

Editorial::



Keine Pauschalitäten

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Ende Juni führte die Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW) in Rostock ihre Jahreshauptversammlung durch. Am Ende standen auch drei Positionen zum Thema Geschwindigkeitsbegrenzungen, mit der man „ein deutliches Signal für mehr Verkehrssicherheit senden“ wollte: 130 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen

und leichtere Umsetzungen für 30 km/h innerorts. Zugleich empfahl die DVW die Geschwindigkeit für Lkw auf Landstraßen auf 80 km/h zu erhöhen, um den „Überholdruck“ der anderen aufgrund zu langsamer Lkw zu reduzieren. Nicht zuletzt würden „Technische Entwicklungen in der aktiven Lkw-Sicherheit, etwa bei den Bremssystemen, dazu beitragen, die höheren Geschwindigkeiten zu erlauben“, heißt es in dem Beschluss. Man grübelt kurz und fragt sich: Sind Pkw, Transporter und Motorräder denn über die Jahre weniger sicher geworden, dass sie nun langsamer fahren sollen?

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit kann Vorteile haben und Erleichterungen bei einer vorausschauenden Anordnung aufgrund erwarteter Unfallgefahren sind örtlich häufig auch sinnvoll. Ob aber die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung tatsächlich den gewünschten Effekt bringt, weiß selbst die DVW nicht genau und will das Ganze mit einem Forschungsprojekt begleiten. Mitunter kann es nützlicher sein, die Forschung vor die Forderung zu stellen.

Untersuchungen in Zusammenhang mit Fahrerassistenzsystemen haben gezeigt, dass Automatisierung zu Kompetenzverlust aufgrund fehlenden Trainings fahrrelevanter Fertigkeiten führt. Zudem kommt es zum Effekt der Unterforderung und einem Nachlassen der Aufmerksamkeit. Einen ähnlichen Effekt hat möglicherweise auch eine zu niedrige Geschwindigkeit. Das werden die bestätigen, die öfter im Auto und auf längeren Strecken unterwegs sind oder im Ausland auf Strecken mit dauerhafter Geschwindigkeitsbegrenzung. Aktuelle Fahrzeuge, selbst aus dem Segment der Kleinwagen oder Kompaktklasse, lullen den Fahrer zunehmend ein, werden immer leiser, komfortabler, sicherer und leistungsstärker. Eine Forderung zur Verringerung der heute zulässigen Geschwindigkeiten darf daher nicht übereilt erfolgen, nur weil sie dem scheinbaren Mainstream entspricht, sondern muss stets mehrere Seiten fundiert betrachten und abwägen.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	242
Veranstaltungen	245
EVU-Nachrichten	246

Fachbeiträge

Titelthema: Einfluss des Reifenluftdrucks auf die fahrzeuginterne Messgenauigkeit der Geschwindigkeit

1.2.5 Reifen

Mario Pilz	248
------------	-----

AEBS-relevante Auffahrunfälle schwerer Lkw – Aktualisierte und ergänzte Analysen zur Potenzialabschätzung von automatischen Notbremsassistenzsystemen Teil 2

2.2 Unfallforschung

Alexander Berg, Erwin Petersen	258
--------------------------------	-----

Datenblätter

Alfa Romeo Tonale	275
Ford Mustang Mach-E	277
Nissan Qashqai	279

Impressum	243
Redaktionsbeirat	242



Foto: Mario Pilz