

## Medienmitteilung

Bern, 11. Juni 2020

Absender	Medienstelle der BFU
Telefon	+41 31 390 21 21
E-Mail	medien@bfu.ch
Informationen	medien.bfu.ch

# Automatisiertes Fahren Die Sicherheit nicht aus den Augen verlieren

**Bis die ersten selbstfahrenden Autos auf den Markt kommen, wird noch viel Zeit vergehen. Aber bereits jetzt beginnt eine Übergangsphase, in der das zunehmend assistierte und automatisierte Fahren neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit bringt. Es braucht deshalb weitere Forschung – als Grundlage dafür hat die BFU einen Bericht zum automatisierten Fahren herausgegeben. Für die BFU ist klar: Die Sicherheit darf bei aller Begeisterung über die Einführung von automatisierten Fahrzeugen nicht aus den Augen verloren werden. Denn: Jede Automatisierungsstufe bringt neue Probleme.**

Automatisierte Fahrzeuge wecken grosse Hoffnungen für die Verkehrssicherheit, weil heute ein Grossteil der Unfälle auf menschliche Fehler zurückzuführen ist. Bis sich aber ein möglicher Sicherheitseffekt zeigt und bis im täglichen Verkehr viele selbstfahrende Autos zuverlässig unterwegs sind, ist noch mit einer langen Übergangsphase zu rechnen – in der es aufgrund neuer Herausforderungen für die Verkehrssicherheit sogar zu mehr Unfällen kommen könnte. Das schreibt die BFU in ihrem neuen Bericht zum automatisierten Fahren.

### Jede Stufe hat ihre eigenen Probleme

Beim sogenannten teilautomatisierten Fahren wird der Mensch weitestgehend von der Fahraufgabe entbunden, muss aber Auto und Umfeld überwachen, um bei Fehlern rasch korrigierend eingreifen zu können. «Eine zuverlässige Datenüberwachung gelingt aber höchstens 20 Minuten lang», warnt Markus Deublein, Experte für automatisiertes Fahren bei der BFU.

Bei der nächsthöheren Automatisierungsstufe, dem bedingt automatisierten Fahren, entfällt die Dauerüberwachung. Der Fahrer/die Fahrerin darf z. B. ein Buch lesen. Der Mensch muss jedoch, wenn das Fahrzeug nicht mehr weiterweiss, spontan wieder übernehmen können – ohne genügend Zeit zu haben, sich ein Bild von der Situation zu machen. Fehlhandlungen sind hier vorprogrammiert.

Innerhalb eines zugelassenen Bereichs selbstständig fährt ein Auto beim hochautomatisierten Fahren. Der Mensch muss nicht mehr übernehmen, wenn das System an seine Grenzen stösst. «Ein zentrales Problem hierbei liegt darin, dass automatisierte Fahrzeuge und andere Verkehrsteilnehmende unterschiedliche Sprachen sprechen und einander zunächst nicht verstehen», erklärt Markus Deublein. Es brauche schlüssige Kommunikationskonzepte und einheitliche technische Lösungen für die Zukunft, das bedeutet global und intuitiv verständliche Signale seitens des Fahrzeugs. Das Fahrzeug muss aber auch Körpersignale und andere nonverbale Hinweise zuverlässig erkennen und richtig interpretieren können.

Die BFU macht Menschen sicher. Als Kompetenzzentrum forscht und berät sie, damit in der Schweiz weniger folgenschwere Unfälle passieren – im Strassenverkehr, zu Hause, in der Freizeit und beim Sport. Für diese Aufgaben hat die BFU seit 1938 einen öffentlichen Auftrag.

### **Weitere Forschung nötig**

Die BFU wird in den kommenden Jahren verschiedene Untersuchungen initiieren und sich an Forschungskonsortien beteiligen, die sich den Herausforderungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren widmen. In einem ersten Schritt startet ein Projekt zum Testen von automatisierten Notbremsassistenten, dies zusammen mit dem österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit KFV und der Technischen Hochschule Ingolstadt (D). Weiter eruiert die BFU, wie sich die Fahrausbildung und die Verkehrsinfrastruktur weiterentwickeln müssen, um mit der fahrzeugtechnischen Entwicklung Schritt zu halten.

Denn: genauso gross wie die Erwartungen an den möglichen Sicherheitsgewinn durch automatisierte Fahrzeuge sind auch die Herausforderungen. Die Sicherheit muss bei aller Begeisterung über die Einführung von automatisierten Fahrzeugen oberstes Gebot bleiben.