

Richter sprechen fehlerhafte Urteile, Ärzte stellen falsche Diagnosen und natürlich machen auch Ingenieure und Informatiker Fehler. Kein Hersteller von Software und Hardware für automatisierte Fahrzeuge kann trotz umfassender Testverfahren hundertprozentige Fehlerfreiheit garantieren. Ein Restrisiko bleibt, sodass es zu Unfällen mit automatisierten Fahrzeugen kommen wird. Die entscheidende Frage ist: Wie gehen wir damit um? Wir akzeptieren in gewissen Grenzen, dass der Autofahrer Fehler macht. Warum also darf die Maschine keinen Fehler machen? Dies ist umso spannender, weil wir davon ausgehen (was aber noch nicht belegt ist), dass ein automatisiertes Fahrzeug das Potenzial hat, die Zahl der Unfälle (und Verkehrstoten) drastisch zu senken. Aber kann man das Leben eines Einzelnen, der durch einen technischen Fehler gestorben ist, mit hunderten nicht getöteter Verkehrsteilnehmer rechtfertigen? Soll das autonome Fahrzeug bei einer unvermeidbaren Kollision (Dilemmaentscheidung) die Insassen oder die anderen Verkehrsteilnehmer schützen? Geht der Schutz von Kindern vor den Schutz von Erwachsenen? Wie kann die Umweltbelastung durch zusätzliche Staus verhindert werden, weil z. B. der Individualverkehr zunimmt oder weil das Fahren auch ohne Führerschein möglich wird?



Regulierung des autonomen Fahrens

Das (hoch)automatisierte Fahren beinhaltet also viele rechtliche und gesellschaftliche Fragestellungen, die durch Technik allein nicht gelöst werden

können und wenige davon wurden bis heute wirklich diskutiert. Hersteller und Zulieferer brauchen aber Rechtssicherheit. Vor allem hinsichtlich der offenen Fragen wie Zulassung, wiederkehrende Betriebsprüfung solcher Fahrzeuge, der Haftung und der Strafverfolgung bei Unfällen, aber auch der Überwachung selbstlernender Software.

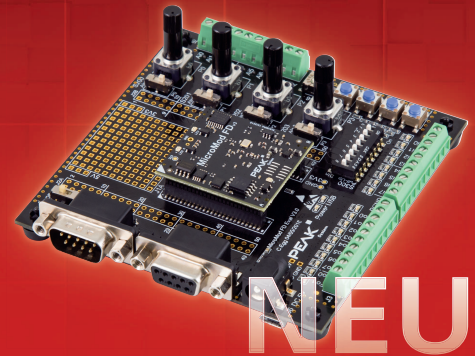
Im Juni 2020 wurde zwar auf Ebene der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE) eine Regelung für automatisierte Spurhaltesysteme verabschiedet, aber globale Bestimmungen für das vollständig autonome Fahren ab SAE-Level-4 sind noch nicht in Kraft. Diese Regulierungslücke will nun Deutschland nutzen, um zunächst auf nationaler Ebene voranzuschreiten. Konkret werden in dem deutschen Regelungsentwurf die Funktionsweise, Testverfahren und Genehmigung von autonomen Fahrfunktionen berücksichtigt. Wie schwierig eine Regulierung sein kann, zeigt sich schon allein an der Beantwortung der Frage „Wie sicher sollte ein autonomes Fahrzeug sein?“ Einig sind sich die Experten, dass das Fahrzeug sicherer sein sollte als ein menschlicher Fahrer. Doch bei der Definition, mit welcher Art von Fahrer das autonome Fahrzeug verglichen werden sollte, herrscht Uneinigkeit. Soll es ein durchschnittlicher menschlicher Fahrer sein – der oft abgelenkt ist und relativ schneller ermüdet? Oder ein Berufskraftfahrer, der mehr Risiken eingeht?

Die Berufung auf Ethik und Menschenwürde beim autonomen Fahren stellt zudem eine spezifisch deutsche Herangehensweise dar. In der angelsächsischen Rechtssprechung ist dies weniger stark ausgeprägt. Deshalb dürfte der Weg hin zu einer internationalen Regelung sowie ein globaler Konsens zum gesellschaftlichen Umgang mit Dilemma-Entscheidungen noch sehr steinig werden.

Ihr Klaus Oertel

You CAN get it...

Hardware und Software für CAN-Bus-Anwendungen...



NEU

PCAN-MicroMod FD

Universelles Einsteckmodul mit I/O-Funktionalität und CAN-FD-Interface. Erhältlich mit Evaluation-Board für die Entwicklung eigener Anwendungen.

ab 110 €



PCAN-MiniDiag FD

Handheld zur grundlegenden Diagnose von CAN- und CAN-FD-Bussen. Messung der Bitrate, Terminierung, Buslast und Pegel am D-Sub-Anschluss.

290 €



PLIN-USB

LIN-Interface für USB mit galv. Trennung. Master- oder Slave-Betrieb. Auslieferung mit Monitor-Software, API und Windows-Treiber.

195 €

Alle Preise verstehen sich zzgl. MwSt., Porto und Verpackung. Irrtümer und technische Änderungen vorbehalten.

www.peak-system.com



Otto-Röhm-Str. 69
64293 Darmstadt / Germany
Tel.: +49 6151 8173-20
Fax: +49 6151 8173-29
info@peak-system.com