

Bericht des Landes Berlin
zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der
Länder (GKVS) am 18./19. September 2019 in Berlin
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. Oktober 2019
in Frankfurt/Main

TOP 6.6 / Fahrerassistenzsysteme für die automatische Geschwindigkeitsredu-
TOP 6.1 zierung bei Regen, Nebel, schlechter Sicht, Glatteisgefahr, Müdigkeit
etc.

Regelmäßig ereignen sich Verkehrsunfälle, oftmals mit schwerwiegenden Unfallfolgen, bei denen auch Todesopfer zu beklagen sind, weil Fahrzeugführende bei Regen, Nebel, schlechter Sicht, Glatteisgefahr, Müdigkeit etc. mit unangepasster Geschwindigkeit fahren. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit besteht insofern bei diesen Unfallarten Handlungsbedarf, um das Ziel "Vision Zero" zu erreichen.

Im Rahmen des aktuell diskutierten Vorschlags zur „General Safety Regulation“ (GSR) werden eine Reihe moderner Assistenzsysteme diskutiert, z.B. auch intelligente Geschwindigkeitsassistenten und Systeme zur Schläfrigkeits- und Aufmerksamkeitsüberwachung.

Nicht näher betrachtet werden bisher derartige oder vergleichbare Systeme mit Funktionen für eine automatische Geschwindigkeitsreduzierung in spezifischen Fahrsituationen, insbesondere sicherlich auch deshalb nicht, da in diesem Kontext die technischen Möglichkeiten und auch die rechtlichen Rahmenbedingungen derzeit noch ungenügend wissenschaftlich untersucht sind. Gerade vor dem Hintergrund der zuletzt stagnierenden Verkehrstotenzahlen sollten allerdings sämtliche Möglichkeiten ausgeschöpft werden, auf eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Todesopfer im öffentlichen Straßenverkehr hinzuwirken.

Ein Forschungsprojekt der BASt erscheint gut geeignet, u.a. Bedarf und Nutzen einer Ausrüstungspflicht mit derartigen Fahrerassistenzsystemen zu ermitteln. Die Verkehrsministerkonferenz würde es begrüßen, wenn die BASt wissenschaftliche Erkenntnisse über die Wirksamkeit einer automatischen Geschwindigkeitsreduzierung bei den genannten Einsatzbedingungen erforschen würde. Zum einen sollten wissenschaftliche

Erkenntnisse gewonnen werden, bei welchen Sicht- und Straßenverhältnissen und Verkehrssituationen eine automatische Temporeduzierung und in welchem Umfang zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit führen könnte. Zum anderen könnten auf dieser Basis technische Anforderungen definiert werden, die die notwendige Sensorik und ggf. weitere Fahrzeugtechnik im Rahmen der Typgenehmigung erfüllen muss. Diese Erkenntnisse könnten bei positiven Ergebnissen nachfolgend in die einschlägigen internationalen Gremien eingebracht und dort diskutiert werden.