

**Symposium „Automatisiertes und vernetztes Fahren –
schöne neue Welt!?“ am 20.11.2018 in Berlin**

Eröffnungsrede von Dr. Wolfgang Weiler

Sehr geehrter Herr parlamentarischer Staatssekretär Bilger,
sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestags,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft und auch persönlich begrüße ich Sie sehr herzlich zu unserem Symposium „Automatisiertes und vernetztes Fahren – schöne neue Welt!?“ Ich danke Ihnen, dass Sie den Weg zu uns nach Berlin gefunden haben und mit uns dieses uns alle – im wahrsten Sinne des Wortes! – sehr bewegende Thema vertiefen und diskutieren wollen.

Das Fragezeichen am Ende unserer Veranstaltungsüberschrift haben wir natürlich ganz bewusst gesetzt. Die Prognosen über das „ob“, „wann“ und „wie“ des automatisierten und vernetzten Fahrens reichen weit auseinander. Umso mehr freue ich mich, dass wir uns heute über die vielschichtigen Ansichten mit prominenten Beiträgen aus Politik, aus der Wissenschaft, aus Kundensicht und aus Sicht der betroffenen Wirtschaftszweige auf den neuesten Stand der Diskussionen bringen können.

Meine Damen und Herren, wir alle erleben, wie die Digitalisierung unser Leben bestimmt und die Wertschöpfung in der Wirtschaft verändert. Im Bereich des Automobils erfahren wir seit einigen Jahren eine rasante technische Entwicklung, die durch neue Standards im Mobilfunk, verbesserten Datentransfer und durch immer schnellere Prozessoren angefeuert wird.

Die Versicherungswirtschaft ist Teil dieser Entwicklungen, und das in mehrfacher Hinsicht:

- Zum einen nutzen wir die entstehenden Möglichkeiten, um unsere Angebote an die steigenden Erwartungen und Bedürfnisse unserer Kunden anzupassen.

- Zum anderen ist für die Kraftfahrtversicherer natürlich der veränderte Schadenaufwand, der mit der Automatisierung und Vernetzung einhergeht, von elementarem Interesse.
- Und schließlich verfolgen wir Versicherer mit unserer Unfallforschung das Ziel, auch die Risiken zu erkennen und möglichst auszuschließen, die mit automatisierten und vernetzten Fahrzeugen erst entstehen.

Ich möchte diese drei Aspekte etwas näher beleuchten, beginnen möchte ich dabei mit dem letztgenannten, der Verkehrssicherheit.

Verkehrssicherheit

Uns geht es beim automatisierten und vernetzten Fahren darum, die faszinierenden Möglichkeiten des neuen Verkehrsgeschehens so zu gestalten, dass die Herausforderungen dieser Transformation erkannt und bewältigt werden, ohne den technischen Fortschritt aufzuhalten. Dabei werden wir genau zu beobachten haben, ob sich der Übergang vom lediglich assistierten Fahren zum automatisierten Fahren tatsächlich in kleinen Schritten, oder nicht viel mehr mit einem technologischen Sprung vollziehen sollte. Es muss technisch sichergestellt sein, dass die jetzt vor der Einführung stehenden Automatisierungsstufen eine klare Aufgabenverteilung zwischen Fahrer und Technik gewährleisten, damit das Fahrzeug den Fahrer in die Fahraufgabe zurückholen kann. Ich möchte dies etwas näher ausführen:

Zunächst machen die heutigen Assistenzsysteme das Autofahren immer sicherer und komfortabler. Ihre Wirkung zur Unfallvermeidung ist durch viele Studien nachgewiesen. Sie entlassen bisher aber niemals den Fahrer aus seiner Verantwortung für eine sichere Fahrt. Und sie tun gut daran.

Denn wenn die Systeme mehr anbieten als eine reine Unterstützung und dem Fahrer Teile seiner Aufgaben abnehmen, wird es problematisch. Warum? Nun, über 90 Prozent aller Verkehrsunfälle beruhen auf menschlichem Fehlverhalten. Die Technik, so heißt es demgegenüber, sei fehlerfrei. Darauf beruhen die Hoffnungen auf eine erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit durch die zunehmende Automatisierung der Fahrzeuge.

In der Realität jedoch, meine Damen und Herren, ist der Mensch mit seinen Erfahrungen und der Fähigkeit zur Antizipation ein wahres Wunderwerk. Trotz der enormen Komplexität des heutigen Straßenverkehrs verursacht ein menschlicher Fahrer nur alle 2,5 Millionen Kilometer oder anders ausgedrückt: nur alle 180 Jahre einen Unfall mit Verletzten. Und in diesen Zahlen sind Stadtstraßen, Landstraßen und Autobahnen gleichermaßen enthalten. Würden wir nur Autobahnen betrachten, die ja das erste und für längere Zeit einzige Einsatzgebiet automatisch fahrender Fahrzeuge sein werden, würden wir auf eine noch wesentlich höhere Quote kommen: dort verursacht der menschliche Fahrer nur alle 2500 Jahre einen Unfall mit Verletzten.

Eine der ersten wichtigen Fragen, die uns auf lange Zeit begleiten wird, lautet deshalb: Werden automatisierte Fahrzeuge, in denen der Fahrer in der Regel nicht mehr eingreifen muss, tatsächlich so gut sein wie der Mensch?

Vor dem Hintergrund der Anfälligkeit von IT-Programmen und heutigen Fahrerassistenzsystemen mag man das gestrost anzweifeln.

Meines Erachtens obliegt es der Industrie, den Nachweis zu erbringen, dass meine Skepsis unbegründet ist. Und es obliegt der Politik sicherzustellen, dass die technischen Systeme nicht schlechter sein werden als der Mensch. Erst wenn wir diesen Punkt sicher erreicht haben, können wir auch den Sprung vom assistierten zum automatisierten Fahren wagen.

Auf dem Weg dorthin sollten Standards entwickelt werden, die klar regeln, welches Ausmaß an fahrfremden Tätigkeiten das System zulässt. Diese Herausforderung wird umso größer, je länger der Zeitraum ist, in dem die Technik das autonome Fahren ermöglichen wird: Können wir von einem Fahrer, der über mehrere Stunden – zumindest auf bestimmten Fahrstrecken – nicht an der Fahraufgabe beteiligt ist, erwarten, dass er innerhalb weniger Sekunden wieder einsatzbereit ist?

Wie berechtigt diese Frage ist, zeigt sich gerade in den USA: Mit großem Interesse las ich unlängst, dass die Vereinigten Staaten ihre Sicherheitsstandards für selbstfahrende Autos auf den Prüfstand stellen. Die Bevölkerung habe mit Blick auf die Sicherheit autonomer Fahrzeuge berechtigte Sorgen, sagte die US-amerikanische Transportministerin.

Heute haben wir einen, wie schon gesagt, gar nicht so schlechten Fahrer, den wir mit weiteren optimierten Assistenzsystemen unterstützen können. Nehmen wir ihm seine Aufgaben zu früh und mit nicht ausgereiften Systemen ab, werden sein Situationsbewusstsein und seine Aufmerksamkeit leiden.

Wir wissen schon heute, dass dieser Fahrer immer einige Sekunden brauchen wird, um wieder adäquat reagieren zu können. Bis zur vollständigen Situationskontrolle und damit zur optimalen Reaktion kann dieser Zeitraum sogar bis zu 15 Sekunden dauern. Unsere Unfallforscher haben dies in Simulationsversuchen nachgewiesen.

Vor diesem technischen Hintergrund kann es nur eine Konsequenz geben: Es dürfen nur automatisierte Fahrsysteme auf die Straße, die absolut sicher sind und das Auto im Notfall auch ohne das Eingreifen eines Fahrers sicher zum Stehen bringen können. Erst dann nämlich kann sich der Fahrer tatsächlich vom Verkehrsgeschehen abwenden.

Das neue Straßenverkehrsrecht erlaubt dies schon heute. Aber es erwartet eben gleichzeitig, dass der Fahrer das Fahrgeschehen wieder übernimmt, wenn er also erkennt oder erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion nicht mehr vorliegen.

Lassen Sie mich ein Beispiel nennen: Solange Schlüsselsensoren wie Kamera und Radar durch ungünstige Witterungsverhältnisse außer Gefecht gesetzt werden können, darf nicht erlaubt werden, dass sich der Fahrer vom Fahrgeschehen abwendet und zu einer Übernahme aufgefordert wird, die er in der dafür vorgesehenen Zeit nicht vornehmen kann. Dies muss bei den gegenwärtigen Gesprächen für die technischen Anforderungen an die automatisierten Fahrsysteme berücksichtigt werden.

Schadengeschehen

Meine Damen und Herren,

ich komme zu meinem zweiten Thema: Die Folgen der Automatisierung für das Schadengeschehen. Für uns Kraftfahrt-Versicherer, die wir jährlich über 9 Millionen Schäden regulieren und damit – nebenbei gesagt – es mit ermöglichen, dass die Technik sich weiterentwickelt; für uns Versicherer ist es natürlich wichtig zu wissen, wie sich im weiteren Gang der Automatisierung Art und Höhe der Schäden entwickeln.

Auch damit haben wir uns intensiv beschäftigt und sind zu interessanten, ja vielleicht sogar überraschenden Ergebnissen gekommen. Ausweislich einer von uns veröffentlichten Studie werden die Auswirkungen der automatisierten Fahrsysteme auf das Schadengeschehen nicht so sein, wie landläufig vermutet. Wir haben uns die Fahrassistenzsysteme und automatisierten Fahrfunktionen sowie deren Folgen bis zum Jahr 2035 einmal näher angeschaut – hier die Resultate:

Die neuen Systeme machen das Autofahren zwar sicherer, sie setzen sich im Fahrzeugbestand aber nur langsam durch und machen Reparaturen im Schadenfall teurer. Die Experten halten eine Reduktion des Schadenaufwands in der Haftpflichtversicherung bis zum Jahr 2035 im Mittel um gerade einmal 15 Prozent für möglich, in Kasko sogar nur um 5 Prozent. Auf absehbare Zeit hat der technologische Fortschritt also nur geringen Einfluss auf das Schadengeschehen.

Datenhoheit

Ich möchte ein drittes wichtiges Thema für uns Versicherer ansprechen – die Datenhoheit. Wer entscheidet eigentlich darüber, was mit den im und vom Auto erzeugten Daten der Autofahrer geschieht?

Für uns Versicherer ist diese Frage eindeutig zu beantworten: Es ist der Verbraucher, der hierüber entscheidet.

Dieses Recht des Verbrauchers hat unverkennbar wirtschaftliche Folgen. Meine, Ihre, unsere Autofahrer-Daten sind zugleich die Grundlage für vielfältige Geschäftsmodelle, die heutzutage mit der Mobilität der Menschen verbunden sind:

Ob ich nach einer Panne einen Dienstleister benötige, ob ich die Panne vielleicht sogar durch Prognosen aus der Fahrzeugtechnik durch einen rechtzeitigen Werkstattbesuch abwenden kann oder ob ich nach dem Diebstahl meines Fahrzeugs wissen will, wohin der Dieb mein Auto verbracht hat – all dies sind Situationen, in denen ich als Verbraucher die Entscheidung treffen kann, wer mir behilflich sein soll und wem ich dafür auch gutes Geld bezahle.

Die Zahl der Anbieter für solche Services ist vielfältig. Außer uns Versicherern sind da die Automobilclubs, die Kfz-Betriebe und auch weitere Mobilitätsdienstleister wie Car-Sharing-Firmen oder Taxi- und sonstige Fahrbereitschaftsanbieter. Und natürlich sind auf diesem Gebiet auch die Autohersteller selbst aktiv. Sie haben sozusagen einen Heimvorteil. Sie konstruieren die komplexe Elektronik in den Fahrzeugen und haben dadurch den besten Überblick über alles, was an Daten anfällt und wie diese geschäftlich nutzbar gemacht werden können.

Die Autohersteller bzw. die Händler schließen mit den Autokäufern Kaufverträge, in denen bezüglich der Datenhoheit häufig bereits Festlegungen getroffen werden, die den Käufern die Sorge um ihre Daten und etwaige Geschäfte mit diesen Daten abnehmen sollen. Natürlich haben die Autohersteller ein nachvollziehbares Eigeninteresse daran, die gesamte Wertschöpfungskette rund um die Mobilität ihrer Kunden in den Blick zu bekommen und entsprechend umfangreiche Services anbieten zu können.

Aber hier müssen die gleichen Spielregeln, das gleiche level playing field gelten: Im Interesse des Verbrauchers bestehen wir darauf, dass alle Anbieter in die Lage versetzt werden, für ihre Kunden solche Services zu erbringen. Um im Bild des Sports zu bleiben: Wir alle – Automobilhersteller, Automobilclubs, das Kfz Gewerbe und auch die Versicherer – müssen beim Startschuss gemeinsam von der gleichen Startlinie starten. Es kann und darf nicht sein, dass der Automobilhersteller bei einem 100-Meter-Lauf hier einen Vorsprung von 60 Metern hat. Selbst für ein Usain Bolt wäre dieser Vorsprung nicht einholbar.

Der Verband der Automobilindustrie und wir Versicherer haben uns im Frühjahr dieses Jahres darauf verständigen können, dass der Verbraucher selbst entscheiden soll, wem er seine Kfz-Daten für die Erbringung von Dienstleistungen zur Verfügung stellt – seinem Versicherer, seinem Automobilclub oder seinem Kfz-Hersteller. Und das zu gleichen Startbedingungen. Derzeit sind wir im Gespräch mit den einzelnen Automobilherstellern, um dieses mit dem VDA entwickelte gemeinsame Verständnis in der Praxis umzusetzen.

Sollte – aus welchen Gründen auch immer – diese praktische Umsetzung jedoch nicht funktionieren, dann muss der europäische Gesetzgeber dafür Sorge tragen, auf dem wichtigen Markt der Mobilitätsdienstleistungen eine faire Wettbewerbssituation herzustellen.

Dieser Wettbewerb wurde mehrfach gefordert – sowohl von EU-Kommission als auch seitens des Europäischen Parlaments.

Datentreuhänder

Meine Damen und Herren,

zuletzt noch ein weiteres, sehr aktuelles Thema im Zusammenhang des automatisierten Fahrens. Der deutsche Gesetzgeber hat mit seiner im letzten Jahr verabschiedeten Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes wirklich Pionierarbeit geleistet und für das automatisierte Fahren den weltweit ersten einheitlichen Rechtsrahmen geschaffen.

Um klar zu unterscheiden, ob der Fahrer oder das technische System für einen Unfall verantwortlich ist, hat der Gesetzgeber im neuen Straßenverkehrsgesetz eine Pflicht des Fahrzeughalters festgelegt, entsprechende Daten offenzulegen, ob der Fahrer fuhr oder das automatisierte System lenkte, wenn es zu einem Unfall oder einem Verkehrsverstoß gekommen ist.

Aus ganz praktischen Gründen ist es unseres Erachtens wichtig – und das gilt sowohl für uns Versicherer, die wir die Unfallschäden zu regulieren haben, als auch für Polizeibehörden bei der Ahndung von Verkehrsverstößen – dass diese Daten nicht nur in einer Blackbox im Fahrzeug vorgehalten werden. Diese Daten müssen vielmehr bei einem Datentreuhänder gespeichert werden, um im Ernstfall eine reibungslose Übermittlung zu ermöglichen, die nicht auf den Zugriff des eventuell zerstörten oder weiterverkauften Fahrzeugs angewiesen ist.

Ich denke und hoffe sehr, dass bei der Arbeit an der noch ausstehenden Verordnung diesem Erfordernis Rechnung getragen wird.

Sie sehen, meine Damen und Herren, es bleibt noch einiges zu tun.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und uns auf dieser Veranstaltung interessante Gespräche, einen gewinnbringenden Meinungsaustausch und uns allen einen erkenntnisreichen Tag.