SELBSTFAHRENDE AUTOS ÜBERSCHÄTZT

Hersteller autonomer Fahrsysteme versprechen der Kundschaft fast narrensichere Verlässlichkeit. Obwohl noch viel Zeit vergehen wird, bis jedes Fahrzeug ohne Zutun des Insassen lenkt, überschätzen viele die Fähigkeiten der Systeme. Verbraucherverbände sind alarmiert und fordern Rechtssicherheit.

Foto: fotolia

Die Gefahr fährt auch im selbstfahrenden Auto immer mit.

Der mobile Mensch ist stark verunsichert bei der Frage, was er beim automatisierten Fahren tun darf und was er lassen muss. Laut einer repräsentativen Umfrage der deutschen Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV) glauben 27 Prozent der Befragten, einige Tätigkeiten wie das Schreiben von E-Mails erledigen zu können, ohne sich um das Steuersystem kümmern zu müssen. Vier Prozent sind sogar überzeugt, alles während der Fahrt tun zu dürfen, wohingegen 18 Prozent meinen, nicht einschlafen oder den Fahrersitz verlassen zu dürfen. Gerade einmal 64 Prozent sind sich dessen bewusst, dass ihr Fahrzeug während der Fahrt ständig überwacht werden muss. Dieser naive Optimismus kommt nicht von ungefähr, verspricht doch der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt im Vorfeld eines neuen Gesetzesentwurfes, dass der hochautomatisierte Fahrer bald freihändig im Internet surfen oder seine elektronische Post lesen darf. Geltendes Gesetz, nach dem die Hände selbst bei Autobahnfahrten und automatischem Einparken am Lenkrad bleiben müssen, wäre damit Geschichte.

Auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hierzulande arbeitet mit Hochdruck daran, die Lücken zwischen Anspruch und Realität zu schliessen, und will baldigst neue gesetzliche Grundlagen für Fahrcomputer schaffen. Gemäss des Internationalen Wiener Übereinkommens zum Strassenverkehr, demzufolge alle Regeln international koordiniert werden, wird sich die Vorlage am Berliner Entwurf orientieren, den ASTRA-Sprecher Michael Müller vorsichtig als «interessante Diskussionsgrundlage» einschätzt. Gleichwohl werden alle europäischen Parlamente dieselben Probleme zu lösen haben.

Wer zahlt beim Crash? Denn im Falle von Unfällen, wie sie sich in den letzten Monaten in einigen Ländern unter digitaler Fremdsteuerung ereignet haben, stellt sich die Frage, ob der Fahrer oder der Hersteller für die Unfallfolgen haftet. Auch aus diesem Grund fordert der VZBV von der Politik, gesetzlich festzuschreiben, dass beim hoch- und vollautomatisierten Betrieb der Fahrer sich vom Verkehrsgeschehen abwenden und fahrfremden Tätigkeiten zuwenden darf. Ohne diese Klarstellung sei der Anspruch auf Rechtssicherheit nicht erfüllt, so die Verbraucherschützer. Wenn Minister Dobrindt ankündigt, Mensch und Computer rechtlich gleichzustellen, bedeutet dies, dass ein automatisches System die Fahraufgabe komplett übernehmen darf, der Hersteller aber nur haften muss, wenn der Fahrer die Technik absolut vorschriftsmässig benutzt und diese ihren Dienst versagt hat. Vorschriftsmässig bedeutet aber eben auch, dass der Fahrer jederzeit selbst steuern muss, sobald das System ihn dazu auffordert. Spätestens beim unvorhersehbaren Reifenplatzer muss der Fahrer wieder ins Steuer greifen. Letztlich soll die Schuldfrage mithilfe von Datenspeichern (Blackboxen) beantwortet werden, die jeden gefahrenen Meter und den Unfallhergang referieren. Dieses Vorhaben ruft wiederum Datenschützer auf den Plan, die verlässliche Regelungen zu Erhebung, dem Speichern und der Verwendung der gesammelten Daten fordern.

Ebenfalls noch viel Faktor Mensch steckt im derzeitigen Serienstand der Fahrautomaten. Besonders im Stadtverkehr gibt es Unwägbarkeiten wie Fussgänger, Gegenverkehr, Gegenstände auf der Fahrbahn und Fahrmanöver wie Spurwechsel, denen die Technik noch nicht gewachsen ist. «Das Fahrzeug muss noch besser lernen, zu sehen», sagt Thomas Form, Leiter Electronics and Vehicle Research bei der Volkswagen AG und schliesst in der Formel: «Wir müssen noch eine Menge tun, damit wir hier eine sichere Funktion haben».

TÖFF-TESTTAGE UND ACID'DAYS MIT DER IGM

Von den vielen Events für Motorradfahrer in der Schweiz werden diese beiden besonders vorfreudig erwartet. Die IG Motorrad freut sich mit und wird zunächst am 22. und 23. April bei den Töff-Testtagen auf dem TCS-Gelände in Derendingen (SO) vor Ort sein. Alle, die an diesen Tagen mit den aktuellen Modellen der namhaften Hersteller eine Runde drehen, sind herzlich zu einem Stopp an unserem Stand geladen.
Für unsere Freunde aus der Romandie stehen wir am 13. und 14. Mai bei den Acid'Days auf dem TCS-Center in Cossonay (FR) auf der Matte. An beiden Events informiert das Standteam über die Aktivitäten der IG Motorrad und bietet Töff-Einsteigern wie alten Hasen alle Vorteile einer aktiven Mitgliedschaft an.

Foto: fotolia

Junge Männer auf dem Motorrad verletzen sich bei Unfällen am schwersten.

STUDIE: JUNGE MOTORRADFAHRER OFT AN UNFÄLLEN BETEILIGT

Sie sind jung, männlich und überschätzen oft ihre Fähigkeiten. So lautet in knappster Form das Fazit einer EU-Studie zu Unfallursachen in neun europäischen Ländern. Ausgewertet wurden 9186 Fälle mit dem Ziel, die Zahl schwerer Unfälle zu senken. In die Erhebung einbezogen sind die häufigsten Unfallsituationen, in die Fussgänger, Velofahrer, Autoinsassen und auch Motorradfahrer verwickelt waren. Die Gruppe der Schwerverletzen führen die Männer mit 91 bis 96 Prozent an, die in der Mehrzahl (95%) mit dem Motorrad unterwegs war. Den grössten Teil der Verunfallten stellen die 18- bis 24-Jährigen. In Schweden, Deutschland, Holland und England fallen ältere Männer um die 40 in der Statistik auf. In Deutschland bilden die Mid-Ager sogar die Hauptgruppe der Bruchpiloten.

In einigen Ländern wie Schweden und den Niederlanden ereigneten sich die Unfälle überwiegend in ländlicher Umgebung, wohingegen es in Deutschland und England überwiegend in den Städten kracht. Demnach, folgert die Studie, sind schwere Unfälle kein generelles Problem auf Schnellstrassen. Auch Zeit und Jahreszeiten spielen eine Rolle: Die meisten Crashs ereigneten sich im Frühjahr und Sommer in den Nachmittagsstunden von 15 bis 18 Uhr.

Als Hauptursachen für schwere Unfälle benennt die Studie mangelndes vorausschauendes Fahren (40 Prozent) und eingeschränkte Sicht (34 Prozent), unangepasste Geschwindigkeit (26–34 Prozent), Kontrollverlust über das Fahrzeug (25 Prozent), fehl eingeschätzte Geschwindigkeit anderer Verkehrsteilnehmer (23 Prozent) sowie fahrlässiges und rücksichtsloses Verhalten (23 bis 43 Prozent).

Aus Sicht der Wissenschaftler kann insbesondere für Zweiradfahrer noch einiges mehr für die Sicherheit getan werden. Neben Klassikern wie hindernisfreie Strassen und Unterfahrschutz an Leitplanken könnten bauliche Massnahmen wie eigene Fahrspuren und die in einigen Ländern immer noch verbesserungswürdige Qualität des Fahrbahnbelags die Risiken weiter senken. Die gesamte Studie steht unter www.dths.ch/NjDJd zum Gratis-Download bereit.

MEHR DURCHBLICK FÜR DIE DICKEN

Töfffahrer ziehen bei einer Kollision mit Lastwagen immer den Kürzeren. Damit es gar nicht erst zum Fremdkontakt kommt, fordern europäische Transportminister neue Sicherheitsstandards für Lastwagen. Laut einer Studie könnten mithilfe von Kamera- und Monitorsystemen, die den Fahrern einen Rundblick von 360 Grad auf ihr ausladendes Fahrzeug ermöglichen, Unfälle vermieden und damit 900 Leben im Strassenverkehr erhalten bleiben. Anlass, die zuständige EU-Kommissarin Elżbieta Bieńkowska brieflich zur raschen Vorlage verbesserter Sicherheitsregeln zu drängen, gaben grundsätzliche Diskussionen in der Europäischen Kommission um die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer, zu denen auch Fussgänger und Zweiradfahrer zählen. Vertreter der Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA) waren bei diesen Treffen präsent, begrüssen die ministerialen Forderungen und werden die Entwicklungen aufmerksam verfolgen.

SWISS-MOTO – GUTE STIMMUNG UND NEUE MITGLIEDER

Wenn sich Jahr für Jahr die Platzhirsche der Motorradindustrie die Ehre geben, ist auch die IG Motorrad gerne dabei. Die bewährten Kräfte unseres Teams haben auch dieses Jahr wieder die Besucher der Zürcher Messehallen mit anschaulichen Infos zu den IG-Aktivitäten nebst warmen und kühlen Getränken versorgt. Grosses Interesse fand die Fotopräsentation einst gefährlicher Leitschrankenbauten, die dank der Mitwirkung der IG inzwischen mit motorradtauglichem Unterfahrschutz nachgerüstet worden sind. Zum guten Schluss der vier tollen Tage freuen wir uns über 100 neue Mitglieder, die dem Geist der Solidarität frischen Wind geben. Zur Freude des Vorstands haben sich etwa 20 Töfffahrer und ein Rollerpilot noch in den Tagen nach dem Messebesuch für eine Mitgliedschaft entschieden. Allen Spontis und den Nachzüglern gilt ein herzliches Willkommen im «Club».

Das starke und bewährte Messe-Team der IGM.

Foto: Hagen Zimmermann

IN EIGENER SACHE

MITGLIED WERDEN
Willst auch du in zehn Jahren noch mit Freude Motorrad fahren? Dann unterstütze unsere Anliegen mit deiner Mitgliedschaft! Wie du beitreten kannst, erfährst du auf unserer Website: www.ig-motorrad.ch

Dort kannst du auch unseren Newsletter abonnieren.

IMPRESSUM
Anfragen und Kommentare
IG Motorrad
8000 Zürich
mail@ig-motorrad.ch

REDAKTION
Hagen Zimmermann

NEWSLETTER UND WEITERE INFOS
www.ig-motorrad.ch