

Beschluss der Jahreshauptversammlung 2015

Automatisiertes Fahren

Problembeschreibung

Aufgrund der allgemein bekannten Tatsache, dass der überwiegende Teil der Unfallursachen auf Fehler des Fahrzeugführers zurückgehen, liegt die Annahme nahe, dass mit der Entbindung des Fahrers von der Fahrzeugführung und Ersatz durch einen maschinellen Fahrroboter die Zahl der Unfälle stark reduziert werden kann. Bei dieser Betrachtung wird ferner oft angenommen, dass die Zahl der technischen Unfallursachen sich weiter auf bestehendem Niveau bewegt oder sogar gesenkt werden kann. Das ist zwar durchaus realistisch, wenn man von den heute üblichen Fehlern ausgeht, z.B. Reifendefekte. Allerdings wird für das automatisierte Fahren eine völlig neue Technologie eingesetzt werden, zu der heute kaum Erfahrungswerte vorliegen. Obwohl einige der für das automatisierte Fahren absehbar benötigten Komponenten wie Radar oder Kamera heute schon erprobt sind, so kann doch noch nicht extrapoliert werden, in welcher Qualität und Zuverlässigkeit die für einen Fahrroboter benötigten neuen technischen Eigenschaften umgesetzt werden können. Dafür sind das Umfeld zu erfassen, die Situation zu interpretieren, Handlungen daraus abzuleiten und durchzuführen. Prinzip bedingt werden Unsicherheiten/Ungewissheiten verbleiben, die in seltenen Fällen zur falschen Handlung führen. Somit könnten nun statt Fahrerfehlern Fahrroboterfehler zu Unfällen führen.

Stand der Wissenschaft

Durch die Automatisierung mit Systemen hoher technischer Reife erhofft man sich eine signifikante Verbesserung der Sicherheit. Allerdings ist weder der Stand der Technik und Forschung soweit, dass von dieser Reife in Kürze zu sprechen sein wird, noch ist ein Konzept bekannt, das den Nachweis erbringen könnte, dass von den maschinellen Fehlern weniger Risiko ausgeht als von den verbleibenden menschlichen Fehlern in modernen, mit Assistenzsystemen ausgestatteten Fahrzeugen. Daher wird es noch mindestens ein, eher zwei bis drei Jahrzehnte dauern, bis automatisiertes Fahren in Neuwagen das Fahren dominiert und den Fahrer als Fehlerquelle substituiert. Selbst nach dem Erscheinen eines solchen Fahrzeugs muss noch mit etwa 15 bis 25 Jahren gerechnet werden, bis die Mehrzahl der Fahrzeuge im Feld diese Technik aufweist, wie sich an Beispielen erfolgreicher Sicherheitssysteme (ABS, ESC, Airbag) in der Vergangenheit aufzeigen lässt.

Beschluss

- Die Entwicklung der Technologie zum automatisierten Fahren wird vorangetrieben.
- Die zuständigen nationalen und internationalen Institutionen sind aufgefordert, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sie die Einführung unterstützen, gleichzeitig aber sicherstellen, dass das Niveau der Straßenverkehrssicherheit deutlich verbessert wird.

- Solange ein menschlicher Fahrer noch das Fahrzeug führt, muss die Entwicklung und Einführung von Systemen vorangetrieben werden, die den Fahrer unterstützen. Diese neuen Entwicklungen sollen durch flankierende Öffentlichkeitsarbeit der Träger staatlicher und staatlich geförderter Verkehrssicherheitsarbeit begleitet werden.
- Verbrauchertests wie EuroNCAP haben sich als besonders geeignet erwiesen, Hersteller zur Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit Assistenzsystemen auf dem jeweils aktuellen Stand der Technik zu bewegen. Die Bewertungskriterien dieser Tests sind daher stetig darauf zu überprüfen, ob sie den Stand der Technik wiedergeben. Das bedeutet nicht den Verzicht auf einen Rechtsrahmen.
- Die voranschreitende Automatisierung der Fahrzeuge darf nicht dazu führen, dass Investitionen in eine sichere Straßenverkehrsinfrastruktur vernachlässigt werden. Diese muss im Gegenteil weiter verbessert werden. Dazu gehören auch Investitionen in datenkommunizierende Systeme.

Frankfurt am Main, 30.05.2015