

Standpunkt

Freihändiges Fahren mit Fahrerassistenzsystemen (SAE Level 2)

Komfortorientierte Fahrerassistenzsysteme können den Fahrer anhaltend und weitreichend bei der Fahraufgabe unterstützen. Der ADAC sieht begrenzten Nutzen und warnt vor Mode Confusion beim freihändigen Fahren.

Rechtsrahmen

Internationale Vereinbarungen¹ erlauben die Verwendung von Fahrerassistenzfunktionen im Straßenverkehr. Der Fahrer kann sich weitreichend technisch unterstützen lassen, muss jedoch den Fahrbetrieb dauerhaft überwachen und bleibt in der Verantwortung. Der Fahrer muss selbständig eingreifen, wenn das System an seine Grenzen kommt oder fehlerhaft agiert.

Komfortorientierte Assistenzfunktionen

Im Oktober 2015 hatte Tesla erstmals das komfortorientierte Assistenzsystem *Autopilot* präsentiert. Es besteht im Kern aus einem adaptiven Geschwindigkeitsregler, einem Spurhalteassistent und einem Spurwechselassistent. Freihändiges Fahren war zunächst möglich. Erst 2018 wurde in der UNECE R79² die freihändige Fahrt auf 15 Sekunden begrenzt. Sensoren im Lenkrad sollten dies überwachen, ließen sich aber in vielen Fahrzeugen täuschen.

2024 trat die UNECE R171³ für Fahrerassistenzsysteme in Kraft. Ein Kernelement ist die technische Fahrerüberwachung. Damit soll gewährleistet werden, dass der Fahrzeugführer seine Aufmerksamkeit dauerhaft der Fahraufgabe widmet. Die erste Revision⁴ der UNECE R171 lässt seit September 2025 unbefristetes, freihändiges Fahren auf Autobahnen mit Fahrerüberwachung zu. Bereits 2023 erhielten sowohl Ford (*Blue Cruise*) als auch BMW (*Highway Assistant*) eine Genehmigung nach Art. 39 der Europäischen Typgenehmigungsverordnung⁵ (Ausnahmen für neue

Techniken oder neue Konzepte) für Fahrzeuge mit einer komfortorientierten Assistenzfunktion für freihändigen Fahrbetrieb.

Bewertung

Assistenzfunktionen nach der ECE R171 können wesentliche Teile der Fahraufgabe (Längs- und Querregelung, ggf. Spurwechsel) über längere Zeiträume bzw. Strecken selbständig durchführen. Beim Nutzer kann dadurch der Eindruck von automatisiertem Fahrbetrieb entstehen, der keiner Überwachung mehr bedarf. Freihändiges Fahren könnte diesen Eindruck zukünftig noch verstärken.

Die vorgeschriebene Innenraumüberwachung toleriert bei konformer Nutzung der Assistenzfunktion weniger Nebentätigkeiten, als im manuellen Fahrbetrieb häufig durchgeführt werden. Die Erwartungshaltung an die Steigerung der Produktivität wird deshalb nicht erfüllt. Unabhängig davon können komfortorientierte Assistenzfunktionen zu einer Entlastung des Fahrers beitragen. Aus Sicht des ADAC sollte die Anforderung, Assistenzfunktionen zu überwachen und bei Bedarf unverzüglich einzugreifen, jederzeit intuitiv erkennbar sein, damit keine Missverständnisse über den Betriebsmodus (Mode Confusion) entstehen. Der ADAC hält Assistenzsysteme für freihändiges Fahren für eine Brückentechnologie zum automatisierten Fahrbetrieb. Er beobachtet Marktdurchdringung, Erfahrungen und Akzeptanz der Verbraucher für solche Anwendungen.

¹ [Gesetz zur Änderung der Artikel 8 und 39 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr](#) vom 7. 12. 2016

² [Regelung Nr. 79 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa \(UNECE\) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Lenkanlage](#) [2018/1947]

³ [UN-Regelung Nr. 171 — Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich Fahrerassistenzsysteme \(driver control assistance systems, DCAS\)](#) [2024/2689]

⁴ [Proposal for the new 01 series of amendments to UN Regulation No. 171](#) (Driver Control Assistance Systems)

⁵ [Regulation \(EU\) 2018/858 of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles](#)