

9. Allianz Autotag - Europa fit machen für autonomes Fahren

Der 9. Allianz Autotag beschäftigte sich am 22. September 2021 mit den rechtlichen und technischen Risiken des autonomen Fahrens. In Europa wird das automatisierte und führerlose Fahren bereits in den kommenden Jahren zur Realität. Neben der Dekarbonisierung des Verkehrs bedeutet dies eine große Herausforderung für die europäische Wirtschaft und wird neue Formen der Mobilität eröffnen.

Bei der internationalen Allianz Veranstaltung wurde deutlich, dass sich beim autonomen Fahren der Blick nicht nur auf ein einzelnes Land richten darf. Neue Mobilitätskonzepte müssen länderübergreifend gedacht werden, wenn sie für die Gesellschaft sinnvoll und wirtschaftlich erfolgreich sein sollen. Denn die Menschen werden künftig auch mit automatisierten Fahrzeugen reisen und dabei Ländergrenzen überschreiten. „Wir müssen unsere Straßen und Regeln europaweit fit machen für autonomes Fahren. Hierfür sehen wir die Notwendigkeit einer europäischen Harmonisierung. Denn bei einem Grenzübertritt müssen diese Autos nicht nur Beschilderungen und Markierungen erkennen und Verkehrsregeln einhalten, sondern es muss auch klar sein, wer haftet, wenn ein Unfall passiert“, sagte Klaus-Peter Röhler, Vorstandsvorsitzender der Allianz Deutschland AG auf dem 9. Allianz Autotag.

Erste Gesetze zum autonomen Fahren in Europa

Die UNECE* hat zwischenzeitlich weltweit die notwendigen Voraussetzungen für die Zulassungen erster automatisierter Fahrfunktionen geschaffen. Der deutsche Gesetzgeber ist noch einen Schritt weitergegangen und hat in diesem Jahr mit dem Gesetz zum autonomen Fahren Deutschland – als erstem Land der Welt – den regulatorischen Rahmen für führerloses Fahren ermöglicht. Während beim automatisierten Fahren der Fahrer weiterhin in der Pflicht bleibt, überwacht beim autonomen Fahren eine technische Aufsicht das Fahrzeug. Diese kann das Fahrzeug von außen deaktivieren und in schwierigen Situationen Fahrmanöver freigeben.

Versicherungsschutz kein Problem

Neue Technologien bergen immer auch neue Risiken. Autonome Fahrzeuge werden am Anfang ihrer Entwicklung einem Fahranfänger gleichen, der dazulernt. Kein Problem sieht die Allianz beim Versicherungsschutz. „Wir werden auch den „autonomen Fahranfängern“ und der „technischen Aufsicht“ Versicherungsschutz bieten und sie in der Kfz-Haftpflichtversicherung versichern“, sagte Röhler.

Unfallaufklärung muss weiterhin möglich sein

Da gerade eine neue Technik nicht fehlerfrei ist, wird es auch künftig Unfälle, vor allem im Mischverkehr mit anderen Fahrzeugen, geben. Das Vertrauen der Öffentlichkeit in automatisierte und autonome Systeme ist nur gewährleistet, wenn Unfallursachen – und auch Beinahe-Unfälle – korrekt aufgeklärt werden können. Röhler betonte auf dem 9. Allianz Autotag in seiner Rede, dass es „jetzt es darauf ankommt, dass wir für Europa eine vernünftige Lösung finden, die es uns erlaubt, auch künftig Verkehrsunfälle unkompliziert aufzuklären zu können, um Verkehrsopfer schnell zu entschädigen und das Vertrauen der Bevölkerung in die neue Technologie nicht zu zerstören“. Zur Unfallaufklärung werden künftig auch Sensordaten wie Radar, Lidar und Kameraaufzeichnungen benötigt. Nur so können zum Beispiel Unfälle oder Beinahe-Unfälle mit Fußgängern erfasst und bewertet werden. „Leider ist die Nutzung dieser Daten in Europa derzeit nicht hinreichend reguliert“, sagte Röhler. Die Forderung der Allianz auf dem Allianz Autotag war eindeutig: Zum Schutz der personenbezogenen Daten verlangte sie einen europaweiten, unabhängigen Datentreuhänder, der prüft, ob ein berechtigtes Interesse an der Unfallaufklärung

besteht, und die hierfür erforderlichen Daten mittels eines standardisierten und diskriminierungsfreien Datenzugangs den Berechtigten zur Verfügung stellt. In anonymisierter Form sollen diese Daten auch der Unfallforschung und der Automobilindustrie zur Verfügung gestellt werden, damit Fehler schnell korrigiert und die Systeme verbessert werden können.

Auch der Halter eines automatisiert fahrenden Autos muss geschützt sein

Ein weiterer Diskussionspunkt auf dem Autotag galt dem Halter selbst. Die Gefährdungshaftung des Halters stellt auch bei automatisierten Fahrsystemen sicher, dass das unschuldige Verkehrsopfer volumnäßig geschützt ist. Es wird aber in Zukunft vorkommen, dass der Halter selbst in seinem automatisiert fahrenden Fahrzeug sitzt und verletzt wird. Da der Halter nach aktueller Rechtslage keine Ansprüche gegen sich selbst stellen kann, bliebe ihm nur ein Anspruch aus dem Produkthaftungsrecht gegen den Hersteller. Die Allianz ist der Auffassung, dass auch der Kfz-Halter in seinem Fahrzeug bei Fahrten im automatisierten Modus rechtlich geschützt sein muss, wenn er den Unfall nicht durch einen eigenen Fehler, zum Beispiel durch Missachtung einer Fehlermeldung, selbst mitverursacht hat. „Wir diskutieren für Deutschland z. B. eine Produktlösung, bei der künftig ausnahmsweise auch der Fahrzeughalter bei einem vom Fahrzeug im automatisierten Modus verursachten Unfall in den Schutz der Kfz-Versicherung integriert wird“, sagte Röhler.