

Editorial::



Dimension unterschätzt

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

schon heute können mit Spurhalteassistent und Abstandstempomat ausgestattete Fahrzeuge ab der Kompaktklasse den Fahrer dazu verführen, es mit der Aufmerksamkeit beim Fahren laxer angehen zu lassen. Denn selbst solche im Vergleich zu einem vollautonomen Fahrzeug noch recht einfach ausgelegte Fahrerassistenzsysteme suggerieren dem Fahrer nach kurzer Eingewöhnung, dass das Fahrzeug sehr selbstständig und ohne Fahrereingriffe Kolonnen- und Kurvenfahrten in Stadt, Land und sogar auf der Autobahn erfolgreich meistern kann.

Im Januar kündigte der Zulieferer ZF an, teilautomatisierte Fahrfunktionen (Level 2+) durch ein weiteres Steuergerät zu einem ganzheitlich agierenden System zusammenzuführen, indem man den Abstandsregeltempomat, die Verkehrszeichenerkennung, den Spurwechsel-, Spurhalte- und Stauassistent fusioniert. Ziel ist es, bei Fahrzeugkäufern Vorbehalte gegenüber der Automatisierung abzubauen, da man sich über Level 2+ schneller an teilautomatisierte Funktionen gewöhnen kann. Um die Marktdurchdringung (ab diesem Jahr) zu beschleunigen, sollen die Preise für ein solches System unter 1000 Dollar liegen!

Zwar soll der Fahrer bei diesen Systemen weiterhin die Kontrolle über das Fahrzeug behalten und er wird (aus Sicht der Zulieferer und Fahrzeughersteller) letztendlich auch die Verantwortung tragen müssen. Dennoch werden sich bereits bei Level 2+ für die Unfallaufklärung völlig neue Fragestellungen ergeben, zu deren Beantwortung der Analytiker auf Daten und detaillierte Informationen aus dem Fahrzeug angewiesen ist, die es nicht immer adäquat gibt.

Anhand des Titelbeitrags ab Seite 52 wird deutlich, dass sich zwar viele verschiedene nationale und internationale Forschungsprojekte mit den Anforderungen an automatisierte Fahrfunktionen (L3/L4-Funktionen) befassen, letztlich aber die damit verbundene Dimension und Komplexität von der Mehrheit der Beteiligten stark unterschätzt wird/wurde! Um den Unfallhergang, die Unfallursache und Unfallfolgen zweifelsfrei zu ermitteln, sind EDR/DSSAD-Daten zwingend notwendig. Ab 2022 soll der EDR EU-weit verpflichtend eingeführt werden. Dann zeigt sich, ob die geloggte Informationen zur Schaden- und Unfallaufklärung ausreichen.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	42
Veranstaltungen	45
EVU-Nachrichten	46

Fachbeiträge

Zur Regulierung von Unfallschäden 0.0 SV-Wesen <i>Ralf Krause, Joachim Otting</i>	48
---	----

Titelthema: Bedarf und Anforderungen für EDR/DSSAD – eine Analyse auf der Basis von Versicherungsschäden der Allianz Versicherung in Deutschland

1.7.0 UDS/Fahrtschreiber <i>Johann Gwehenberger, Oliver Braxmeier, Christoph Lauterwasser, Melanie Andrea Kreutner, Marcel Borrack, Carsten Reinkemeyer mit fachlicher Unterstützung von Lothar Welch und Michael Weyde</i>	52
--	----

Reifentechnik für Nutzfahrzeuge – die korrekte Auswahl ist entscheidend! 1.2.5.2 Reifenzustand, Reifenschäden <i>Udo Golka</i>	64
--	----

Nicht lineare Optimierung in der Unfallanalyse 1.0.1.1 Computer-Programme <i>Matthias Schmidt</i>	70
---	----

Datenblätter Audi Q3 Mercedes-Benz B-Klasse	77 79
---	----------

Impressum Redaktionsbeirat	43 42
-------------------------------	----------



Foto: Daimler AG