

Standpunkt

Intelligent Speed Assistance (ISA)

Seit Juli 2022 (Typzulassungen) bzw. ab Juli 2024 (Neuzulassungen) müssen Kfz in Europa mit einem intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA) ausgestattet werden, welcher die fahrlässige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verhindern soll.

Technologie

Akustische und/oder visuelle Warnungen vor dem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bieten heute die meisten Navigationsgeräte, wie auch Smartphone-Apps. Beginnend 2022/2024 müssen alle neuen Pkw und Nutzfahrzeuge auf dem europäischen Markt mit ISA ausgestattet werden¹. Dabei wird zwischen informierenden bzw. warnenden sowie steuernden Systemen (im Zusammenhang mit der automatisierten Geschwindigkeitsregelung bzw. -begrenzung) unterschieden. Die Hersteller haben erheblichen Gestaltungsspielraum bzgl. ihrer Systeme². Die Warnung vor einer Geschwindigkeitsüberschreitung kann optisch, akustisch oder haptisch (aktives Gaspedal) erfolgen.

Warnungen und haptische Rückmeldungen bzw. regelnde Eingriffe können vom Fahrzeugführer ignoriert bzw. übersteuert werden. Die Warnfunktion bzw. das gesamte ISA kann jeweils bis zum Ende einer Fahrt deaktiviert werden – beim Neustart ist das System wieder aktiv (default on). ISA sind ausschließlich Assistenzsysteme.

Die aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit wird durch optische Verkehrszeichenerkennung, Kartendaten oder online ermittelt. Der Hersteller muss nachweisen, dass sein System auf mindestens 90 Prozent der Fahrstrecke die zulässige Höchstgeschwindigkeit richtig ermittelt. Updates für ISA müssen die Hersteller für mindestens 14 Jahre zur Verfügung stellen – sieben Jahre davon kostenfrei.

Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeit von ISA beeinflusst die Akzeptanz und das Sicherheitspotenzial. Die korrekte Ermittlung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat deshalb eine hohe Bedeutung.

Bereits 2018 hatte der ADAC fünf Fahrzeuge mit ISA getestet. Als Schwachpunkt hat sich die Erfassung der jeweils gültigen Höchstgeschwindigkeit, bzw. die Berücksichtigung des Streckenverlaufs herausgestellt. Die Systeme haben eine durchschnittliche Fehlerrate von 10 Prozent gezeigt. Einerseits war das Kartenmaterial nicht immer auf dem aktuellen Stand, zum anderen wurden Verkehrszeichen nicht richtig erkannt.

ISA werden auch von EuroNCAP getestet und bewertet. In 2022 hatten die Systeme mehrheitlich noch Schwierigkeiten, Zusatzzeichen (z.B. zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung), Zonen (z.B. verkehrsberuhigter Bereich) und implizite Beschränkungen (z.B. Ortstafel, Autobahn) und Aufhebungen richtig zu erkennen.

Fahrzeuge mit ISA nach der aktuellen EU-Regulierung² konnten noch nicht getestet werden.

ADAC Position

Der ADAC sieht das Sicherheitspotenzial von ISA. Auf Grundlage der vorliegenden Erfahrungen bestehen jedoch noch Bedenken bezüglich der Zuverlässigkeit und der Ausgestaltung von Warnungen. Wenig zuverlässige Systeme in Verbindung mit aufdringlichen (akustischen) Warnungen werden beim Verbraucher absehbar keine Akzeptanz finden.

Neben dem System im Fahrzeug trägt auch die Qualität der Verkehrszeichen an der Straße maßgeblich zur Zuverlässigkeit von ISA bei. Der ADAC appelliert deshalb an die Straßenbau- und Verkehrsbehörden, Verkehrszeichen regelmäßig zu überprüfen und ihre Erkennbarkeit sicherzustellen.

¹ VERORDNUNG (EU) 2019/2144 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. November 2019

² DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2021/1958 DER KOMMISSION vom 23. Juni 2021