

Lessons Learned zur General Safety Regulation

Beschluss vom 25.10.2021 auf Basis der Empfehlungen
des Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik

Präambel

Der Vorschlag der EU-Kommission zur General Safety Regulation (GSR) wurde im Rahmen des 3. Mobilitätspaketes am 17. Mai 2019 angenommen. Der Fokus der fahrzeugbezogenen Maßnahmen liegt auf der Unfallvermeidung und Unfallfolgenminderung durch verbesserte aktive und passive Sicherheitssysteme zum Schutz von Insassen und ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. Die Verordnung EU 2019/2144 ist seit dem 5. Januar 2020 in Kraft.

Der DVR setzt sich seit Jahren für die Entwicklung und den Einbau von Fahrerassistenzsystemen und Sicherheitssystemen ein und befürwortet daher ausdrücklich die diesbezüglich beschlossenen Maßnahmen der GSR.

Beginnend mit Inkraftsetzung der Verordnung ist verpflichtend vorgesehen, dass innerhalb von 15 Monaten die technischen Anforderungen an die Systeme definiert und ein Typgenehmigungsverfahren festgelegt sind. Weitere 15 Monate sind für die Entwicklung, Erprobung und die Typgenehmigung geplant. Die Markteinführung der Systeme ist ab Juli 2022 verpflichtend vorgesehen.

Um Fahrzeuge entsprechend der GSR zulassen zu können, müssen entweder die entsprechenden UN-Regelungen oder die entsprechenden delegierten Rechtsakte für die EU-Typgenehmigung vorliegen. Diese müssen so gestaltet sein, dass die einzelnen Elemente für ein Typgenehmigungsverfahren anwendbar und eindeutig sind.

Die Erfahrungen aus dem Prozess zur Übertragung der GSR in die entsprechenden Prüfvorschriften wurden im DVR beraten.

Beschluss

Als Ergebnis der Erörterungen weist der DVR auf Folgendes hin:

1. Die Anforderungen an neu einzuführende Fahrzeugsysteme sollen im Hinblick auf alle überschaubaren zusammenhängenden Auswirkungen, z.B. auf
 - die Wirkung einzelner Systeme und die Kombination dieser auf das beabsichtigte Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit,
 - die technische und juristische Realisierbarkeit und
 - die Kompatibilität mit den Anforderungen anderer Politikfelder (u.a. Umwelt, Infrastruktur) im Sinne einer bestmöglichen Gesamtbilanzbetrachtet, beurteilt und festgelegt werden.
2. Die Definition der technischen Ausgestaltung von Systemen und deren Typprüfungsbedingungen muss sich zwingend an den realistisch umsetzbaren Möglichkeiten und dem erwarteten Nutzen im Realverkehr orientieren.

Anforderungen für Typprüfungen, die nicht ausreichend validiert wurden, können zu einer geminderten Ausschöpfung der Sicherheitspotentiale der neuen Systeme führen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass aufgrund des Zeitdrucks Anforderungen mit einem geringeren Sicherheitsstandard festgelegt werden, die ebenfalls die Sicherheitswirkung mindern.

Bei der Definition der technischen Ausgestaltung von Systemen und deren Typprüfungsbedingungen sollten Wirkvorschriften den Vorrang vor Bauvorschriften erhalten.

3. Die unabhängigen Technischen Dienste sollten von der EU-Kommission explizit und rechtzeitig zur Teilnahme an den Ausgestaltungsprozessen eingebunden werden.
4. Es sollte gewährleistet sein, dass Experten/innen der Unfallforschung bereits von Beginn an in den Ausgestaltungsprozess der Durchführungsverordnungen

eingebunden werden. Dies gilt umso mehr, da die Einführung von EDR-Systemen zukünftig hierzu eine erweiterte Basis schafft. Damit wird der Weg geebnet, auf Basis von gesicherten Ergebnissen der Unfallforschung technische Regelungen auf das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

5. Eine Evaluation der gesetzlichen Regelungen sollte zukünftig obligatorisch erfolgen, um den tatsächlichen Nutzen im Realverkehr bewerten zu können. Diese Erkenntnisse sind bei der Anpassung bestehender und der Ausgestaltung neuer Regelungen zu berücksichtigen.
6. Es muss sichergestellt sein, dass Systeme in Hinblick auf die Akzeptanz der Fahrenden überprüft werden. Mögliche kompensierende oder unerwünschte Verhaltensweisen sollen beurteilt werden, denn diese können auch das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit konterkarieren. Wenn die Fahrerassistenzsysteme nicht ausreichend akzeptiert werden, besteht die Gefahr, dass sie ausgeschaltet oder nicht beachtet werden.
7. Die zunehmende Anzahl von Assistenzsystemen und deren Warnkonzepte sollten einer Gesamtbeurteilung hinsichtlich einer möglichen Ablenkungswirkung auf den Fahrenden unterzogen werden.
8. Die Funktion der Systeme muss über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs gewährleistet werden und im Rahmen der Hauptuntersuchungen überprüfbar sein. Dazu sind entsprechende Prüfmethoden zu entwickeln.

Zusammenfassend müssen die oben genannten Abwägungen ausreichend geprüft werden, damit die Fahrzeuge oder Fahrzeugsysteme mit diesen Anforderungen den erwarteten Nutzen für die Verkehrssicherheit dauerhaft erzielen können.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass nicht beeinflussbare Faktoren, z.B. aus anderen Regelungsbereichen wie denen des Umweltschutzes oder der Verkehrsinfrastruktur, realistisch eingeschätzt werden.

Der Zeitrahmen für die Anforderungsdefinition und das Typprüfungsverfahren sowohl auf der UN-ECE-Ebene als auch der EU-Ebene muss dergestalt bemessen sein, um die oben genannten Ziele zur Steigerung der Verkehrssicherheit bestmöglich zu erreichen.

gez.
Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident