Mal den „Echtbetrieb“ ausprobieren

Autonomes Fahren

Verkehr - Nach dem USA-Besuch gibt es Zweifel am „Testfeld Autonomes Fahren“ im Südwesten. Grünen-Fraktionschef Schwarz plädiert für ein neues, lebensnahes Pilotprojekt.

Theo Westermann

Beim autonomen Fahren erledigt die Technik praktisch alles, was bisher der Fahrer machen muss. Hier ein Versuchswagen am Karlsruher Institut für Technologie. Uli Deck/dpa

Nach der USA-Reise einer baden-württembergischen Delegation aus Politik, Wirtschaft und Forschung hat bei den politischen Akteuren im Land das Nachdenken über die Zukunft des Autonomen Fahrens Fahrt aufgenommen. „Meine Haupterkenntnis nach Pittsburgh: Autonomes Fahren funktioniert“, sagt der Grünen-Fraktionsvorsitzende Andreas Schwarz. Alle technischen und verkehrlichen Fragen ließen sich inzwischen klären, autonomes Fahren sei klimafreundlicher, leiser und sicherer, der Straßenraum werde zudem effizienter genutzt.

Schwarz schlägt zusätzlich zum „Testfeld Autonomes Fahren“ in Karlsruhe, Bruchsal und Heilbronn ein „Pilotprojekt Autonomes Fahren“ vor, das in einer weiteren Stadt

im Südwesten stattfinden soll, die noch ausgesucht werden müsse. Er denkt an eine mittlere Stadt mit etwa 50 000 Einwohnern, einem geschlossenen Stadtkern und Ortsteilen, eben „urban und kompakt“ so Schwarz. „Dort sollten wir es mal richtig ausprobieren, auch mit dem ÖPNV verbinden“, eben kein reines „Testfeld“ mehr, sondern Autonomes Fahren im „Echtbetrieb“. Natürlich müsse man noch am Regelwerk arbeiten, er sei auch bereit, über ein entsprechendes Landesgesetz nachzudenken. Schwarz ist sich sicher, dass für dieses neue Pilotprojekt auch Geld der Wirtschaft – ähnlich wie in den USA – zu mobilisieren sei.

Das im Mai 2018 in Betrieb genommene „Testfeld Autonomes Fahren“ in Karlsruhe, Bruchsal und Heilbronn umfasst alle Arten von öffentlichen Straßen. Betreiber ist der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), das Land ist wichtiger Geldgeber. Kommunen, Partner aus der Industrie und Forschungseinrichtungen wie das KIT in Karlsruhe sind ebenfalls an Bord und können ihre Technologien und Dienstleistungen rund um das automatisierte Fahren erproben – und zwar im Alltagsverkehr.

Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne), der bei der USA-Reise in einem Fahrzeug des Unternehmens Argo AI in Pittsburgh mitfahren durfte, ist immer noch beeindruckt. „Das Testfahrzeug war um die Mittagszeit in der Innenstadt von Pittsburgh erstaunlich zügig im normalen Straßenverkehr unterwegs und es konnte selbst schwierige Situationen wie plötzlich auftauchende Fußgängerinnen und Fußgänger oder andere Fahrzeuge problemlos meistern. Sehr lehrreich war, dass Argo AI mit einem eigens entwickelten Lidar-Sensor nicht auf Unterstützung durch die Infrastruktur angewiesen ist.“ Stattdessen reichte der Sensor zusammen mit elektronisch hinterlegten Karten aus, um das Fahrzeug fahrerlos bewegen zu können, sagte er unserer Redaktion.

Stärkere Vernetzung erwünscht

Das Gespräch in der Firmenzentrale von Argo AI, eines der führenden Unternehmen weltweit in Sachen Autonomes Fahren, hinter dem die Autokonzerne Ford und VW stehen, hatte bereits in den USA zu Reaktionen geführt. „Wir müssen auf die Systeme setzen, die die Industrie nutzt“, sagte der Minister in Pittsburgh. Damit bezog er sich auf den klaren Fokus der Tech-Konzerne auf mit viel High-Tech ausgestattete Fahrzeuge.

Baden-Württemberg setzt bei seinem Testfeld auf ein eher mit digitaler Infrastruktur vor Ort ausgestattetes System. Wie andere Teilnehmer registrierte Hermann die Aussage des CEO von Argo AI, Bryan Salesky, dass man die „gesammelten Daten (eines Testfelds. A.d.R.) gerne mitnehme, aber eigentlich bräuchte man sie nicht“. Ein Teilnehmer zog danach gar den Schluss: „Damit ist das Testfeld in Karlsruhe und Heilbronn tot“.

Das Nachdenken über das bisherige Testfeld wird auch von den Liberalen im Landtag eingefordert: „Allein der begeisterte Gesichtsausdruck des sonst eher gegen den Autoverkehr eingestellten grünen Verkehrsministers nach seiner Probefahrt hat gezeigt, dass es dort um autonomes Fahren in einer neuen Dimension ging“, so der mitgereiste FDP-Landtagsabgeordnete Erik Schweickert, Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses des Landesparlaments. Deshalb müsse beim hiesigen Testfeld offen evaluiert werden, „ob wir technologisch noch auf dem richtigen Weg sind, oder gegebenenfalls Anpassungen vornehmen oder vielleicht auch eine engere Zusammenarbeit anstreben müssen“.

Winfried Hermann kündigte an, dass die Erkenntnisse aus den USA in die weiteren Arbeiten des Ministeriums in Sachen Autonomes Fahren einfließen und mit den Verantwortlichen in Karlsruhe besprochen würden. Es sei jedoch noch zu früh, um über Konsequenzen für das Testfeld und das weitere Vorgehen zu sprechen.

KIT-Vizepräsident Thomas Hirth war ebenfalls in Pittsburgh dabei. Er teilte mit: „International werden etwas andere Ansätze beim Autonomen Fahren verfolgt. In den USA setzt man stärker auf lernende Systeme, was auch Risiken mit sich bringt, und weniger auf die Infrastruktur“. Es gehe nun darum, noch mehr die internale Perspektive berücksichtigen und sich stärker international zu vernetzen.

In Deutschland geht es vor allem um Sicherheit

In Europa und in Deutschland bestehen andere gesetzliche Rahmenbedingungen für das autonome Fahren. Die Sicherheit der Systeme stehe in Europa und Deutschland an erster Stelle, sagt Thoas Hirth, Vizepräsident für Transfer und Internatioanles des Karlsruher KIT. „Im Testfeld setzen wir auf intelligente Fahrzeuge und intelligente Infrastruktur.“ Es biete die Möglichkeit, die Forschung in beide Richtungen durchzuführen und die prototypische Entwicklung voranzubringen, ist Hirth überzeugt.