

Der Einfluß des Alters auf die Höhe und die Verteilung der Reaktionsdauer

1994, pp. 131 - 133 (#5)

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema Reaktion](#)
- [5 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Rönitzsch, H.](#): Der Einfluß des Alters auf die Höhe und die Verteilung der Reaktionsdauer. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 32 (1994), pp. 131 - 133 (#5)

Inhaltsangabe

In der Untersuchung ermittelte der Autor Gesamtreaktionsdauern $t_{R, ges}$ je nach Altersgruppe ($\gt 30$ J., ≤ 30 J.) und Kontrast. Demnach liegen bei einer Umfeldleuchtdichte von $L_u = 0,01$ cd/m² die Reaktionsdauern ($t_{R, ges}$!) zu 95 % unter 1,4 s (≤ 30 J., $K = 9,6$) bis 2,0 s ($\gt 30$ J., $K = 1,3$). Minimal wurden 0,9 s, maximal 2,4 s gemessen.

Der Beitrag wurde zwei Jahre später für ältere Verkehrsteilnehmer (> 60 Jahre) in »[Der Einfluß der lichttechnischen Parameter auf die Reaktionsdauer für Fahrzeugführer höheren Alters](#)« fortgesetzt.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1970 [Die Reaktionszeit bei Verkehrsunfällen](#)
- 1974 [Vorbremms- und Bremsweg](#)
- 1974 [Anmerkung zum Artikel Vorbremms- und Bremsweg](#)
- 1978 [Reaktionsanlaß und Reaktion im Straßenverkehr](#)
- 1979 [Verhalten eines Fahrerkollektives in Notsituationen](#)
- 1980 [Über den Vergleich verschiedener Reaktionszeitmessungen und den Einfluß der Reaktionszeit auf die Berechnung bei Vermeidbarkeit von Verkehrsunfällen](#)
- 1980 [Beeinflussung der Reaktionsdauer durch Alkohol und Medikamente](#)
- 1980 [Reaktionsverhalten des Kraftfahrers, Bedingungen und Abhängigkeit](#)
- 1980 [Die Reaktionsgeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Reizintensität](#)

- 1980 [Die Reaktionszeit des Kraftfahrers in der Rechtsprechung](#)
- 1980 [Unfallrelevante Bremsmanöver](#)
- 1980 [Zur Analyse und Synthese von Reaktionszeiten](#)
- 1981 [Die Brems-Reaktionsdauer von Pkw-Fahrern](#)
- 1981 [Grenzen der Wahrnehmungs- und Reaktionsleistungen](#)
- 1981 [Darstellungsmöglichkeiten zur Verdeutlichung des Einflusses verschieden hoher Reaktionsdauern](#)
- 1982 [Die allgemeine Kollisionsbedingung - Über die Fragwürdigkeit von Vermeidbarkeitsbetrachtungen](#)
- 1982 [20. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar, vom 27. Bis 29. Januar 1982](#)
- 1982 [Psychophysische und physikalische Grenzen bei Lenk- und Bremsreaktionen](#)
- 1983 [Die quantitative Erfassung des zeitlichen Ablaufs bei Notbremsungen](#)
- 1983 [Die neuen Erkenntnisse über die Reaktionszeiten des Kraftfahrers - Die wissenschaftlichen Grundlagen ihrer Bemessung](#)
- 1983 [Neue Gesichtspunkte zur Beurteilung der Reaktionszeit](#)
- 1983 [Die neuen Erkenntnisse über die Reaktionszeiten des Kraftfahrers - Die Folgerungen für die Rechtsprechung](#)
- 1983 [Die Bedeutung des Faktors „Reaktionsdauer“ für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit mit Problemen im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsüberwachung](#)
- 1983 [Verlängerte Reaktionsdauer: Konsequenzen für Verkehrserziehung und -aufklärung](#)
- 1983 [Neue wissenschaftliche Erkenntnisse zur Reaktionsdauer von Kraftfahrern - Konsequenzen für die Verkehrsrechtsprechung und Gutachtenerstellung](#)
- 1989 [Der Gesichtssinn](#)
- 1990 [Aufmerksamkeit und Ablenkung](#)
- 1990 [Reaktion und Reaktionszeit](#)
- 1993 [Erkennen und Handeln in gefährlichen Situationen](#)
- 1993 [Die Kontrastabhängigkeit der Reaktionsdauer von Fahrzeugführern](#)
- 1994 [Reaktionszeit - Reaktionsdauer, Sprachverwirrung und Begriffsmißbrauch](#)
- 1994 [Der Einfluß des Alters auf die Höhe und die Verteilung der Reaktionsdauer](#)
- 1994 [Die Sehinkelabhängigkeit der Reaktionsdauer von Fahrzeugführern](#)
- 1995 [Notbremsreaktionen beim Dämmerungssehen: eine experimentelle Studie unter simulierten Bedingungen](#)
- 1996 [Notbremsreaktionen bei Dämmerungssehen und niedrigen Objektkontrasten](#)
- 1996 [Der Einfluß der lichttechnischen Parameter auf die Reaktionsdauer für Fahrzeugführer höheren Alters](#)
- 1998 [Grundprobleme der Reaktionszeit des Kraftfahrers](#)
- 1998 [Ermittlung des Gefahrenerkennungspunktes](#)
- 2001 [Die Reaktionszeitverlängerung bei Dunkelheit unter Alkohol- und Blendungseinflüssen - Ergebnisse aus Laborversuchen](#)
- 2005 [Die Blickbewegungsanalyse als alternatives Werkzeug im Bereich der Fahrzeugsicherheit](#)
- 2006 [Exemplarische Untersuchung der Pre-Crash-Phase einer Motorrad-Pkw-Kollision](#)
- 2006 [Blick-, Reaktions- und Fahrverhalten von Kraftfahrern bei Nebel](#)
- 2007 [Reaktionszeiten im Straßenverkehr](#)
- 2008 [Reaktionsdauer bei Notbremsungen - Entwicklung und Status quo des Erkenntnisstandes](#)
- 2008 [Fahrerreaktionszeiten in Unfallrisikosituationen - neue Fahrbahn- und Fahrsimulatorversuche](#)
- 2008 [Neue mathematische Erkenntnisse zu Reaktionszeiten bei Notbremsvorgängen](#)
- 2014 [Virtueller Greifreflex“ - ein Konfliktpotenzial und die Möglichkeiten der Kompensation in Personenkraftwagen mithilfe moderner Assistenzsysteme](#)

- 2015 [Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme](#)

Weitere Infos zum Thema Reaktion

- [Reaktionszeit](#)
- 1985 Burckhardt, M.: [Reaktionszeiten bei Notbremsvorgängen](#). Verlag TÜV Rheinland
- 1989 Driver Perception Response Time. [SAE 890731](#)
- 1990 Driver's Response and Behavior on Being Confronted with a Pedestrian or a Vehicle Suddenly Darting Across the Road. [SAE 900144](#)
- 1995 (Rönitzsch, H.): Der Einfluß der lichttechnischen Parameter auf die Reaktionsdauer von Kraftfahrzeugführern im nächtlichen Straßenverkehr unter Beachtung der dynamischen Komponente. Dissertation an der TU Ilmenau
- 2002 Hugemann, W.: Driver Reaction Times in Road Traffic. 11th EVU Conference, Portoroz, Slovenia (2002)
- 2003 Development and Evaluation of Driver Response Time Predictors Based upon Meta Analysis. [SAE 2003-01-0885](#)
- 2004 Modeling Driver Response to Lead Vehicle Decelerating. [SAE 2004-01-0171](#)
- 2006 (Himbert, G.): Einfluss der Reaktionszeit auf Vermeidbarkeitsbetrachtungen. [ZfS](#) 27 (2006), pp. 670 - 673 (#12)
- 2009 Rider Response Time in Motorcycle Riding. [SAE 2009-32-0081](#)
- 2014 Impacts of Dynamic Rear Lighting on Driver Response. [SAE 2014-01-0434](#)
- 2016 The reaction times of drivers aged 20 to 80 during a divided attention driving. [Traffic Injury Prevention](#), 17:8, pp. 810 - 814

Weitere Infos zum Thema