

Automatisiertes Fahren

Der Gesetzgeber hat die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen und in Kürze sollen erste Fahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen auf den Markt kommen. Wie ist die Technologie zwischen Fahrerassistenzsystemen und fahrerlosem Betrieb einzuordnen?

Aktuelle Rechtslage

Im Sommer 2017 hat der Gesetzgeber mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes den nationalen Rechtsrahmen für automatisiertes Fahren geschaffen. Autofahrer dürfen geeignete Automatisierungsfunktionen im Straßenverkehr nutzen und sich vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden. Sie bleiben jedoch Fahrzeugführer und müssen die Fahraufgabe unverzüglich übernehmen, wenn das System sie dazu auffordert oder die Voraussetzungen für den automatisierten Fahrbetrieb nicht mehr vorliegen.

Solange keine Bauartvorschriften existieren, können Fahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen nach Art. 20 (Ausnahmen für neue Techniken oder Konzepte) der Europäischen Typzulassungsrichtlinie genehmigt werden.

Fahrerlose (autonome) Fahrzeuge sind von der Regelung noch nicht erfasst und dürfen im öffentlichen Straßenraum weiterhin nicht ohne Sondergenehmigung (Auflagen) betrieben werden.

Wirtschaftliche Bedeutung

Bundes- und Landesregierungen fördern die Entwicklung, Erprobung und Einführung der Fahrzeugautomatisierung mit Forschungsprogrammen und Testfeldern. Langfristiges Ziel ist der fahrerlose Betrieb (autonomes Fahren). Automatisierung verspricht große Rationalisierungspotenziale, insbesondere im Straßengüter- und kommerziellen Personenverkehr. Sie ist deshalb eine Schlüsseltechnologie für die deutsche Automobilwirtschaft. Es ist erklärtes Ziel der Bundesregierung, dass Deutschland Leitanbieter und Leitmarkt für automatisiertes und vernetztes Fahren wird.

Erwartete Wirkungen

Die Unterstützung der Fahrzeugautomatisierung wird mit positiven Wirkungen für die Verkehrssicherheit begründet, weil menschliche Fahrfehler wegfallen. Andererseits bestehen Bedenken, weil auch technische Systeme versagen oder Verkehrssituationen falsch einschätzen können. Insbesondere die Interaktion automatisierter Fahrzeuge mit Fußgängern und Radfahrern gilt als problematisch.

Ähnliches gilt für die angestrebte Verbesserung des Verkehrsablaufs. Im Mischverkehr mit manuell gesteuerten Fahrzeugen könnte die Leistungsfähigkeit von Strecken und Knotenpunkten zunächst eher ab- als zunehmen.

ADAC Positionen

Ein automatisierter Fahrbetrieb wird die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf erst langfristig positiv beeinflussen können, da der Mischverkehr in der Übergangsphase (noch) neue Gefahrenpotenziale birgt. Die dafür erforderliche Fahrzeugsensorik kann jedoch schon kurzfristig aktive Sicherheitssysteme bei der Umfelderkennung deutlich verbessern.

Die unterschiedlichen Überwachungsanforderungen von Assistenz- und Automatisierungsfunktionen sollen für den Nutzer intuitiv verständlich sein.

Es ist sicherzustellen, dass die nicht bestimmungsgemäße Verwendung automatisierter Fahrfunktionen und vorhersehbarer Fehlgebrauch durch technische Maßnahmen verhindert wird. Im automatisierten Fahrbetrieb sollen typische und erwartbare Nebentätigkeiten grundsätzlich zulässig sein.

Wie alle Kfz benötigen Fahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen eine Haftpflichtversicherung. Für den Geschädigten darf es keinen Unterschied machen, ob der Schaden im manuellen Betrieb oder durch eine automatisierte Fahrfunktion verursacht wurde.

Zur Abgrenzung der Verantwortung für Verkehrsverstöße oder Schäden muss der Fahrbetrieb in Fahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen kontinuierlich dokumentiert werden. Anforderungen des Datenschutzrechts und der Datensicherheit sind zu berücksichtigen.

Der Gesetzgeber sollte zeitnah Experimentierklauseln bzw. Ausnahmeregelungen schaffen, damit fahrerlose Fahrzeuge im öffentlichen Raum rechtsicher getestet werden können. Mittelfristig muss der bestehende Rechtsrahmen um das autonome Fahren erweitert werden.