
Autonome Autos in den USA: Gleiche Vorschriften für alle

Von Hans-Robert Richarz

Traditionell ist das Verkehrsrecht in den USA Sache der einzelnen Bundesstaaten. Touristen merken das zum Beispiel an unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen, die je nach Region erheblich variieren. Inzwischen stößt die individuelle Regelung jedoch an ihre Grenzen. Etwa bei der Gesetzgebung für das autonome Auto. Um einen Flickenteppich verschiedener Bestimmungen zu vermeiden, entwarf bereits die Regierung von Barack Obama Vorschläge für Rahmenbedingungen, die bundesweit gelten sollten.

Angesichts der erschreckenden Zahl an Verkehrstoten – 2016 ließen 40 000 Menschen ihr Leben auf US-amerikanischen Straßen – sah Obama im autonomen Auto die größte Chance, die Situation zu verbessern. Zusammen mit der amerikanischen Automobilindustrie formulierte die Regierung daher 15 Kernpunkte von der Frage wie und wo das autonome Fahrzeug eingesetzt werden soll. Die standardisierte Kommunikation von Fahrzeug zu Fahrzeug spielte eine wichtige Rolle. Zunächst sollten leichte Nutzfahrzeuge verpflichtend mit einer solchen Kommunikationsmöglichkeit ausgestattet werden.

Bekanntlich wirkt aber alles, was sein Vorgänger in Gang gesetzt hat, auf den jetzigen Präsidenten Donald Trump wie ein rotes Tuch. Daher hatte dieser unmittelbar nach seinem Amtsantritt nichts Besseres zu tun, als Obamas Richtlinien auf den Prüfstand zu stellen. Erstes Ergebnis: Eine Pflicht zur Verständigung zwischen den Autos gibt es nicht mehr, jetzt soll die Kommunikation auf freiwilliger Basis stattfinden. Damit wäre freilich die autonome Fortbewegung auf den höheren Stufen vier oder fünf ernsthaft in Gefahr geraten, denn für sie ist die Vernetzung eine unverzichtbare Voraussetzung.

Die neue US-Verkehrsministerin Elaine Chao sprach davon, das Problem im Zug der Infrastrukturverbesserung zu lösen, die Trump im Wahlkampf versprochen hatte. Doch was aus den Ankündigungen des neuen Herrn im Weißen Haus bislang realisiert wurde, steht auf einem anderen Blatt. Jetzt aber scheint Vernunft eingekehrt zu sein. So stimmte bereits im September das Repräsentantenhaus in Washington mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit über ein Gesetz für autonomes Fahren ab. Ziel war unter anderem, den Unternehmen die Tests autonomer Autos zu erleichtern und die allgemeinen Vorschriften bundesweit zu vereinheitlichen.

Dem Beschluss folgte Anfang Oktober auch der US-Senat, so dass jetzt nur noch die Unterschrift des Präsidenten fehlt. Da zwischen Republikanern und Demokraten in diesem Fall geschlossene Einigkeit bestand, dürfte dem nichts im Weg stehen. Dann können pro Jahr und Konzern 80 000 autonome Fahrzeuge unter der Voraussetzung zugelassen werden, dass sie sämtliche Sicherheitsvorschriften erfüllen. Das ermöglicht in absehbarer Zeit auch den Verkauf dieser Autos. Die einzelnen Bundesstaaten sollen nur noch für Zulassung sowie die Regelung von Haftung und Versicherung und darüber, welche Autos an den Tests mitmachen dürfen, bestimmen.

Die beiden Initiatoren für die Offensive in Washington, der Republikaner John Thune aus South Dakota und der Demokrat Gary Peters aus Michigan, lobten sich nach der Abstimmung gegenseitig über ihre Parteigrenzen hinweg. „Gary Peters verdient Anerkennung für seinen Einsatz, mit dem er das autonome Fahren unparteiisch vorantreibt“, meinte Thune, und Peters gab zurück: „Autonome Fahrzeuge werden grundlegende Veränderungen bewirken, um die Mobilität zu verbessern, Unfälle zu verringern und die Sicherheit für Millionen von Menschen. auf unseren Straßen zu

erhöhen. Die Zusammenarbeit mit John Thune hätte nicht besser sein können.“

Gleichzeitig mit der Entscheidung in Washington ging der Bundesstaat Kalifornien, traditionell Vorreiter sowohl bei der elektrischen als auch der autonomen Mobilität, wieder einen Schritt weiter und kündigte wie bereits Michigan zuvor die Erlaubnis für selbstfahrende Autos auf Level fünf an. Bislang musste jemand im Auto sitzen, der notfalls eingreifen konnte. Diese Pflicht soll nun sowohl für den Testfall als auch für den Regelbetrieb aufgehoben werden: Damit können auch Pkw ohne Lenkrad, Rückspiegel sowie Brems- und Gaspedal auf die Straße – Lastwagen sind von der Regelung ausgenommen. Die Hersteller müssen aber immer noch eine Bewilligung von den Behörden einholen. Wann genau das allerdings eintritt, ist noch nicht entschieden. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Straßenverkehr in den USA.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wikipedia



Senator John Thune.

Foto: Auto-Medienportal.Net/US-Kongress



Senator Gary Peters.

Foto: Auto-Medienportal.Net/US-Kongress
