

Standpunkt

Kommunikationsstandards für vernetzte Fahrzeuge

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 Verkehrssicherheit, den Verkehrsablauf und den Komfort auf der Straße zu verbessern. Mit der gleichen Technologie sollen sie mit 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 und werden seit Jahrzehnten weltweit entwickelt. Kooperative Systeme benötigen eine kritische Masse, um eine spürbare Wirkung zu erreichen. Für die Einführung ist dies eine hohe Hürde, da viele Hersteller ihre Fahrzeuge und Infrastrukturbetreiber ihre Ampeln zeitgleich mit einer einheitlichen Kommunikationstechnologie ausstatten müssen.

Der delegierte Rechtsakt der EU Kom

Die Europäische Kommission hat Anfang 2019 nach mehrjähriger Vorbereitung einen delegierten Rechtsakt erlassen, in dem ein erstes Set von Sicherheitsanwendungen, ein IT-Sicherheitskonzept, ein Betriebs- und Managementkonzept sowie die Kommunikationstechnologie ETSI ITS-G5 auf Grundlage von WLAN 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. Einige Automobilhersteller (z. B. VW) und Infrastrukturbetreiber (z. B. ASFINAG) 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 technologie-neutral formuliert werden müsse. Diese Gruppe favorisiert einen anderen Nahbereichs-Kommunikationsstandard (V2X), der in den heutigen (LTE) oder zukünftigen (5G) Mobilfunkstandard integriert wäre. 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. Dazu müssen alle die gleiche Sprache sprechen und die gleiche Kommunikationstechnologie nutzen.

Technologie-neutralität hilft hier nicht, weil unterschiedliche Hersteller konkurrierende, nicht kompatible Standards einführen und durchsetzen wollen. Ein solcher Wettbewerb um die beste Technologie weckt Erinnerungen an den Wettstreit der konkurrierenden Videokassettenstandards vhs und Betamax. Bis sich ein einziger Standard durchgesetzt hat müssen die Verbraucher befürchten, auf das falsche Pferd zu setzen. Das führt zu unnötigen, hohen Kosten und wird die Einführung insgesamt verzögern. Insbesondere auch die Infrastrukturbetreiber werden ihre Investitionen zurückhalten.

Die Automobilindustrie muss sich deshalb auf eine einzige Kommunikationstechnologie für den europäischen Markt verständigen, bevor die Europäische Kommission den delegierten Rechtsakt nachbessern kann.