



Dem Himmel so nah

Nicht durchgesetzt hat sich leider dieses Assistenzsystem namens „Soft Fall“. Im Notfall öffnet sich der im Dach eingebaute Fallschirm, mit dessen Hilfe das Auto dann sanft zu Boden wehrt. Blöd halt, wenn darunter der metertiefe Ozean liegt. Kritiker bemängelten zudem, dass das System auf ebener Strecke nicht optimal funktioniert.

KARIKATUR: PETER RESCH UND ANATOL LÖHR

Pro & Contra

Hilfssysteme machen Sinn

Sicherer und komfortabler

Fahrerassistenzsysteme haben viele gute Seiten. Solche Systeme machen den Straßenverkehr erheblich sicherer, weil sie reaktionsschneller sind als Menschen. Außerdem wird das Autofahren durch Systeme wie den Spurhalteassistenten wesentlich komfortabler, da der Mensch sich nicht mehr auf alles konzentrieren muss. Einfache Systeme wie der Tempomat gehören heute schon zur Standardausstattung vieler Fahrzeuge. Fahrerassistenzsysteme sind eine sehr gute Entwicklung.



Pro von Lorenz Wenzel

Wichtig ist eigenes Urteilsvermögen

Fahrerassistenzsysteme muss man kritisch betrachten, weil bei einem Defekt eine Reparatur mit einem hohen Arbeits- und Kostenaufwand verbunden ist. Außerdem können Fahrerassistenzsysteme das Einschätzungsvermögen eines Fahrers stark beeinträchtigen. Verlässt man sich bedenkenlos auf die Technik, ist man während der Fahrt weniger aufmerksam. Daher sollte man sich trotz der Technik im Auto auch immer auf das eigene Urteilsvermögen besinnen.



Contra von Peter Resch

Interview

„Immer mehr Kunden legen Wert auf Sicherheit“

Autoverkäufer Rainer Wölfle ist davon überzeugt, dass Tempomat, Spurhalter & Co. helfen können, Unfälle zu verhindern

Die beiden Schüler Niclas Wölfle und Johann Kern haben Rainer Wölfle, Geschäftsführer der Automobilholding Wölfle GmbH, über Fahrerassistenzsysteme im Automobilvertrieb interviewt.

Wie wichtig sind dem Kunden Fahrerassistenzsysteme beim Kauf eines Fahrzeuges?

Immer mehr Kunden legen auf Sicherheit im Straßenverkehr Wert. Aus diesem Grund werden zu einem großen Teil diese Systeme immer wichtiger für Käufer.

Besitzen alle Ihrer verkauften Fahrzeuge Fahrerassistenzsysteme?

In den neueren Modellen gibt es immer Fahrerassistenzsysteme, aber man kann auch nicht enthaltene Systeme zusätzlich bestellen.

Welche Fahrerassistenzsysteme werden am häufigsten zusätzlich gekauft?

Systeme für die Spurhaltung, Bremsung, Straßenschilderkennung, Tempomat, Abstandsregler und Einpark-



Viele Autos sind mit etwa mit einem Abstandsregler ausgerüstet. FOTO: PR

hilfssysteme werden am häufigsten zusätzlich bestellt.

Mit welchen Kosten muss ein Käufer beim zusätzlichem Kauf von Fahrerassistenzsysteme rechnen?

Die Systeme haben sehr unterschiedliche Preise, so kostet zum Beispiel ein Einparkhilfssystem etwa 800 Euro und ein aufwändigeres System wie der Abstandsregler oder ein Spurhalteassistent bis zu 1800 Euro.

Was halten Sie persönlich von Fahrerassistenzsystemen, und was hat die Entwicklung der vergangenen Jahre für die Sicherheit beim Fahren bewirkt?

Ich finde die Systeme sehr sinnvoll, da sie in schwierigen Situationen sehr hilfreich sein und Unfälle verhindern können. Auch für Fahrer, die eher nicht so erfahren sind, können diese Systeme sehr unterstützend wirken. Dies ist auch der Grund, warum schwere Verkehrsunfälle in den letzten Jahren immer weniger werden.



Autoverkäufer

Rainer Wölfle (Foto: privat) verkauft Autos und ist Geschäftsführer der Automobilholding Wölfle GmbH. Er ist ein großer Befürworter der Fahrerassistenzsysteme.

Weckruf für Schlafmützen

Fahrerassistenzsysteme können Unfälle verhindern

Von Lorenz Wenzel, Jonas Broscheid, Alexander Spöttl, Christoph Deiß und Arvid Schumacher

Ein Licht blinkt auf, Bremsen quietschen, das Auto kommt zum Stillstand. Ein weiteres Mal hat der Notbremsassistent eingegriffen und einen Aufprall verhindert. Einen Aufprall auf eine Plastikwand in der Niederlassung des Automobilzulieferers Continental in Lindau.

„In dem Lindauer Standort sind wir auf Fahrerassistenzsysteme spezialisiert“, erklärt uns Christian Bauer, Leiter der Personalentwicklung bei Continental. Dort sind wir als Schulklasse des Bodensee-Gymnasiums Lindau zu Besuch. Als erster Punkt auf unserer Tagesordnung steht eine Demonstration der Zuverlässigkeit der beiden verschiedenen Sensorsysteme für den Notbremsassistenten. Hierbei handelt es sich zum einen um den Radar-Sensor und zum anderen um die etwas günstigere Infrarot-Variante, die zusammen mit einer Kamera verbaut ist.

Wir können es kaum glauben, in einen der neuen Testwagen steigen zu dürfen, um die Fahrerassistenzsysteme selbst testen zu können. Und stellen fest: Der Bremsweg des Infrarot-Sensors ist aufgrund äußerer Einflüsse individuell verschieden. „Da die Fahrbahn nass ist, greift der Notbremsassistent mit Infrarot-Sensor verhältnismäßig spät“, kommentiert ein Techniker das späte



Die Klasse 8c zu Besuch bei Continental.

FOTO: CONTINENTAL



Rettung in letzter Sekunde: Ein Warnton macht auf Gefahren aufmerksam.

FOTO: DVR

Bremsen. Das Fahrzeug mit Radar-Sensor bremsst früher, da dieser Objekte auf 100 bis 150 Metern Entfernung genau erkennen kann.

Danach gehen wir von der Praxis direkt in die Theorie über. Christian Bauer verschafft uns nun mithilfe einer kurzen Präsentation einen Gesamtüberblick der Firma Continen-

tal. Hierbei erfahren wir, dass Continental gar nicht, wie viele von uns dachten, nur auf Autoreifen spezialisiert ist, sondern die Reifenproduktion nur einer von vielen Geschäftsbereichen des Automobilzulieferers ist.

Kontrolle bleibt beim Fahrer

Nach diesem kurzen Einstieg geht es spezifischer um den Lindauer Standort, der sich um Fahrerassistenzsysteme kümmert. Er gehört zum Geschäftsbereich ADAS (Advanced Driver Assistant Systems). Im weiteren Verlauf des Gesprächs, in dem sich mittlerweile alles um die Fahrerassistenzsysteme dreht, drängt sich schon die Frage auf, wie viel Mensch eigentlich noch im Auto steckt. Unstrittig ist, dass Fahrerassistenzsysteme viel zur Sicherheit und zum Komfort beim Autofahren beitragen. Denn das Auto kann heutzutage viele Dinge selbstständig erledigen (zum Beispiel autonom einparken) und so den Fahrer entlasten. In diesen Fäl-

len hat der Mensch nicht mehr viel zu tun. Allerdings sind diese Technologien eine menschliche Errungenschaft, also von Menschen erfunden, entwickelt und gebaut.

Die Einführung von Fahrerassistenzsystemen lässt sich nicht mehr aufhalten. Sie erfolgt schrittweise. Bis 2020 werden sich Assistenzsysteme weiter verbreiten und 2025 in großer Anzahl auf unseren Straßen unterwegs sein. Doch die Angst davor, dass das Auto die Kontrolle übernimmt, ist völlig unbegründet, so Bauer: „Da der Mensch immer das letzte Wort haben wird.“ Doch wenn das nächste Mal die Bremsen laut quietschen, hat vermutlich ein Notbremsassistent Schlimmeres verhindert.

Weitere Inhalte zum Thema unter www.schwabische.de/vorfahrt und unter www.bodensee-gymnasium.de

Nachgefragt

Schon gewusst, dass

... jedes Fahrerassistenzsystem dem Kommando des Fahrers unterliegt? Zum Beispiel kann der Fahrer die automatische Notbremsung deaktivieren, wenn er in der Gefahrensituation erneut Gas gibt. Dies ist durch Gesetze geregelt.

... der Notbremsassistent Auf-fahrnfälle bis zu einem Geschwindigkeitsunterschied von 50 km/h vermeiden kann?

... man sich trotz vorhandenem Notbremsassistent nicht ganz darauf verlassen kann, da es immer noch Einflüsse gibt, die das System nicht einkalkulieren kann (z. B. nasse Fahrbahn)?

... das älteste Fahrerassistenzsystem der elektrische Scheibenwischer ist?

FABIAN FISCHER

„Fahrerassistenzsysteme erhöhen die Verkehrssicherheit“

Elena Huber und Inga Harscher haben Thomas Steur zum Thema Unfälle und Fahrerassistenzsysteme interviewt. Steur ist stellvertretender Leiter der Polizeiinspektion Lindau.



FOTO: PRIVAT

Was sind Ihre Aufgabenbereiche?

Ich bin der stellvertretende Leiter der Polizeiinspektion Lindau. Zuvor war ich über elf Jahre lang Sachbearbeiter für Verkehr.

Wie lange sind Sie schon Polizist?

Ich bin seit 1979 bei der Polizei.

Wie viele Autounfälle passierten 2015 in Lindau?

1105 Verkehrsunfälle in unserem Inspektionsbereich (Lindau, Sigmarszell, Weißensberg, Nonnenhorn, Wasserburg, Bodolz). Davon 847 Verkehrsunfälle im Stadtgebiet von Lindau.

Was halten Sie von Fahrerassistenzsystemen?

Fahrerassistenzsysteme erhöhen die Verkehrssicherheit. Bei aller Technik darf man allerdings nicht auf den physischen Einfluss eines Fahrzeugführers verzichten. Jede Technik kann versagen, und kein Fahrzeugführer sollte sich auf die Technik verlassen. Ein defekter Mikrochip könnte ansonsten zu fatalen Folgen führen.

Hat auch Ihnen schon mal ein Fahrerassistenzsystem in einem Unfall das Leben gerettet oder Ihnen geholfen?

Ich denke, dass die Assistenzsysteme in meinem Fahrzeug mit Sicherheit schon einen Unfall verhindert haben, dessen ich mir vielleicht gar nicht bewusst wurde. Ich denke hierbei zum Beispiel an ein ESP (Stabilitätsprogramm) bei winterlichen Fahrverhältnissen. Ein Programm wie dieses ist heute in fast jedem neuwertigen Fahrzeug eingebaut.



Zu Boden gegangen

Was aussieht wie eine völlig erschöpfte Schulklasse, ist die 8c des Bodensee-Gymnasiums Lindau, die versucht, im Pausenhof mit ihren Körpern ein Auto nachzubilden. Für das Schülerprojekt „Vorfahrt für sicheres Fahren“ haben die Mädchen und Jungen den

Automobilzulieferer Continental in Lindau besucht, um herauszufinden, wie viel Mensch noch im Auto steckt. Continental entwickelt unter anderem Fahrerassistenzsysteme. Die Firma pflegt eine Kooperation mit dem Bodensee-Gymnasium. FOTO: INKA SCHUH