

Unfallforschung: Viele Parkassistenten sind unausgerüstet

Durch Parkrempler entstehen jedes Jahr Millionenschäden. Aber auch Menschen können beim Ein- und Ausparken verletzt werden, zum Teil sogar schwer. Zunehmende Unübersichtlichkeit und wachsende Abmessungen moderner Fahrzeuge machen fehlerfreies Ein- und Ausparken ohne technische Hilfe immer schwieriger.

Doch elektronische Helfer haben noch viele Tücken, wie die Unfallforschung der Versicherer (UDV) herausgefunden hat. „Die Assistenten müssen für den Nutzer verständlich sein und fehlerfrei funktionieren“, sagt UDV-Leiter Siegfried Brockmann. Die umfangreichen Tests mit Probanden, Fahrzeugen und Parkassistenten hätten auch gezeigt, dass die Technik viele Parklücken nicht erkennt oder wesentlich länger als der Mensch zum Rangieren braucht. „Diese Systeme können nichts nützen, weil sie abgeschaltet werden“, so Brockmann. Parkassistenten beziehungsweise Einparkhilfen sollen eigentlich zur Erhöhung der aktiven Sicherheit beitragen und den Komfort beim Ein- und Ausparken verbessern. Sie sollen den Fahrer unterstützen, indem sie seine Wahrnehmung erweitern oder Teile des Parkvorgangs übernehmen. Doch welche Technik hilft am besten?

Parkpiepser: Viele Autos haben hinten und oft auch vorne Ultraschallsensoren, die bei der Annäherung an ein Hindernis Alarm schlagen. In manchen Fahrzeugen wird das akustische Signal von einem optischen unterstützt. Vorteil: Die Technik ist einfach zu verstehen und kostengünstig. Nachteil: Die Fahrgeschwindigkeit wird nicht berücksichtigt. Beim forschen Ausparken kommt die Warnung häufig zu spät.

Rückfahrkamera: Kameras können hilfreich sein beim Einparken in engen Parklücken. Beim direkten Vergleich von zwei Fahrzeugen unterschiedlicher Größe – Kompaktklasse und SUV – wird aber deutlich, dass Kameras kein Allheilmittel für Übersichtlichkeits- und Handling-Probleme sind. Zumal, wenn zahlreiche Zusatzinformationen wie Fahr- und Lenklinien eingeblendet werden. Eine gewisse Kompensation für schlechte Übersichtlichkeit durch Kameras kann mit der Funktion „Top View“ erreicht werden. Top View ermöglicht eine Rundumsicht und lässt die Abstände zu Hindernissen leichter erkennen. Die dargebotene Information ist insgesamt einfacher zu verstehen als Kamerabilder mit verschiedenen farbigen Linien.

Halbautomatische Systeme: Bei diesen Systemen gibt der Fahrer Gas und bremst, das Fahrzeug übernimmt das Lenken. Dieses System wurde als nicht optimal eingestuft. Gründe waren: unzuverlässige Parklückenwahl und häufiges Rangieren. Trotz der modernen Technik, kam es in den Fahrversuchen immer wieder zu Kollisionen, da die Probanden auf Grund des hohen Systemvertrauens oft zu schnell für die Warnungen waren, das System aber keinen automatischen Bremsengriff vorsah.

Ansprechpartner:

Siegfried Brockmann

Tel.: +49 30 2020-5820

E-Mail: s.brockmann@gdv.de

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39
ID-Nummer 6437280268-55

E-Mail: kommunikation@gdv.de

www.gdv.de



Vollautomatische Systeme: Diese Systeme erkennen eine Längs- oder Querparklücke und parken ohne das Zutun des Fahrers ein. Er muss allerdings das Geschehen überwachen. In den Probandentests schnitt diese Technik relativ gut ab. In der Praxis zeigen sich allerdings systembedingte Schwächen: Zwei oder mehrere nebeneinander liegende Parklücken werden nicht erkannt. Und zuweilen dauert der Parkvorgang sehr lange. Was im realen Straßenverkehr zu Stress mit dem nachfolgenden Verkehr führen kann.

Ein generelles Problem aller getesteten Systeme: Beim Einparken gibt es zwar Hilfestellung. Das Ausparken bleibt dennoch risikoreich. Vor allem bei querendem Verkehr oder plötzlich auftauchenden Fußgängern hinter dem Fahrzeug.

Hinweis an die Redaktionen: Zu diesem Thema bieten wir Footage- und Bildmaterial an.

Immer aktuell informiert:



Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) (www.udv.de) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (www.gdv.de) forscht und berät seit über 50 Jahren im Dienste der Verbesserung der Sicherheit und der Unfallvermeidung auf Deutschlands Straßen. Sie ist gleichzeitig einer der größten Auftraggeber für universitäre und außeruniversitäre Verkehrssicherheitsforschung. Die UDV pflegt den Austausch mit anderen in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Institutionen. Die deutschen Versicherer bekennen sich damit ausdrücklich zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung für die Verkehrssicherheit.
