

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>Notwendige Änderungen der bestehenden Regelungen</b> .....	<b>20</b>
<b>2</b>	<b>Möglichkeiten der Kodierung von Bremsungen durch die Gestaltung der Rückleuchte</b> .....	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>21</b>
2.1	Vorüberlegungen aus wahrnehmungspsychologischer Sicht .....	7	<b>7</b>	<b>Conclusion</b> .....	<b>22</b>
2.2	Vergrößerung der Leuchtenfläche .....	8	<b>8</b>	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>22</b>
2.3	Lageänderung der Leuchtenfläche .....	9			
2.4	Veränderung der Leuchtdichte .....	9			
2.5	Blinkende Leuchten .....	9			
2.6	Veränderung der Leuchtfarbe .....	10			
2.7	Veränderung der Kontur der Bremsleuchten .....	10			
2.8	Erhöhung der Anzahl der Bremsleuchten .....	10			
2.9	Kombination verschiedener Stimulusfaktoren .....	10			
<b>3</b>	<b>Vorliegende Lösungsansätze zur Optimierung des rückwärtigen Signalbildes bei Gefahrenbremsungen</b> .....	<b>11</b>			
3.1	Bremsstärkeanzeige mittels Leuchtdichte- und Flächenvergrößerung .....	11			
3.2	Das Integral-Bremslicht (IBL) .....	13			
3.3	Optimierung des rückwärtigen Signalbildes mittels blinkender Leuchten .....	14			
3.4	Lösungsvorschlag mit aktivierter Warnblinkanlage .....	15			
3.5	Dauerlicht der hinteren Fahrtrichtungsanzeiger .....	15			
3.6	Wertung der Lösungsansätze aus Sicht der BAST .....	15			
<b>4</b>	<b>Anforderungen an eine Bremslichtkonfiguration mit optimaler Wirksamkeit</b> .....	<b>17</b>			
4.1	Signalbilder einer optimierten Bremslichtkonfiguration .....	18			
4.2	Technische Ausführung eines optimierten Signalbildes .....	19			