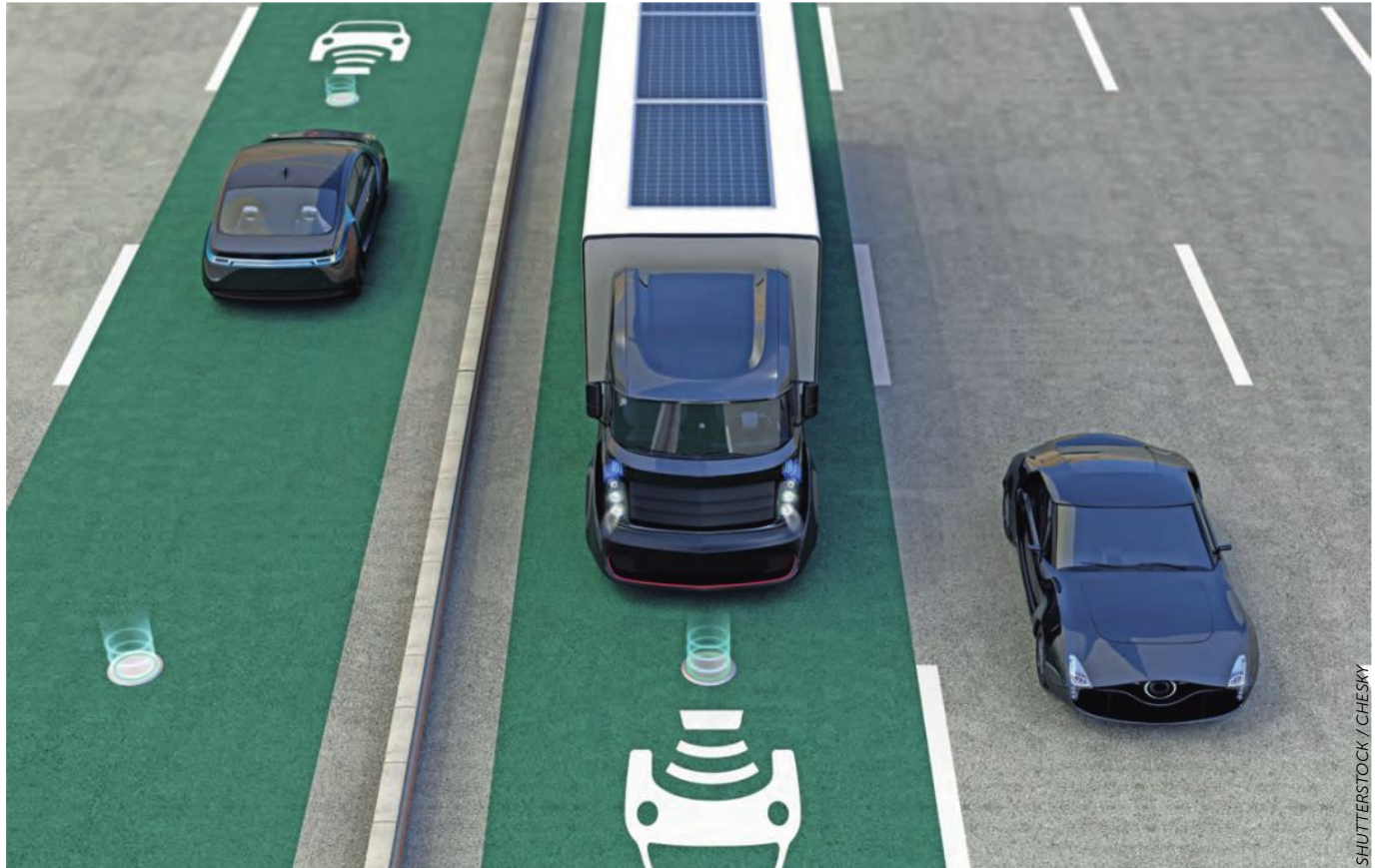


Deutschland will die Fahrzeug-Autonomie

MOBILITÄTSPLÄNE: Das deutsche Bundeskabinett hat ein Gesetz entworfen, das das autonome Fahren in größerem Umfang erlauben soll. Doch ob das ambitionierte Gesetz tatsächlich beschlossen wird, ist angesichts vieler offener Fragen ungewiss.



VON ANJA FALKENSTEIN

Den Traum vom autonomen Fahren hat die Verkehrswelt schon lange. Gänzlich neue Mobilitätskonzepte wären schon möglich, wenn die Fahrzeuge nur endlich ohne Fahrer losbrausen könnten und dürften.

Ein Gesetzesentwurf aus Berlin soll den Traum jetzt (fast) wahr werden lassen. „Deutschland ist mit dem Gesetz weltweit das erste Land, das fahrerlose Kraftfahrzeuge im Regelbetrieb sowie im gesamten nationalen Geltungsbereich erlaubt“, formuliert die deutsche

Bundesregierung werbewirksam. Doch bei genauerem Hinsehen gibt es Zweifel, ob die Neuregelung hält, was sie verspricht. Und ob der ambitionierte Zeitplan – der Beschluss soll noch vor der Sommerpause erfolgen – einzuhalten sein wird. Der Status quo: Fahrzeuge dürfen nur zu Erprobungszwecken fahrerlos fahren. Jetzt will man sie aber auch im Regelbetrieb und „für eine maximale Zahl von Einsatzszenarien“ zulassen, so die Regierung. Als Anwendungsfälle nennt sie beispielsweise Shuttle-Verkehre, automatische Personentransportsysteme für Kurzstrecken

(„Automated People Mover“), das „Automated Valet Parking“ (vollautomatisiertes Parken in Parkhäusern) sowie fahrerlose Verbindungen zwischen Logistikzentren (Hub2Hub-Verkehre).

Ziel ist automatisierter Gütertransport

„Aus Sicht der europäischen Logistik-Stakeholder ist der Vorstoß in Deutschland sehr zu begrüßen“, urteilt Wolfgang Schildorfer, Forschungsprofessor am Logistikum der Fachhochschule Oberösterreich. „Ziel muss es sein, eine europäisch harmonisierte rechtliche Basis zu schaffen,

um den grenzüberschreitenden automatisierten Güterverkehr zu ermöglichen.“

Das kann der deutsche Entwurf allein allerdings nicht leisten, zumal der fahrerlose Verkehr vorerst auf regionale Betriebsbereiche beschränkt sein soll, die die jeweiligen Landesbehörden festlegen. Das „Gesetz für das autonome Fahren“ bestimmt die Pflichten der Halter und Hersteller von Fahrzeugen „mit autonomer Fahrfunktion“ (das heißt: ab Automatisierungslevel 4) und führt die sogenannte Technische Aufsicht ein.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

SHUTTERSTOCK / CHESKY

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Weil das Gesetz auf einen Fahrzeugführer im Wageninneren verzichtet, verlangt es eine verantwortliche Person, die das Fahrzeug von außen steuern und jederzeit eingreifen kann. Eine permanente Überwachung ist jedoch nicht gefordert. Näheres regelt die umfangreiche Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und-Betriebsverordnung.

„Einige Bereiche des Gesetz- und Verordnungsentwurfs sind etwas unklar und bedürfen einer inhaltlichen Schärfung“, moniert Tibor Pataki, Leiter Kraftfahrtversicherung beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. Die Versicherer begrüßen aber grundsätzlich, dass der Gesetzgeber am bewährten Haftungssystem festhalten möchte.

„Die Regeln für die Entschädigung von Unfallopfern bleiben einfach und klar: Wird beim Betrieb eines Autos ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt, ersetzt die Kfz-Haftpflichtversicherung des Halters den Schaden“, erläutert Pataki. So sei das Verkehrsoffer auch in Zeiten des autonomen Fahrens bestmöglich geschützt.

Dauerthema Datenschutz

Dem Versicherungsexperten behagt jedoch ein Thema nicht: die Frage des Datenzugriffs. „Es muss klar und deutlich geregelt sein, welche Daten wann gespeichert werden, wie der Zugriff auf diese Daten erfolgt und dass berechnete Dritte – auch



Unfallbeteiligte und Kfz-Versicherer – Zugang zu den Daten erhalten“, fordert Pataki. „Nach einem Unfall muss feststellbar sein, wer oder was ihn verursacht hat, und das wird beim autonomen Fahren nur anhand der Fahrzeugdaten erkennbar sein.“

Chancen und Nutzen für die Logistikbranche

Neben den rechtlichen Unklarheiten, die auch das deutsche Justizministerium anmahnt, gibt es Zweifel, ob die gegenwärtige Technik den Regelbetrieb überhaupt verkehrssicher gewährleisten kann. Bei einer Anhörung der Verbände wurde dazu unter anderem vorgeschlagen, den Anwendungsbereich zunächst

auf gewerbliche Halter als Profis zu beschränken.

Das würde theoretisch auch die Transportdienstleister mit ihren Nutzfahrzeugflotten adressieren. „Es ist noch ein gutes Stück zu gehen – von den jetzigen Prototypen bis hin zu marktreifen Lösungen –, aber das Potenzial zur Automatisierung von Nutzfahrzeugen in der Logistik ist hoch“, sagt Wissenschaftler Schildorfer.

Es gebe noch einige rechtliche Lücken auf nationaler und europäischer Ebene, an denen aber mit Hochdruck gearbeitet werde. „Sobald sich betriebswirtschaftlich sinnvolle Einsatzgebiete zeigen, werden Logistikunternehmen dann auch in diese Innovationen investieren“, ist Schildorfer sicher.

Österreich zieht nach

Auch in Österreich wird mittlerweile schon an einer Novelle der Automatisiertes-Fahren-Verordnung aus dem Jahr 2016 gearbeitet. Nach Auskunft des Klimaschutzministeriums soll sie noch 2021 kommen. Man wolle dabei auch den Güterverkehr berücksichtigen und Mobilitätslösungen für diesen Bereich ermöglichen, informiert Fachhochschullehrer Wolfgang Schildorfer. „Österreich nähert sich somit Schritt für Schritt einer Gesetzesänderung an.“

Es wird also spannend sein zu beobachten, wie weit man den deutschen Ansatz in der österreichischen Rechtsprechung spiegeln wird. Die Zeit wird es zeigen.