# Fahren oder gefahren werden

Je schneller wir autonomes Fahren ermöglichen, desto besser. Eine neue Studie behauptet: Die Zahl der Verkehrstoten würde so drastisch sinken. Ist es wirklich so einfach?

[Auf einer Seite lesen](http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-11/autonomes-fahren-computer-studie/komplettansicht)

Wieso kein [Nickerchen hinter dem Steuer](http://www.zeit.de/2017/29/autonomes-fahren-audi-design-innenraum) machen, während der Bordcomputer das Auto über die Straßen lenkt? Die Antwort: Weil viele Menschen in einem autonom fahrenden Wagen wohl überhaupt nicht entspannen könnten – bei ihnen überwiegt die Angst vor Kontrollverlust, falsch programmierten Computern und tödlichen Unfällen. Zwei Drittel der Deutschen sind misstrauisch gegenüber[selbstfahrenden Autos](http://www.zeit.de/2017/37/autonomes-fahren-regeln-kommission-ethik), und mehr als 60 Prozent können sich auch nicht vorstellen, mit einem solchen Wagen zu fahren.

Doch womöglich ist diese Skepsis unbegründet. Zu diesem Schluss kommt zumindest eine am Dienstag veröffentlichte [Studie der amerikanischen Denkfabrik RAND Corporation](https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2150.html): Statt viele Jahre darauf zu warten, dass autonome Autos nahezu perfekt weiterentwickelt sind, sollten Computer demnach so früh wie möglich den Menschen als Fahrer ablösen. Nämlich dann, wenn ihre Fähigkeiten die des Durchschnittsfahrers nur leicht übersteigen.

Die Forscher argumentieren damit, dass Bordcomputer – genau wie Menschen – Fahrpraxis brauchen, um sich zu verbessern. Und diese Fahrpraxis sei am einfachsten im regulären Straßenverkehr zu sammeln; vorausgesetzt natürlich, die Systeme sind bereits so sicher, dass sie nicht mehr Unfälle verursachen als der Mensch. Je früher selbstfahrende Autos auf die Straße kommen, desto mehr Erfahrungskilometer können sie abspulen und desto sicherer werden sie mit der Zeit.

## Zahl der Verkehrstoten würde zurückgehen

Die RAND-Studie vergleicht dafür zwei hypothetische Szenarien im US-Straßenverkehr: Im ersten Fall würden im Jahr 2020 autonome Fahrzeuge freigegeben, die zu diesem Zeitpunkt rund zehn Prozent weniger Unfälle verursachen als der durchschnittliche amerikanische Fahrer. Im zweiten Fall dürften selbstfahrende Autos erst im Jahr 2040 auf die Straßen, wenn die Technik auf Teststrecken bereits nahezu perfektioniert wurde.

Das Ergebnis laut Studie: Bei der schnelleren Zulassung könnten insgesamt [1,1 Millionen Verkehrstote in den USA](http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-06/verkehrssicherheit-unfalltote-vision-zero) bis 2070 verhindert werden; in Szenario zwei hingegen reduzieren die Bordcomputer die Zahl der Verkehrstoten im selben Zeitraum nur um knapp 600.000. Das Fazit der RAND-Forscher daher: Der Erfahrungsvorsprung durch die frühere Nutzung im tatsächlichen Verkehr könnte "eine halbe Million Menschenleben retten".

Sollten Regierungen weltweit also so bald wie möglich selbstfahrende Autos auf den Straßen erlauben? So einfach ist die Sache dann doch nicht. Philipp Slusallek, wissenschaftlicher Direktor für Simulierte Realität am Deutschen Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz, nennt die Studie einen "interessanten Input für die Diskussion der Sicherheit von autonomen Fahrzeugen".

**Definition**

Autonomes Fahren bedeutet das selbständige, zielgerichtete Fahren eines Fahrzeugs im realen Verkehr, ohne Eingriff des Fahrers.

Dabei bezieht das Fahrzeug seine Eingangsdaten zunächst aus visuellen Informationsquellen, die auch dem Fahrer zur Verfügung stehen. In Vorstufen des autonomen Fahrens unterstützt die Technik die menschliche Wahrnehmung durch die Bereitstellung von Informationen, die eine sichere Entscheidungsfindung und schnelle Reaktion des Fahrers ermöglichen. Erfolgt die Reaktion des Fahrzeugs allerdings selbständig über Algorithmen und daran geknüpfte Reaktionen des Fahrzeugs ohne die aktive Einwirkung des Fahrers, spricht man vom autonomen Fahren.

In der aktuellen Zulassungsdiskussion des VDA Arbeitskreises „Automatisiertes Fahren“ mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), haben sich die deutschen OEMs auf folgende grundsätzliche Stufen des autonomen Fahrens geeinigt:

Der Fahrer muss die automatischen Funktionen ständig überwachen und darf keiner fahrfremden Tätigkeit nachgehen. Dazu zählen die Fahrerassistenzsysteme, die Mercedes-Benz unter dem Begriff „Intelligent Drive“ in den neuen Modellen der S-, E-, C- Klasse sowie dem neuen CLS anbietet.