

---

## Autonomes Fahren braucht Zeit

Die Zukunft beginnt wohl doch erst später als gedacht – zumindest was das autonome Fahren angeht. Zwar sind selbstfahrende Autos bereits auf Teststrecken unterwegs. Doch bis sie zum automobilen Alltag gehören werden, dürften nach Ansicht von Experten noch Jahrzehnte vergehen. Die euphorischen Pläne der Industrie, die bis Mitte dieses Jahrzehnts die ersten autonomen Fahrzeuge in den Straßenverkehr bringen wollte, haben somit den Realitätscheck bislang nicht bestanden.

Was aber bremst bislang den Fortschritt? Schließlich sehen Branchenkenner die Technologie des Autonomen Fahrens schon weiter entwickelt, als sich dies derzeit auf den Straßen zeigt. Experten zufolge hapert es jedoch an den notwendigen regulatorischen Rahmenbedingungen sowie bei der Akzeptanz und Nachfrage auf Seiten der Verbraucher.

Zu den letztgenannten Defiziten trugen insbesondere schlagzeilenträchtige Unfälle von selbstfahrenden Autos bei: wie jener vor zwei Jahren in den USA, als ein Roboterauto des Fahrdienstanbieters Uber bei einer nächtlichen Testfahrt eine Fußgängerin, welche die Straße kreuzte, tötete. Daraufhin erfolgte Untersuchungen ergaben, dass die Fahrzeug-Software die Frau, die ein Fahrrad schob, nicht rechtzeitig erkannt haben soll.

Als Reaktion darauf stellte Uber den Testbetrieb mit den selbstfahrenden Autos zunächst ein, wohl auch weil für die Versuchsfahrten keine entsprechende Lizenz beantragt worden war. Inzwischen testet das Unternehmen jedoch wieder den autonomen Betrieb von zwei Fahrzeugen in San Francisco – mit Lizenz. Berichte über nicht unerhebliche Fehlfunktionen bei Tesla-Autos trugen ebenfalls nicht dazu bei, das Vertrauen auf Kundenseite zu fördern: Denn da ist zum Beispiel die Rede davon, dass der „Autopilot“ plötzlich und ohne ersichtlichen Grund Vollbremsungen auslöst.

Eine aktuelle Umfrage der Beratungsgesellschaft Alix-Partners ergab denn auch jüngst, dass zurzeit nur 18 Prozent der Deutschen an die Sicherheit von autonomen Fahrzeugen glauben. Während demnach nicht einmal jeder fünfte Bundesbürger keine Vorbehalte in Bezug auf die Sicherheit von autonomen Fahrzeugen hat, plagen – zum Vergleich – 58 Prozent der Chinesen keine Zweifel, dass ein weiterentwickeltes autonomes Fahrzeug sie sicher von einem Ort zum anderen navigieren und fahren könnte, so die Verfasser der Studie „Autonomes Fahren der Zukunft“.

Auch in zwei anderen wichtigen Punkten scheint die Automobilindustrie die Verbraucherzustimmung zu autonomen Fahrzeugen überschätzt zu haben. So sollen nach der Analyse von Alix-Partners sowohl das Interesse an hochautomatisierten und vollautonomen Fahrzeugen als auch die Bereitschaft, einen substanziellen Aufschlag für die neue Technik zu zahlen, deutlich geringer ausfallen als angenommen. Und das Kaufinteresse an autonomen Autos wird demnach in Zukunft sogar noch zurückgehen – zugunsten autonomer Ride-Hailing-Angebote, also automatisch gesteuerter und individuell buchbarer Taxis on demand. Dies gilt demnach allerdings nur unter der Voraussetzung, dass diese Angebote in puncto Kosten mit dem Unterhalt des eigenen Autos mithalten können.

Offene Fragen auf dem Weg zum autonomen Fahren sehen Automobilhersteller auch noch bei den rechtlichen Rahmenbedingungen hierzu: so unter anderem, was unterschiedliche nationale Bestimmungen zum automatisierten und autonomen Fahren betrifft. Hier wünscht sich die Branche einen international harmonisierten Rechtsrahmen. Und grundsätzlich müsse die Gesetzgebung mit der technischen Entwicklung Schritt halten, da sonst wichtige Innovationen beim automatisierten und autonomen Fahren nicht

---

auf die Straße kommen könnten, heißt es etwa bei Daimler.

Ein anderes, immer noch diskutiertes Thema im Zusammenhang mit autonomem Fahren ist die Haftung. Solange nur Fahrzeuge unterwegs sind, bei denen Assistenzsysteme den Fahrer mehr oder weniger unterstützen, ist hier alles klar: Der Fahrer bzw. seine Kfz-Versicherung haftet für selbst verursachte Schäden. Das gilt auch noch für teilautomatisierte Fahrzeuge, wenn der Fahrer nach wie vor die Hoheit über alle Systeme und das Auto hat.

Nach Ansicht von Huk-Coburg-Vorstand Klaus-Jürgen Heitmann soll sich an diesem Prinzip auch in Zukunft nichts ändern: „Wir wollen das Haftungssystem so lassen wie es ist – als Schutzschild für die Verkehrstopfer“, sagt er. Er setzt sich deshalb dafür ein, dass auch bei Unfällen mit autonom fahrenden Autos grundsätzlich die Kfz-Versicherung „führend reguliert“. Denn nur die Kfz-Versicherung mit ihren etablierten Prozessen kann auch in Zukunft effizient Schadenfälle regulieren, ist Heitmann überzeugt.

Wenn es denn so käme, würde aber auch das die Haftungsfrage nicht vollständig beantworten. Denn in bestimmten Fällen könnte eine Produkthaftung gegen den Hersteller des Fahrzeugs bzw. der jeweiligen Software in dem autonomen Fahrzeug greifen. Dies soll aber aus Sicht der Versicherer dann ein Thema zwischen ihnen und den Herstellern sein. Doch solange diese Fragen noch nicht abschließend sowie für den Verbraucher verständlich und nachvollziehbar geregelt sind, wird das die Skepsis der Kunden gegenüber dem autonomen Fahren nicht mindern. Und ohne Akzeptanz in der Bevölkerung wird sich die neue Technologie nicht durchsetzen können, sind sich die Experten gewiss. (ampnet/deg)

---

## Bilder zum Artikel



Autonomes Fahren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut