

GSV: Autoindustrie rechnet fix mit dem autonomen Fahren

Zu klären sind aber noch eine Reihe rechtlicher Fragen, offen ist die Akzeptanz

Der Frage „Wer steuert in Zukunft unsere Fahrzeuge?“ ging gestern ein GSV Forum nach. Der bis auf den letzten Platz gefüllte Saal dokumentierte das enorme Interesse des Fachpublikums an dieser Fragestellung. Vor allem an der Frage aller Fragen: Ist das autonome Fahren, also das Fahren ohne Zutun eines Lenkers, ein Marketinggag - oder tatsächlich die Zukunft des Autofahrens?

Das hochkarätig besetzte Podium war 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. **Dr. Frank Försterling**, Continental: „Offen sind weniger technische Fragen als die rechtlichen Rahmenbedingungen.“ Wer ist für einen Unfall autonomer Fahrzeuge verantwortlich? Und es müssten auch noch gesellschaftliche Fragen der Akzeptanz und Ethik geklärt werden.

Und natürlich sei das digitalisierte Auto auch eine riesige Herausforderung für die Versicherungswirtschaft, wie der Gastgeber, **Dr. Andreas Brandstetter**, CEO der UNIQA Insurance Group, in seinem Einleitungsstatement betonte. „Es wird mittelfristig wohl eine andere Form der Fahrzeugversicherung geben müssen“, ist auch **Alois Dragovits**, sein für die Versicherungstechnik zuständiger Bereichsleiter überzeugt.

Für die traditionelle Autoindustrie bringt das autonome Fahrzeug plötzlich neue Kontrahenten und Mitspieler auf das Feld: Google, Apple, Uber. **Dr. 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 den „Stau-Chauffeur“ für 0 bis 60 km/h und ab 2022 den „AutobahnpiLOT“ (0 bis 130 km/h im gemischten Verkehr) seinen Kunden 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 befindet sich das Fahrzeug), und das permanente Update eine Selbstverständlichkeit.

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

Verkehrsteilnehmern zugänglich machen. **Mag. Bernd Datler**, Geschäftsführer der ASFINAG Mautservice GesmbH: „Wir wollen alle von uns gesammelten und strukturierten Informationen allen zur Verfügung stellen!“

Und wie stellt sich das offizielle Österreich dem Thema? **Dipl.-Ing. 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 1968). Vorweg sei überhaupt die Frage zu stellen „Wo wollen wir eigentlich hin?“ Volle Automatisierung oder „nur“ Unterstützung des Fahrers? Die Frage sei primär eine industriepolitische, müsse aber mit der Verkehrspolitik vernetzt werden. „Verkehr kann künftig nicht mehr so gemanagt werden wie heute“, betont Russ.

Und wozu wird dieser Riesenaufwand überhaupt betrieben? Nur um dem Autofahrer das Autofahren bequemer zu machen? **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)!“

Apropos Kraftstoffverbrauch. **Univ. Prof. Dr. 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!“

Mario Rohracher, Generalsekretär der GSV und Moderator des Forums, stellt in seinem Resumé 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, der Gesetzgeber ist gefordert"

Fotos zu dieser Veranstaltung finden Sie unter http://www.gsv.co.at/?page_id=172

Rückfragehinweis:

GSV Dipl.-Ing. Mario Rohracher

Generalsekretär

Mobil: 0660 613 1200

mario.rohracher@gsv.co.at

7. Mai 2015