
Unfälle mit automatisierten Fahrzeugen sind abgedeckt

In diesem Jahr gehen in mehreren Bundesländern neue Teststrecken für das automatisierte Fahren in Betrieb. Während das erste digitale Testfeld zwischen Nürnberg und München auf die Autobahn 9 beschränkt war, sollen die neuen Strecken auch Fahrten auf Landstraßen und im Stadtverkehr ermöglichen. So wird es mehrere Vorhaben zum autonomen Fahren in Innenstädten und automatisiert fahrende Busse geben sowie eine grenzüberschreitende Teststrecke für vernetztes und automatisiertes Fahren zwischen Deutschland und Frankreich.

Wie der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) mitteilt, muss sich dabei niemand darum sorgen, wer dafür aufkommt, wenn es bei den automatisierten Systemen zu einem Unfall kommt. Denn in dem Fall werden die Schäden Dritter von der Kfz-Haftpflichtversicherung des Halters bezahlt. Für die Entschädigung der Unfallopfer ist es demnach egal, ob der Unfall durch einen Fahrfehler, einen technischen Defekt oder durch ein automatisiertes Fahrsystem verursacht wurde, betont das von der HUK-Coburg getragene Goslar Institut für verbrauchergerechtes Versichern. Die Kfz-Haftpflichtversicherung deckt alle Gefahren ab, die vom Betrieb eines Autos ausgehen – und nicht nur die Gefahr von Fahrfehlern. Wäre es anders, müssten Unfallopfer den Autoherstellern erst einen Produktfehler nachweisen, bevor sie eine Entschädigung bekommen könnten.

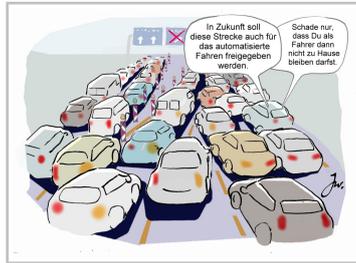
Vorgeschrieben ist ferner, dass bei allen Testfahrten weiterhin ein Mensch an Bord sein muss, der im Notfall eingreifen kann – sicherheitshalber. Sollte es dennoch zu Unfällen kommen, werden die Unfallopfer von der Kfz-Versicherung entschädigt, die auch für jedes automatisierte Fahrzeug abgeschlossen werden muss.

Im Rahmen der Testprojekte fallen Daten der vernetzten und automatisierten Autos an. Diese werden von den beteiligten Autoherstellern, Zulieferern und Wissenschaftlern gesammelt und genutzt. Dabei sollten diese Daten jedoch grundsätzlich nicht den Autoherstellern gehören, sondern dem Autofahrer und Fahrzeughalter, wie der GDV betont. Deshalb setzen sich die Versicherungswirtschaft und andere Verbände auch dafür ein, dass die Fahrer vernetzter Autos die Kontrolle über ihre Daten bekommen. Fahrzeugnutzer sollten frei entscheiden können, ob, wann und wem sie welche Daten überlassen oder welche Daten sie wann und von wem empfangen wollen, lautet die Forderung des Dachverbands der privaten Versicherungsunternehmen. Um auch in diesem Mobilitätsbereich auch „einen freien und fairen Wettbewerb zu gewährleisten“, wollen auch Dienstleister wie Automobilclubs oder eben die Versicherer die Möglichkeit eines direkten Zugangs zu den Daten der autonomen und vernetzten Fahrzeuge eingeräumt bekommen. Blicke dies lediglich den Autoherstellern vorbehalten, würde ihnen ein nicht zu rechtfertigender Wettbewerbsvorsprung bei den modernen und zukünftigen Mobilitätsdienstleistungen verschafft, kritisieren die anderen Branchenbeteiligten.

Die neuen Teststrecken für automatisiertes Fahren werden in diesem Jahr unter anderem in Baden-Württemberg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen in Betrieb genommen. So entsteht das mit 280 Kilometern längste zusammenhängende Testfeld für automatisiertes Fahren derzeit in Niedersachsen in der Region zwischen Hannover, Wolfsburg, Braunschweig und Salzgitter. Derweil wird zwischen Saarbrücken und Merzig im Saarland, der französischen Stadt Metz und Bettemburg in Luxemburg eine grenzüberschreitende Teststrecke für vernetztes und automatisiertes Fahren eingerichtet, bei der es unter anderem darum gehen soll, ein reibungsloses Funktionieren der Kommunikation zwischen Fahrzeugen untereinander und mit der Infrastruktur auch jenseits der jeweiligen Landesgrenzen zu erproben. Eins von mehreren Projekten zum

autonomen Fahren in Innenstädten beginnt in diesem Jahr in Düsseldorf. Außerdem sollen in Hamburg 2018 die Teilabschnitte gleich mehrerer Strecken zum automatisierten und vernetzten Fahren freigegeben werden, auf denen der Betrieb von bis zu zehn elektrisch angetriebenen Pkw und Mini-Bussen geplant ist. Und auf Sylt will die örtliche Verkehrsgesellschaft ab Sommer 2018 einen fahrerlosen Elektro-Kleinbus testen.
(ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Automatisiertes Fahren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut