

## Editorial::



### Kontrollierbar lassen!

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das Titelthema dieser Ausgabe beleuchtet die weiterhin vorhandene Schwierigkeit vieler Sachverständiger Rohdaten nach Geschwindigkeitsmessungen auf Plausibilität überprüfen zu können. Die Arbeitsweise von Geräteherstellern folgt mehr und mehr einer Verschleierungstaktik, wenn Daten (zum Beispiel Zeitstempel) aus dem

Messvorgang nachträglich zum Verhindern einer Kontrollierbarkeit unplausibel überschrieben werden. Solche Verhaltensweisen schüren erst den Verdacht, dass eine nicht unerhebliche Zahl von Geschwindigkeitsmessungen fehlerbehaftet sind und zu Recht vom Betroffenen angezweifelt werden. Die Autoren des Beitrags beschreiben ein Verfahren, mit dem sich die Größenordnung eines möglichen Messfehlers bei der Geschwindigkeitsmessung mit dem Poliscan FM1 abschätzen lässt.

Wie wichtig die Kontrollierbarkeit technischer Vorgänge und Systeme durch Sachverständige ist, beweist auch eine aktuelle Betrachtung von TÜV-Rheinland und dem britischen Transport Research Laboratory (TRL) zur Verlässlichkeit von Fahrassistenzsystemen im Langzeitbetrieb. Hochrechnungen in der Untersuchung kommen zu der Erkenntnis, dass es im Jahr 2029 auf den Straßen in der EU durchschnittlich rund 790.000 Risikoereignisse pro Jahr gibt, die auf eine verminderte Leistung von Spurhalteassistenzsystemen zurückgehen! Basis der Erkenntnisse sind Veröffentlichungen und praktische Untersuchungen, die den altersbedingten Verschleiß, Systemschäden und die falsche Kalibrierung von Spurhalteassistenzsystemen beinhaltet. Die Problematik besteht nicht zuletzt darin, dass sich Autofahrer über die zunehmende Nutzungszeit auf die Fahrerassistenzsysteme verlassen, Verantwortung quasi unbewusst an das System abgeben und dann bei einem Ausfall oder einer Fehlfunktion des Systems überrascht sind und nicht korrekt selbst reagieren.

Aktuell erarbeitet die FSD zusammen mit der VUFO und Partnern im Projekt ErVast (Einsatz dynamischer Verkehrselemente für die Prüfung automatisierter Fahrfunktionen) ein Verfahren, wie sich automatisierte und vernetzte Assistenz- und Fahrfunktionen im Rahmen der Hauptuntersuchung über die gesamte Fahrzeuglebensdauer prüfen lassen.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

## Inhalt::

### Aktuell

Nachrichten	282
Veranstaltungen	285
EVU-Nachrichten	286

### Fachbeiträge

**Titelthema:** Fotogrammetrische Auswertung von Geschwindigkeitsmessungen des Systems Vitronic Poliscan FM1

#### 3.7.1 Geschwindigkeitsmessverfahren

Markus Winninghoff, Roy Strzeletz,

Thomas König, Sascha Koch

288

Entwicklung eines hochauflösenden, dreidimensionalen Energy Equivalent Speed (EES)-Modells für Pkw, Teil 1 – Modellentwicklung

#### 2.3.4 Unfallrekonstruktion

Pascal Breitlauch, Christian Thomas Erbsmehl 296

Level 2+ oder 3? – Aktuelle Entwicklungen des höher automatisierten Fahrens und kritische Betrachtung zum Spurwechselforgang Teil 2

#### 1.6 Elektrik, Elektronik, Assistenzsysteme

Alexander Berg

304

### Datenblätter

BMW 4er Cabrio	315
Cupra Leon	317
Mercedes-EQ EQA	319

Impressum	283
Redaktionsbeirat	282



Foto: Jörg Schmalenberger, PantherMedia.net