https://www.colliseum.eu/wiki/Level_2%2B_oder_drei%3F_%E2%80%93_Aktuelle_Entwicklungen_des_h%C3%B6her_automatisierten_Fahrens_und_kritische_Betrachtung_zum_Spurwechselfvorgang_Teil_1

Level 2+ oder drei? - Aktuelle Entwicklungen des höher automatisierten Fahrens und kritische Betrachtung zum Spurwechselfvorgang Teil 1

Teil 1: 2021, p. 252 (#7)

Teil 2: 2021, p. 304 (#9)

Teil 3: 2021, p. 348 (#10)

Die sehr ambitionierte Zielsetzung der Einführung von SAE-Level-3-Systemen bis zum Jahr 2020 war in Europa nicht erreichbar. Nach der ersten Zulassung eines solchen Systems im November 2020 in Japan scheint dies nun aber in Kürze bevorzustehen. Mehrere Fahrzeuge der Oberklasse sind technisch entsprechend weit entwickelt. Mit dem inzwischen ergänzten gesetzlichen Rahmen sowie der am 22.01.2021 in Kraft getretenen, für die Typprüfung verbindlichen UN-R 157 wären wesentliche Hemmnisse beseitigt. Aus Sicht der Unfallforschung ergeben sich aber 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 ist der Einfluss von teil- oder vollautomatisierten Assistenzfunktionen in die Betrachtungen einzubeziehen. Zudem stimmen die Fahrzeughersteller ihre angebotenen Systeme im Rahmen der Vorgaben uneinheitlich ab. Ein zu sorgloser oder gar falscher Umgang mit den Systemen dürfte deshalb im Rahmen von Unfallanalysen mehr als bisher eine Rolle spielen.

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

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Anmerkungen](#)
- [4 Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [5 Siehe auch](#)

Zitat

[Berg, F.A.](#): Level 2+ oder drei? - Aktuelle Entwicklungen des höher automatisierten Fahrens und kritische Betrachtung zum Spurwechselfvorgang Teil 1. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 59 (2021), pp. 252 - 264 (#7)

Inhaltsangabe

Anmerkungen

Beiträge zum Thema im VuF

Siehe auch