

## Presseinformation

Neue EU-Vorgaben treten zum 6. Juli in Kraft

# Moderne Fahrerassistenzsysteme haben großes Potenzial – aber auch ihre Grenzen

- Neue Fahrzeugmodelle brauchen eine Reihe von Assistenzsystemen
- DEKRA Experten: Fahrerinnen und Fahrer bleiben in der Verantwortung
- Zuverlässige Funktion muss gesichert sein und unabhängig geprüft werden

DEKRA e.V.  
Konzernkommunikation  
Handwerkstraße 15  
D-70565 Stuttgart

[www.dekra.de/presse](http://www.dekra.de/presse)

**Zum 6. Juli treten neue EU-Vorschriften in Kraft: Viele Fahrzeugmodelle, die ab diesem Stichtag neu in Verkehr gebracht werden, müssen bestimmte moderne Fahrerassistenzsysteme an Bord haben. Ziel ist es, die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union durch technische Unterstützung weiter zu senken. „Moderne Fahrerassistenzsysteme haben großes Potenzial, Unfälle zu vermeiden“, sagt Ulrike Hetzel, Vorstandsmitglied und Chief Technology Officer der Expertenorganisation DEKRA. „Wichtig ist aber auch, sich klarzumachen, wo ihre Grenzen liegen.“**

Entscheidend ist aus ihrer Sicht der Hinweis, dass es sich bei den jetzt neu vorgeschriebenen Technologien um Assistenzsysteme handelt – nicht weniger, aber auch nicht mehr: „Diese Systeme unterstützen Fahrerinnen und Fahrer, nehmen ihnen aber nicht die Verantwortung ab. Wir sprechen hier also nicht von automatisierten Fahrfunktionen. Wer am Steuer sitzt, muss auch weiterhin die Kontrolle behalten“, so Ulrike Hetzel.

### Notbrems- und Spurhalteassistenten auch im Pkw

Unter anderem kommt, was für bestimmte Lkw und Busse schon Vorschrift war, jetzt auch in Pkw und leichte Nutzfahrzeuge: hoch entwickelte Notbremsassistenten, die mindestens stehende und bewegte Fahrzeuge erkennen und selbstständig bremsen müssen. Ab 2024 müssen Notbremsassistenten auch auf Fußgänger und Radfahrer reagieren können.

Auch mit Notfall-Spurhalteassistenten müssen neue Pkw-Typen jetzt ausgestattet sein. Sie warnen, wenn das Fahrzeug droht, den Fahrstreifen zu verlassen. Wenn der Fahrer nicht reagiert und das Fahrzeug die Spur verlässt, greifen die Systeme aktiv ein.

Notbrems- und Spurhalteassistent sind Beispiele für Systeme, die direkt in kritischen Situationen bzw. vor einer drohenden Kollision eingreifen. Sie helfen konkret und situationsorientiert Unfälle zu vermeiden, die ansonsten sehr

Datum Stuttgart, 04.07.2022 / Nr. 073  
Kontakt Wolfgang Sigloch  
Telefon direkt 0711.7861-2386  
Telefax direkt 0711.7861-742386  
E-Mail [wolfgang.sigloch@dekra.com](mailto:wolfgang.sigloch@dekra.com)

wahrscheinlich wären. Andere Systeme adressieren potenziell kritische Ereignisse, arbeiten präventiv und sind von konkreten Situationen eher unabhängig.

### **Totwinkelassistent, Müdigkeitswarner, Reifendruckkontrollsystem**

Ein Beispiel dafür ist das so genannte Toter-Winkel-Informationssystem, das die Fahrerin oder den Fahrer warnt, wenn sich ein Fahrzeug im nicht durch den Rückspiegel einsehbaren Bereich, also im toten Winkel, befindet und ein Spurwechsel deshalb gefährlich wäre.

Auch ein Müdigkeitswarnsystem, das die Aufmerksamkeit des Fahrers analysiert und ihn gegebenenfalls zu einer Pause auffordert, muss in neuen Pkw- und Lkw-Modellen künftig verbaut sein. Dasselbe gilt für Vorrichtungen zum Einbau einer Alkohol-Wegfahrsperre, die Trunkenheitsfahrten verhindern helfen soll, ebenso wie für so genannte Intelligente Geschwindigkeits-Assistenten (Intelligent Speed Assistant, ISA).

„ISA ist ein Beispiel, an dem man gut auch die Grenzen einiger der jetzt neu vorgeschriebenen Systeme beschreiben kann“, sagt die DEKRA Expertein. „Das System warnt die Fahrerin oder den Fahrer, wenn die auf dem jeweiligen Streckenabschnitt zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. Viele Unfälle passieren aber, weil zwar im Rahmen des generell Zulässigen, aber für die aktuell herrschenden Straßenverhältnisse oder Wetterbedingungen zu schnell gefahren wird. Unfallexperten sprechen dann von ‚nicht angepasster Geschwindigkeit‘ – und dagegen ist ISA leider wirkungslos.“

### **Dauerhafte zuverlässige Funktion muss gesichert sein und geprüft werden**

Assistenzsysteme wie die jetzt neu vorgeschriebenen können ihr Potenzial für die Verbesserung der Verkehrssicherheit nur dann ausspielen, wenn sie über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs zuverlässig funktionieren. „Das muss gesichert sein – und das muss auch im Rahmen der Fahrzeugüberwachung unabhängig geprüft werden können“, sagt Ulrike Hetzel.

### **Über DEKRA**

*Seit fast 100 Jahren arbeitet DEKRA für die Sicherheit: Aus dem 1925 in Berlin gegründeten Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e.V. ist eine der weltweit führenden Expertenorganisationen geworden. Die DEKRA SE ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des DEKRA e.V. und steuert das operative Geschäft des Konzerns. Im Jahr 2021 hat DEKRA einen Umsatz von mehr als 3,5 Milliarden Euro erzielt. Fast 48.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in rund 60 Ländern auf allen fünf Kontinenten im Einsatz. Mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen arbeiten sie für die Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause. Das Portfolio reicht von Fahrzeugprüfungen und Gutachten über Schadenregulierung, Industrie- und Bauprüfung,*

*Sicherheitsberatung sowie die Prüfung und Zertifizierung von Produkten und Systemen bis zu Schulungsangeboten und Zeitarbeit. Die Vision bis zum 100. Geburtstag im Jahr 2025 lautet: DEKRA wird der globale Partner für eine sichere und nachhaltige Welt. DEKRA gehört schon heute mit dem Platinum-Rating von EcoVadis zu den Top-1-Prozent der nachhaltigen Unternehmen im Ranking.*