

GSV Forum: Automatisiertes Fahren zu Testzwecken in Österreich noch 2016 möglich

Fahrten ohne Fahrer vorläufig nicht möglich // Bis zum Einsatz in Großstädten werden noch viele Jahre vergehen

Im Verkehrsausschuss des österreichischen Nationalrates wurde soeben eine Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes beschlossen, mit der zu genehmigten Zwecken bzw. zu Testzwecken von der „eine Hand am Lenkrad-Regelung“ abgewichen werden kann. „Österreich spielt damit bezüglich Testumgebungen ganz vorne mit“, betont die Vertreterin des BMVIT, Sabine Kühschelm, im GSV-Forum „Automatisiertes Fahren – Vision und Wirklichkeit“ am Dienstag in Wien. Weiters werden 10 Millionen Euro für den Aufbau von zwei bis drei Testumgebungen in Österreich ausgegeben. Jegliche Tests müssen vorab genehmigt werden, wofür gewisse Voraussetzungen wie z.B. erfahrene Fahrer und eine Haftpflichtversicherung unerlässlich sind. Das Ministerium hat auch einen „code of practice“ veröffentlicht, in dem Rahmenbedingungen für Tests definiert und auftretende Fragen beantwortet werden. Kühschelm bremst aber zu hohe Erwartungen: „Tests mit dem Automatisierungsgrad 5 – also ohne Fahrer – sind derzeit weiterhin nicht möglich. Die Verantwortung bleibt nach wie vor beim Lenker.“

Kann sich eine österreichische Teststrecke von anderen weltweit unterscheiden?

Bernd Datler, ASFINAG, sieht mehrere Vorteile: „Die digitale Infrastruktur der ASFINAG kann bei Planung, Monitoring und Auswertung von Testfahrten stark unterstützen. So lässt sich aus dem Verkehrslagebild prognostizieren, wann Testautos losfahren sollen, um gewünschte Szenarien zu testen. Nach der Befahrung der Teststrecke kann der Testpartner selbst dank Videoaufzeichnung des Testabschnitts auswerten, wie andere Verkehrsteilnehmer auf das Fahrzeug reagiert haben und daraus das Verhalten seines automatisierten Fahrzeuges optimieren. – Dies ist auf 80% unseres Netzes mit den vorhandenen Kameras möglich.“ Dieser Punkt ist besonders wichtig: Denn anfangs wird es einen Mischverkehr von einigen automatisierten Fahrzeugen mit vielen nicht automatisierten geben. Weiters bietet die ASFINAG auch einen Echtzeit-Informationsaustausch während der Tests, digitale Schnittstellen für das Test-Monitoring und eine präzise Kartenbasis an. Jedenfalls dürfe man sich jetzt nicht ausruhen: „Österreich ist auf Grund seiner USPs derzeit interessant, wir sollten allerdings noch 2016 wesentliche Fortschritte machen, um als Teststrecke attraktiv zu sein.“

Wer ist schuld, wenn das automatisierte Fahrzeug einen Unfall verursacht?

Die Frage, wer im Falle eines Unfalles mit einem automatisierten Fahrzeug die Schäden ersetzen muss, sieht der Vertreter von Audi, Oliver Strohbach, bereits mit den bestehenden Haftungsregeln geklärt: „Schon heute haftet der Hersteller, wenn es durch eine Fehlfunktion zu einem Schaden kommt. Das wird auch in Zukunft so sein. Neu ist, dass der Kunde künftig entscheiden kann, ob er selbst fahren oder die Fahraufgabe an die Technik übergeben möchte.“ Ein Datenspeicher im Fahrzeug soll helfen, den Unfallhergang entsprechend zu klären. Und die Frage der Maschinenethik, also ob das Fahrzeug eher das Leben des Fahrers oder das eines Passanten riskieren soll, stelle sich so nicht: „Ein automatisiertes Fahrzeug ist strikt auf Risikovermeidung getrimmt und wird Risiken, wie wir sie als Fahrer ständig in Kauf nehmen, nicht eingehen. Grauzonen werden vermieden. Das Auto ist so ausgelegt, dass es heikle Situationen gar nicht erst entstehen lässt.“

Wie steht es um den Datenschutz?

Die Daten, die der Kunde erzeugt, sind natürlich für viele attraktiv. „Die Datenschutzinteressen der Kunden haben bei Audi aber immer höchste Priorität“, informiert Strohbach. Friedhelm Ramme, ERICSSON, betont, dass Cloud-Techniken, die auch beim automatisierten Fahren zum Einsatz kommen, nicht immer etwas mit Online-Speicherung zu tun haben: „Clouds können auch ohne Speichern von Daten sinnvoll genutzt werden.“ „Das Fahrverhalten möchten wir jedoch speichern können, dieses ist schließlich ein Business Case für Versicherungen“, räumt Shahrzad McClary, CONTINENTAL AUTOMOTIVE, ein.

Und wie werden sich automatisierte Fahrzeuge auf den öffentlichen Verkehr auswirken?

Aufgrund des noch höheren Komforts automatisierter Fahrzeuge und die Möglichkeit, die Zeit auch anders nutzen zu können, könnte eine Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr die Folge sein. Kühschelm: „Wir hoffen, dass mit dem automatisierten Fahren der Umstieg auf den ÖV erleichtert wird, indem die last mile mit diesen automatisierten Fahrzeugen besser abgedeckt und die Vernetzung untereinander forciert wird.“

Wann wird also die Vision Wirklichkeit?

Kühschelm sieht 2025-2030 „zumindest eine sehr hohe Anzahl“ an automatisierten Fahrzeugen in Österreich. Datler schließt sich dem an, „2025 werde es eine höhere Durchdringung geben, 2030 werden diese Autos zum Stadtbild dazugehören.“ Strohbach sieht das automatisierte Fahren nach 15 Jahren Arbeit kurz vor dem Serieneinsatz, dennoch werde es „noch viele Jahre benötigen, bis diese Autos auch in sehr komplexen Verkehrssituationen, wie etwa Großstädten, fahren werden können. Jetzt gilt es Vertrauen für diese Technologie aufzubauen. Den entscheidenden Schritt in die Zukunft gehen wir mit dem nächsten Audi A8, der 2017 präsentiert wird.“ McClary von Continental sieht hochautomatisiertes Fahren 2020 und vollautomatisiertes Fahren – bei dem der Fahrer nicht mehr überwachen muss – 2025.

Fotos zu dieser Veranstaltung 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

30.6.2016