

---

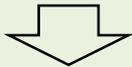
# **DIE GERMAN IN-DEPTH ACCIDENT STUDY (GIDAS) – DER GOLDSTANDARD?**

# German In-Depth Accident Study – Überblick

Kooperative & vorwettbewerbliche Verkehrssicherheitsforschung seit 07/1999  
**Ziel:** Dokumentation umfassender, interdisziplinärer Realunfalldaten

## FAT

Forschungsvereinigung  
Automobiltechnik e.V.



## VUFO

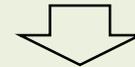
GmbH

Verkehrsunfallforschung an  
der TU Dresden GmbH



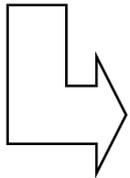
## bast

Bundesanstalt für  
Straßenwesen



## MHH

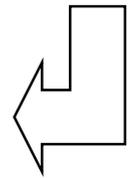
Medizinische  
Hochschule Hannover



# GIDAS

GERMAN IN-DEPTH ACCIDENT STUDY

ca. 2.000 Verkehrsunfälle mit  
Personenschaden / Jahr



# GIDAS – Dokumentation realer Verkehrsunfälle

Alarmierung v.a. durch Polizei / Führungslagezentren

Unfalldokumentation an der Unfallstelle (Ankunft ca. 15-20 min nach Unfall)

Medizinische Erhebung zusätzlich im Krankenhaus, aus Befragung und Akten

Codierung von durchschnittlich 3.500 Einzelparametern pro Unfall

Komplett anonymisierte Datenverarbeitung; Rekonstruktion jedes Unfalls

Erstellung einer digitalen Fallakte mit durchschnittlich 150-170 Fotos pro Unfall



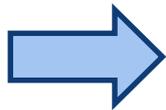
# „Goldstandard“

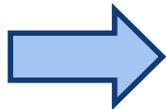
„[...] Verfahren [...], die **bislang unübertroffen** sind.“

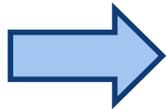
„[...] aber auch neue Verfahren, die [...] **zum Standard werden** sollen.“

„[...] **allgemeingültige** und **maßgebende** Standard.“

„[...] **Grundstock**, an dem sich jedes neue Verfahren messen muss.“

 Status quo – Inhalt und Umfang

 Einsatz und Verbreitung

 Zukunftsfähigkeit

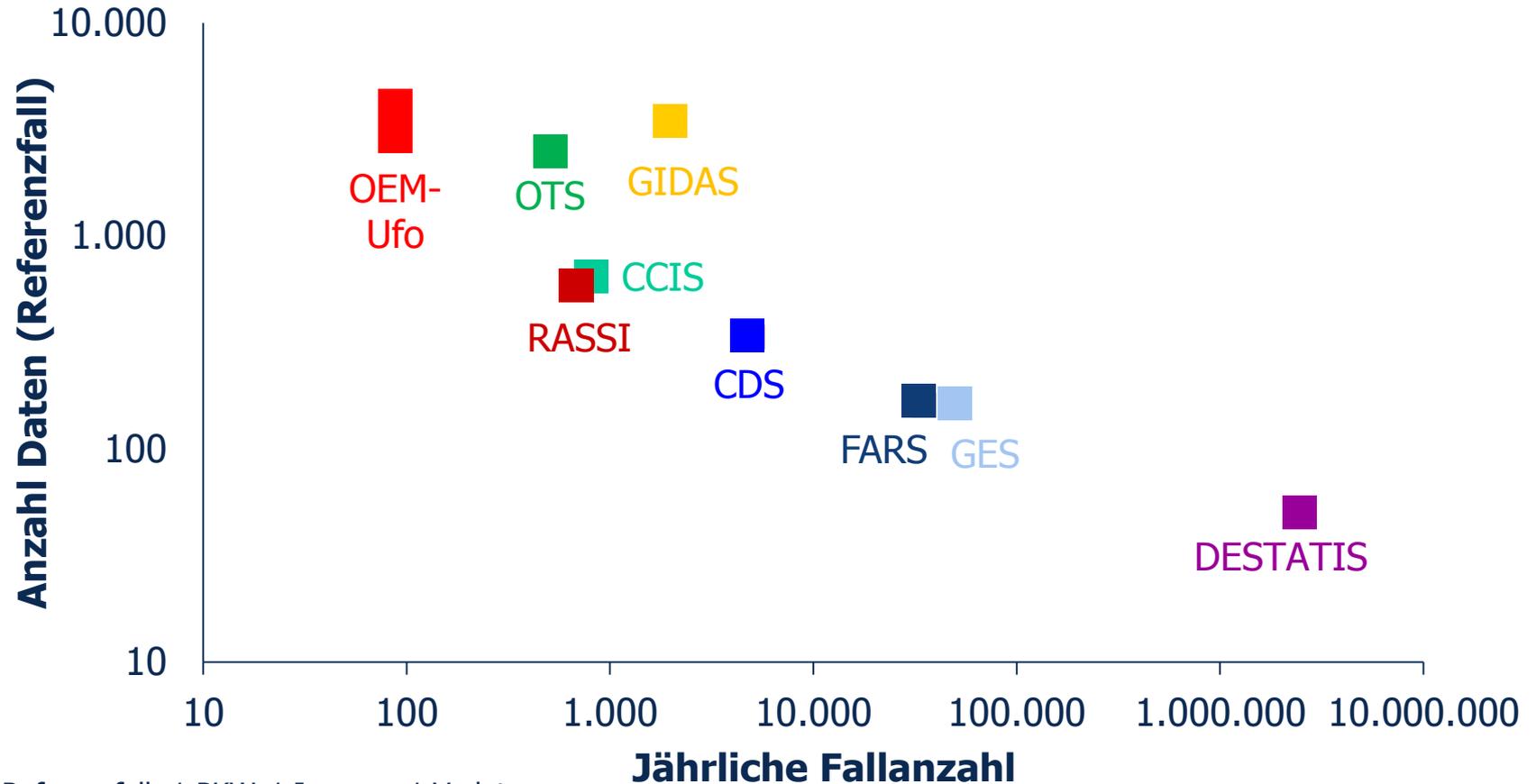
# Status quo – Inhalt und Umfang von GIDAS

Anforderungen an (Goldstandard)-Daten:

- Repräsentativität → Aussagen zum nationalen Unfallgeschehen
- ↑ Qualität → Ermöglichung valider Analysen
- ↑ Detaillierungsgrad → Beantwortung (fast) aller Fragestellungen
- Aktualität → Adressierung neuer Systeme, Konzepte, Trends
- Interdisziplinarität → Abdeckung aller Aspekte von Verkehrssicherheit
- Reliabilität → Notwendigkeit der Unfallrekonstruktion
- Anonymität → Berücksichtigung aller Datenschutzanforderungen

# Status quo – Inhalt und Umfang von GIDAS

## Datentiefe und jährliche Fallanzahl



# Status quo – Inhalt und Umfang von GIDAS

2 Erhebungsgebiete

19 Jahre Laufzeit

43 thematisch differenzierte Records

800 Plausibilitätsroutinen

2.460 Variablen

21.600 Ausprägungen (Codes)

654.000 Kilometer Einsatzfahrten

2.820.000 Dateien in digitalen Fallakten

118.484.800 codierte Einzelinformationen

# Status quo – Inhalt und Umfang von GIDAS

≈ 33.500 codierte & rekonstruierte Verkehrsunfälle

**> 60.000  
Fahrzeuge**

**> 83.000  
Personen**

**> 44.000  
Verletzte**

**> 120.000  
Verletzungen**

≈ 38.000  
PKW

≈ 57.000  
PKW-Insassen

≈ 32.000 Leicht-  
verletzte

≈ 4.000  
LKW

≈ 5.000 LKW/  
Bus-Insassen

≈ 11.000 Schwer-  
verletzte

≈ 1.300  
Busse/Bahnen

≈ 4.500  
Fußgänger

≈ 800 Getötete

≈ 16.000  
Zweiräder

≈ 16.500  
Aufsassen

# Einsatz und Verbreitung

## Dateneigner (vollständig oder Einzeljahrgänge)

- Bundesanstalt für Straßenwesen
- 7 deutsche, 4 weitere (asiatische/europäische) Automobilhersteller
- 6 der 10 weltweit größten Automobilzulieferer

## Weitere Datennutzer (i.d.R. im Rahmen von Analysen)

- Verbände (VDA, ACEA, ACEM, ...)
- Prüf- und Verbraucherschutz-Organisationen (ADAC, FIA)
- Hochschulen
- außeruniversitäre Forschungseinrichtungen
- Berufsgenossenschaften, Gremien



# Einsatz und Verbreitung

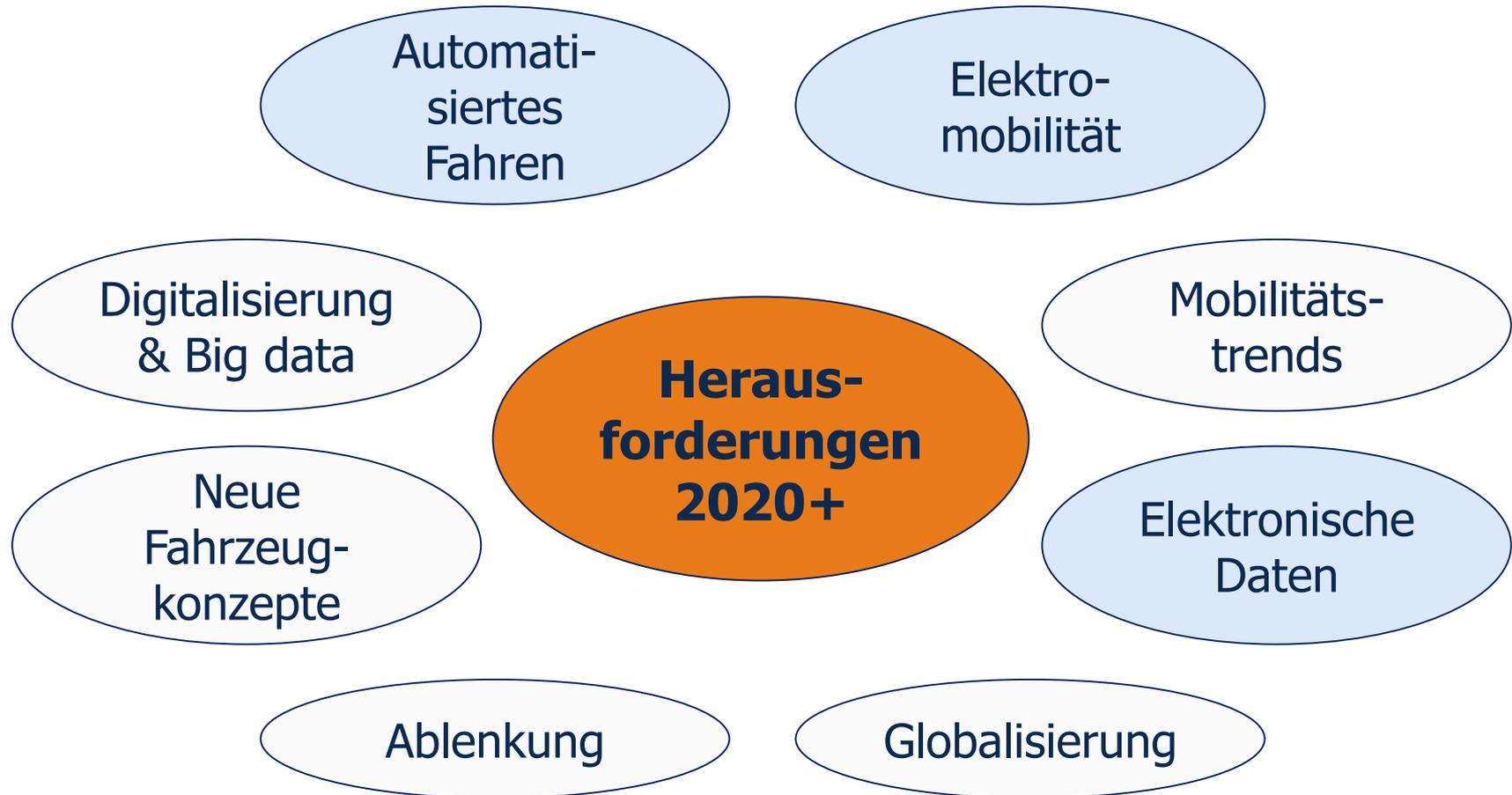
GIDAS-Daten finden Anwendung bei/beim:

- ... **OEMs** und **Zulieferern** zur Erfindung, Entwicklung, Bewertung und Beobachtung (aktiver und passiver) Sicherheitssysteme & HAF-Funktionen
- ... **Gesetzgeber** zur Schaffung von auf Realdaten basierenden Verordnungen
- ... **Medizinern** zum vertieften Verständnis für Biomechanik und zur Verbesserung der präklinischen Rettung und Versorgung
- ... **Infrastrukturplanern** zur Identifikation verkehrstechnischer Defizite
- ... **Forschungsinstitutionen** im Rahmen wissenschaftlicher Projekte
- ... **Verkehrssicherheitsgremien** für qualifizierte Präventionsarbeit

Die GIDAS-Methodik bzw. das GIDAS-Codebook dient weltweit als Grundlage für Unfallforschungsinitiativen (bspw. in China, Japan, Indien, Tschechien).

# Zukunft der Unfallforschung

Unfallforschung quo vadis?



*“Without data you’re just another person with an opinion.”*

W. Edwards Deming