

Data Storage System for ACSF

Ein **Data Storage System for ACSF** (DSSA) bzw. *Datenspeicher-System für ACSF* soll ein Gerät oder eine Funktion sein, womit Daten während des Betriebs einer automatisierten Lenkfunktion ([Automatically Commanded Steering Function](#) (ACSF)) in einem Fahrzeug aufgezeichnet werden, um im Fall eines Unfalles prüfen zu können, ob das ACSF ordnungsgemäß funktionierte. Derzeit (10/2018) existiert noch keine allgemein gültige Definition, da die entsprechende Arbeitsgruppe WP.29 ([Weltforum für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften](#)) der Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE) mit der Überarbeitung und Ergänzung der [Richtlinie](#) R 79 für Lenkanlagen befasst ist.

Um Haftungsfragen bei Unfällen zukünftig klären zu können, ist es wichtig, Aufschluss darüber zu erhalten, ob der Automat oder ein menschlicher Fahrer das Fahrzeug steuerte. Ein DSSA kommt daher vor allem beim Autonomen Fahren in Frage.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Technik](#)
- [2 ACSF Kategorien](#)
- [3 Siehe auch](#)
- [4 Weblinks](#)
- [5 Einzelnachweise](#)

Technik

Folgender Vorschlag wurde in der 6. Session in Tokio (19.-21. April 2016) von Deutschland in der *Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA)* gemacht^[1]:

- Das DSSA zeichnet die Daten während des Betriebs des ACSF auf und speichert sie, um nachzuweisen, ob das ACSF bei einem Verkehrsunfall im Einklang mit den einschlägigen Anforderungen ordnungsgemäß funktioniert hat.
- Das DSSA muss im Fahrzeug eingebaut sein und darf keine Funkschnittstelle enthalten.
- Das DSSA soll Datensicherheit und Datenschutz gewährleisten und vor Manipulationen und Missbrauch geschützt sein.
- Der Fahrer und die Fahrgäste des Fahrzeugs müssen angemessen über die Datenerfassung informiert werden. Grundsätzlich sollen sie in die Lage versetzt werden, selbst über verschiedene Möglichkeiten der Verarbeitung der Daten zu entscheiden.

Das DSSA soll folgende Daten erfassen und speichern:

- GPS-Zeit
- GPS-Standort
- Informationen zum ACSF-Status
- Informationen über Fehler

- Informationen zu Übergangsanforderungen
- Information über Manöver mit geringem Risiko
- Übernahme der Lenkung durch den Fahrer

Die aufgezeichneten Daten dürfen nicht löscher sein und dürfen nicht im DSSA verflüchtigt werden für mindestens 6 Monate.

Wenn spezielle Werkzeuge erforderlich sind, um Zugang zu aufgezeichneten Daten zu erhalten, müssen die Werkzeuge vom Hersteller den Behörden, dem Fahrer und den Fahrgästen des Fahrzeugs und dem Fahrzeughalter zur Verfügung gestellt werden.

Das DSSA soll mindestens 30 Sekunden vor und 10 Sekunden nach einem Unfall aufzeichnen. Die britischen Experten schlagen hingegen ein Speicherintervall von 5 Sekunden vor und 1 Sekunde nach einem Unfall vor.^[2]

ACSF Kategorien

Automatische Lenksysteme werden in verschiedene Kategorien eingeteilt.^[3] Nach derzeitigem Stand ist der verpflichtende Einsatz von DSSA nur für die Kategorien B2 und E vorgesehen.

- A: Systeme für den niedrigen Geschwindigkeitsbereich (< 10 km/h, z. B. zum Parken)
- B1: Spurhaltesysteme, die eine Bestätigung des Fahrers benötigen (*Hands-on lane keep assistance systems*)
- B2: Spurhaltesysteme, die keine Bestätigung des Fahrers benötigen (*Hands-off lane guidance systems*)
- C: Spurwechselsysteme, die vom Fahrer aktiviert werden (*Lane change systems on driver command*)
- D: Spurwechselsysteme, die die Bestätigung durch den Fahrer benötigen (*Lane change systems on driver confirmation*)
- E: Eigenständig tätige Spurwechselsysteme (*Lane change systems without driver input*)

Siehe auch

- [Unfalldatenspeicher](#)
- [Event Data Recorder](#)
- [Spurhalteassistent](#)

Weblinks

- [Informal Working Groups \(IWGs\) under WP.29](#)
- [Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles \(GRVA\): Dokumente zum ACSF](#)
- ADAC Südbayern: [Mensch und Auto: digital, vernetzt, verloren?](#) 18. Januar 2017
- [Positionspapier "Connected and Autonomous Vehicles"](#) des SMMT (Society of Motor Manufacturers and Traders), Februar 2017
- [§ 63a StVG - Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion](#)

Einzelnachweise

1. [↑](#) Oliver Klöckner (BMVI): [Data Storage System for ACSF \(DSSA\)](#), UNECE 2016-04-19, (Zugriff 2018-10-27)
2. [↑](#) UNECE: [Proposal for Data Storage System Requirements to include in R79](#). 2016-04-13, (Zugriff 2018-10-27)
3. [↑](#) WP.29 (UNECE): [\(Secretary\) Consolidated Document after 6th session](#), 2016-05-13 (Zugriff 2018-10-27)