

Standpunkt

Technischer Standard für Car2X-Kommunikation

Der europäische Ministerrat hat den delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission für die Einführung kooperativer Systeme im Straßenverkehr abgelehnt. Es besteht die Gefahr, dass die Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller sich gegenseitig nicht verstehen werden.

Kooperative Systeme

Vernetzte Fahrzeuge sollen sich zukünftig gegenseitig über ihren Standort, ihre Fahrmanöver und gefährliche Ereignisse informieren, um die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs zu verbessern. Mit derselben Technologie sollen sie mit Baustellen, Ampeln, Verkehrszeichen und anderen verkehrstechnischen Einrichtungen Informationen, z. B. über die Grünphase an der nächsten Kreuzung, austauschen.

Anwendungen wie die kooperative Gefahrenwarnung, das elektronische Bremslicht, die Priorisierung von Einsatzfahrzeugen oder Bussen und die dazu erforderlichen Technologien wurden in den vergangenen zwei Jahrzehnten entwickelt.

Kooperative Systeme benötigen eine Mindestverbreitung, um eine spürbare Wirkung zu erreichen. Für die Einführung ist dies eine hohe Hürde, da viele Hersteller ihre Fahrzeuge und auch Infrastrukturbetreiber ihre verkehrstechnischen Einrichtungen zeitgleich mit einer aneinander angepassten Kommunikationstechnik ausstatten müssen, um Informationen miteinander austauschen zu können.

Der delegierte Rechtsakt der EU KOM

Die Europäische Kommission hat Anfang 2019 nach mehrjähriger Vorbereitung einen delegierten Rechtsakt vorgelegt, in dem ein erstes Set von Sicherheitsanwendungen, ein IT-Sicherheitskonzept, ein Betriebs- und Managementkonzept sowie die Kommunikationstechnologie ETSI ITS-G5 auf Grundlage von WLANp für die direkte Kommunikation zwischen Fahrzeugen bzw. mit der Infrastruktur für zukünftige kooperative Systeme in Europa vorgeschrieben wurden. In mehreren großen Feldversuchen wurden diese Technologien erprobt. Erste Automobilhersteller (z. B.

VW, Renault) und Infrastrukturbetreiber (z. B. AS-FINAG) haben bereits begonnen, die Technologie einzusetzen.

Parallel dazu haben andere Automobilhersteller und Telekommunikationsanbieter argumentiert, dass die Kommission keine Kommunikationstechnologie bevorzugen dürfe und der delegierte Rechtsakt technologieneutral formuliert werden müsse. Diese Gruppe favorisiert einen anderen Nahbereichs-Kommunikationsstandard (V2X), der in den heutigen (LTE) oder zukünftigen (5G) Mobilfunkstandard integriert werden soll.

Am 4. Juli 2019 hat sich der Ausschuss der Ständigen Vertreter der Mitgliedsstaaten gegen den delegierten Rechtsakt der Kommission ausgesprochen.

ADAC Position

Die Sicherheitspotenziale kooperativer Systeme beruhen darauf, dass möglichst viele Fahrzeuge, Verkehrsteilnehmer und Infrastrukturelemente Nachrichten in Echtzeit austauschen können. Eine Voraussetzung dafür sind kompatible Kommunikationstechniken bei allen Beteiligten.

Bei der Weiterentwicklung der Kommunikationstechnik ist daher darauf zu achten, dass keine In-sellösungen entstehen. Fahrzeugmodelle unterschiedlicher Hersteller und unterschiedlichen Alters müssen sich untereinander und mit der Infrastruktur in ganz Europa verständigen können, damit die Sicherheitspotenziale auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen können. Der ADAC begrüßt, dass einige Automobilhersteller und Infrastrukturbetreiber schon heute Fahrzeuge und verkehrstechnische Einrichtungen auf WLANp- oder LTE-Basis ausrüsten. Nur im Straßenverkehr können die realen Sicherheitswirkungen kooperativer Systeme untersucht und bewertet werden.