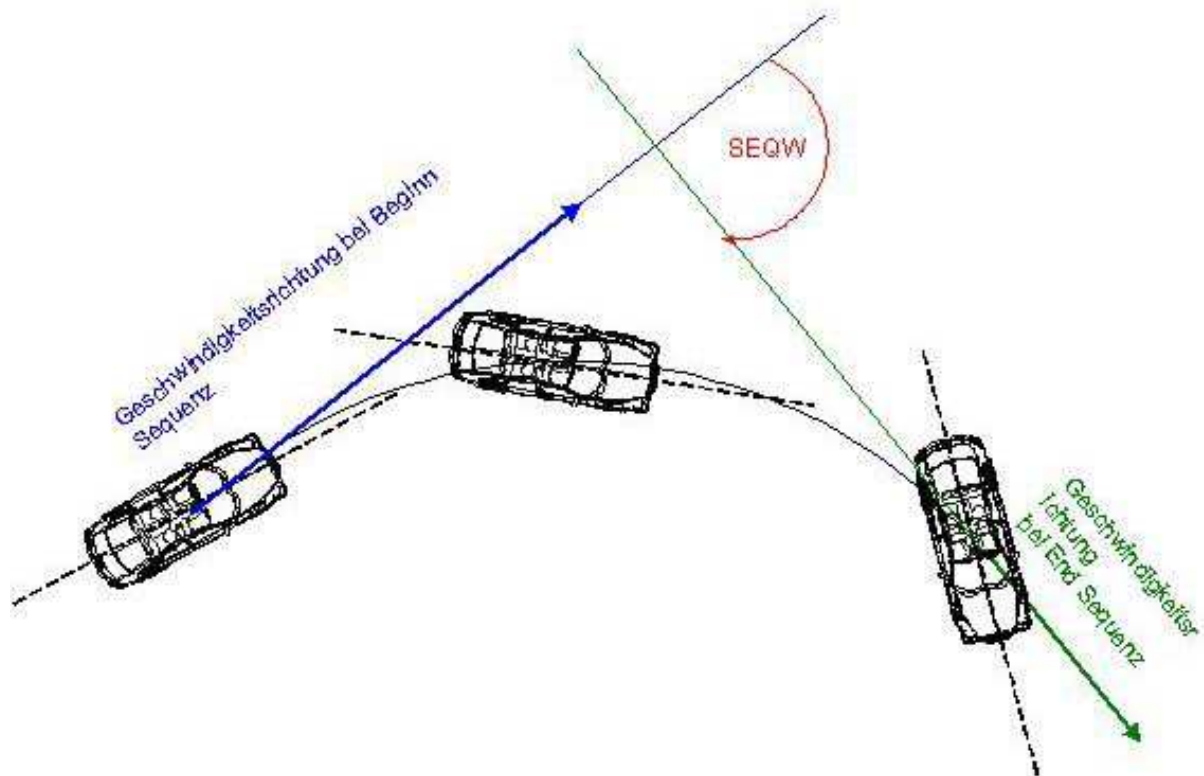
Kurswinkeländerung (SEQKW)

Rekord: REKO

Label: Kurswinkeländerung

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: -999 - 9999



Beschreibung:

Codebookexport – GIDAS2010

Die während der Sequenz erfolgte Änderung des Kurswinkels wird in Grad angegeben. Dabei wird die Differenz der Fahrzeug-Schwerpunktbahn vom Beginn der Sequenz bis zum Ende der Sequenz gemessen. Änderungen um die Hochachse entgegen dem Uhrzeigersinn sind positiv, in Uhrzeigersinn negativ.

Definierte Ausprägungen:

9999 - unbekannt

1. Ereignis während Sequenz (SEQEIG1)

Rekord: REKO

Label: 1. Ereignis während Sequenz

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Hier wird das erste Ereignis angegeben, welches während der Sequenz stattfand. Die einzelnen Ereignisse werden in chronologischer Abfolge codiert. Beim Überfahren mehrerer Leitlinien auf mehrspurigen Fahrbahnen ist jedes Überfahren als extra Ereignis anzugeben. Ein Spurwechsel von der rechten auf die linke Spur einer dreispurigen Autobahn umfasst also zwei Ereignisse. Unfallbedingte Schäden sind nicht als technischer Schaden zu codieren. Kleinkollisionen werden nur codiert, wenn durch sie kein großer Einfluss auf den Bewegungsverlauf entsteht, keine Verletzungen bei dieser Kollision auftreten und die Kollision nicht mit einem anderen Beteiligten stattfindet.

Definierte Ausprägungen:

- 2 - nichts Besonderes
- 3 - Überfahren Fahrstreifenmarkierung
- 4 - Überfahren Fahrbahnrand
- 5 - technischer Schaden
- 6 - Stabilitätsverlust (Schleudern)
- 7 - Kleinkollision
- 8 - andere
- 9 - unbekannt

2. Ereignis während Sequenz (SEQEIG2)

Rekord: REKO

Label: 2. Ereignis während Sequenz

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Hier wird das zweite Ereignis angegeben, welches während der Sequenz stattfand. Die einzelnen Ereignisse werden in chronologischer Abfolge codiert. Beim Überfahren mehrerer Leitlinien auf mehrspurigen Fahrbahnen ist jedes Überfahren als extra Ereignis anzugeben. Ein Spurwechsel von der rechten auf die linke Spur einer dreispurigen Autobahn umfasst also zwei Ereignisse. Unfallbedingte Schäden

Codebookexport – GIDAS2010

sind nicht als technischer Schaden zu codieren. Kleinkollisionen werden nur codiert, wenn durch sie kein großer Einfluss auf den Bewegungsverlauf entsteht, keine Verletzungen bei dieser Kollision auftreten und die Kollision nicht mit einem anderen Beteiligten stattfindet. Ein technischer Schaden ist hier nur codiert, wenn er nicht kollisionsbedingt entstanden ist.

Definierte Ausprägungen:

- 2 - nichts Besonderes (keine Weiteren)
- 3 - Überfahren Fahrstreifenmarkierung
- 4 - Überfahren Fahrbahnrand
- 5 - technischer Schaden
- 6 - Stabilitätsverlust (Schleudern)
- 7 - Kleinkollision
- 8 - andere
- 9 - unbekannt

3. Ereignis während Sequenz (SEQUEIG3)

Rekord: REKO

Label: 3. Ereignis während Sequenz

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Hier wird das dritte Ereignis angegeben, welches während der Sequenz stattfand. Die einzelnen Ereignisse werden in chronologischer Abfolge codiert. Beim Überfahren mehrerer Leitlinien auf mehrspurigen Fahrbahnen ist jedes Überfahren als extra Ereignis anzugeben. Ein Spurwechsel von der rechten auf die linke Spur einer dreispurigen Autobahn umfasst also zwei Ereignisse. Unfallbedingte Schäden sind nicht als technischer Schaden zu codieren. Kleinkollisionen werden nur codiert, wenn durch sie kein großer Einfluss auf den Bewegungsverlauf entsteht, keine Verletzungen bei dieser Kollision auftreten und die Kollision nicht mit einem anderen Beteiligten stattfindet. Ein technischer Schaden ist hier nur codiert, wenn er nicht kollisionsbedingt entstanden ist.

Definierte Ausprägungen:

- 2 - nichts Besonderes (keine weitere)
- 3 - Überfahren Fahrstreifenmarkierung
- 4 - Überfahren Fahrbahnrand
- 5 - technischer Schaden
- 6 - Stabilitätsverlust (Schleudern)
- 7 - Kleinkollision
- 8 - andere
- 9 - unbekannt

Sicherungsgrad der Sequenzdaten (SSEQ)

Rekord: REKO

Codebookexport – GIDAS2010

Label: Sicherungsgrad der Sequenzdaten

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 3 - 8

Beschreibung:

Hier wird angegeben, auf welcher Grundlage die Daten in der Sequenz ermittelt wurden.

Definierte Ausprägungen:

- 3 - Aussage
- 4 - Annahme Rekonstrukteur
- 5 - Spurenzeichnung
- 6 - UDS / EDR
- 8 - andere

Maximal mögliche Verzögerung (MUEMAX)

Rekord: REKO

Label: Maximal mögliche Verzögerung

Gültigkeitszeitraum: 2005-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Es wird die maximale mögliche Verzögerung des betrachteten Fahrzeuges in Abhängigkeit der Straßenverhältnisse angegeben. Diese Verzögerung wird in $\text{m/s}^2 \cdot 10$ angegeben.

Definierte Ausprägungen:

- 999 - unbekannt

Reale Schadensüberdeckung (SCHDECK)

Rekord: REKO

Label: Reale Schadensüberdeckung

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Der Überdeckungsgrad gibt, wie viel des Fahrzeuges zum Zeitpunkt des Stoßes vom Kollisionspartner überdeckt worden ist. Die Angabe erfolgt als Prozentwert, wobei bei Kollisionen an der Front oder dem Heck des Fahrzeuges die Originalfahrzeugbreite 100 % und bei Kollisionen an der Seite des Fahrzeuges die Originalfahrzeuglänge 100 % entspricht. Maßgebend ist die Richtung, aus der der Stoß erfolgte. Bei einem Überschlag wird 777 angegeben, bei einem isolierten Sturz eines Zweirades 888, lässt sich der Überdeckungsgrad nicht ermitteln, so ist 999 zutreffend.

Definierte Ausprägungen:

- 999 - unbekannt

Kollisionskontrahent Beteiligter (KONBETEI)

Rekord: REKO

Label: Kollisionskontrahent Beteiligter

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 39

Beschreibung:

Wenn der Kollisionsgegner des betrachteten Vorganges ein anderer Unfallbeteiligter ist, so wird hier dessen Beteiligtennummer (BETNR) angegeben. Findet ein Objektanprall statt, ist (0) zutreffend.

Definierte Ausprägungen:

0 - Kollision mit Objekt / entfällt (nur Sequenz)

Rotationsgeschwindigkeit vor Kollision (OMEGANEU)

Rekord: REKO

Label: Rotationsgeschwindigkeit vor Kollision

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01 - 2007-12-31 00:00:00

Gültiger Bereich: -999 - 9999

Beschreibung:

Es ist die in der Rekonstruktion ermittelte Rotation des Fahrzeuges vor der Kollision angegeben. Die Einheit ist in 1/s * 10 einzutragen.

Beispiel: Für -3,3 1/s ist -33 zu codieren.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

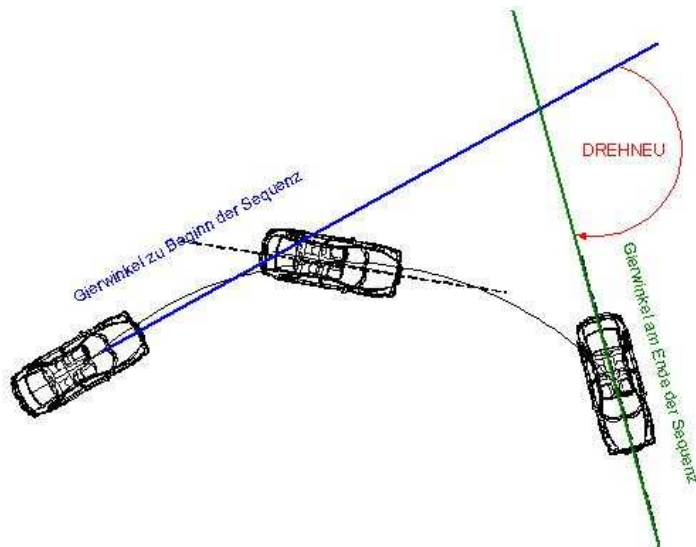
Drehwinkel im Vorgang (DREHNEU)

Rekord: REKO

Label: Drehwinkel im Vorgang

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01

Gültiger Bereich: -999 - 9999



Beschreibung:

Diese Variable beschreibt die Gierwinkeländerung vom Beginn bis zum Ende der Sequenz.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Art der Kleinkollision 1 (KKLEIN1)

Rekord: REKO

Label: Art der Kleinkollision 1

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Findet während der Sequenz eine Kleinkollision statt (Ausprägung 7 im Ereignis während Sequenz), so ist hier anzugeben, mit welchem Kollisionskontrahenten die Kollision stattfand.

Unter Kleinkollision ist ein Anprall mit sehr geringer Geschwindigkeitsänderung (delta-v) und ohne Einfluss auf das Fahrverhalten (Richtung) zu verstehen. Generell müssen Kollisionen mit Beteiligten als Kollision codiert werden.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt / keine Kleinkollision
- 110 - Tier
- 111 - Vogel
- 112 - Katze, Hase
- 113 - Hund
- 114 - Schwein, Wildschwein
- 115 - Rotwild
- 116 - Schaf, Ziege
- 117 - Pferd, Esel
- 118 - Rind
- 119 - anderes Tier
- 120 - Teil auf Straße
- 150 - Schutzplanke
- 151 - Distanzschutzplanke
- 152 - doppelte Schutzplanke
- 153 - Schutzplankenpfosten
- 154 - Sigma-Pfosten
- 155 - Leitpfahl
- 156 - Pfahl Verkehrsschild
- 157 - Ausleger Verkehrsschild
- 158 - Schilderbrücke
- 159 - Verkehrsampel
- 160 - Schaltkasten
- 161 - Straßenlaterne
- 162 - Laterne, > 1 Lampe
- 163 - Holzmast
- 164 - Metall- oder Betonmast
- 165 - Gebüsch
- 166 - Baum, bei Kollision umgeknickt
- 167 - Baum (stabil)
- 170 - Straßengraben
- 171 - Grabenüberführung
- 172 - Graben durchfahren
- 173 - Böschung fallend
- 174 - Erdwall
- 175 - Lärmschutzwand
- 176 - Brückengeländer
- 177 - Bordstein
- 179 - sonst. Verkehrslenkung
- 180 - Brückenpfeiler
- 181 - Brücke flächig
- 182 - Drahtzaun
- 183 - Holzzaun
- 184 - Zaun, teilweise gemauert
- 185 - Mauer
- 186 - Hauswand
- 189 - sonst. festes Hindernis
- 191 - eigener Anhänger
- 998 - andere

999 - unbekannt

Art der Kleinkollision 2 (KKLEIN2)

Rekord: REKO

Label: Art der Kleinkollision 2

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Findet während der Sequenz eine zweite Kleinkollision statt (Ausprägung 7 im Ereignis während Sequenz), so ist hier anzugeben, mit welchem Kollisionskontrahenten die Kollision stattfand.

Unter Kleinkollision ist ein Anprall mit sehr geringer Geschwindigkeitsänderung (delta-v) und ohne Einfluss auf das Fahrverhalten (Richtung) zu verstehen.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 110 - Tier
- 111 - Vogel
- 112 - Katze, Hase
- 113 - Hund
- 114 - Schwein, Wildschwein
- 115 - Rotwild
- 116 - Schaf, Ziege
- 117 - Pferd, Esel
- 118 - Rind
- 119 - anderes Tier
- 120 - Teil auf Straße
- 150 - Schutzplanke
- 151 - Distanzschutzplanke
- 152 - doppelte Schutzplanke
- 153 - Schutzplankenpfosten
- 154 - Sigma-Pfosten
- 155 - Leitpfahl
- 156 - Pfahl Verkehrsschild
- 157 - Ausleger Verkehrsschild
- 158 - Schilderbrücke
- 159 - Verkehrsampel
- 160 - Schaltkasten
- 161 - Straßenlaterne
- 162 - Laterne, > 1 Lampe
- 163 - Holzmast
- 164 - Metall- oder Betonmast
- 165 - Gebüsch
- 166 - Baum, bei Kollision umgeknickt
- 167 - Baum (stabil)
- 170 - Straßengraben
- 171 - Grabenüberführung
- 172 - Graben durchfahren

Codebookexport – GIDAS2010

173 - Böschung fallend
174 - Erdwall
175 - Lärmschutzwand
176 - Brückengeländer
177 - Bordstein
179 - sonst. Verkehrslenkung
180 - Brückenpfeiler
181 - Brücke flächig
182 - Drahtzaun
183 - Holzzaun
184 - Zaun, teilweise gemauert
185 - Mauer
186 - Hauswand
189 - sonst. festes Hindernis
191 - eigener Anhänger
998 - andere
999 - unbekannt

Art des Vorganges (ARTVORG)

Rekord: REKO

Label: Art des Vorganges

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01

Gültiger Bereich: 1 - 2

Beschreibung:

In dieser Variable wird codiert, um welche Art von Vorgang im Unfallablauf es sich handelt. Es wird unterschieden, ob eine reine Ein- oder Auslaufsequenz vorliegt (Code 2), an deren Ende eine weitere Sequenz (und KEINE Kollision) steht, oder ob die Sequenz in einer Kollision endet (Code 1)

Definierte Ausprägungen:

- 1 - Sequenz mit Kollision
- 2 - nur Sequenz

4. Ereignis während Sequenz (SEQEIG4)

Rekord: REKO

Label: 4. Ereignis während Sequenz

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01

Gültiger Bereich: 2 - 9

Beschreibung:

Hier wird das vierte Ereignis angegeben, welches während der Sequenz stattfand. Die einzelnen Ereignisse werden in chronologischer Abfolge codiert. Beim Überfahren mehrerer Leitlinien auf mehrspurigen Fahrbahnen ist jedes Überfahren als extra Ereignis anzugeben. Ein Spurwechsel von der rechten auf die linke Spur einer dreispurigen Autobahn umfasst also zwei Ereignisse. Unfallbedingte Schäden sind nicht als technischer Schaden zu codieren. Kleinkollisionen werden nur codiert,

Codebookexport – GIDAS2010

wenn durch sie kein großer Einfluss auf den Bewegungsverlauf entsteht, keine Verletzungen bei dieser Kollision auftreten und die Kollision nicht mit einem anderen Beteiligten stattfindet. Ein technischer Schaden ist hier nur kodiert, wenn er nicht kollisionsbedingt entstanden ist.

Definierte Ausprägungen:

- 2 - nichts Besonderes (keine weitere)
- 3 - Überfahren Fahrstreifenmarkierung
- 4 - Überfahren Fahrbahnrand
- 5 - technischer Schaden
- 6 - Stabilitätsverlust (Schleudern)
- 7 - Kleinkollision
- 8 - andere
- 9 - unbekannt

5. Ereignis während Sequenz (SEQEIG5)

Rekord: REKO

Label: 5. Ereignis während Sequenz

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 9

Beschreibung:

Hier wird das fünfte Ereignis angegeben, welches während der Sequenz stattfand. Die einzelnen Ereignisse werden in chronologischer Abfolge codiert. Beim Überfahren mehrerer Leitlinien auf mehrspurigen Fahrbahnen ist jedes Überfahren als extra Ereignis anzugeben. Ein Spurwechsel von der rechten auf die linke Spur einer dreispurigen Autobahn umfasst also zwei Ereignisse. Unfallbedingte Schäden sind nicht als technischer Schaden zu codieren. Kleinkollisionen werden nur codiert, wenn durch sie kein großer Einfluss auf den Bewegungsverlauf entsteht, keine Verletzungen bei dieser Kollision auftreten und die Kollision nicht mit einem anderen Beteiligten stattfindet. Ein technischer Schaden ist hier nur kodiert, wenn er nicht kollisionsbedingt entstanden ist.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 2 - nichts Besonderes (keine weitere)
- 3 - Überfahren Fahrstreifenmarkierung
- 4 - Überfahren Fahrbahnrand
- 5 - technischer Schaden
- 6 - Stabilitätsverlust (Schleudern)
- 7 - Kleinkollision
- 8 - andere
- 9 - unbekannt

Art der Kleinkollision 3 (KKLEIN3)

Rekord: REKO

Codebookexport – GIDAS2010

Label: Art der Kleinkollision 3

Gültigkeitszeitraum: 2007-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Findet während der Sequenz eine dritte Kleinkollision statt (Ausprägung 7 im Ereignis während Sequenz), so ist hier anzugeben, mit welchem Kollisionskontrahenten die Kollision stattfand.

Unter Kleinkollision ist ein Anprall mit sehr geringer Geschwindigkeitsänderung (delta-v) und ohne Einfluss auf das Fahrverhalten (Richtung) zu verstehen.

Definierte Ausprägungen:

0 - entfällt / keine (weitere) Kleinkollision

110 - Tier

111 - Vogel

112 - Katze, Hase

113 - Hund

114 - Schwein, Wildschwein

115 - Rotwild

116 - Schaf, Ziege

117 - Pferd, Esel

118 - Rind

119 - anderes Tier

120 - Teil auf Straße

150 - Schutzplanke

151 - Distanzschutzplanke

152 - doppelte Schutzplanke

153 - Schutzplankenpfosten

154 - Sigma-Pfosten

155 - Leitpfahl

156 - Pfahl Verkehrsschild

157 - Ausleger Verkehrsschild

158 - Schilderbrücke

159 - Verkehrsampel

160 - Schaltkasten

161 - Straßenlaterne

162 - Laterne, > 1 Lampe

163 - Holzmast

164 - Metall- oder Betonmast

165 - Gebüsch

166 - Baum, bei Kollision umgeknickt

167 - Baum (stabil)

170 - Straßengraben

171 - Grabenüberführung

172 - Graben durchfahren

173 - Böschung fallend

174 - Erdwall

175 - Lärmschutzwand

176 - Brückengeländer

177 - Bordstein

179 - sonst. Verkehrslenkung

180 - Brückenpfeiler

Codebookexport – GIDAS2010

181 - Brücke flächig
182 - Drahtzaun
183 - Holzzaun
184 - Zaun, teilweise gemauert
185 - Mauer
186 - Hauswand
189 - sonst. festes Hindernis
191 - eigener Anhänger
998 - andere
999 - unbekannt

Nummer der Kollision (NRKOLL)

Rekord: REKO

Label: Nummer der Kollision

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Alle Kollisionen werden anhand dieser Variable in der zeitlichen Reihenfolge fortlaufend durchnummeriert. Liegt nur ein Vorgang mit Sequenz und ohne Kollision vor, wird diese Variable mit 0 codiert. Die Nummer der Kollision ist dabei nicht als Zeigervariable definiert.

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Zeit bis Aktion im Vorgang (TREAKTV)

Rekord: REKO

Label: Zeit bis Aktion im Vorgang

Gültigkeitszeitraum: 2008-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Hier wird die vom Rekonstrukteur angenommene Zeit angegeben, bis der Fahrer in diesem Vorgang eine Aktion ausführt. Die Zeit wird in Zehntelsekunden angegeben. (Multiplikation der Sekundenangabe mit Faktor 10).

Wenn die Dauer der Sequenz länger als die Reaktionszeit ist, wird hier nochmals die Reaktionszeit codiert.

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

Berührungspunkt in Z in cm (BRPZ)

Codebookexport – GIDAS2010

Rekord: REKO

Label: Berührungspunkt in Z in cm

Gültigkeitszeitraum: 2008-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Als Berührungspunkt wird der Punkt der ersten Berührung bezeichnet, an dem der erste Kontakt zwischen den Kollisionspartnern erfolgte. Das hier anzugebende Maß ist der vertikale Abstand von der Straßenoberfläche (bzw. Fahrzeugaufstandsfläche) zum Berührungspunkt in cm. Das Maß ist immer positiv.

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

Stoßpunkt in Z in cm (STOSSPZ)

Rekord: REKO

Label: Stoßpunkt in Z in cm

Gültigkeitszeitraum: 2008-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Als Stoßpunkt wird der Punkt der maximalen Stoßübertragung bezeichnet, an dem der erste Kontakt zwischen den Kollisionspartnern erfolgte. Das hier anzugebende Maß ist der vertikale Abstand von der Straßenoberfläche (bzw. Fahrzeugaufstandsfläche) zum Anstoßpunkt in cm. Dieses Maß ist immer positiv.

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt

Insassenzelle deformiert (PCCDC)

Rekord: REKO

Label: Insassenzelle deformiert

Gültigkeitszeitraum: 2008-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 9

Beschreibung:

Hier wird angegeben, ob im betrachteten Vorgang die Insassenzelle durch Kontakt mit dem Kollisionsgegner deformiert wurde.

Definierte Ausprägungen:

0 - entfällt (Zweiräder, keine Kollision)

1 - Insassenzelle deformiert

2 - Insassenzelle nicht deformiert

9 - Innenraumdeformationen nicht bestimmbar

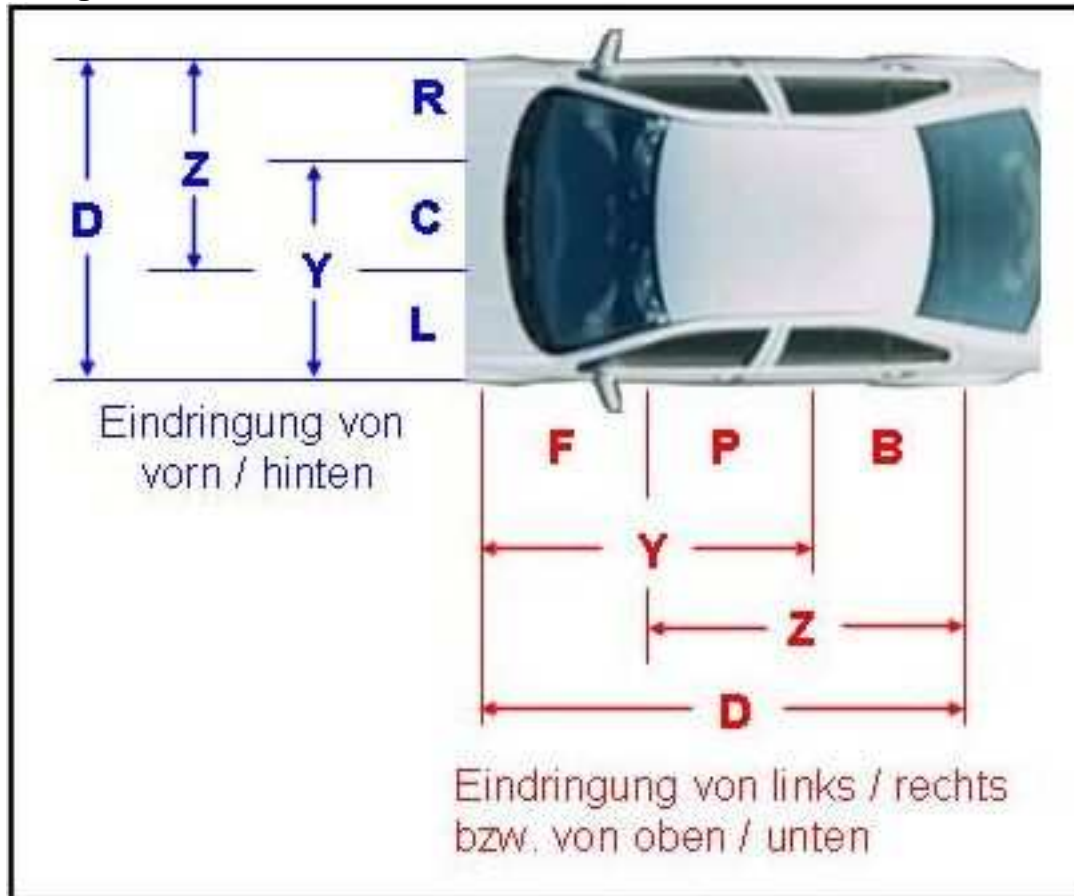
Innenraum-CDC - horizontale Schadenslage (PCCDC3)

Rekord: REKO

Label: Innenraum-CDC - horizontale Schadenslage

Gültigkeitszeitraum: 2008-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 99



Beschreibung:

Innenraum-CDC - horizontale Schadenslage

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 10 - D - gesamte Breite / Länge der Insassenzelle
- 20 - Y - 2/3 von vorn bzw. von linker Seite
- 30 - Z - 2/3 von hinten bzw. von rechter Seite
- 41 - L - 1/3 von linker Seite
- 42 - C - mittleres Drittel
- 43 - R - 1/3 von rechter Seite
- 51 - F - Bereich Spritzwand bis Anfang Vordersitz
- 52 - P - Sitzbereich Frontinsassen
- 53 - B - Sitzbereich Fondinsassen
- 99 - unbekannt

Innenraum-CDC - vertikale Schadenslage (PCCDC4)

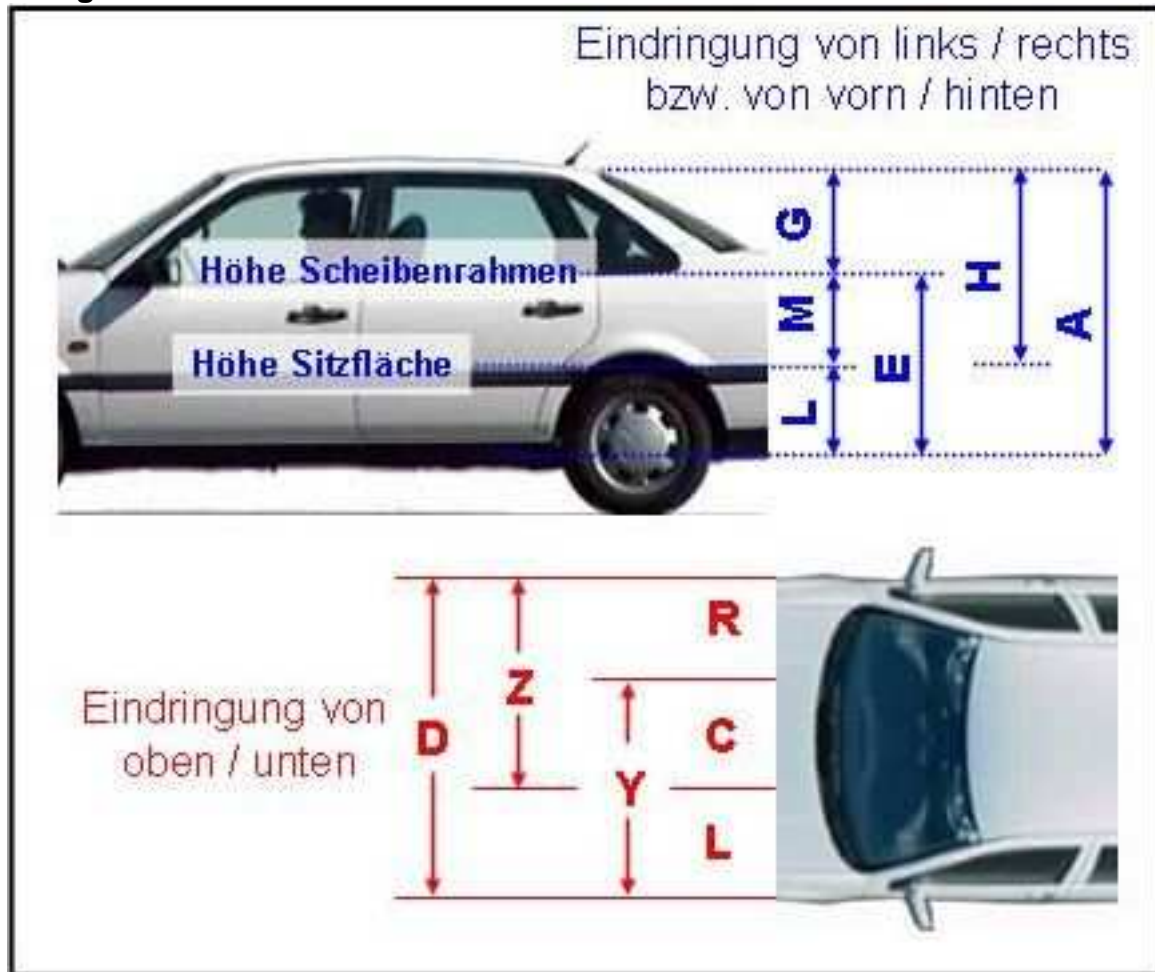
Codebookexport – GIDAS2010

Rekord: REKO

Label: Innenraum-CDC - vertikale Schadenslage

Gültigkeitszeitraum: 2008-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 99



Beschreibung:

Innenraum-CDC - vertikale Schadenslage

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 1 - A - gesamte Höhe (zw. Bodenblech - Dach)
- 2 - E - zw. Bodenblech und unterer Fensterlinie
- 3 - H - zw. Sitzfläche und Dach
- 4 - L - zw. Bodenblech und Sitzfläche
- 5 - M - zw. Sitzfläche und unterer Fensterlinie
- 6 - G - zw. unterer Fensterlinie und Dach
- 10 - D - gesamte Breite (nur bei VDI2 = 5 oder 6)
- 20 - Y - 2/3 von linker Seite (nur bei VDI2 = 5 oder 6)
- 30 - Z - 2/3 von rechter Seite (nur bei VDI2 = 5 oder 6)
- 41 - L - 1/3 von linker Seite (nur bei VDI2 = 5 oder 6)
- 42 - C - mittleres Drittel (nur bei VDI2 = 5 oder 6)
- 43 - R - 1/3 von rechter Seite (nur bei VDI2 = 5 oder 6)
- 99 - unbekannt

Innenraum-CDC - Anprallart (PCCDC5)

Rekord: REKO

Label: Innenraum-CDC - Anprallart

Gültigkeitszeitraum: 2008-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 9

Beschreibung:

Innenraum-CDC - Anprallart

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 1 - W - breite Anprallfläche (Breite > 40cm)
- 2 - N - schmale Anprallfläche (Breite < 40cm)
- 3 - A - überhängende Struktur
- 4 - E - Eindringung an Ecke des Innenraums
- 5 - U - keine bleibende Verformung

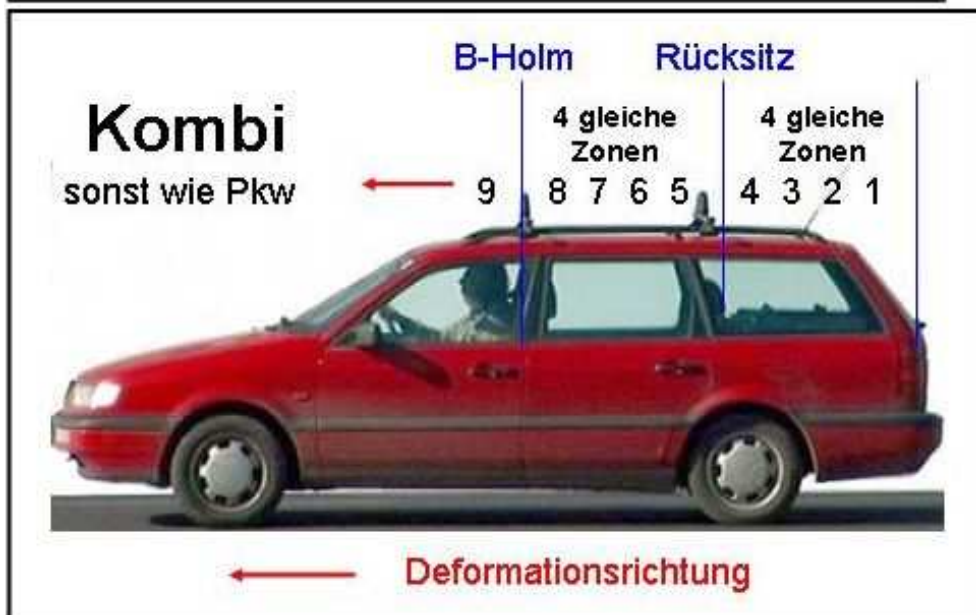
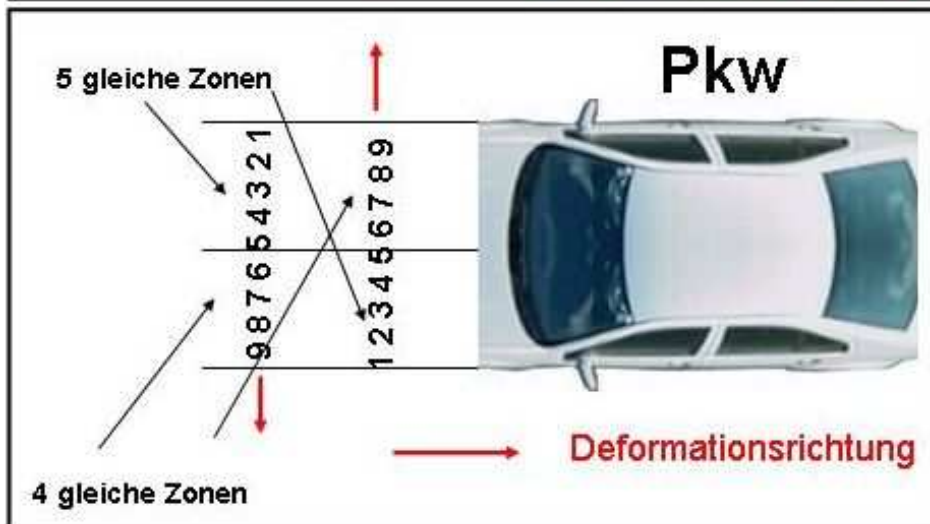
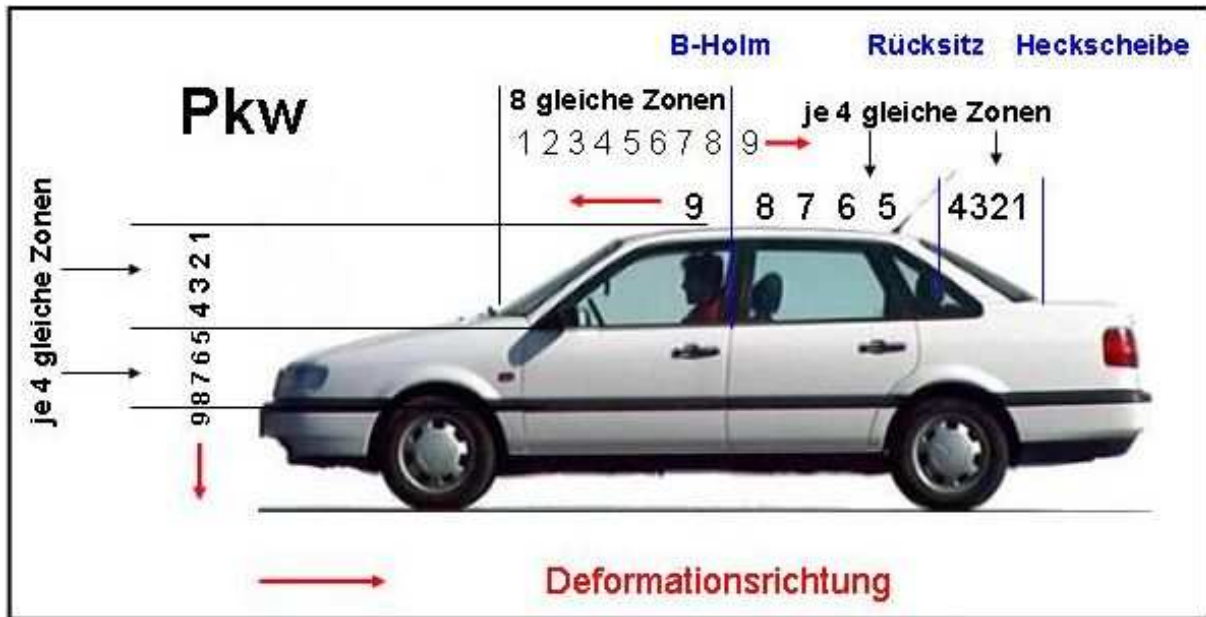
Innenraum-CDC - Verformungsgrad (PCCDC6)

Rekord: REKO

Label: Innenraum-CDC - Verformungsgrad

Gültigkeitszeitraum: 2008-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 9



Beschreibung:
Innenraum-CDC - Verformungsgrad

Codebookexport – GIDAS2010

Definierte Ausprägungen:

Keine.

Relativgeschwindigkeit (VREL)

Rekord: REKO

Label: Relativgeschwindigkeit

Gültigkeitszeitraum: 2009-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Keine.

Definierte Ausprägungen:

999 - unbekannt, nicht bestimmbar

Art der Schutzplanke (SPLANKE)

Rekord: REKO

Label: Art der Schutzplanke

Gültigkeitszeitraum: 2010-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 99

Beschreibung:

Stahlschutzplanken bestehen aus korrosionsgeschützten Bauteilen. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Abstandhalter bestimmen das Format eines Elementes. Es gibt zwei gängige Profile der Schutzplanken: A und B (siehe Bilder).

Betonschutzplanken werden aus Fertigelementen oder als Ortbeton gefertigt. Erkennbar ist der Unterschied daran, dass der Ortbeton scheinbar „endlos“ ist und keine einzelnen Elemente zu erkennen sind. Bei Ortbeton wird die Elementlänge (s. Bilder) als 0 angegeben.

Zusätzlich gibt es beispielsweise in Baustellen Schutzplanken, die lose auf dem Asphalt aufstehen. Diese gibt es sowohl aus Metall wie auch als Betonblöcke.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - entfällt
- 3 - Einfache Schutzplanke Profil A
- 4 - Einfache Schutzplanke Profil B
- 5 - Doppelte Schutzplanke Profil A
- 6 - Doppelte Schutzplanke Profil B
- 7 - einfache Distanzschutzplanke Profil A
- 8 - einfache Distanzschutzplanke Profil B
- 9 - doppelte Distanzschutzplanke Profil A
- 10 - doppelte Distanzschutzplanke Profil B
- 11 - mobile Stahlschutzplanke
- 12 - Betonschutzplanke Fertigelemente
- 13 - Betonschutzplanke Ortbeton
- 14 - frei stehende Betonschutzplanke

Codebookexport – GIDAS2010

88 - andere

99 - unbekannt

Elementlänge in cm (SPLANKEL)

Rekord: REKO

Label: Elementlänge in cm

Gültigkeitszeitraum: 2010-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Bei Stahlschutzplanken wird die Länge der einzelnen Schutzplankenelemente in cm angegeben. Häufig verwendet werden Elemente mit 200 oder 400 cm Länge. Bei Betonschutzplanken wird die Länge der einzelnen Fertigelemente angegeben, bei Ortbeton wird dagegen eine 0 eingetragen.

Definierte Ausprägungen:

0 - keine Planke oder keine messbare Länge

999 - unbekannt

Abstand der Pfosten in cm (SPPFOST)

Rekord: REKO

Label: Abstand der Pfosten in cm

Gültigkeitszeitraum: 2010-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Bei Stahlschutzplanken wird der Abstand der einzelnen Pfosten zueinander in cm angegeben. Bei Betonschutzplanken oder mobilen Stahlschutzplanken ohne Pfosten wird eine 0 eingetragen.

Definierte Ausprägungen:

0 - keine Schutzplanke oder Planke ohne Pfosten

1 - Schutzplanke mit Pfosten (Abstand unbekannt)

3 - Abstand 4,00m

4 - Abstand 2,00m

5 - Abstand 1,33m

9 - unbekannt, ob Schutzplanke

Höhe der Schutzplanke in cm (SPLANKEH)

Rekord: REKO

Label: Höhe der Schutzplanke in cm

Gültigkeitszeitraum: 2010-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 999

Beschreibung:

Codebookexport – GIDAS2010

Die Höhe der Oberkante der Schutzplanke über dem Boden wird in cm angegeben.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - keine Schutzplanke
- 999 - unbekannt

Änderungen im Datensatz (REKO) (REKOAEND)

Rekord: REKO

Label: Änderungen im Datensatz (REKO)

Gültigkeitszeitraum: 2010-01-01

Gültiger Bereich: 0 - 1

Beschreibung:

Keine.

Definierte Ausprägungen:

- 0 - keine Änderung seit letztem Abzug
- 1 - Änderung seit letztem Abzug

Anpralldaten (MPERS)

In diesem Record wird ein Personenanprall an ein gegnerisches Fahrzeug codiert.
Der Datensatz wird für jeden am Unfall beteiligten Fußgänger und Zweiradaufsassenden

Form des Gegners (FORM)

Rekord: MPERS

Label: Form des Gegners

Gültigkeitszeitraum: 1999-07-01

Gültiger Bereich: 0 - 22

Beschreibung:

Für den Personenanprall von Bedeutung ist die Konturform im Fahrzeuglängsschnitt.
Bei Fahrzeugen mit wechselnden Formen ist die Form in Höhe der Anprallstelle zu bewerten.

Bei Kollisionen mit Fußgängern oder Alleinunfällen / Stürzen auf Straßenoberfläche ist hier 8 zutreffend!

Definierte Ausprägungen:

- 0 - Pkw o.n.A.
- 1 - Keilform 1