

# „Autonomes Fahren kommt“

**VERANSTALTUNG:** Die Frage „Wer steuert in Zukunft unsere Fahrzeuge?“ wurde im jüngsten GSV-Forum diskutiert. Offen sind weniger technische Fragen als die rechtlichen Rahmenbedingungen.

VON DOMINIK TROGER

Ist das autonome Fahren, also das Fahren ohne Eingriffe eines Lenkers, ein Marketing-Gag oder tatsächlich die Zukunft des Autofahrens? Die Fachleute auf dem GSV-Podium waren sich bei dieser zentralen Frage einig: Autonomes Fahren ist technisch machbar und wird schon sehr bald – 2016 bis 2025 – in Stufen von teilweise automatisiert bis vollautomatisiert auf dem Markt angeboten werden.

## Rechtliche Rahmenbedingungen schaffen

Aber wer ist für einen Unfall autonomer Fahrzeuge verantwortlich? Laut Frank Försterling, Continental, sind weniger die technische Fragen die Herausforderung, sondern vielmehr die rechtlichen Rahmenbedingungen. Und seiner Meinung nach müssten auch noch gesellschaftliche Fragen der Akzeptanz und Ethik geklärt werden. Natürlich sei das digitalisierte Auto auch eine riesige Herausforderung für die Versicherungswirtschaft, wie der Gastgeber, Andreas Brandstetter, CEO der Uniqua Insurance Group, in seinem Einleitungsstatement betonte. „Es wird mittelfristig wohl eine andere Form der Fahrzeugversicherung geben müssen“, ist auch Alois Dragovits, für die Versicherungstechnik bei der Uniqua zuständiger Bereichsleiter, überzeugt.

Für die traditionelle Autoindustrie bringt das autonome Fahrzeug plötzlich neue Kontrahenten und Mitspieler auf das Feld:

Google, Apple, Uber. Werner Huber, BMW Group Forschung und Technik: „Künftig geht es nicht mehr bloß ums Autofahren, sondern um neue Mobilitätsangebote.“ Huber rechnet damit, dass BMW bereits 2020

**ES WIRD MITTELFRISTIG WOHL EINE ANDERE ART DER FAHRZEUGVERSICHERUNG GEBEN.**

seinen Kunden den „Stau-Chauffeur“ (0 bis 60 km/h) und ab 2022 den „Autobahn-pilot“ (0 bis 130 km/h im gemischten Verkehr) anbieten kann. Einig waren sich die Experten des GSV-Forums auch darin, dass für den reibungslosen Ablauf des autonomen Fahrens wie überhaupt für das digitale Informationsangebot unterwegs die Qualität der Geodaten eine wesentliche Rolle spielt – und dass es dabei leider einen Nachholbedarf gibt. Die Karten müssten noch präziser werden (z. B. in welcher Spur sich das Fahrzeug befindet) und das permanente Update eine Selbstverständlichkeit sein.

## Fahren mit der „Info-Cloud“

Einen wesentlichen Beitrag dazu, dass die „Info-Cloud“ für den Autofahrer mit aktuellen und relevanten Daten gefüttert



Podiumsdiskussion (v.r.n.l.): Frank Försterling, Continental Automotive; Werner Huber, Leiter Fahrerassistenz und Perception, BMW Group; Univ.-Prof. Ernst Pucher, TU Wien, IFA; Mario Rohrer, GSV; Bernd Datler, Geschäftsführer, ASFINAG Maut Service GmbH, und Martin Russ, Geschäftsführer, AustriaTech.

wird, kann und will die Asfinag leisten. Ihr Leitbild ist das eines digitalen Straßenbetreibers. Einerseits sollen die vernetzten einzelnen Verkehrsteilnehmer in Echtzeit automatisiert Informationen über ihre aktuelle Position, ihre aktuelle Geschwindigkeit, Wetterbedingungen etc. an die Asfinag liefern, andererseits will der Straßenbetreiber diese Informationen allen Verkehrsteilnehmern zugänglich machen. Bernd Datler, Geschäftsführer der Asfinag Mautservice GmbH: „Wir wollen allen sämtliche von uns gesammelten und strukturierten Informationen zur Verfügung stellen.“

## Handlungsfelder

Und wie stellt sich das offizielle Österreich dem Thema? Martin Russ, Geschäftsführer der Austria Tech, sieht drei Handlungsfelder:

- das Fahrzeug selbst (Sensorik, Zertifizierung u.a.),
  - die Infrastruktur (Wie geht man mit unterschiedlichen Automatisierungsgraden um?)
  - und rechtlich-politische Aspekte (u.a. das Wiener Übereinkommen von 1968).
- Vorweg seien generell die Fragen zu stellen: „Wo wollen wir eigentlich hin?“ Volle Automatisierung oder „nur“ Unterstützung des Fahrers? Diese Fragen seien primär industriepolitische, müssten aber mit der Verkehrspolitik vernetzt werden. „Verkehr kann künftig nicht mehr so gemanagt werden wie heute“, betont Russ.

## Mehr Sicherheit

Aber soll dieser Riesenaufwand überhaupt betrieben werden? Nur um dem Autofahrer das Autofahren bequemer zu ma-

chen? Frank Försterling: „Das wohl auch; die entscheidenden Vorteile des automatisierten Fahrens liegen aber bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit (90 Prozent aller Verkehrsunfälle sind auf menschliche Fehler zurückzuführen) und bei der Effizienz (bis zu 20 Prozent weniger Energieverbrauch).“ Univ.-Prof. Ernst Pucher, TU Wien, machte einmal mehr darauf aufmerksam, dass man bei der ökologischen Beurteilung einzelner Fahrzeuge bzw. Fahrzeugklassen nicht bloß die in Gramm gemessenen Schadstoffe pro Kilometer im Auge haben dürfe, sondern auch die für diese Fahrzeuge übliche Jahreskilometerleistung berücksichtigen müsse. „Oldtimer z.B. mögen einen hohen Schadstoffausstoß pro Kilometer haben, werden aber erfahrungsgemäß im Jahr nur wenige Kilometer gefahren, sind also für die ökologische Gesamtbilanz des Verkehrs irrelevant!“

## Entwicklung bereits irreversibel

Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV und Moderator des Forums, stellte in seinem Resümee fest, dass der Weg in eine digitalisierte, vernetzte und zunehmend automatisierte Automobilwelt irreversibel beschritten scheint und in Stufen kommen wird: „Automatisiertes Fahren in definierten Gebieten wie Parkflächen oder begrenzten Abschnitten auf Autobahnen könnte schon bald Realität werden – die Player sind gerüstet, nun ist der Gesetzgeber gefordert.“

## Trailer-Telematik-System

**ASPHALT-NEWS:** Kögel hat ein Trailer-Telematik-System entwickelt, das wichtige Fahrzeugdaten integriert.

Kögel setzt ab sofort auf ein komplett neues und speziell auf die Kögel-Auflieger abgestimmtes System, das sich aus dem Kögel-Trailer-Telematikmodul und dem Kögel-Telematik-Webportal zusammensetzt. Das neue Kögel-Trailer-Telematikmodul („Kögel Telematics“) verbindet die Telematik des Aufliegers mit der Diagnose des Bremssystems und integriert noch weitere Fahrzeugdaten in die Auswertung. Über das ebenfalls neue Kögel-Webportal oder ein Flottenmanagementsystem können Speditionen neben den standardmäßigen „PosControl“-Telematikdaten wie Positions-

bestimmung, Fahrzeiten- und Streckenverlauf und Geofencing noch weitere Daten in Echtzeit abrufen.

Einige der Anwendungen im Überblick:

- „EBSControl“ liefert Informationen des elektronischen Bremssystems (EBS) über RSS-Eingriffe sowie den Kilometerstand, die Geschwindigkeit, die Achslast, den Reifendruck und den Bremsverschleiß.
- „TrailerControl“ zeigt den aktuellen Koppelstatus, den Öffnungszustand der Türen sowie den Batteriestatus an und ob die Zündung der Zugmaschine an beziehungsweise aus ist.

• „TempControl“ hilft bei der Überwachung und Steuerung der Temperatur im Inneren eines Kühlkofferfahrzeugs sowie bei der lückenlosen Dokumentation der Kühlkette und informiert über Betriebs- und Wartungszyklen. In einer Kippermulde überwacht „TempControl“ die Temperatur des Asphalts.

„Kögel Telematics“ ist für alle Fahrzeuge aus dem Kögel-Produktportfolio erhältlich. Je nach Aufliegertyp variieren die Möglichkeiten der übertragbaren Daten, die optionale Hardwareausstattung und die Preise.



Das neue Telematik-Tool kombiniert unterschiedliche Fahrzeugdaten