

Editorial::



Vertrauensrisiko

Im September fand die Abschlusspräsentation zum kooperativen hochautomatisierten Fahren (Ko-HAF) auf dem Opel Testgelände in Dudenhofen statt. Das Projekt von 16 Industriepartnern startete im Juni 2015 und untersuchte, was notwendig ist, um hochautomatisiertes Fahren bei höheren Geschwindigkeiten (circa 130 km/h) zu ermöglichen.

Bereits heute sind Level-2-Fahrzeuge in der Lage, selbstständig bei niedrigen Geschwindigkeiten zu fahren (Parkassistent, Stauassistent). Ab Stufe 3 sollen weitere Vorteile des automatisierten Fahrens zünden, doch damit das störungsfrei und sicher funktionieren kann, sind zahlreiche Herausforderungen zu meistern. So müssen diese Fahrzeuge deutlich weiter als heute vorausschauen können. Dies lässt sich durch eine Vergrößerung der Schwarmintelligenz erreichen, indem etwa jedes 50. Fahrzeug Daten an einen speziellen „Safety Server“ sendet. Ebenso notwendig sind HD-Karten, die kontinuierlich aktualisiert werden. Die Lösungen dafür funktionieren bereits.

Schwieriger sieht es bei anderen Randbedingungen aus. So erfordert die Datenübertragung mindestens LTE-Geschwindigkeit. Ohne diese Voraussetzung ist das Fahrzeug quasi blind, die Systeme schalten in den Safe-Modus, der Fahrer muss in diesen Regionen übernehmen. Apropos Fahrer: Insgesamt 33 empirische Studien mit 1723 Teilnehmern und 1750 Stunden analysierten innerhalb des Projekts die Rolle des Menschen beim hochautomatisierten Fahren. Allerdings konnten keine klaren Muster, Verhaltensweisen und Zeitvorgaben erkannt werden, wie lange es braucht, bis der Fahrer als Rückfallebene wieder sicher übernehmen kann. Mitunter ist es sogar notwendig, den Fahrer wach zu halten und gezielt abzulenken, damit er in einem kürzeren Zeitraum die Fahraufgabe wieder übernehmen kann. Das würde alle heutigen Aktivitäten und Kampagnen zur Vermeidung von Ablenkung ad absurdum führen.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob Level-3-Fahrzeuge im Straßenverkehr tatsächlich sinnvoll und für den Käufer nutzbringend sind. Häufig ist die Erwartung der Nutzer höher, als das was die Systeme bereits leisten. Da könnte es von Vorteil sein, auf Level 4 zu setzen und Level 3 nur als Zwischenschritt intern weiterzuentwickeln, als durch einen zu frühen Marktstart Vertrauensverlust in die Technologie beim Kunden zu riskieren.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	322
Veranstaltungen	325
EVU-Nachrichten	326

Fachbeiträge

Titelthema: Auswertung von CDR-Crashversuchen

1.7.0 UDS/Fahrtschreiber

Peter Vertal, Luboš Nouzovský, Michal Frydrýn, Tomáš Mičunek, Zdeněk Svatý, Eduard Kolla 328

Pkw-Beschädigungen und Längswurfweiten bei Verwendung von Biofideldummys und konventionellen Dummys im Vergleich

2.3.4 Unfallrekonstruktion

Annika Kortmann, Tim Hoger 338

Der Anteil ausländischer Güterkraftfahrzeuge auf mautpflichtigen deutschen Straßen hat 2017 weiter zugenommen – ergeben sich dadurch negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit?

2.1 Unfallstatistik

Alexander Berg 350

Datenblatt

Ford Fiesta	359
Impressum	323
Redaktionsbeirat	322



Foto: IB Sitterle; Halle/Saale