

# Blick-, Reaktions- und Fahrverhalten von Kraftfahrern bei Nebel

---

The printable version is no longer supported and may have rendering errors. Please update your browser bookmarks and please use the default browser print function instead.

2006, pp. 121 - 126 (#5)

Fahren bei Nebel ist unfallträchtiger als Fahren bei guter Sicht. Warum ist das Unfallrisiko bei Nebel höher, wie reagieren und verhalten sich Autofahrer bei Nebelfahrten? Diese Fragen waren Thema einer Studie, die an der Technischen Universität Dresden durchgeführt wurde. Die Ergebnisse dieser Studie werden in diesem Beitrag vorgestellt.



## Inhaltsverzeichnis

---

Zitat

Inhaltsangabe

Errata

Kommentar

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema Reaktion

Weitere Infos zum Thema

## Zitat

---

Richter, S.: Blick-, Reaktions- und Fahrverhalten von Kraftfahrern bei Nebel. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 44 (2006), pp. 121 - 126 (#5)

## Inhaltsangabe

---

Im Rahmen ihrer Dissertation wurde die Veränderung der Reaktionszeit und der Reaktionsgüte eines Versuchskollektives bei Nebel im Verhältnis zu klarer Sicht untersucht. Weiterhin wurden das tatsächliche Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten bei Nebel auf einer Autobahn über den Zeitraum von ca. 6 Monaten erfasst und ausgewertet.

Ausgewählte Ergebnisse:

- Reaktionszeit (von Signal bis zum Erzeugen eines Pedaldruckes): normale Sicht 865 ms
- Reaktionszeit bei Nebel: Verlängerung um 13% entspricht 977 ms

In Verbindung mit anderen Untersuchungen wie

- Lachenmayr, B.: Sehen und gesehen werden. Sicher unterwegs im Straßenverkehr. Aachen: Shaker Verlag, 1995
- Bernhard, M.: Zur Bemessung der Haltesichtweite im Straßenentwurf. VDI Fortschritt-Berichte, Reihe 12 Verkehrstechnik/ Fahrzeugtechnik Nr. 400, VDI-Verlag GmbH, Düsseldorf 1999

muss laut Autorin entgegen der bisherigen Praxis in der Rechtsprechung bei der Berechnung des Sicherheitsabstands von einer

- mittleren Verzögerung von  $a = 4,7 \text{ m/s}^2$
- einer Reaktionszeit von mindestens 1,0 s bei normaler Sicht
- einer Reaktionszeit von mindestens 1,13 s bei Nebel

ausgegangen werden.

## **Errata**

---

Aus dem Text ist ersichtlich, dass die Autorin auch bei der Berechnung des Sicherheitsabstands von einer um 13 % erhöhten Reaktionszeit ausgeht. Damit ergibt sich die durch Nebel verlängerte Reaktionszeit zu 1,13 s und nicht 1,3 s, wie im Text genannt. Hier ist wohl eine '1' verloren gegangen.

## **Kommentar**

---

Die Messwerte zur Verlängerung der Reaktionszeit entstammen einem nicht weiter beschriebenen Laborexperiment mit weniger als 100 Versuchen.

## **Weitere Beiträge zum Thema im VuF**

---

- 1970 Die Reaktionszeit bei Verkehrsunfällen
- 1974 Vorbrems- und Bremsweg
- 1974 Anmerkung zum Artikel Vorbrems- 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
- 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

---

Abgerufen von

„[https://www.colliseum.eu/wiki/index.php?title=Blick-,\\_Reaktions-\\_und\\_Fahrverhalten\\_von\\_Kraftfahrern\\_bei\\_Nebel&oldid=30307](https://www.colliseum.eu/wiki/index.php?title=Blick-,_Reaktions-_und_Fahrverhalten_von_Kraftfahrern_bei_Nebel&oldid=30307)“

---

Diese Seite wurde zuletzt am 12. November 2021 um 09:26 Uhr bearbeitet.

Bitte beachten Sie unsere Lizenzbedingungen für das Colliseum.