

### Fahrerassistenzsysteme: Sicherheit in doppelter Hinsicht Aktive und passive Unterstützung beim Autofahren

[Bonn, 24.08.2017] Fahrerassistenzsysteme (FAS) unterstützen passiv und aktiv: Der Fahrer behält jederzeit die volle Kontrolle über sein Fahrzeug und bleibt stets verantwortlich. FAS assistieren ihm und unterstützen ihn, wenn zum Beispiel die Konzentration einmal schwindet und die Aufmerksamkeit nachlässt – oder auch, wenn andere Verkehrsteilnehmer Fehler machen.

#### FAS sind „beste beifahrer“

Der Mensch handelt nicht immer perfekt: Das Ergebnis sind Unfälle durch zu hohe Geschwindigkeit, mangelnden Sicherheitsabstand, Unachtsamkeit oder Müdigkeit. Für Fahrfehler gibt es geeignete FAS, die uns auf die Gefahr, in die wir uns unbemerkt begeben, aufmerksam machen können. Notbrems-, Spurwechsel- und Spurhalteassistenten korrigieren Fahrfehler und helfen uns in den Momenten, in denen uns die Konzentration kurz verlassen hat. Geschwindigkeitsassistenten warnen bei zu hoher Geschwindigkeit, Abstandsregler passen den Abstand zum Vordermann dem fließenden Verkehr an und Müdigkeitswarner erinnern uns daran, eine Pause einzulegen, bevor wir in den gefährlichen Sekundenschlaf fallen. Das hat nichts mit einer Abhängigkeit von der Technik zu tun, im Gegenteil: FAS sind „beste beifahrer“ – sie entlassen uns nicht aus unserer Verantwortung.

#### Das Fahrerassistenzsystem kontrolliert nicht, es assistiert

Der Begriff „Assistent“ drückt es schon aus: Der Fahrer behält auch bei Aktivierung mehrerer Fahrerassistenzsysteme die volle Kontrolle über seinen Wagen. Die Technik greift nur dann für ihn ein, wenn die Sicherheit dadurch erhöht wird.

#### Zusätzliche Sicherheit durch Entlastung

Auch der sichere, erfahrene Fahrer, der schon viele unfallfreie Jahre absolviert hat, profitiert von der Unterstützung, die die Fahrerassistenzsysteme bieten. Jeder kann in eine Situation kommen in der eine zusätzliche Absicherung, z.B. durch Fahrerassistenzsysteme nötig wird. Zumal die eigene selbstempfundene Unfehlbarkeit nicht ausschließt, dass andere Autofahrer Fehler machen, die einem Schaden zufügen können.

#### FAS in Zahlen

Wen diese Argumente nicht überzeugen, den können vielleicht Zahlen umstimmen: Studien zeigen, dass die Zahl schwerer Unfälle durch breiten Einsatz von Fahrerassistenzsystemen halbiert werden könnte. <sup>1</sup> Ein Viertel der Kollisionen infolge eines Spurwechsels könnte verhindert werden. <sup>2</sup> Damit nicht genug: Im Stop & Go von Anfahren und

<sup>1</sup> DEKRA Verkehrssicherheitsreport: <http://www.dekra.de/de/verkehrssicherheitsreport-2016>

<sup>2</sup> Insurance Institute for Highway Safety, Crash Avoidance Potential of Five Vehicle Technologies, IIHS 2008: <http://www.iihs.org/frontend/iihs/documents/masterfiledocs.ashx?id=1826>

---

Anhalten, wie es in Staus oder zähfließendem Verkehr typisch ist, ließen sich mit Fahrerassistenzsystemen zehn Prozent Kraftstoff sparen.<sup>3</sup> Das ist echte Nachhaltigkeit.



Abbildung: Der Spurwechselassistent warnt den Fahrer vor einem Fahrzeug auf der Nebenspur  
Bildnachweis: Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

### Über „bester beifahrer“:

Die Kampagne „bester beifahrer“ des DVR und seiner Partner setzt sich für mehr Sicherheit auf den Straßen durch den Einsatz von FAS ein. Einen Überblick über die Funktionsweise dieser und weiterer FAS bietet die Informationsplattform [www.bester-beifahrer.de](http://www.bester-beifahrer.de). Autofahrer finden auf der Webseite die bundesweit einzige Abfragedatenbank zur typengenaue Verfügbarkeit von FAS. Alle Informationen sind auch als App verfügbar: <http://app.bester-beifahrer.de/>

### Pressekontakt:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat  
Sandra Demuth  
Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit  
Initiativen/Veranstaltungen  
Auguststraße 29  
53229 Bonn  
Mail: [SDemuth@dvr.de](mailto:SDemuth@dvr.de)

Servicebüro „bester beifahrer“  
Anna-Maria Guth  
Karl-Arnold-Straße 8  
47877 Willich  
E-Mail: [info@bester-beifahrer.de](mailto:info@bester-beifahrer.de)  
Telefon: +49 (0)2154 888 520

---

<sup>3</sup> Studie der Technischen Universität Dresden, Verkehrliche Auswirkungen von ACC auf den Kraftstoffverbrauch, 2004:  
[https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivw/osv/die-professur/beschaefigte/martin.treiber/publikationen/document\\_view?fis\\_type=forschungsprojekt&fis\\_id=6931&set\\_language=en](https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivw/osv/die-professur/beschaefigte/martin.treiber/publikationen/document_view?fis_type=forschungsprojekt&fis_id=6931&set_language=en)

