

### 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag 28. – 30. Januar 2015 in Goslar

Kommunikation

#### Arbeitskreis II: Autonomes Fahren

##### Keine Fahrzeugautomatisierung auf Kosten der Verkehrssicherheit

Elektronische Fahrassistenten wie ESP oder Spurhalte- und Notbremsysteme haben das Autofahren in den vergangenen Jahren sicherer gemacht. Ein Pkw-Fahrer verursacht mittlerweile nur noch alle 3 Millionen Kilometer einen Unfall mit Personenschaden. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) setzt sich dafür ein, dass auch die weitere Automatisierung in keiner Entwicklungsstufe dazu führt, dass die Verkehrssicherheit unter dieses hohe Niveau zurückfällt. Alle neuen technischen Lösungen für das automatisierte Fahren dürfen nur dann für den Straßenverkehr zugelassen werden, wenn sie nachweislich mindestens so sicher sind wie der menschliche Fahrer.

Bislang wird der Fahrer von den Assistenzsystemen zwar unterstützt, aber zu keiner Zeit aus seiner Verantwortung für das Auto entlassen – der Mensch muss die Systeme dauerhaft überwachen und jederzeit eingreifen können. Der weitere Fortschritt von diesem lediglich assistierten Fahren zum automatisierten Fahren geht deutlich darüber hinaus: In immer mehr Fahrsituationen – bis hin zum Überholen – soll die Technik das Auto vollkommen automatisch lenken, bremsen und beschleunigen. Eine dauerhafte Aufmerksamkeit des Fahrers soll beim hochautomatisierten Fahren nicht mehr nötig sein. Im Notfall würde die Technik dem Autofahrer signalisieren, dass er wieder die Kontrolle übernehmen muss. Da dieser sich während der automatischen Fahrt mit anderen Dingen beschäftigt hat, muss ihm nach Einschätzung des UDV jedoch eine Reaktionszeit von mehreren Sekunden eingeräumt werden. Wie lange ein Fahrer tatsächlich braucht, um in einer vorher nicht beobachteten Verkehrssituation wieder die Kontrolle über ein fahrendes Auto zu übernehmen, ist Gegenstand eines aktuellen UDV-Forschungsprojekts.

##### Verbindliche Testverfahren für hochautomatisierte Systeme

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) fordert, für alle Neuerungen bei der Fahrzeugautomatisierung allgemeinverbindliche Prüf- und Testverfahren zu schaffen. Selbsttests der eingesetzten Sensoren und andere Sicherheitsvorkehrungen müssten zudem gewährleisten, dass die Technik bei jeder Fahrt zuverlässig und effektiv erkennt, wenn sie fehlerhaft arbeitet. Zudem sollten Autos mit hochautomatisierten Systemen an Bord schon bei der EU-

Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin  
Tel.: +49 30 2020-5900  
Fax: +49 30 2020-6900

51, rue Montoyer  
B - 1000 Brüssel  
Tel.: +32 2 28247-30  
Fax: +32 2 28247-39  
ID-Nummer 6437280268-55

E-Mail: [kommunikation@gdv.de](mailto:kommunikation@gdv.de)

[www.gdv.de](http://www.gdv.de)



Typgenehmigung entsprechend ausgewiesen werden und über separate Typschlüsselnummern identifiziert werden können.

### **Kfz-Versicherung bleibt eindeutiger Ansprechpartner im Schadenfall**

Bei Unfällen unter Beteiligung von hochautomatisierten Fahrzeugen müssen Verkehrsoffer genauso gut geschützt sein wie heute. Die Kfz-Haftpflichtversicherung bleibt deshalb auch in Zukunft erster Ansprechpartner der Geschädigten, um deren Schäden zu regulieren. Der Haftpflichtversicherer ist über das Kennzeichen leicht auffindbar zu machen und auch europaweit über das Grüne-Karte-System problemlos anzusprechen. Dieser Verkehrsofferschutz ist unabhängig davon, ob ein Schaden auf das Fehlverhalten des Fahrers, ein defektes technisches System oder andere äußere Ursachen zurückzuführen ist. Daran darf sich nichts ändern. Geschädigte müssen sich z. B. bei Produktmängeln nicht auf andere mögliche Schadensverursacher verweisen lassen, um ihre Ansprüche geltend zu machen.

### **Wahlfreiheit des Verbrauchers gewährleisten**

Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass der Fahrer auch im automatisierten Fahrzeug die Wahlfreiheit und Entscheidungsgewalt hat, ob und wem er welche Kfz-Daten für welche Zwecke zur Verfügung stellt. Hierfür ist es erforderlich, dass eine offene, standardisierte, interoperable und zugleich sichere Schnittstelle für den Austausch der wesentlichen Fahrtdaten geschaffen wird. Nur auf diesem Weg wird ein Datenmonopol der Kfz-Hersteller verhindert und im Interesse der Fahrer und Fahrzeughalter ein diskriminierungsfreier Zugang zu diesen Daten gewährleistet – im Schadenfall genauso wie etwa bei der Wahl von Kfz- und anderen Dienstleistern.

### **Immer aktuell informiert**

[Homepage](#) – die Website des GDV

[Twitter](#) – folgen Sie unseren 140 Zeichen

[Google+](#) – schließen Sie sich unseren Kreisen an

[YouTube](#) – unsere Themen in Bild und Ton

Ansprechpartner:

Stephan Schweda

Mobil: 0151-57148567

[s.schweda@gdv.de](mailto:s.schweda@gdv.de)

### **Über uns**

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) mit Sitz in Berlin ist die Dachorganisation der privaten Versicherer in Deutschland. Die rund 470 Mitgliedsunternehmen sorgen durch 460 Millionen Versicherungsverträge für umfassenden Risikoschutz und Vorsorge sowohl für die privaten Haushalte wie für Industrie, Gewerbe und öffentliche Einrichtungen. Als Risikoträger und bedeutender Kapitalgeber haben die privaten Versicherungsunternehmen auch eine herausragende Bedeutung für Investitionen, Wachstum und Beschäftigung in der deutschen Volkswirtschaft. 547.600 Menschen sind direkt oder indirekt für die Versicherungswirtschaft in Deutschland tätig.