

## EU verordnet Fahrerassistenzsysteme als Basisausstattung

Von Hans-Robert Richarz

EU-Parlament, -Rat und -Kommission haben gemeinsam beschlossen, den Einbau einer ganzen Reihe von Fahrerassistenzsystemen in Personen- und Lastwagen sowie Bussen EU-weit zur Pflicht zu machen. Ab 2022 soll das für alle neuen Fahrzeugmodelle, ab 2024 für alle neu zugelassenen Lkw und Busse gelten. Besondere Aufmerksamkeit schenken die EU-Oberen Abbiegeassistenten für Lastwagen und Omnibussen.

Der verbindlich vorgeschriebene Einsatz neuer Techniken könne dazu beitragen, die Zahl der Unfälle mit Toten und Verletzten aufgrund von Verkehrsunfällen zu senken, meint EU-Industriekommissarin Elżbieta Bieda. 90 Prozent dieser Ereignisse seien auf menschliches Versagen zurückzuführen. Vor einem Jahr hatte die Kommission vorgeschlagen, bestimmte Fahrzeugsicherheitsmaßnahmen obligatorisch zu machen. Dazu gehörten beispielsweise Systeme zur Verringerung gefährlicher toter Winkel bei Lkw und Bussen und Einrichtungen zur Warnung des Fahrers bei Müdigkeit oder Ablenkung.

Hochentwickelte Sicherheitsfunktionen sollen dazu beitragen, die Zahl der Unfälle zu verringern. Außerdem würden sie den Weg für eine vernetzte und automatisierte Mobilität vorbereiten. "Viele der neuen Funktionen gibt es schon heute, vor allem aber in Fahrzeugen der Luxusklasse. Jetzt erhöhen wir das Sicherheitsniveau generell für alle Kraftfahrzeuge und ebnen den Weg für die vernetzte und automatisierte Mobilität der Zukunft", sagte Frau Bieda.

Die Verordnung zum obligatorischen Einbau von rund 30 Sicherheitssystemen, die vom Europäischen Parlament und dem Rat noch förmlich gebilligt werden müssen, sieht zum Beispiel folgende Einrichtungen vor:

1. Für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse: Warnung bei Müdigkeit und Ablenkung des Fahrers (zum Beispiel bei Gebrauch eines Smartphones während der Fahrt), intelligente Geschwindigkeitsassistenten und Rückwärtsfahrtsicherheit mit Kamera oder Sensoren sowie Unfalldatenaufzeichnung („Blackbox“).
2. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge: Spurhalteassistent, erweitertes Notbremsassistentensystem (nur Pkw) und crashtesterprobte Sicherheitsgurte.
3. Für Lkw und Busse: besondere Vorgaben zur Verbesserung der direkten Sicht der Bus- und Lkw-Fahrer und zur Beseitigung toter Winkel sowie Einführung von Systemen, die schutzbedürftige Straßenverkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Fahrradfahrer vor und neben dem Fahrzeug erkennen und vor allem beim Abbiegen warnen.

"Mit den neuen erweiterten Sicherheitsmerkmalen, die wir nun verbindlich einführen, werden wir eine ähnlich große Wirkung erzielen wie seinerzeit mit der Einführung der ersten Sicherheitsgurte", glaubt EU-Industriekommissarin Elżbieta Bieda. Das hofft auch der Fahrrad-Club ADFC. Nach seinen Angaben stirbt jeden Tag im Jahr mindestens eine Radfahrerin oder ein Radfahrer, am häufigsten durch abbiegende Autos und Lastwagen. Abbiege-Assistenten für Laster könnten die Zahl der tödlichen Abbiege-Unfälle mit Radfahrern verhindern, nach Schätzungen des ADFC sind aber weniger als fünf Prozent der Fahrzeuge mit der rund 1500 Euro teuren Technik ausgestattet.

Auch der ADAC ist im Grunde genommen mit der neuen Verordnung einverstanden, meldete aber gegenüber der Nachrichtenagentur dpa auch Bedenken an. Die Systeme müssten ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, nur vertretbare Mehrkosten

---

für die Autofahrer erfordern und technisch ausgereift sein. „Systeme zur Müdigkeitserkennung zum Beispiel werden voraussichtlich Fahrverhalten dokumentieren und damit Datenschutzfragen berühren“, sagte ein Sprecher. (ampnet/hrr)

---

## Bilder zum Artikel



Foto: Auto-Medienportal.Net/EU