

# Die Reaktionsgeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Reizintensität

1980, pp. 144 - 146 (#7/8)

Im Experiment lassen sich die durchschnittlichen Reaktionszeiten ein und derselben Versuchsperson nahezu beliebig verlängern oder verkürzen. Selbst bei den einfachsten Reaktionen im ruhigen und umweltreizarmen Labor sind durch geringfügige Änderungen der Versuchsanordnung unterschiedliche durchschnittliche Reaktionszeiten zu erwarten:

Obwohl es scheinbar nicht einfacheres gibt, als auf ein erwartetes Signal hin auf einen Knopf zu drücken, lassen die Reaktionszeiten sich durch Einübung um 1-2 Hundertstelsekunden verkürzen. Wurden Einfachreaktionen auf verschiedenartige (optische und akustische) Reize hin verlangt, so waren die Reaktionszeiten 1-2 Hundertstelsekunden länger als bei gleichartigen Reizen. Wurden Einfachreaktionen auf gleichartige, jedoch verschieden starke akustischen Reize verlangt, so waren auf den am besten hörbaren Reiz hin die Reaktionszeiten signifikant kürzer als auf den schwächsten Reiz hin (sig. 1%). Beim gleichen Experiment mit optischen Reizen war der Unterscheid weniger deutlich (am BOKA-Gerät).

Einfachwahlreaktionen waren bei jungen gesunden Versuchspersonen durchschnittlich eine Zehntelsekunde länger als Einfachreaktionen (am Wiener Reaktionsgerät).

Durch Störeinflüsse im Auto verlängerten sich die Reaktionszeiten der Beifahrer auf akustische Reize hin um durchschnittlich eine Zehntelsekunde; Abschirmung der Versuchspersonen gegen optische Reize.

Je größer die Zahl und die Leuchtdichte von Störlichtern im Hintergrund, desto größer ist die erforderliche Leuchtdichte eines Signallichts, auf das ohne Verzögerung reagiert werden sollte. Bei der Übertragung dieser Ergebnisse auf die Praxis der Unfallaufklärung ergibt sich der Wunsch, anstelle eines einzigen Grenzwertes eine Skala verschiedener Grenzwerte für Unfallsituationen verschiedenen Typs zu erstellen.

□

## Inhaltsverzeichnis

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

## Zitat

[Moser, L.](#); [Boldt, M.](#); [Karl, G.](#): Die Reaktionsgeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Reizintensität. Der Verkehrsunfall 18 (1980), pp. 144 - 146 (#7/8)

# Inhaltsangabe

## Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1970 [Die Reaktionszeit bei Verkehrsunfällen](#)
- 1974 [Vorbrem- und Bremsweg](#)
- 1974 [Anmerkung zum Artikel Vorbrem- 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. 11<sup>th</sup> 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