



Autor: Fabian Renz  
Der Bund  
3001 Bern  
tel. 031 385 11 11  
www.derbund.ch

# Computer übernehmen das Steuer

Das Bundesamt für Strassen arbeitet an einem Gesetz für automatisches Fahren - und kann sich dabei auf die Regierung Merkel berufen, die letzte Woche einen entsprechenden Entwurf verabschiedete. Wirtschaftsvertreter und Politiker reagieren positiv.

## Fabian Renz

Einsteigen, angurten, das Auto loschicken, die Arme verschränken: Sieht so das Fahrerlebnis der Zukunft aus? Im deutschen Verkehrsministerium ist man vom nahen Durchbruch des computer-gesteuerten Fahrens überzeugt - und will sich darauf mit dem «modernsten Strassenverkehrsgesetz der Welt» vorbereiten, wie es ein Regierungssprecher an der letztwöchigen Präsentation formulierte. Erklärter Zweck des Gesetzesentwurfs ist es, den Einsatz selbstlenkender Fahrzeuge auf deutschen Strassen möglich zu machen. Falls der Bundestag (Deutschlands Parlament) zustimmt, wird es Automobilisten erlaubt, «für eine bestimmte Zeit und in bestimmten Situationen» die Kontrolle an ihren Bordcomputer abzugeben. Der Mensch soll allerdings die letzte Verantwortung behalten und die Systeme übersteuern oder ausschalten können. Es geht vorerst also noch nicht um «autonomes»

## Die Gesetzgeber wird vor allem eine Frage beschäftigen: Wer haftet bei einem Unfall?

(also fahrerloses), sondern um «teil-» oder «vollautomatisiertes Fahren» (wo ein Fahrer zwar da ist, aber das System im Normalfall nicht überwachen muss).

Dennoch: Die gesetzgeberische Offensive in Deutschland dürfte auch in der Schweiz die Diskussion um Roboterautos befeuern. Tatsächlich sieht es danach aus, dass noch in diesem Jahr grundlegende Entscheide folgen werden. Beim Bundesamt für Strassen (Astra) ist derzeit eine achtköpfige Arbeitsgruppe mit dem Thema beschäftigt, wie Sprecher Michael Müller erklärt. Unter anderem geht es um die Frage, welche rechtlichen Anpassungen für automatisiertes Fahren

nötig wären. «Eine entsprechende Revision des Strassenverkehrsgesetzes soll im Verlauf des Jahres 2017 vorbereitet werden», sagt Müller. «Es pressiert in jedem Fall - die technologische Entwicklung lässt uns nicht viel Zeit.»

## Bei den Deutschen abgucken

Den deutschen Gesetzesentwurf bezeichnet Müller dabei als «interessante Diskussionsgrundlage». Das Kabinett in Berlin lasse damit allerdings auch einen «Versuchsballon» steigen. Müller gibt zu bedenken, dass die Regeln letztlich international koordiniert werden müssten. So sehe es das internationale Wiener Übereinkommen zum Strassenverkehr vor.

In jedem Fall werden die Bestrebungen des Astra begrüsst, und zwar von Politikern ganz unterschiedlicher Lager. «Automatisierte Fahrzeuge werden kommen, ohne Frage. Wir sollten jetzt damit beginnen, unsere Gesetze entsprechend anzupassen», sagt der Solothurner SVP-Nationalrat Walter Wobmann. Sein grünliberaler Ratskollege Jürg Grossen (BE) pflichtet ihm bei - und ergänzt, dass man dabei «ruhig ein wenig bei den Deutschen abgucken» dürfe. Das sieht auch Auto Schweiz so, der Dachverband der Autoimporteure: «Wir haben hier schliesslich die gleichen Produkte wie in Deutschland», sagt Direktor Andreas Burgener. Es empfehle sich für die Schweiz, rasch nachzuziehen.

Die Gesetzgeber wird vor allem eine zentrale Frage beschäftigen: Wer haftet, wenn es mit selbstfahrenden Wagen einen Unfall gibt? Der Entwurf aus Berlin sieht vor, dass die Haftung nur dann beim Hersteller liegt, wenn der Fahrer die Technik absolut vorschriftsgemäss nutzte - diese aber versagte. Die nötigen Informationen soll eine im Auto eingebaute Blackbox liefern.

Das klingt schlüssig; im Detail wird es indes kompliziert. Das rührt auch daher,

dass eine reine Roboterwelt auf der Strasse wohl noch in weiter Ferne liegt: In den nächsten 20 bis 30 Jahren werde der Verkehr voraussichtlich aus einer Mischung von menschen- und computer-gesteuerten Wagen bestehen, schätzt Andreas Burgener.

## Versicherungen freuen sich

In der Versicherungswelt sieht man dieser Entwicklung durchaus hoffnungsfroh entgegen. «Unter den Anbietern wird ein Wettbewerb um die attraktivsten Versicherungsprodukte entstehen», sagt Sascha Türck, zuständiger Produktmanager bei Zurich Schweiz. Prioritär sei für die Branche, dass «rasch klare, einfache Regeln» geschaffen würden. Insofern könne man von einer Ausgangslage, wie sie Deutschland jetzt schaffe, profitieren.

Fest steht bei alledem, dass noch weitere heikle Probleme zu klären sind. Etwa solche des Datenschutzes: Zur Blackbox im Wagen gebe es hier Vorbehalte, sagt Daniel Graf vom Touring-Club der Schweiz. «Aufzeichnung, Speicherung und vor allem Verwendung dieser Daten müssen gesetzlich geregelt werden.» Längerfristig dürfte auch der Umweltschutz zum Thema werden: Auto-Schweiz-Direktor Andreas Burgener ist überzeugt, dass es für die selbstfahrenden Autos auf den wichtigsten Verkehrsachsen eine zusätzliche Spur braucht.

Viele offene Fragen - dass ihre Klärung keinen weiteren Verzug mehr erlaubt, darin ist man sich in Fachkreisen einig. «Die Technologie des automatisierten Fahrens entwickelt sich viel schneller, als die meisten glauben», sagt Sascha Türck von Zurich Schweiz. «Diese Fahrzeuge werden nicht erst 2030 etabliert sein. Sondern schon in fünf, maximal zehn Jahren.»



Autor: Fabian Renz  
Der Bund  
3001 Bern  
tel. 031 385 11 11  
www.derbund.ch

Auflage	39'190	Ex.
Reichweite	95'000	Leser
Erscheint	6 x woe	
Fläche	63'933	mm <sup>2</sup>
Wert	8'400	CHF



Fahren ohne Sicht: Google-Auto mit blinden Testpersonen in Mountain View, Kalifornien. Foto: Kim Kulish (Corbis, Getty Images)

Deutschland

## Der Mensch bleibt in der Verantwortung

**Auf deutschen Strassen darf das Auto künftig selber fahren. Platzt aber ein Reifen, muss der Fahrer übernehmen.**

«Wir ermöglichen, dass der Fahrer während der hochautomatisierten Fahrt die Hände vom Lenker nehmen darf, um etwa im Internet zu surfen oder E-Mails zu checken.» So wird Deutschlands Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) in der Medienmitteilung von letztem Mittwoch zitiert, in der er über das neue Gesetz zum automatisierten Fahren informiert. Wie die «Mobilitätsrevolu-

tion» (Dobrindt) im Detail geregelt werden soll, ist noch geheim. Gesetzesentwürfe werden in Deutschland - anders als in der Schweiz - nicht publiziert, wenn die Regierung sie verabschiedet, sondern erst im Laufe des parlamentarischen Verfahrens. Das Bundeskabinett gab aber nach seinem letztwöchigen Beschluss die Stossrichtung der geplanten Regeln bekannt. «Wir stellen Fahrer und Computer rechtlich gleich», so Dobrindt.

Das bedeutet allerdings auch: Der Mensch steht nach wie vor in der Verantwortung. Sollten die automatisierten Fahrfunktionen nicht mehr «bestim-

mungsgemäss» verwendet werden können, muss der Automobilist wieder selber steuern. Dieser Fall kann zum Beispiel bei einem geplatzten Reifen eintreten. Überhaupt hat sich der Fahrer bereit zu halten für den Fall, dass ihn das System zur Kontrollübernahme auffordert.

Eine eingebaute Blackbox soll die «wesentlichen Daten» der Fahrt aufzeichnen. Kommt es zu einem Unfall, wird mit ihrer Hilfe ermittelt, ob die Technik versagte oder der Mensch - mit Folgen für die Haftung. (fre)