

# Inhalt

<b>1 Einleitung . . . . .</b>	<b>7</b>	<b>5 Notwendige Änderungen der bestehenden Regelungen . . . . .</b>	<b>20</b>
<b>2 Möglichkeiten der Kodierung von Bremsungen durch die Gestaltung der Rückleuchte . . . . .</b>	<b>7</b>	<b>6 Zusammenfassung . . . . .</b>	<b>21</b>
2.1 Vorüberlegungen aus wahrnehmungs-psychologischer Sicht . . . . .	7	7 Conclusion . . . . .	22
2.2 Vergrößerung der Leuchtenfläche . . . . .	8	8 Quellenverzeichnis . . . . .	22
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 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 aktiver Warnblinkanlage . . . . .	15		
3.5 Dauerlicht der hinteren Fahrtrichtungsanzeiger . . . . .	15		
3.6 Wertung der Lösungsansätze aus Sicht der BASt . . . . .	15		
<b>4 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		