

Kalifornien regelt den Verkehr für automatische Fahrzeuge

Von Hans-Robert Richarz

Noch vor dem US-Bundesstaat Nevada mit seinen einsamen Straßen, wo neuerdings Kia neben Google, Audi und Mercedes-Benz automatisch fahrende Autos ausprobiert, hat sich Kalifornien längst zum weltweit wichtigsten und größten Testgelände für Versuche mit solchen Fahrzeugen entwickelt. Anfang Dezember durften dort elf Automobilunternehmen und Zulieferer - darunter aus Deutschland BMW, Bosch, Mercedes und VW, aus den USA neuerdings auch Ford - mit Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde DMV (California Department of Motor Vehicles) ihre Prototypen im öffentlichen Verkehr erproben. Jetzt beschloss das DMV Regeln für Fahrten mit autonomen Autos für die Allgemeinheit, die ab 2017 gelten sollen.

Mit 33 Millionen zugelassener Fahrzeuge und 23 Millionen Führerscheinbesitzern ist Kalifornien nicht nur flächenmäßig drittgrößter und mit Abstand bevölkerungsreichster Bundesstaat der Vereinigten Staaten von Amerika, sondern auch größter Markt für Autos und Region mit der größten Fahrzeugdichte pro Einwohner. Mitte Dezember veröffentlichte das DMV Regularien die - wie es heißt - "als Richtschnur für die im Entstehen begriffene, aber schnell wachsende Industrie für autonom fahrende Autos dienen" und "neuen Marktteilnehmern wie Apple und Google bereits in der Entwicklungsphase zur Seite stehen" sollen.

Das Regelwerk wird sich bis zu seiner endgültigen Verabschiedung zunächst der öffentlichen Diskussion stellen, aber schon jetzt in der Testphase Industrie und Verbraucher darauf vorbereiten, was auf die Kunden zukommt, die demnächst Fahrzeuge mit einer solchen Ausrüstung wie es sie zum Teil schon heute im Elektroauto Tesla Model S und bald in der E-Klasse von Mercedes-Benz gibt, kaufen können.

Wichtigste Punkte: In jedem autonom fahrenden Wagen muss ein Führerscheinbesitzer mitfahren, der bei Notfällen ins Lenkrad greifen kann, womit schon einmal feststeht, dass ein solches stets vorhanden sein muss. Kommt es zu einem Unfall oder einem Verstoß

gegen Verkehrsregeln, bleibt alles beim Alten: Die Verantwortung liegt beim Fahrer oder gegebenenfalls beim Unfallverursacher. Alle drei Jahre müssen die Autos zur technischen Prüfung, Hackerangriffe auf die Software der selbstfahrenden Autos und auf Regeln zum Datenschutz sollen nach Möglichkeit unterbunden werden. Sicherheit habe, so schrieb das DMV, in jedem Fall oberste Priorität.

Das will auch Google nicht bestreiten. Doch von der Pflicht, stets ein Lenkrad mitzuführen zeigte sich der Software-Gigant enttäuscht. Google würde nämlich am liebsten autonome Autos ohne Lenkrad und Pedale rollen lassen. "Wir wollen Autos entwickeln, die einfach per Knopfdruck Personen von A nach B transportieren. Damit wollen wir die Mobilität von Millionen Menschen verändern - sprich, die 94 Prozent aller Unfälle eliminieren, die wegen menschlichen Versagens passieren oder denjenigen das Autofahren möglich machen, die es sonst nicht können", hieß es.

Doch daraus wird nichts, zumindest nicht auf öffentlichen Straßen in Kalifornien. Vielleicht ist auch das ein Grund dafür, dass Google sich jetzt auf Taxis für Privatgelände, beispielsweise den Werksverkehr, konzentrieren möchte. Nur in Texas, das in den USA eine ähnlich souveräne Rolle spielt wie Bayern in Deutschland, darf Google weiterhin seine steuerlosen Vehikel testen. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Autonomes Fahren: Audi auf der Rennstrecke.



Autonomes Fahren: Ford Fusion Hybrid. .



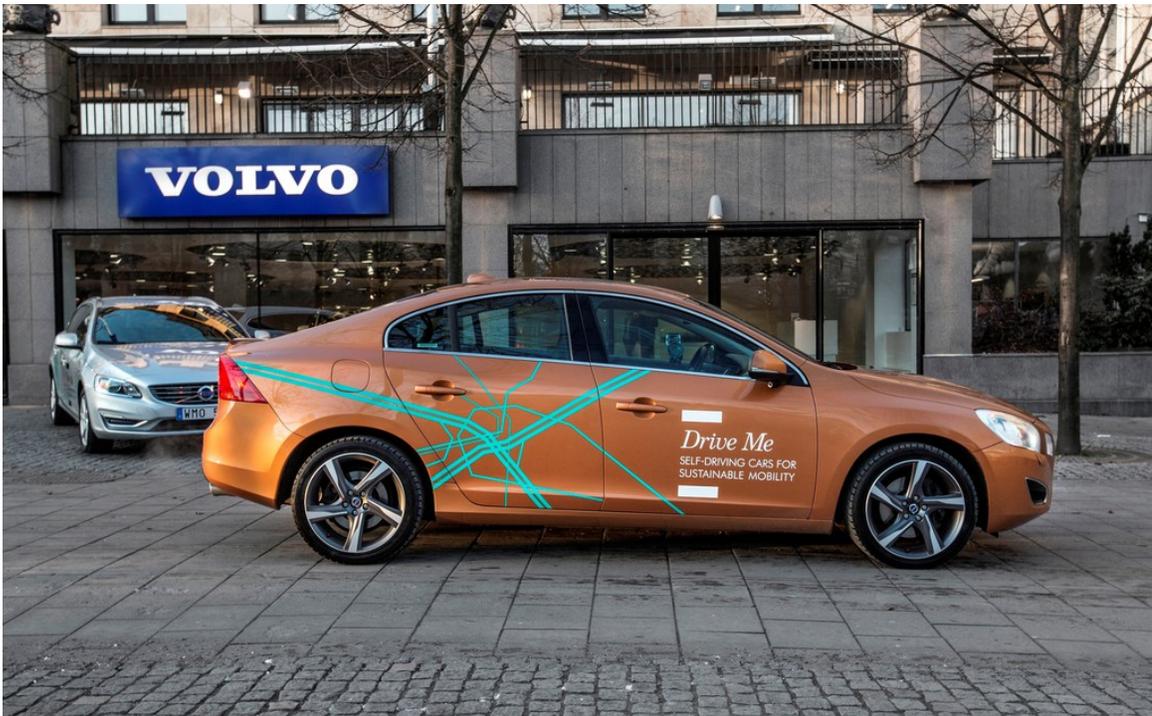
Autonomes Fahren: Unterwegs nicht an Fahren denken.



Autonomes Fahren: Fahren ohne Hände m Lenkrad - noch lange illegal.



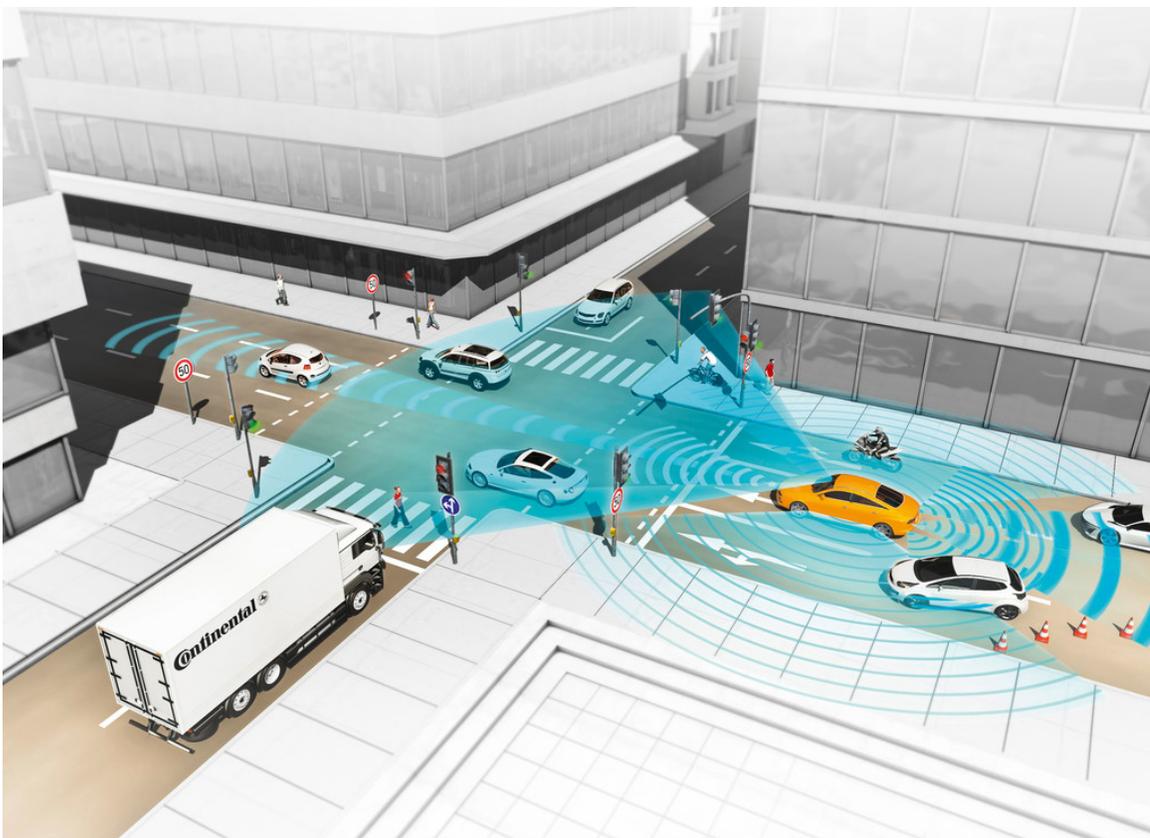
Autonomes Fahren: Hände nicht am Lenkrad - noch lange illegal.



Autonomes Fahren: Drive Me-Projekt von Volvo.



Vollautomatisches oder autonomes Fahren für mehr Sicherheit.



Vollautomatisches oder autonomes Fahren für mehr Sicherheit.



Vollautomatisches oder autonomes Fahren für mehr Sicherheit.
