

Untersuchungen zur Wahrnehmbarkeit von Anfahrvorgängen im Querverkehr

2011, pp. 431 – 437 (#12)

Dieser Beitrag basiert auf einer Bachelorarbeit des Autors in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Pauly & Partner. Er behandelt die Erkennbarkeit von Anfahrvorgängen des von rechts kommenden Querverkehrs. Untersucht wurde, wann und anhand welcher Merkmale ein bevorrechtigter Fahrzeuglenker bei unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten den Anfahrvorgang eines von rechts anfahrenden Pkw wahrnimmt. Im Vergleich zur zusammengefassten Wahrnehmungs- und Reaktionszeit, wie sie in vorliegender Fachliteratur beschrieben wird, wurden bei der eigenen Versuchsreihe deutlich geringere Zeitspannen ermittelt.

Studies on the perceptibility of pulling-away processes in traffic crossing from the side

The article is based on a current BA thesis by the author in cooperation with engineering consultants Pauly and Partner and deals with the perceptibility of pulling-away processes of vehicles crossing from the right. The study examined when and on the basis of which characteristics a driver perceives a pulling-away process of a vehicle crossing from the right at different driving speeds. The evaluation was compared with previous findings and recommendations from specialist literature. Compared to the combined perception and reaction time as described in the literature, significantly shorter time periods were determined in the test series.

□

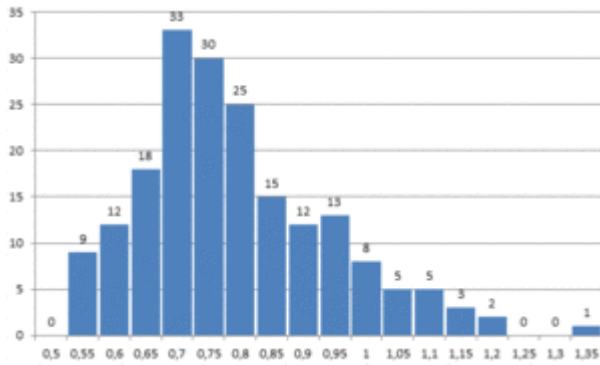
Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Fuoß, S.](#): Untersuchungen zur Wahrnehmbarkeit von Anfahrvorgängen im Querverkehr. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 49 (2011), pp. 431 – 437 (#12).

Inhaltsangabe



Häufigkeitsverteilung (alle Versuche)

Der Autor führte jeweils maximal 6 Fahrversuche mit 39 Probanden auf dem Gelände des [Cannstatter Wasens](#) durch. Die Fahrgeschwindigkeit des Probandenfahrzeugs betrug 2×30 km/h, 2×50 km/h und 2×70 km/h, wobei (laut telefonischer Auskunft des Autors) stets mit 30 km/h begonnen wurde und die jeweils nächste Vorgabe der Geschwindigkeiten durch den Versuchsleiter erfolgte. (Tendenziell kamen die niedrigeren Geschwindigkeiten jedoch zuerst.)

Das nebenstehende Excel-Diagramm zeigt die Häufigkeitsverteilung der insgesamt 192 auswertbaren Einzelversuche. Laut telefonischer Auskunft des Autors erfolgte die Auszählung der Verteilung damals »von Hand«, wobei die Klassengrenzen jeweils von 0,50 – 0,54 s bzw. 0,55 – 0,59 s (und analog) verliefen. Auf der »x-Achse« des Diagramm ist als Beschriftung nicht die Klassenmitte (0,52 s bzw. 0,57 s) angegeben, sondern die Klassenuntergrenze (also 0,5 s bzw. 0,55 s).

Die Excelmappe mit den in der Bachelorarbeit angegebenen Daten kann heruntergeladen werden: [Datei:Fuoß-Daten.zip](#)

Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema