

Level 2+ oder 3? - Aktuelle Entwicklungen des höher automatisierten Fahrens und kritische Betrachtung zum Spurwechselfvorgang

Teil 2

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.

Teil 1: 2021, p. 252 (#7)
Teil 2: 2021, p. 304 (#9)
Teil 3: 2021, p. 348 (#10)

Das höher automatisierte Fahren soll den Straßenverkehr komfortabler und sicherer machen. In der höchsten Automatisierungsstufe wird das Auto autonom fahren. Alle Insassen sind dann nur noch Passagiere. Bei den aktuellen Berichterstattungen über das autonome Fahren scheint Realismus den früheren Optimismus verdrängt zu haben. Offensichtlich ist der Übergang von SAE-Level 2 nach Level 3 ein sehr großer Schritt. Frank Leimbach, Leiter Konzernrepräsentanz Technische Angelegenheiten beim DEKRA e. V. und davor bei der DEKRA Automobil GmbH verantwortlich für die internationale Typzulassung von neuen Fahrzeugen, antwortete im Frühjahr 2019 in einem Interview auf die Frage nach der möglichen Einführung von SAE-Level 3, 4 und 5: „Die UNECE-Gesetzgebung für die Typzulassung ist hier berechtigterweise zurückhaltend. Daher werden wir uns zunächst noch bis zum Erreichen von Level 3 gedulden müssen und Level 4 sowie 5 werden noch etwas länger dauern“ [1]. In der Tat waren und sind nicht nur technische Herausforderungen zu meistern, sondern auch Hemmnisse im Straßenverkehrs- und Zulassungsrecht zu beseitigen. Die Ankündigung des Honda Legend Hybrid EX mit „Traffic Jam Pilot“ als „weltweit erstes Level-3-Fahrzeug“ gibt Anlass für eine Rückschau auf die jüngere Vergangenheit und Einblicke in den aktuellen Stand. Zudem ergeben sich aus Sicht der Unfallforschung auch kritische Aspekte. Hierzu gehört insbesondere der technisch unterstützte und teilautomatisierte Spurwechsel. Für den unfallanalytisch tätigen Sachverständigen entstehen neue Fragen und Aufgabenstellungen, beispielsweise im Rahmen von Vermeidbarkeitsbetrachtungen. Bisher war hier das Verhalten von menschlichen Fahrzeugführern zu analysieren und zu bewerten. Zukünftig wird auch der Einfluss von teil- oder vollautomatisierten Assistenzfunktionen in die Betrachtungen einzubeziehen sein. Man sollte erwarten dürfen, dass die Systeme den Straßenverkehr noch sicherer machen werden, indem sie zur Vermeidung von Unfällen oder Minderung von deren Schwere beitragen. Es wird aber auch Unfälle geben, die ohne solche Systeme nicht oder anders stattgefunden hätten. Hierbei ist dann einerseits zu prüfen, ob in einer konkreten Situation im jeweiligen Fahrzeug verfügbare Systeme einschlägige Funktionsvorgaben erfüllt oder ggfs. technisch versagt haben. Zudem ist der Umgang des betreffenden Fahrers mit den Systemen relevant. Er kann sie beispielsweise abschalten oder ungünstig übersteuern. Es gehört zu den aktuellen Herausforderungen von Sachverständigen und Unfallforschern, fundierte Beiträge zu leisten, die der Aufklärung

einzelner Unfallabläufe dienen und aus denen sich darüber hinaus auch verallgemeinerte Hinweise zur weiteren Verbesserung der Systeme ableiten lassen.

Level two-plus or three? - Current developments in higher automated driving and a critical view of the lane change process part 1

The very ambitious target of introducing SEA Level 3 systems by 2020 was not achievable in Europe. However, following the first approval of such a system in Japan in November 2020, this now seems imminent. Several luxury class vehicles are technically advanced accordingly. With the legal framework that has been supplemented in the meantime, as well as UN-R 157, which came into force on 22 January 2021 and is binding for type approval, significant obstacles would be removed. From the point of view of accident research, however, there are critical aspects. These include, in particular, technically assisted and partially automated lane changes. New questions and tasks arise for the accident analyst, for example in the context of avoidability considerations. Until now, the behaviour of human drivers had to be analysed and evaluated. In future, the influence of partially or fully automated assistance functions will have to be included in the considerations. In addition, vehicle manufacturers do not coordinate the systems they offer in a uniform manner within the framework of the specifications. Careless or even incorrect use of the systems is therefore likely to play a greater role in accident analyses than in the past.



Inhaltsverzeichnis

Zitat

Inhaltsangabe

Anmerkungen

Beiträge zum Thema im VuF

Siehe auch

Zitat

Berg, F.A.: Level 2+ oder 3? - Aktuelle Entwicklungen des höher automatisierten Fahrens und kritische Betrachtung zum Spurwechselfvorgang Teil 2. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 59 (2021), pp. 252 - 264 (#7)

Inhaltsangabe

Anmerkungen

Beiträge zum Thema im VuF

Siehe auch

Abgerufen von

„https://www.colliseum.eu/wiki/index.php?title=Level_2%2B_oder_3%3F_-_Aktuelle_Entwicklungen_des_höher_automatisierten_Fahrens_und_kritische_Betrachtung_zum_Spurwechselfvorgang_Teil_2&oldid=30289“

Diese Seite wurde zuletzt am 20. Oktober 2021 um 12:18 Uhr bearbeitet.

Bitte beachten Sie unsere Lizenzbedingungen für das Colliseum.