

Über Whistleblower: Autonome Fahrzeuge brauchen neue Sicherheitskennzahlen, sind nicht wirklich sicherer

Übersetzung des Artikels Über Whistleblower: [Autonomous Vehicles Need New Safety Metrics, Aren't Really Any Safer](#) von Matt Posky, erschienen am 19.08.2019 auf 'the truth about cars.com'

Im vergangenen Jahr hat die Automobilindustrie die Erwartungen an autonome Autos vorsichtig zurückgenommen. Doch so ziemlich jeder Rhetorikwechsel stellt ein zurückgezogenes Ziel dar. Da zahlreiche Unternehmen vor 2021 selbstfahrende Nutzfahrzeugflotten prognostizieren, hätte die Messlatte nicht viel höher gelegt werden können.

Ein Mangel an Fortschritten ist mitverantwortlich. Aber auch ein Bündel hochkarätiger Unfälle hat das Vertrauen der Öffentlichkeit erschüttert - vor allem, nachdem festgestellt wurde, dass Uber Whistleblower Robbie Miller versuchte, das Unternehmen auf Probleme mit seinem Selbstfahrprogramm aufmerksam zu machen, nur wenige Tage bevor einer der autonomen Volvos des Unternehmens in einen tödlichen Unfall mit einem Fußgänger verwickelt wurde.

Es ist nicht mal die Hälfte der Wahrheit. Im April veröffentlichte Miller eine Studie, in der behauptet wurde, dass selbstfahrende Fahrzeuge tatsächlich höhere Vorfalraten aufwiesen als bei einem typischen Autofahrer. Im Gegensatz zu den Daten des Strategic Highway Research Program (SHRP) und des kalifornischen DMV kam er zu dem Schluss, dass autonome Testfahrzeuge mehr Verletzungen pro Meile verursachten als der durchschnittliche menschliche Autofahrer mit einigen Jahren Praxis.

Das ist nicht das, was uns verkauft wird. Die Automobilhersteller haben wiederholt vorgeschlagen, dass AV-Tests ein Tor zu einer sichereren Welt sind, in der wichtige Durchbrüche unmittelbar bevorstehen. Aber Miller argumentierte, dass die Konzentration auf die Anzahl der Meilen, die ein Hersteller mit seiner selbstfahrenden Flotte zurücklegt, nicht viel mehr bringt als eine reduzierte öffentliche Sicherheit.

"Ich will die Straße sicherer machen", erklärte Miller, ehemaliger Betriebsleiter von Uber und derzeitiger Chief Safety Officer eines kalifornischen Unternehmens, das fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme für die Truckingindustrie entwickelt, gegenüber Automotive News. "Andere Programme da draußen, wissen Sie, sie erzählen im Grunde genommen Science Fiction über Dinge, die noch Jahre entfernt sind."

Von Automotive News:

Millers Vorsicht kommt aus eigener Erfahrung. Als er 2018 als Betriebsleiter bei Uber arbeitete, war er beunruhigt, dass die selbstfahrenden Testwagen des Unternehmens "routinemäßig zu Unfällen mit Schäden führten" und dass es "alle 15.000 Meilen zu Kollisionen kam." Das sind Passagen aus einer vorausschauenden E-Mail an mehrere Uber-Führungskräfte, in denen er seine Bedenken darlegte und eine Überprüfung des Selbstfahrprogramms forderte, insbesondere die Warnung, dass die Fahrer der menschlichen Sicherheit besser geschult werden müssen.

Er hat diese E-Mail am 13. März 2018 geschickt. Drei Tage später quittierte Miller seinen Job.

In seiner Studie behauptete er, dass zu viele Autohersteller und Technologieunternehmen auf irreführende Referenzwerte setzen, Rückschläge neu formulieren und sich zu sehr auf die Menge der Tests im Vergleich zum technologischen Fortschritt konzentrieren.

"Die Meilen pro Eingriffsmaßnahme sind eine schlechte Kennzahl zur Messung des Fortschritts und haben keine Aussagekraft in Bezug auf die Sicherheit. Unternehmen blasen ihre Meilen pro Eingriff auf, um weiter voran gekommen zu erscheinen und verwenden ihre eigenen absurden Definitionen dessen, was ein Eingriff ist - und löschen damit Tausende von sicherheitsrelevanten Eingriffen.

Unternehmen, die ihre Eingriffe ehrlich melden, erscheinen als viel weiter zurückliegend. Darüber hinaus spornt diese Kennzahl die Sicherheitsfahrkräfte an, in unsicheren Situationen nicht einzugreifen", sagte er. "Sich auf falsche Messwerte zu verlassen oder nicht auf reale Daten zu schauen, hat uns leider in den Bereich des Sicherheitstheaters geführt - was bedeutet, die Illusion von Sicherheit zu erzeugen, anstatt tatsächlich Sicherheit zu liefern."

Während der Kongress, der wahrscheinlich schon im nächsten Monat die Gesetzgebung über den sicheren Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen vorantreiben wird, sind wir überfällig für eine kritische Analyse der Technologie. Leider kommen die meisten Daten, die den Gesetzgebern zur Verfügung gestellt werden, von Technologieunternehmen und Autogiganten, die daran interessiert sind, die positiven Aspekte herauszustellen. Sie singen im Chor, dass AVs zwischen 3.000 und 37.500 amerikanische Leben pro Jahr retten werden. Es wird jedenfalls davon ausgegangen, dass sie effektiver sind als menschliche Fahrer, was noch nicht bewiesen ist.

Millers Befürchtung ist, dass dies die Kennzahlen zur Entwicklung der Gesetze für autonome Fahrzeuge beeinträchtigen wird. Beispielsweise sollen die Automobilhersteller der National Highway Traffic Safety Administration freiwillige Berichte vorlegen. Eine seiner Hauptbeanstandungen ist, dass "Unternehmen diesen gut gemeinten Prozess als PR-Taktik missbrauchen, um glänzende Sicherheitsbroschüren mit wenig Substanz einzureichen".

Nachdem wir selbst einige gesehen haben, wissen wir, dass er nicht über Nichtigkeiten redet und schwärmt. Die meisten dieser Berichte lesen sich wie ein Verkaufsprospekt. Er nimmt sich jedoch die Zeit, seinen derzeitigen Arbeitgeber in seiner industriellen Analyse zu loben - so dass wir uns fragen, wie viel davon ein Verkaufsgespräch für Pronto war und wie viel davon ein Aufruf zur Vernunft. Unterstützt von Anthony Levandowski, an den Sie sich aus dem Fall des Diebstahls geistigen Eigentums von Uber/Waymo erinnern werden, erklärt das Trucking-Startup offen sein Engagement für Sicherheit und einen schrittweisen Weg zum automatisierten Fahren.