

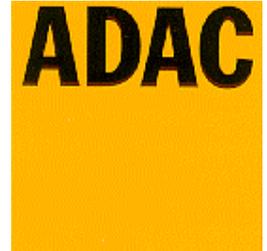
Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)486-B

Stellungnahme zur 101. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 20.03.2017



Stellungnahme zum Entwurf eines (x.) Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Mit der Änderung des StVG sollen Rechtssicherheit und Klarheit über die Pflichten beim Gebrauch von Kraftfahrzeugen unterschiedlicher Automatisierungsgrade geschaffen werden. Damit wird das Handlungsfeld Recht der von der Bundesregierung beschlossenen „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ aufgegriffen.

Der ADAC unterstützt dieses Vorhaben, da vom automatisierten Fahren eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs zu erwarten ist. Ein verbindlicher rechtlicher Rahmen ist dabei für Hersteller und Kunden unerlässlich. Die Beantwortung der Fragen zur straf- und zivilrechtlichen Haftung darf nicht allein der Rechtsprechung überlassen werden.

Im Einzelnen merkt der ADAC zu dem Gesetzentwurf Folgendes an:

§ 1a StVG

Wichtig ist die Festschreibung in **§ 1a Abs. 1 StVG**, dass der Gebrauch der automatisierten Fahrfunktionen nur dann erlaubt ist, wenn dies im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung erfolgt. Sowohl im Gesetzestext als auch in der Begründung bleibt allerdings offen, wer die „bestimmungsgemäße“ Verwendung festlegt. Es steht zu erwarten, dass der jeweilige Hersteller entsprechende Aussagen zum bestimmungsgemäßen Gebrauch und den erforderlichen Voraussetzungen in der Bedienungs- oder Betriebsanleitung seines Fahrzeugs trifft.

Alle Erfahrungen mit den Bedienungsanleitungen der heute auf dem Markt erhältlichen Fahrzeuge zeigen, dass Hersteller den bestimmungsgemäßen Gebrauch sehr restriktiv fassen, gleichzeitig aber (technisch) eine sehr weitreichende Nutzung der Automatisierungsfunktionen ermöglichen. So ist zu erwarten, dass der Hersteller detaillierte Einschränkungen zu den mit dem bestimmungsgemäßen Gebrauch vereinbarenden Nebentätigkeiten treffen wird, die der Nutzer so nicht erwartet.

Zudem wäre es allenfalls dem Erstbesitzer eines Fahrzeuges zumutbar, sich über die Grenzen der Automatisierung seines Fahrzeuges umfassend zu informieren. Beim Weiterverkauf, besonders aber der Überlassung oder Vermietung entspricht die Erwartung, der Nutzer werde sich über die Grenzen der Automatisierung informieren, nicht der Lebenswirklichkeit.

Auch legen die Erfahrungen mit dem Tesla Autopilot nahe, dass viele Fahrzeugführer mit der Diskrepanz zwischen hohem technischem Potenzial und einem eng gefasstem, bestimmungsgemäßem Gebrauch überfordert sind und diese Kombination systematisch zu Fehlverhalten im Sinne einer nicht bestimmungsgemäßen Verwendung führt. Wichtig wäre daher, dass Fahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen eine Nutzung dieser Technik technisch auch nur dann zulassen, wenn das System dies leisten kann und diese Fahrt bestimmungsgemäß ist; Fahrten mit dem Autobahnassistenten in geschlossenen Ortschaften wären dann technisch unmöglich. Die Verpflichtung einer bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit sollte daher zugleich den Herstellern auferlegt werden.

Eine Legaldefinition der Fahrzeuge mit weiterentwickelter automatisierter Fahrfunktion ist zwingend geboten, um auf dieser Grundlage die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu formulieren. Allerdings wird in **§ 1a Abs. 2 StVG** nicht – auch nicht in der Begründung – dargelegt, worin sich die hochautomatisierte von der vollautomatisierten Fahrfunktion unterscheidet. Es trifft unzweifelhaft zu, dass die rechtliche Einordnung beider Automatisierungsgrade identisch sein muss, da mit beiden Entwicklungsstufen mehr als ein assistiertes Fahren (mit durchgängiger Fahrerverantwortung) und weniger als ein autonomes Fahren (ohne Fahrerverantwortung) gemeint ist. Auch ist unstrittig, dass der Übergang vom hoch- zum vollautomatisierten Fahren fließend und kontinuierlich sein wird. Wenn allerdings im Gesetz ausdrücklich hoch- und vollautomatisiertes Fahren angeführt werden soll, sollte der Unterschied in der Begründung auch näher dargelegt werden.

Automatisierte Fahrzeuge zeichnen sich nach dem Regierungsentwurf durch das kumulative Vorliegen von fünf Merkmalen aus, nämlich

- der Längs- und Quersteuerung nach Aktivierung,
- der durch die Technik sichergestellten Einhaltung verhaltensrechtlicher Verkehrsvorschriften, der Übersteuer- und Deaktivierbarkeit,
- des Erkennens des Übernahmeerfordernisses und
- dessen rechtzeitiger Anzeige.

Unbeantwortet bleibt dabei, wann diese Übernahmeaufforderung „rechtzeitig“ ist. Hierüber gibt es mehrere Untersuchungen, die in der hinreichend bemessenen Vorlaufzeit das entscheidende Element für die Verbesserung der Verkehrssicherheit sehen. Die Übernahmeaufforderung muss so bemessen sein, dass der Fahrer die Verkehrssituation erfassen und sachgerecht reagieren kann. Keinesfalls darf sie zu kurz sein, da andernfalls eine Überforderung und -vorteilung des Fahrers unter Freizeichnung des Herstellers erfolgt. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, hierzu verbindliche Vorgaben zu treffen und auch diese Frage nicht erst der Rechtsprechung nach Inverkehrbringen und Schadenseintritt zu übertragen.

Mit **§ 1a Abs. 3 StVG** wird verbindlich festgelegt, dass Fahrzeugführer auch derjenige ist, der die automatisierte Fahrfunktion aktiviert und verwendet, ohne dabei das Fahrzeug zu steuern. Problematisch ist dabei die Differenzierung zwischen der Aktivierung und Verwendung für den Fall, dass der Beifahrer die Aktivierung vornimmt und der Fahrer die Automatisierung verwendet: Beide Tätigkeiten müssen nämlich nicht notwendiger Weise in derselben Person erfüllt sein. Daher sollte die Verwendung der automatisierten Fahrfunktion ausreichend sein.

Zum anderen werden durch das Beibehalten der Fahrzeugführereigenschaft auch bei Nutzung der Automatisierung alle fahrerfremden Tätigkeiten in gleicher Weise verboten wie beim Fahren ohne Automatisierung. Will man die Nutzung zumindest fahrzeugeigener und fest verbauter Kommunikations- und Entertainmentsysteme beim automatisierten Fahren erlauben, ist dies bei der Neufassung des § 23 Abs. 1a StVO zu berücksichtigen, wenn dort geplant wird, zukünftig nur noch eine kurzfristige „Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen“ zu erlauben.

Zugleich bleibt der Führer eines automatisierten Fahrzeuges den allgemeinen Sorgfaltsregeln des § 1 StVO unterworfen, und es obliegt letztlich wiederum der Rechtsprechung zu klären, ob die Gefährdung oder Schädigung „nach den Umständen“ unvermeidbar war. Eine Positivaussage zumindest in der Begründung, dass bei Beachtung der Vorgaben aus § 1a und § 1b StVG (neu) die im Verkehr gebotene Sorgfalt gewahrt ist, würde die gebotene Rechtssicherheit und -klarheit bringen.

Die Beschränkung des legalen Gebrauchs in **§ 1a Abs. 4 StVG** auf Fahrfunktionen, die den anzuwendenden EU- und UN-ECE-Regelungen entsprechen, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit zu begrüßen. Es erscheint allerdings ungewöhnlich, auf internationale Bauartvorschriften für hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen zu verweisen, die noch nicht einmal im Ansatz existieren. Vielmehr sollte der Gesetzgeber zunächst Kenntnis von den Inhalten dieser Bauartvorschriften haben, bevor die Verhaltensvorschriften für Verkehrsteilnehmer darauf abstellen. Besser noch sollten alle wesentlichen Anforderungen an hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen ohne Blankoverweisung konkret verankert werden.

In der Praxis wird es den Nutzer eines Fahrzeuges zudem überfordern, wenn er feststellen soll, ob die im Fahrzeug verbaute automatisierte Fahrfunktion diesen internationalen Vorschriften entspricht. Hier wäre wünschenswert, wenn zusätzlich der Hersteller oder Verkäufer verpflichtet wird, beim Inverkehrbringen seines Fahrzeuges darauf hinzuweisen, wenn bestimmte Funktionen in Deutschland nicht verwendet werden dürfen.

§ 1b StVG

Die Übernahmepflicht des Fahrzeugführers ist entscheidend dafür, dass hoch- und vollautomatisiertes Fahren die Verkehrssicherheit verbessern kann.

Bei Aufforderung durch das System gemäß **§ 1b Nr. 1 StVG** ist die Fahrzeugsteuerung „unverzüglich“ zu übernehmen. Auf die ausreichende Bemessung der zeitlichen Komponente und die damit verbundene Gefahr der Überforderung und Übervorteilung des Fahrers unter Entlastung des Herstellers ist bereits in der Anmerkung zu § 1a Abs. 2 Nr. 5 StVG hingewiesen. Die Zeitdauer bis zur Übernahme und Problemlösung durch den Fahrzeugführer darf nicht zu kurz bemessen sein.

Die Übernahmeverpflichtung für die erkannte oder offensichtlich vorliegende nicht bestimmungsgemäße Verwendung nach **§ 1b Nr. 2** lässt den Umkehrschluss zu, dass sich der Nutzer der automatisierten Fahrfunktionen im Übrigen auf deren Funktionsfähigkeit verlassen darf und ein Systemversagen außerhalb der abschließend geregelten Fälle für den Fahrzeugführer folgenlos ist. Dies sollte aus Gründen der Rechtsklarheit zumindest in der Begründung klargestellt werden.

§ 1c StVG

Es wird begrüßt, dass die Neuregelungen des § 1a und 1b StVG auf wissenschaftlicher Grundlage 2020 evaluiert werden sollen. Dadurch ist sichergestellt, dass zeitnah und sachgerecht auf neue Entwicklungen und Erkenntnisse gesetzgeberisch reagiert werden kann.

§ 6 Abs. 1 Nr. 14a, Abs. 4a StVG

Die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage für fahrerlose Parksysteme und erforderliche Anpassungen der Rechtsverordnungen infolge der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion trägt dem Erfordernis Rechnung, dass mit der beabsichtigten StVG-Änderung lediglich ein (wenn auch wesentlicher) Teil der rechtlichen Probleme des automatisierten Fahrens gelöst werden kann.

§ 12 StVG

Die beabsichtigte Verdoppelung der Haftungshöchstbeträge in der Gefährdungshaftung ist zu begrüßen, um einer möglichen Schlechterstellung der Unfallgeschädigten beim Verkehrsunfall mit einem Kfz mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen entgegenzuwirken. Dies ist für die Akzeptanz der neuen Technik und dem damit er-

warteten Umverteilung von der Verschuldens- zur Gefährdungshaftung unerlässlich. Eine Erhöhung der Versicherungsprämien im KH-Bereich und damit eine Mehrbelastung der Verbraucher ist dadurch weder gerechtfertigt noch zu erwarten.

§ 32 Abs. 1 Nr. 8 StVG

Die Ergänzung der Zweckbestimmung des Fahrzeugregisters ist erforderlich, damit die Behörden gesicherte Kenntnis über die Fahrzeuge erhalten, die mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen ausgestattet sind.

§ 63a StVG

Aus Beweisgründen ist es bei der Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen unerlässlich festzustellen und zu speichern, wann das Fahrzeug vom Fahrzeugführer gesteuert wurde und wann automatisiert gefahren wurde. Dies gilt auch für die beweissichere Feststellung nach **§ 63a Abs. 1 StVG**, wann der Fahrer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung aufgefordert wurde bzw. ob eine technische Störung aufgetreten ist.

Der Verfolgungsbehörde sind diese Daten gemäß **§ 63a Abs. 2 StVG** auf Aufforderung und auf ein bestimmtes Ereignis konkretisiert mitzuteilen. Damit wird sowohl dem Bedürfnis der Verkehrssicherheit als auch der strafprozessualen Beweisregel ausreichend Rechnung getragen: Der Fahrer eines Fahrzeuges mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen kann sich nicht pauschal auf eine Fahrt unter Nutzung der Automatisierung berufen und so unberechtigt die rechtlichen Konsequenzen eines persönlichen Fehlverhaltens vermeiden.

Ob sich der Führer eines automatisierten Fahrzeuges im Fall eines objektiven Verkehrsverstoßes aufgrund der gespeicherten Daten seiner Verantwortung selbst belasten muss, ist in gleicher Weise zu beantworten wie bei der Erfassung der Lenk- und Ruhezeiten mittels EG-Kontrollgerät und der dabei erfolgten Speicherung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Eine Übervorteilung oder Beweislastumkehr ist mit der Verpflichtung zur Speicherung der Daten im Umfang gemäß § 63a Abs. 1 StVG nicht zu befürchten.

Problematisch ist allerdings, dass der Normadressat noch nicht hinreichend konkretisiert ist. Aus der Begründung wird ersichtlich, dass „der Datenverantwortliche“ zur Übermittlung der Daten verpflichtet ist. Denkbar ist als Normadressat damit der Hersteller, Halter, Eigentümer oder Fahrer des automatisierten Fahrzeuges. Wer Datenverantwortlicher ist und auf Anforderung übermitteln muss, bedarf einer Klärung.

Dies gilt auch für die Frage nach den Rechtsfolgen einer verweigten Datenübermittlung. Eine sanktionsrechtliche Halterhaftung für einen mit dem automatisierten Fahrzeug begangenen Verkehrsverstoß scheidet aus verfassungsrechtlichen Gründen aus. Eine Kostentragungspflicht wie in § 25a StVG erscheint aufgrund der Tragweite der hier zugrunde liegenden Verkehrsverstöße nicht sachgerecht. Daher sollte bereits die verweigte Datenübermittlung sanktioniert werden, wie dies bereits heute bei der Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten der Fall ist.

Eine Übermittlung an Unfallbeteiligte gemäß **§ 63a Abs. 3 StVG** ist dringend geboten, um ein persönliches Verschulden des Fahrzeugführers im Zivilverfahren mit den sich daraus ergebenden Haftungsgrundlagen beweisen zu können.

Eine Begrenzung der der Speicherung auf höchstens drei Jahre gemäß **§ 63a Abs. 4 StVG** trägt allen berechtigten Interessen angemessen Rechnung. Allerdings dürfen nach der Formulierung Daten legal auch früher gelöscht werden. Dies sollte konkretisiert werden: Denn einerseits besteht bei einem Halterwechsel etc. ein berechtigtes Interesse an einer früheren Löschung der Daten. Andererseits sollte verhindert werden, dass belastende Daten unmittelbar nach einem Verkehrsverstoß gelöscht werden können.

The ADAC logo consists of the letters 'ADAC' in a bold, black, sans-serif font, positioned on a bright yellow rectangular background.

ADAC-Umfrage „Autonomes Fahren“

November 2016

Inhalt

1	Untersuchungsdesign
2	Nutzungsintention, Vor- und Nachteile und Verantwortung
3	Dilemma-Situationen und Ethik

Untersuchungsdesign

Untersuchungsziel	Erhebung der Meinung der ADAC Mitglieder zu aktuellen Aspekten rund um das Thema „Autonomes Fahren“.
Erhebungszeitraum	04.10. bis 10.10.2016
Zielgruppe / Grundgesamtheit	ADAC Mitglieder ab 18 Jahren, repräsentativ nach Geschlecht, Alter und Bundesland
Stichprobengröße	n = 1.043
Methode	Online-Befragung (CAWI)
Durchführendes Institut	ForschungsWerk GmbH, Nürnberg

Inhalt

1 Untersuchungsdesign

2 Nutzungsintention, Vor- und Nachteile und Verantwortung

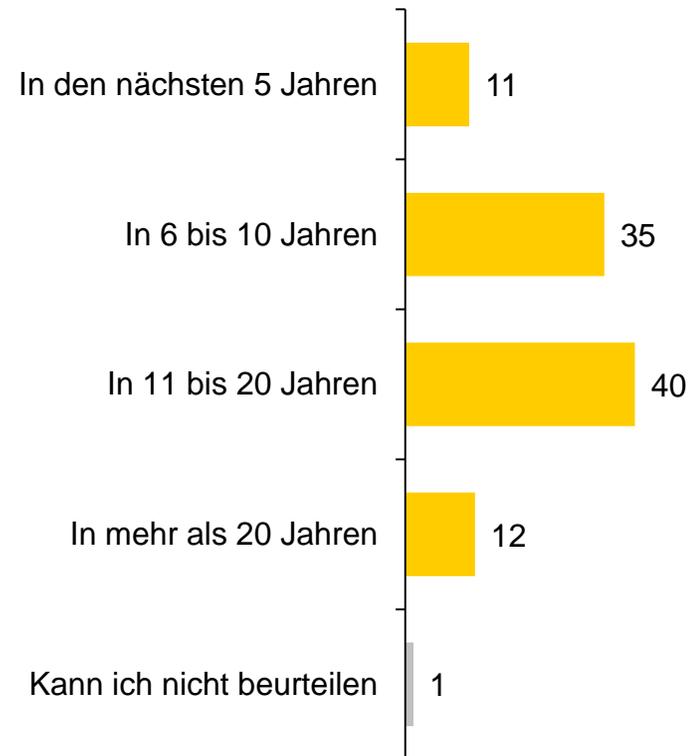
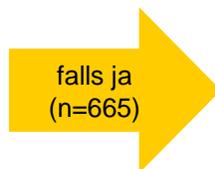
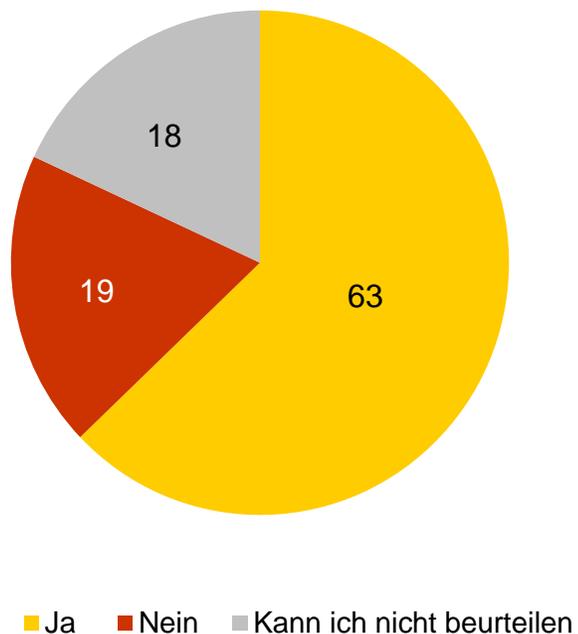
3 Dilemma-Situationen und Ethik

Knapp zwei Drittel der Mitglieder rechnen mit der Zulassung von autonomen Fahrzeugen, davon allerdings nur wenige kurzfristig.



Denken Sie, dass autonome Fahrzeuge einmal zur Nutzung im normalen Straßenverkehr in Deutschland zugelassen werden?

Falls Ja: Wann, glauben Sie, wird dies der Fall sein?



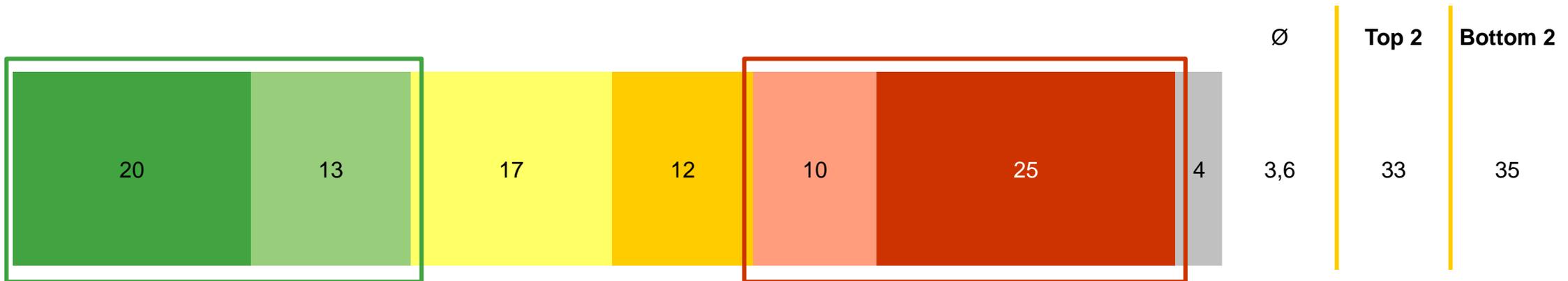
Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Angaben in %

Basis: ADAC Mitglieder, die denken, dass autonome Fahrzeuge einmal zur Nutzung im normalen Straßenverkehr in Deutschland zugelassen werden: n=665; Angaben in %; Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

Bei der Frage, ob sie autonome Fahrzeuge selbst nutzen würden, sprechen sich jeweils etwa ein Drittel der ADAC Mitglieder dafür bzw. dagegen aus.



Können Sie sich grundsätzlich vorstellen, selbst autonome Fahrzeuge zu nutzen?



■ 1 = Kann ich mir auf jeden Fall vorstellen ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6 = Kann ich mir überhaupt nicht vorstellen ■ Kann ich nicht beurteilen

Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Angaben in % und Mittelwerten, Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

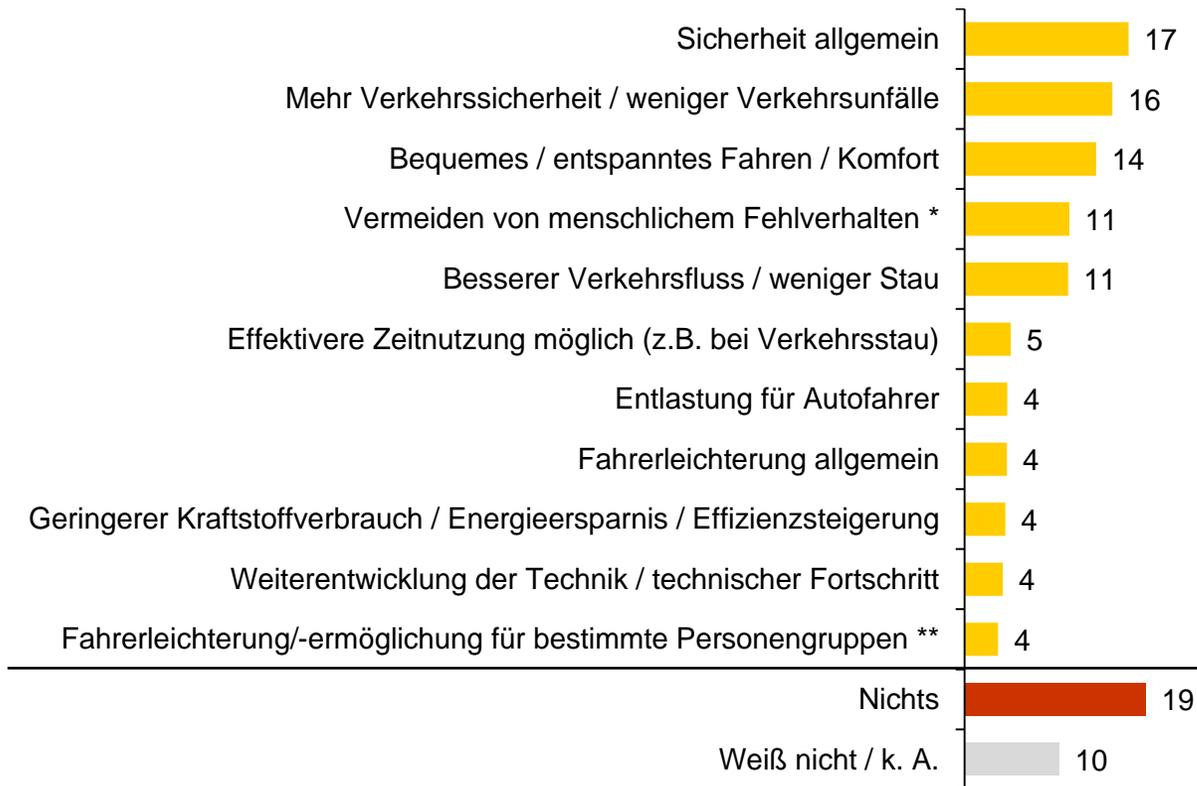
Sicherheitsaspekte sehen ADAC Mitglieder spontan sowohl als wichtigste Vor- als auch Nachteile autonomer Fahrzeuge.



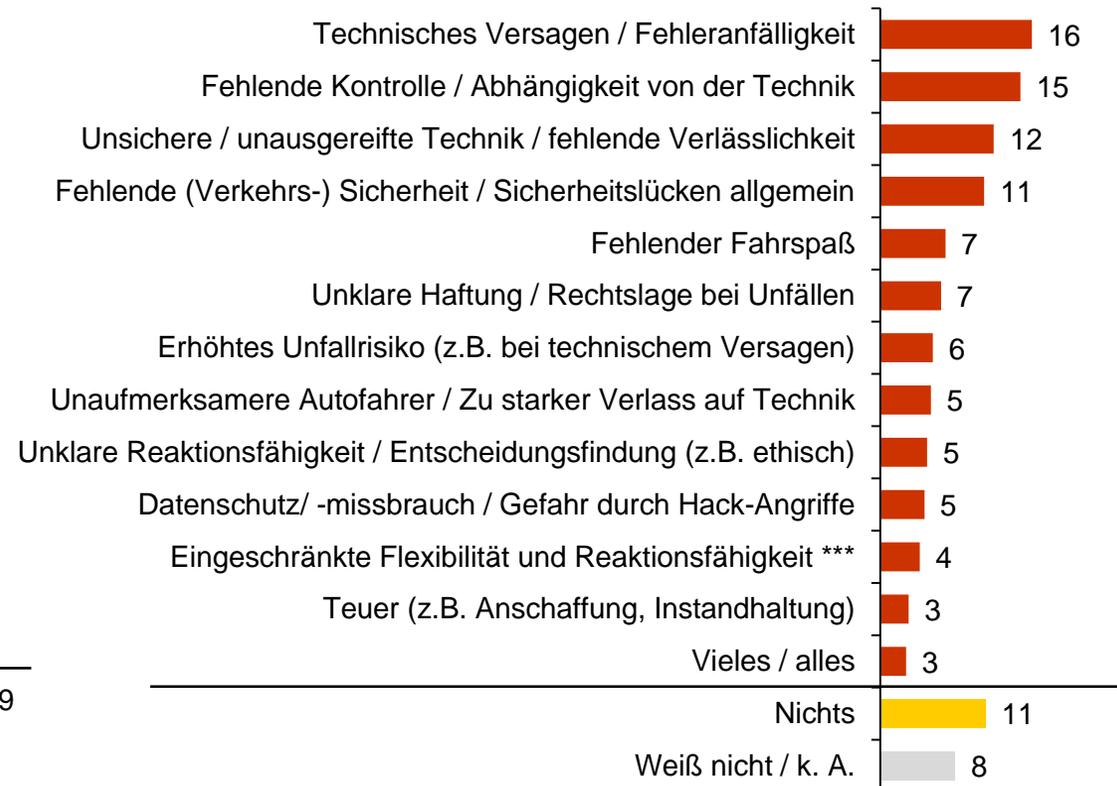
Was spricht aus Ihrer Sicht für / gegen autonome Fahrzeuge?

Bitte schreiben Sie alles auf, was Ihnen hierzu einfällt.

Spontane, ungestützte Nennungen, die für...



... und gegen autonome Fahrzeuge sprechen



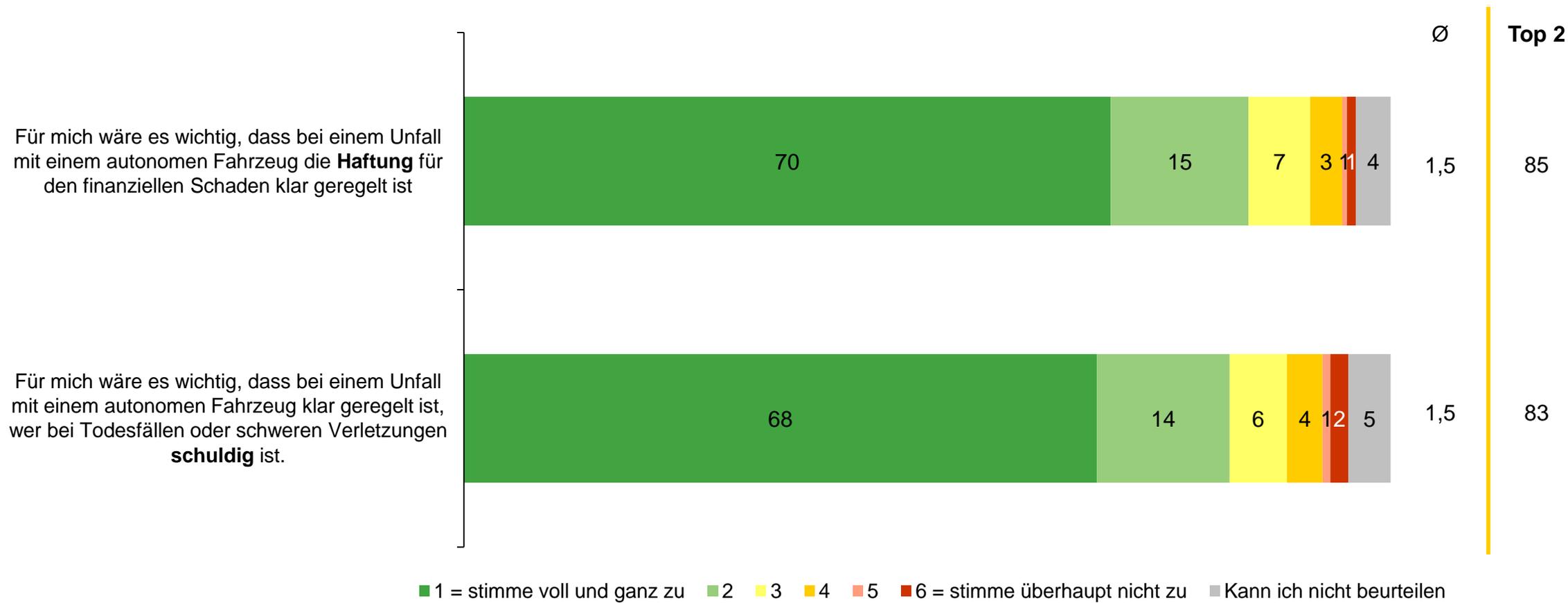
* (z.B. lange Reaktionszeit, Übermüdung) ** (z.B. bei älteren Menschen)
 Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Auswahl ≥ 3,5%, Sortierung absteigend, Angaben in %

*** (z.B. bei technischem Versagen)
 Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Auswahl ≥ 2,8%, Sortierung absteigend, Angaben in %

ADAC Mitglieder stimmen mit deutlicher Mehrheit zu, dass bei Unfällen mit autonomen Fahrzeugen Haftung und Schuldfragen klar geregelt sein müssen.



Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen zu autonomen Fahrzeugen zu? (1/3)

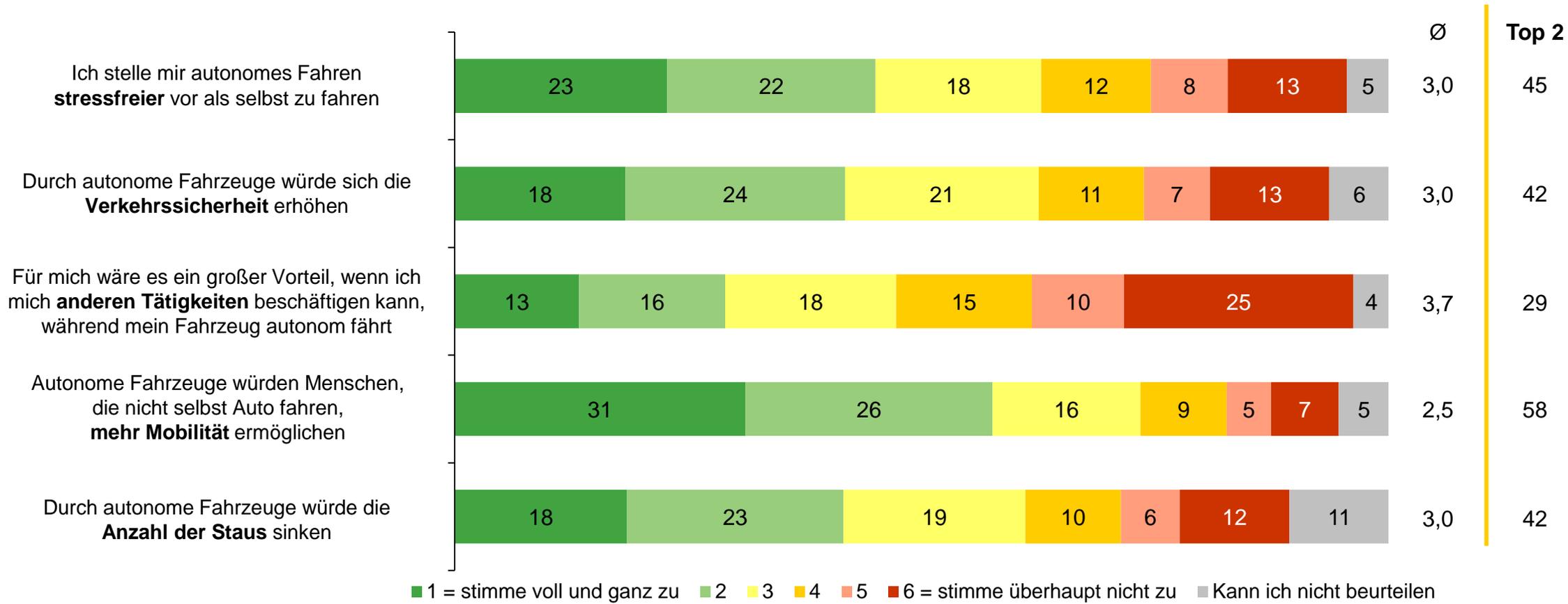


Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Angaben in % und Mittelwerten, Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

Gut die Hälfte der ADAC Mitglieder denkt, dass autonome Fahrzeuge Menschen, die nicht selbst Auto fahren, mehr Mobilität ermöglichen würden.



Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen zu autonomen Fahrzeugen zu? (2/3)

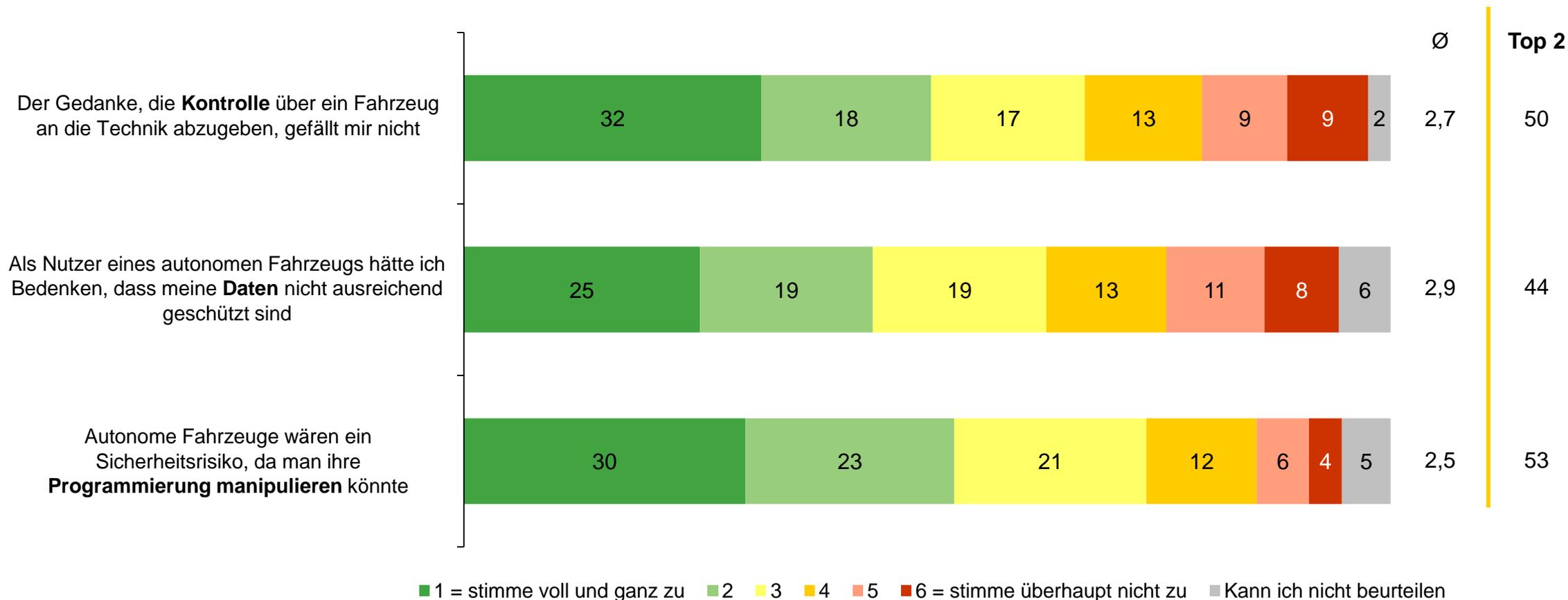


Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Angaben in % und Mittelwerten, Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

Etwa die Hälfte der ADAC Mitglieder stimmt möglichen Nachteilen autonomer Fahrzeuge (z.B. pers. Kontrollverlust, Manipulationsmöglichkeit) zu.



Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen zu autonomen Fahrzeugen zu? (3/3)



Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Angaben in % und Mittelwerten, Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

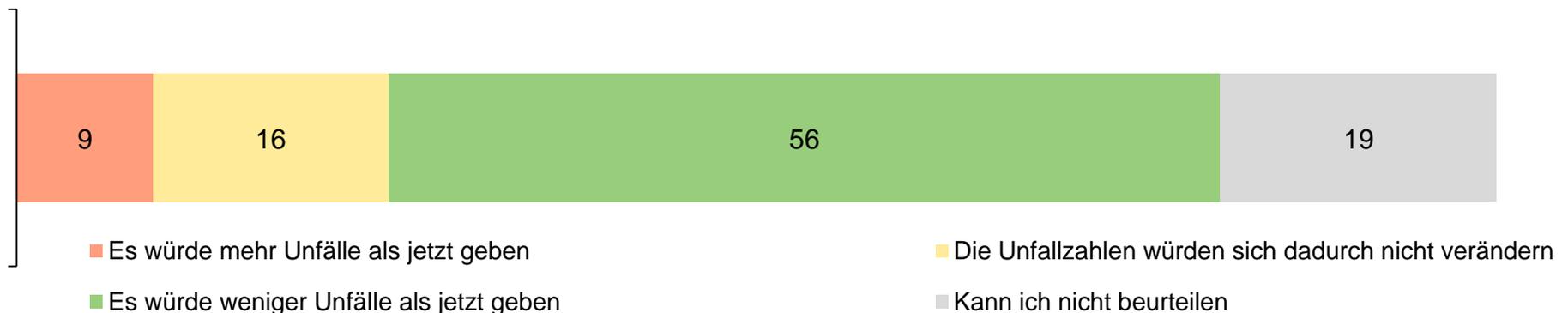
Eine Verringerung der Unfallzahlen würde sich nach Meinung der ADAC Mitglieder vor allem dann einstellen, wenn fast alle Fahrzeuge autonom wären.



Wenn in Zukunft nur wenige autonome Fahrzeuge im Straßenverkehr unterwegs wären: Welche Auswirkungen auf die Unfallzahlen hätte das Ihrer Meinung nach?



Wenn in Zukunft fast alle Fahrzeuge im Straßenverkehr autonom wären: Welche Auswirkungen auf die Unfallzahlen hätte das Ihrer Meinung nach?

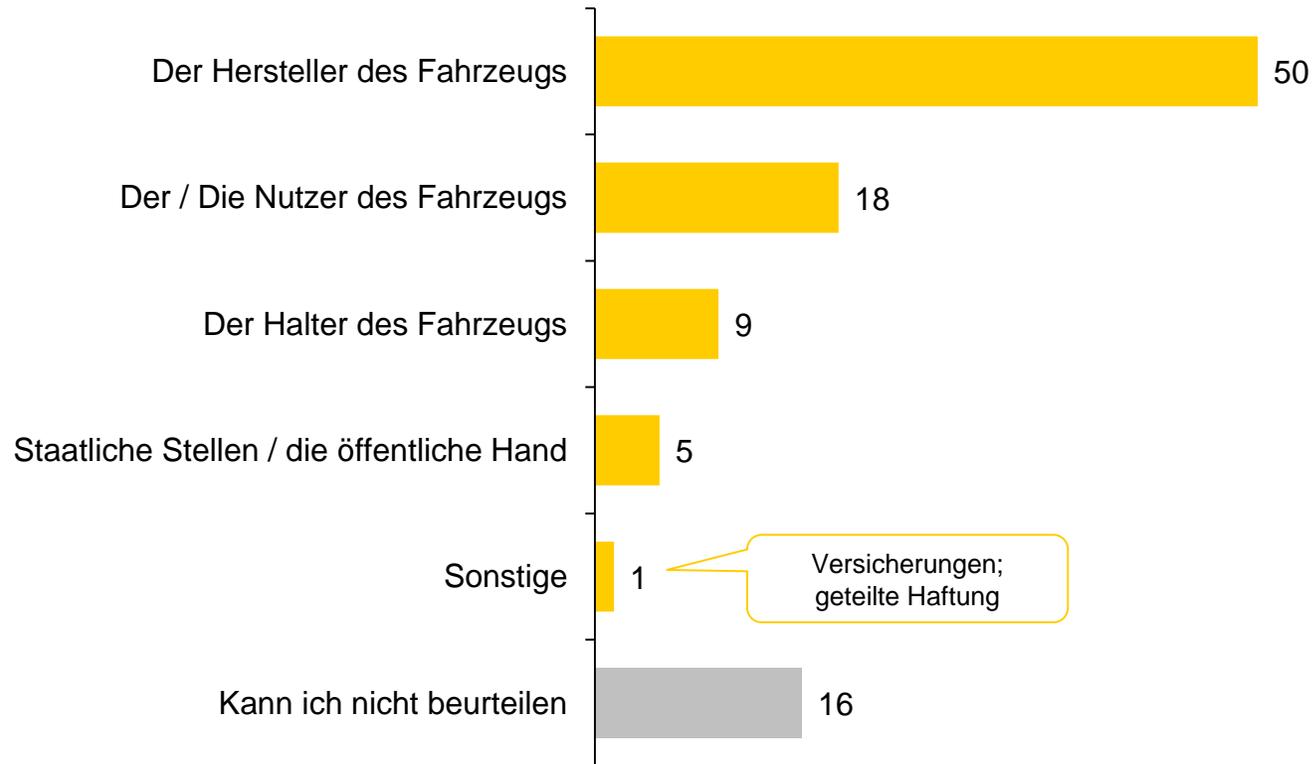


Basis: ADAC Mitglieder n=1.043, Angaben in %

Die Hälfte der ADAC Mitglieder spricht sich für die Haftung der Fahrzeughersteller bei Unfallsituationen mit autonomen Fahrzeugen aus.



Autonome Fahrzeuge würden ganz ohne menschlichen Eingriff fahren. Wer sollte Ihrer Meinung nach haften, falls das Fahrzeug einen Unfall verursacht?



Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Gestützte Abfrage, Sortierung absteigend, Angaben in %, Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

Inhalt

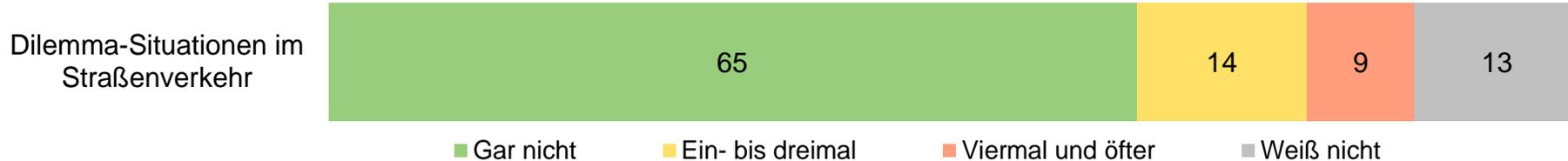
1	Untersuchungsdesign
2	Nutzungsintention, Vor- und Nachteile und Verantwortung
3	Dilemma-Situationen und Ethik



Dilemma-Situationen, in denen Menschen im Straßenverkehr zu Schaden kommen, werden relativ selten erlebt und dementsprechend wenig reflektiert.

Jetzt einmal zurück zum heutigen Straßenverkehr: Es können Situationen vorkommen, in denen der Fahrer eines Fahrzeuges einen Unfall nicht vermeiden kann und mit großer Wahrscheinlichkeit Menschen zu Schaden kommen werden. Zwei Beispiele: Auf einer schmalen Landstraße taucht hinter einer Kurve plötzlich ein schnell fahrender Lastwagen auf, links laufen Menschen und rechts ist ein Abgrund. / Ganz knapp vor Ihrem Auto läuft plötzlich ein Kind auf die Fahrbahn - Ausweichen hätte eine Kollision mit dem Gegenverkehr oder geparkten Fahrzeugen zur Folge.

Wie häufig haben Sie selbst (als Fahrer) solche oder ähnliche Situationen in den letzten 10 Jahren erlebt / beobachtet?



Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Angaben in %, Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

Welche Aussage würde Ihr eigenes Verhalten als Fahrer in so einer Situation eher beschreiben?

Mit den Punkten dazwischen können Sie eine Tendenz abgeben.

Ich denke **gelegentlich** über solche Situationen nach und habe einen Plan, wie ich reagieren sollte



Ich denke **nicht bewusst** über solche Situationen nach und weiß nicht, wie ich reagieren würde

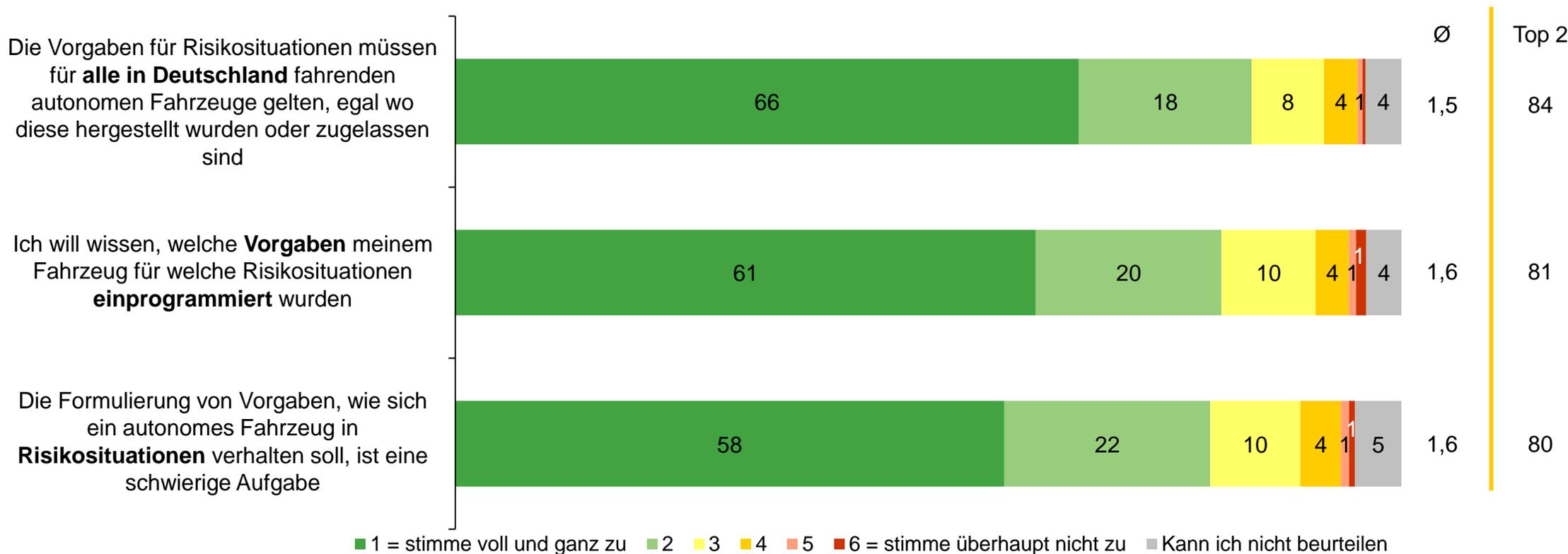
Basis: ADAC Mitglieder, die ein Auto und / oder Motorrad als Fahrer nutzen: n=1.029; Angaben in %, Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

84% der ADAC Mitglieder befürworten, dass die Vorgaben für Risikosituationen für alle in Deutschland fahrenden autonomen Fahrzeuge einheitlich sein sollen.



Jetzt denken Sie bitte wieder an autonome Fahrzeuge. Wenn solche Fahrzeuge in eine Situation geraten, in der ein Unfall unvermeidbar ist, reagieren sie nach programmierten Vorgaben. Diese Vorgaben müssen deshalb im Vorfeld für alle denkbaren Situationen festgelegt werden.

Inwieweit stimmen Sie in diesem Zusammenhang folgenden Aussagen zu? (1/2)



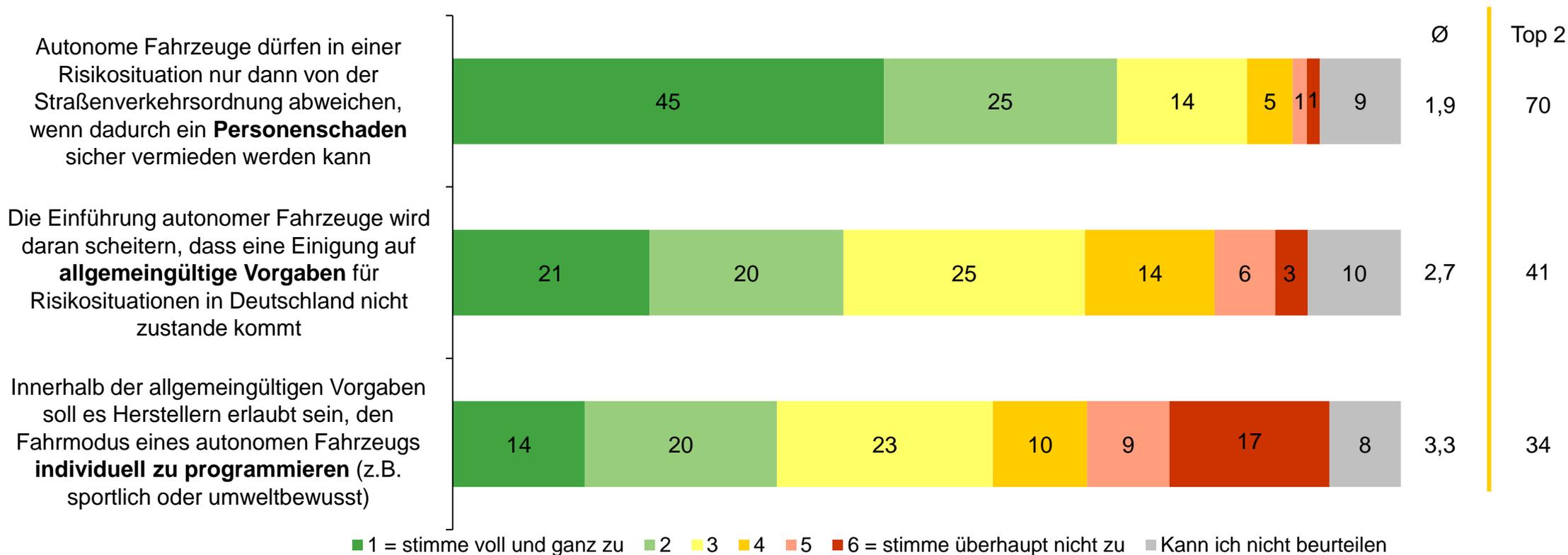
Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Sortierung absteigend nach Mittelwert gesamt, Angaben in % und Mittelwerten, Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

Etwa ein Viertel der ADAC Mitglieder lehnt ab, dass die Hersteller innerhalb von Vorgaben autonome Fahrzeuge individuell programmieren können.



Jetzt denken Sie bitte wieder an autonome Fahrzeuge. Wenn solche Fahrzeuge in eine Situation geraten, in der ein Unfall unvermeidbar ist, reagieren sie nach programmierten Vorgaben. Diese Vorgaben müssen deshalb im Vorfeld für alle denkbaren Situationen festgelegt werden.

Inwieweit stimmen Sie in diesem Zusammenhang folgenden Aussagen zu? (2/2)

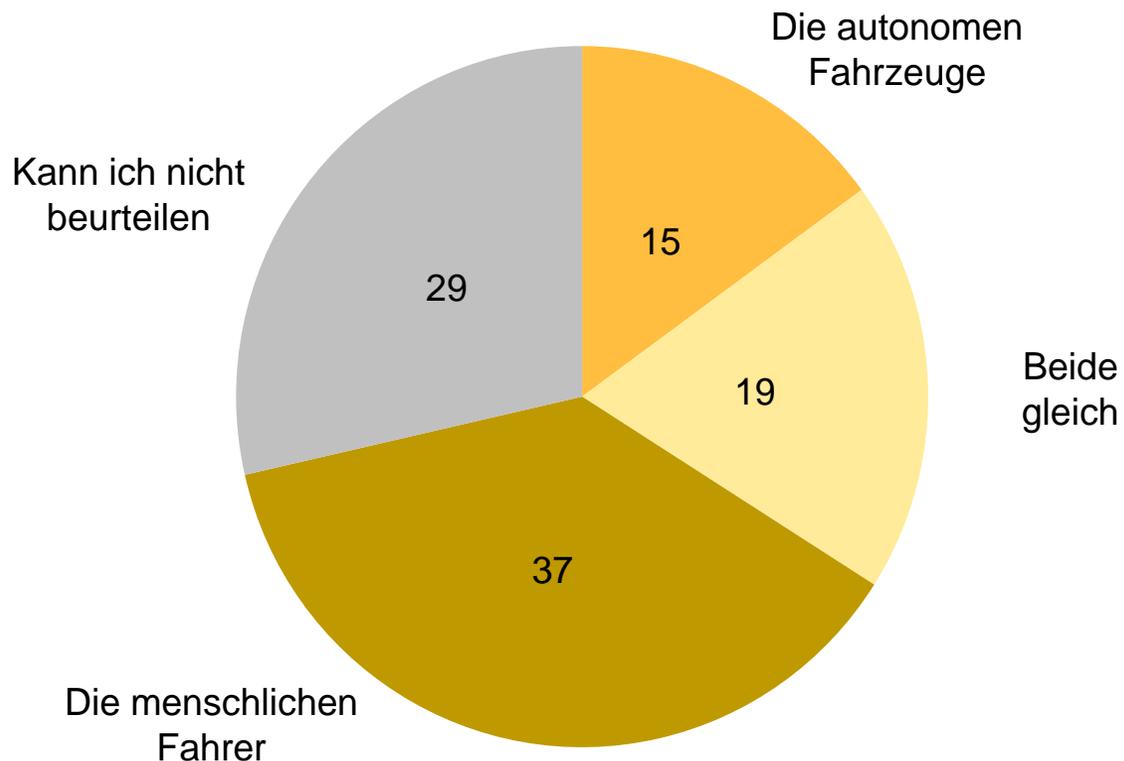


Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Sortierung absteigend nach Mittelwert gesamt, Angaben in % und Mittelwerten, Differenzen zu 100% sind rundungsbedingt

Mehr als ein Drittel der ADAC Mitglieder schreibt dem menschlichen Fahrer „ethischeres“ Handeln in Unfallsituationen zu als autonomen Fahrzeugen.



Wenn Sie bei einem unvermeidbaren Unfall die Reaktion von menschlichen Fahrern mit der von autonomen Fahrzeugen vergleichen, die nach in Deutschland festgelegten Leitlinien agieren:
Wer würde aus Ihrer Sicht insgesamt „ethischer“ handeln?



Basis: ADAC Mitglieder n=1.043; Angaben in %

ADAC

**Vielen Dank
für Ihr Interesse!**

