

# Autonoblog

Autonomes Fahren zwischen Hype und Wirklichkeit

## Blamage für Tesla und die NHTSA: Spurhalteassistent bringt nicht mehr Sicherheit

News / Von David Knollmann

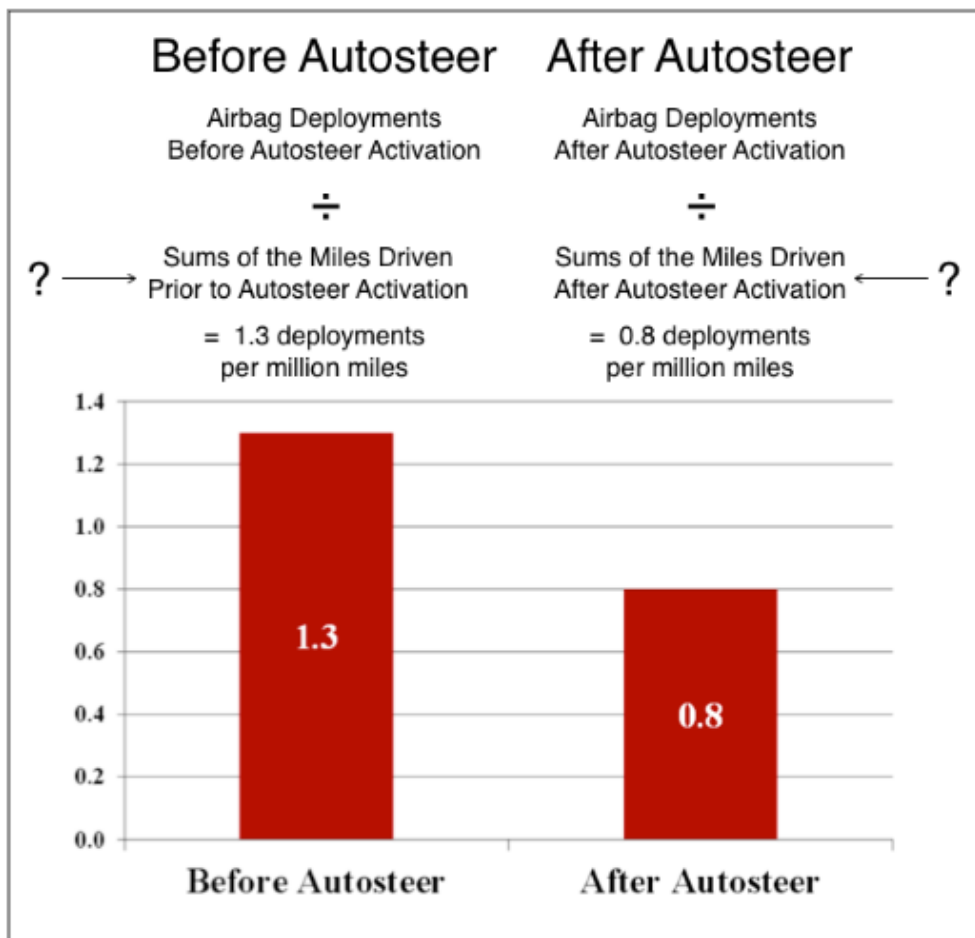


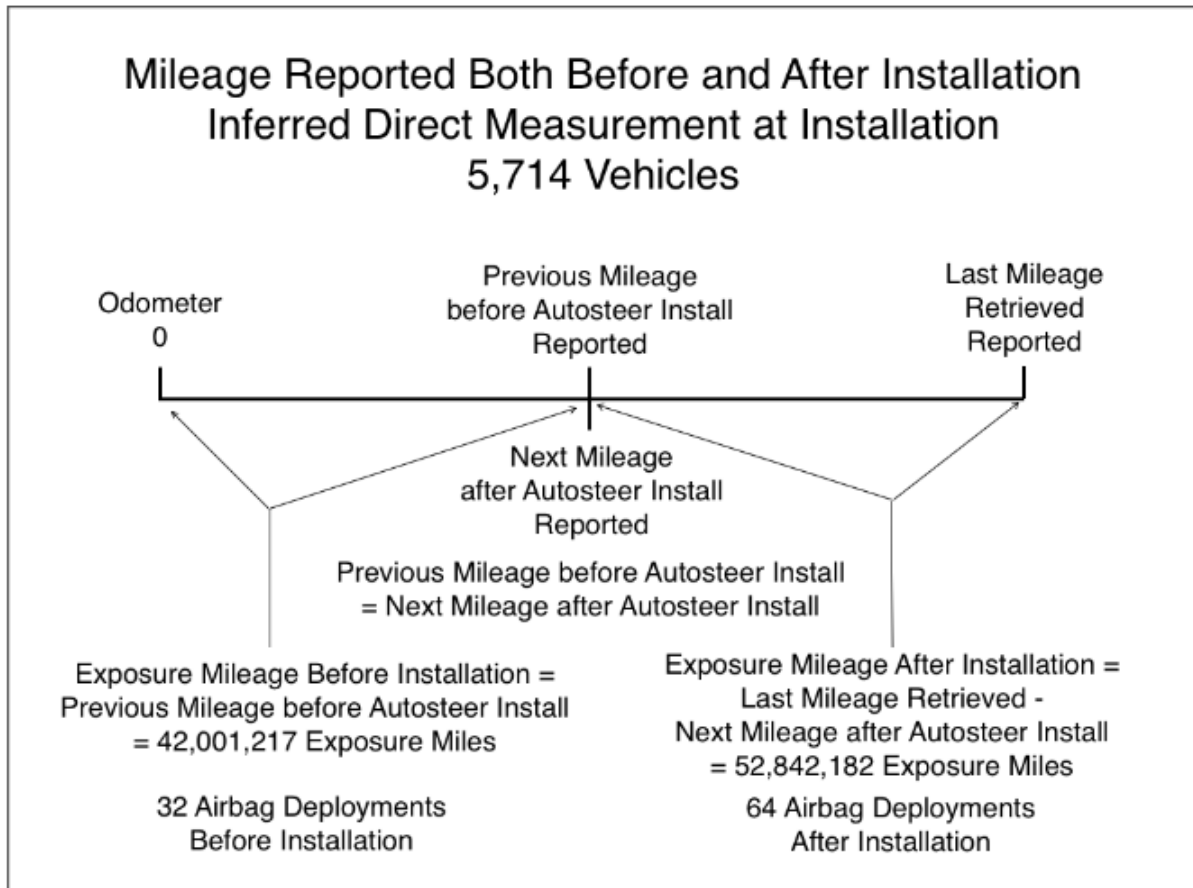
Figure A. NHTSA's Original Representation of the Method Used to Calculate Crash Risk.

Die NHTSA-Methodologie veranschaulicht, in: Quality Control Systems Corp. (2019): NHTSA's Implausible Safety Claim for Tesla's Autosteer Driver Assistance System, p. 6.

Blamage für Tesla und die oberste US-Behörde für Straßen- und Fahrzeugsicherheit NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration): Letztere musste jetzt die Datenbasis für eine [veröffentlichte Statistik](#) herausgeben, wonach die Tesla-Fahrzeuge nach Installation des Spurhaltesystems „Autosteer“ eine um 40 Prozent reduzierte Unfallrate zeigten – gemessen anhand der Zahl der Airbag-Auslösungen. Die Reduktion von 40 Prozent wurde

von [Elon Musk selbst mehrfach angeführt](#), um die Sicherheit von Teslas ADAS-System „Autopilot“ zu untermauern. Nach dem Tod von Joshua Brown, der mit seinem Tesla Model S in Florida mit einem LKW [zusammen gestoßen war](#), war 2016 die Sicherheit des Systems [in Zweifel gezogen worden](#). Die der Statistik zugrunde liegenden Daten mussten nach einer FOIA-Klage des Unternehmens [Quality Control Systems](#) herausgegeben werden. Das Unternehmen hat eine eigene Analyse zur mangelhaften Datenbasis und fehlerhaften Analyse der NHTSA [veröffentlicht, wonach im Gegenteil sogar eine erhöhte Zahl von Airbag-Auslösungen mit der Einführung des „Autosteer“-Systems anzunehmen ist](#). Denn nur für ein bestimmtes Subset der Daten war überhaupt erkennbar, wann der Spurhalteassistent „Autosteer“ installiert wurde und wie viele Meilen davor und danach gefahren wurden. Für dieses Subset hält der Statistiker Randy Whitfield, Autor der Studie, fest:

*„Based on the data for crash rate numerators and denominators shown in Figure 1, the resulting calculations reveal a 59 percent increase in the airbag deployment crash rate from 0.76 per million miles of travel to 1.21 per million miles of travel following the installation of Autosteer. [...] this result is particularly important because it is the only vehicle cohort in the study with complete information for both before and after Autosteer crash rate calculations.“*



**Figure 1. Exposure Mileage Calculation; Inferred, Direct Measurement at Installation.**

Quality Control Systems Corp. (2019): NHTSA's Implausible Safety Claim for Tesla's Autosteer Driver Assistance System, p. 9.

Zweifel an der Seriosität der Studie Whitfields bestehen branchenweit nicht. Der Fall wirft insofern zahlreiche [unbeantwortete und für die NHTSA unangenehme Fragen auf](#):

- Warum war die NHTSA nie bereit, Informationen sowohl zur Datenbasis als auch zur Methodologie der eigenen Berechnungen zu veröffentlichen und musste erst durch eine Klage nach dem FOIA dazu gezwungen werden?
- Die zahlreichen Fehler der NHTSA lassen entweder den Schluss zu, dass jemand grob inkompetent rechnete oder aber dass die Rechnung von vornherein in eine für Tesla positive Richtung gebogen werden sollte – welche Deutung ist die richtige?
- Der Fall wirft auch ein Schlaglicht auf die häufig unterschiedlichen Untersuchungsergebnisse von NHTSA und dem [National Transportation Safety Board \(NTSB\)](#), das etwa im Fall des Todes von Joshua Brown im Gegensatz zur NHTSA [fundamentale Designfehler in Teslas „Autopilot“ diagnostizierte](#) — ein Fall von [„regulatory capture“](#)? Welche der beiden US-Behörden Tesla-Chef Musk jedenfalls sympathischer findet, hat er bereits [öffentlich gemacht](#).
- Schließlich bleibt abzuwarten, ob und wie sich die NHTSA zu dem Sachverhalt äußern wird. Bislang verfolgt sie in dem Fall die seit Veröffentlichung der Statistik durchgehaltene Kommunikationsstrategie:

eisernes Schweigen.

[← zurück](#)

[weiter →](#)

## Über

Auf dem Autonoblog schreiben Wissenschaftler unterschiedlicher Disziplinen über sozialwissenschaftliche, ethische wie rechtliche Aspekte des autonomen Fahrens. Unter Leitung von Dr. David Knollmann und Prof. Volker Lüdemann informiert das Autoren-Team regelmäßig über neueste Entwicklungen rund um das autonome Fahren. Der Autonoblog ist eine Publikation des [Niedersächsischen Datenschutzzentrums \(NDZ\)](#), einer wissenschaftlichen Einrichtung der [Hochschule Osnabrück](#), und des vom [Europäischen Fonds für regionale Entwicklung](#) geförderten Forschungsprojekts „Demokratie des Fahrens – Sollen Autos moralische Entscheidungen treffen?“ (DeFrAmE).

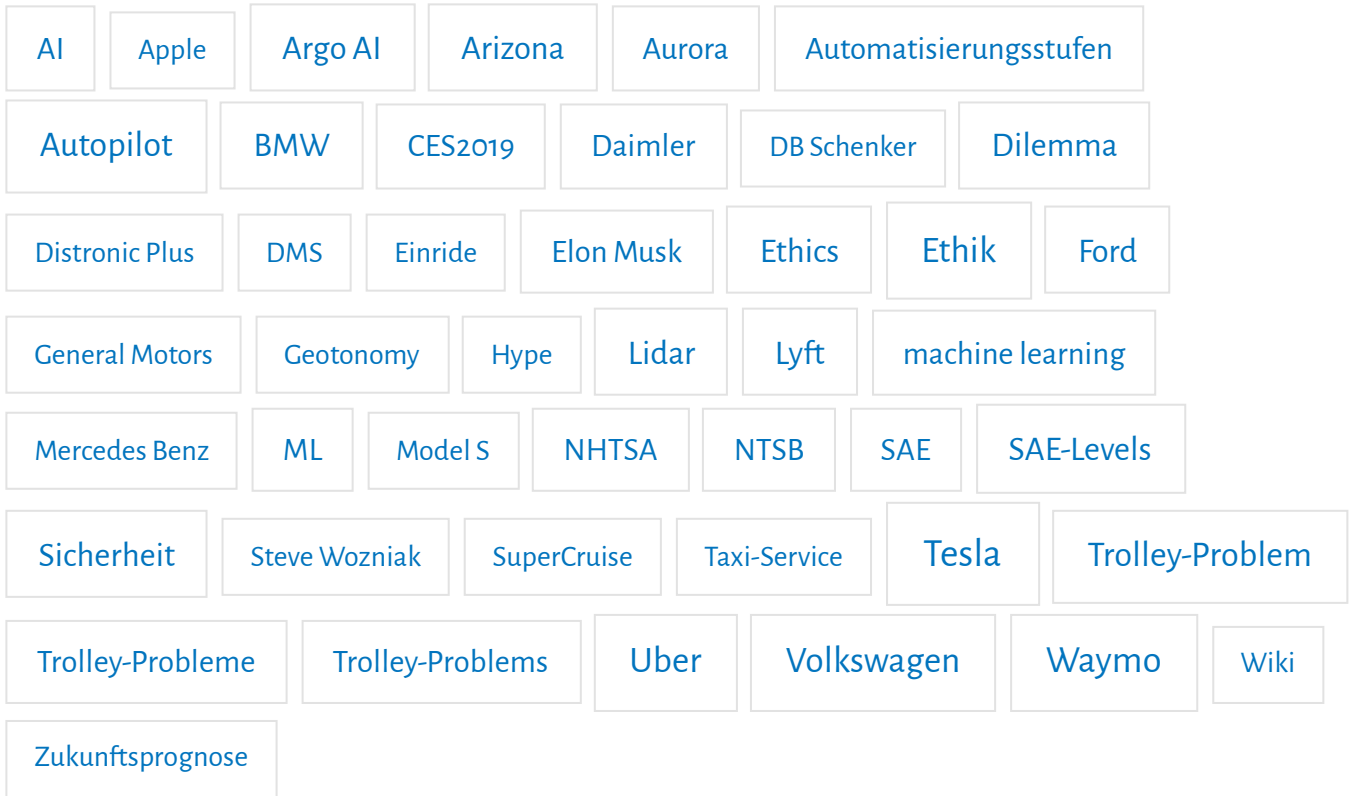


**HOCHSCHULE OSNABRÜCK**  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Suche ...



## Tags



## Kategorien

[Analyse](#)

[Ethik & autonomes Fahren](#)

[Kommentar](#)

[Longform](#)

[News](#)

[Wiki](#)

## Neueste Beiträge

[News zum autonomen Fahren {KW16/2019}](#)

[Ethik & autonomes Fahren IV:](#)

[Wie autonome Fahrzeuge wirklich entscheiden](#)

[Ethik & autonomes Fahren III:](#)

[Das Problem mit dem Trolley-Problem](#)

[News zum autonomen Fahren {KW13/2019}](#)

[Ethik & autonomes Fahren II: Trolley-Probleme](#)

# Archive

[April 2019](#)

[März 2019](#)

[Februar 2019](#)

[Januar 2019](#)

[Dezember 2018](#)

[November 2018](#)

Copyright © 2020 Autonoblog

[Über](#) [Datenschutzerklärung](#) [Impressum](#)