

# Daten aus dem automatisierten Fahrzeug zur Unfallaufklärung

## AHEAD

### AGGREGATED HOMOLOGATION-PROPOSAL FOR EVENT-RECORDER-DATA FOR AUTOMATED DRIVING

#### Was ist "AHEAD"?

AHEAD ist eine in 2017 gegründete informelle Arbeitsgruppe aus Vertretern der Versicherungswirtschaft, der Forschung, der Industrie, von Verbraucherschutz- sowie Sachverständigenorganisationen.\*

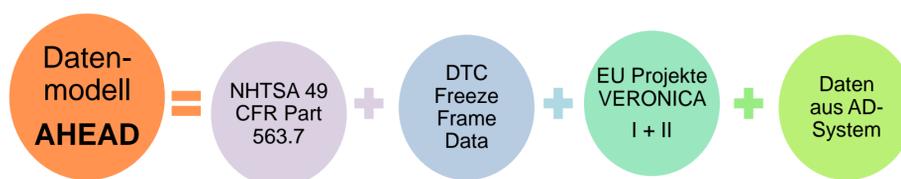
#### Zielsetzungen der Arbeitsgruppe

- Technischen Standards als Zulassungsvoraussetzung von Fahrzeugen mit hochautomatisierten Systemen in der Europäischen Union
- Definition notwendiger Parameter zur Unfallaufklärung und Evaluierung des Datenmodells mit Hilfe realer Unfälle, Crashversuchen und Unfallforschung
- Hohe Priorisierung von Daten- und Verbraucherschutz bei der Definition des Datenmodells
- Berücksichtigung der Datensparsamkeit
- Klare Trennung beim Umgang zwischen Unfalldaten und kommerziell verwertbaren Fahrzeugdaten
- Ereignisbezogene Aufzeichnung und Speicherung von Parametern in einem Zeitfenster von 30 Sekunden vor und 5 Sekunden nach dem Ereignis

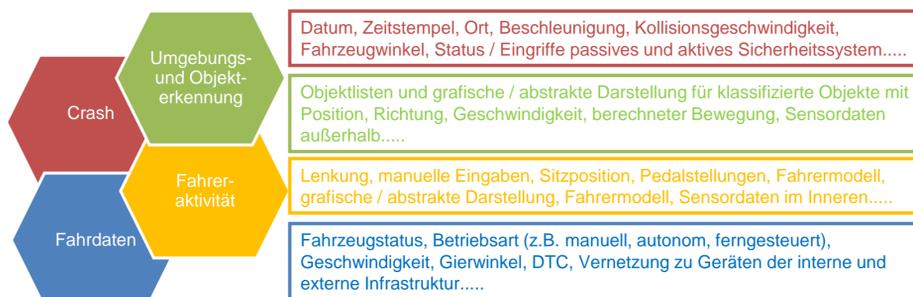
#### Das Datenmodell "AHEAD"

Das Datenmodell AHEAD besteht aus Daten, die bereits heute aus verschiedenen Quellen im Fahrzeug verfügbar sind, und speziellen Datenelementen im Zusammenhang mit den automatisierten Fahrfunktionen.

#### Datenbasis des AHEAD-Modells



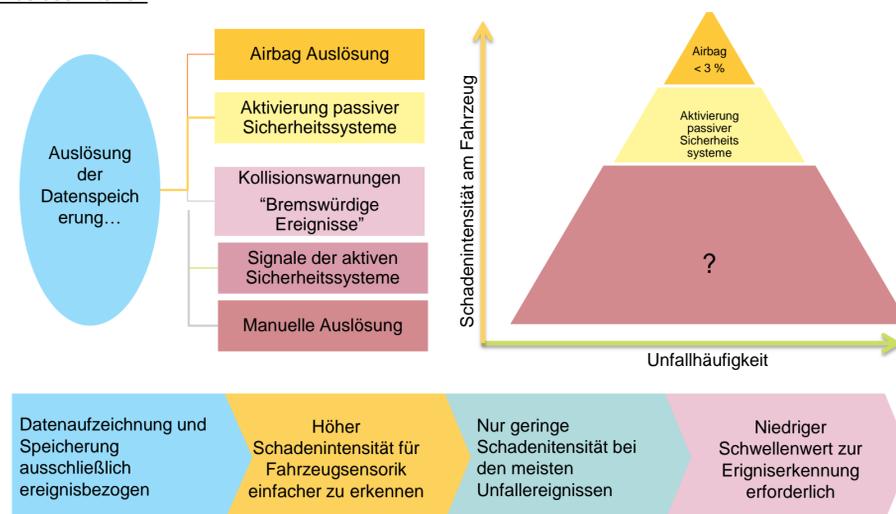
#### Datenstruktur:



#### Datenumfang:

Speicherung ausschließlich anlassbezogen in einem Zeitfenster von 30 Sekunden vor und 5 Sekunden nach einem Ereignis, erhöhte Frequenz und Genauigkeit der Parameterspeicherung unmittelbar vor und während des Ereignisses.

#### Auslöseschwelle für die Datenspeicherung und Auslösekriterien



#### Diskussionsschwerpunkte

##### Bilder von Kameras im Außen- und Innenbereich des Fahrzeugs:

Aktuell werden Systeme entwickelt, die durch abstrakte Fahrermodelle die erforderliche Fahrerüberwachung in Bezug auf Aufmerksamkeit, Fahrtüchtigkeit und Reaktionsfähigkeit zulassen.

##### Technische Grenzen:

Es gibt derzeit keine Sensorik, die den Reibungskoeffizienten der Fahrbahnoberfläche direkt messen oder die Sichtbarkeit des automatisierten Fahrzeugs für andere menschliche Verkehrsteilnehmer beurteilen kann. Ein an die Situation angepasster Fahrstil in Bezug auf Wetter, Sicht und andere äußere Umstände ist für ein automatisiertes Fahrzeug heute viel schwieriger zu realisieren als für einen erfahrenen menschlichen Fahrer.

##### Politische Umsetzung:

Die AHEAD-Arbeitsgruppe versucht derzeit, diese Themen in Gesprächen mit den Fahrzeugherstellern und in informellen Arbeitsgruppen der EU und der UNECE zu behandeln.

\*Mitglieder der AHEAD-Arbeitsgruppe: Derzeit besteht die Arbeitsgruppe aus einem Kernteam und einem breitgefächerten Expertenkreis unter anderem der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse e.V.  
Kernteam: Forschungszentrum CARISSMA der Hochschule Ingolstadt, DEKRA, Continental, AXA Schweiz, AZT Automotive GmbH, Allianz Zentrum für Technik