

Wann kommt automatisiertes Fahren in Österreich?

VERANSTALTUNG: Das GSV-Forum lud zu einer Diskussion über automatisiertes Fahren in Österreich. Tests sind schon 2016 möglich, bis zum Einsatz in Großstädten werden aber noch viele Jahre vergehen.

Im Verkehrsausschuss des österreichischen Nationalrates wurde eine Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes beschlossen, mit der zu genehmigten Zwecken bzw. zu Testzwecken von der „Eine-Hand-am-Lenker-Regelung“ abgewichen werden kann. „Österreich spielt damit bezüglich Testumgebungen ganz vorne mit“, betonte die Vertreterin des bmvit, Sabine Kühschelm, im GSV-Forum „Automatisiertes Fahren – Vision und Wirklichkeit“. Weiters werden 10 Mio. 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 bremste 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.“

Eine Teststrecke in Österreich

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 Fahrzeugs 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.

Wer haftet bei einem Unfall?

Die Frage, wer im Falle eines

Unfalls 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 das automatisierte Fahrzeug erzeugt, sind

natürlich für viele attraktiv. „Die Datenschutzinteressen der Kunden haben bei Audi aber immer höchste Priorität“, informiert Strohbach. Friedhelm Ramme, Ericsson, betonte, 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.“ Shahrzad McClary, Continental Automotive, räumte ein: „Das Fahrverhalten möchten wir jedoch speichern können, dieses ist schließlich ein Business Case für Versicherungen.“

Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Aufgrund des noch höheren Komforts automatisierter Fahrzeuge und die Möglichkeit, die Zeit auch anders nutzen zu können, könnte eine Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr (ÖV) 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 Fahrzeu-



(v.l.n.r.) Mario Rohrer, GSV; Shahrzad McClary, Continental Automotive; Bernd Datler, Asfinag; Sabine Kühschelm, bmvit; Friedrich Ramme, Ericsson; Oliver Strohbach, Audi

gen besser abgedeckt und die Vernetzung untereinander forciert wird.“

Wann wird die Vision Wirklichkeit?

Kühschelm sieht für den Zeitraum 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 bereits 2020.

ANZEIGE

Die UTA Mautexperten empfehlen: Telepass EU – die erste Mautbox für Italien. Und für vier weitere Mautkontakte.

UTA. Non Stop.

Zukünftig brauchen Ihre Fahrer nur noch eine Box für fünf Mautkontakte: Mit dem Telepass EU können die Mautgebühren in Italien, Frankreich (TIS-PL) und Gebühren für 15 Sicherheitsparkplätze), Spanien (Via-T), Portugal (Via Verde) und die Gebühren für den Liefkenshoektunnel in Belgien beglichen werden. Bei der neuen Mautbox steckt aber noch viel mehr für Sie drin. Denn mit dem Telepass EU winken attraktive Rabatte von bis zu 50%! Mehr dazu unter unserer Servicenummer +49 6027 509-669 oder www.uta.com/de_telepass-eu

