

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Karin Binder,  
Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/2072 –**

### **Zukunft des autonomen Automobils**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Verschiedene Medien berichten immer wieder über die aktuellen Entwicklungen autonomer Fahrzeuge und vor allem autonomer Personenkraftwagen, die am Straßenverkehr teilnehmen oder zukünftig teilnehmen sollen. Aktuell berichtet das Nachrichtenmagazin „stern“ in der Ausgabe vom 28. Mai 2014 unter dem Titel „Big Brother am Lenkrad“ über die fortgeschrittenen Überlegungen der Bundesregierung und der Automobilindustrie in Richtung autonomes Fahren. Ebenso findet sich auf der Internetseite des Nachrichtenmagazins „stern“ ein Blogbeitrag, in dem unter dem Titel „Autolobby auf Autopilot“ über weitere Pläne ergänzend berichtet wird.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Automobilindustrie, Zulieferer aber auch Forschungseinrichtungen arbeiten seit Langem aktiv an der Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen, die automatisiertes Fahren in verschiedenen Ausformungsgraden ermöglichen. Voraussetzung für die differenzierte und verantwortungsvolle Betrachtung des automatisierten Fahrens unter Einbeziehung aller relevanten Gesichtspunkte ist ein gemeinsames Verständnis von derartigen Systemen und ihrem bestimmungsgemäßen Gebrauch. Derzeit sind fahrerlose Fahrzeuge sowie das vollautomatisierte Fahren nicht Gegenstand der Überlegungen der Bundesregierung. Bei der Beantwortung der Fragen wird daher davon ausgegangen, dass ausschließlich Systeme gemeint sind, die sich als teil- oder hochautomatisiert einstufen oder klassifizieren lassen.

Um eine national abgestimmte Position – insbesondere auch für die Diskussion auf internationaler Ebene – zu erarbeiten, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im November 2013 einen Runden Tisch „Automatisiertes Fahren“ mit allen an der Einführung von Systemen des automatisierten Fahrens beteiligten Akteuren eingerichtet. Dieses Gremium dient zum einen zur Beratung des BMVI in allen wesentlichen Fragen des automatisierten Fahrens, zum anderen als eine Kommunikationsplattform für einen kon-

tinuierlichen Informationsaustausch zwischen allen beteiligten Akteuren auf nationaler Ebene.

1. Bis zu welchen Geschwindigkeiten sollte autonomes Fahren nach Ansicht der Bundesregierung zukünftig erlaubt sein?
  - a) Wird dabei nach autonomen und teilautonomen Systemen unterschieden, bzw. danach, wie stark ein Fahrer eingreifen muss?
  - b) Was soll nach Ansicht der Bundesregierung das autonom fahrende Auto bei einem Überschreiten der entsprechenden Höchstgeschwindigkeit unternehmen?
2. Soll nach Ansicht der Bundesregierung der Grad der Autonomisierung entsprechend der Straßenverkehrsverhältnisse, äußeren Einflüssen wie Wetter, womöglich der Fahrtüchtigkeit oder Müdigkeit des Fahrers, Fahrmanövern, bei bestimmtem Straßenverlauf oder Art der Straße (Autobahn, Landstraße, innerstädtischer Verkehr) oder anderem (bitte angeben) entsprechend skaliert werden?

Wenn ja, auf welche Art und Weise will die Bundesregierung ein entsprechendes Regelungswerk erarbeiten und umsetzen?

Wenn nein, warum nicht?
3. Welche Partei (Auto-, Software-, Hardwarehersteller, Fahrer, Halter) soll in welchem Fall nach Ansicht der Bundesregierung eine potenzielle (Teil-)Haftung übernehmen?
4. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Annahme einer (Teil-)Haftung des Softwareherstellers grundlegend zu bejahen?
5. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich unterschiedlicher Haftungsregelungen je nachdem, ob die Fahrt des autonomen oder teilautonomen Fahrzeugs im öffentlichen, halböffentlichen oder privaten Raum stattfindet?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund des engen Sachzusammenhangs zusammenfassend beantwortet.

Im Rahmen des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ sowie in den dort eingerichteten Arbeitsgruppen werden verschiedene Modelle zur Definition bzw. Beschreibung verschiedener Automatisierungsgrade betrachtet, um daraus ein gemeinsames Verständnis der entsprechenden Begrifflichkeiten ableiten zu können. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

Gegenstand der Arbeiten des Runden Tisches ist u. a. die Diskussion relevanter Fragen mit Blick auf die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen mit dem Ziel, zu den zahlreichen rechtlichen Einzelaspekten eine differenzierte, fundierte Position zu erarbeiten. Dazu gehört auch die Ermittlung und Einordnung von Haftungsfragen, die sich im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren ergeben können.

6. Welchen Entwicklungsgrad müssen autonom handelnde Maschinen aus Sicht der Bundesregierung erreicht haben, um Ihnen das Recht zuzugestehen, die Entscheidung über eine sie höchstwahrscheinlich selbst vernichtende Handlung zu überlassen?
7. Welche Vor- und Nachteile hätte ein solches System aus Sicht der Bundesregierung?

8. Soweit ein autonom fahrendes Fahrzeug in die Situation kommt, nur noch darüber entscheiden zu können, welcher Verkehrsteilnehmer verletzt wird, wie sollte sich das autonome Fahrzeug nach Ansicht der Bundesregierung verhalten (bitte mit Begründung)?
9. Ist die Bundesregierung der Ansicht, ein autonom fahrendes Fahrzeug sollte den eigenen Fahrer zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer verletzen dürfen?
10. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass es ein Verkaufshindernis ist, wenn das autonome Fahrzeug den eigenen Fahrer zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer verletzen könnte (bitte mit Begründung)?
11. Sollte aus Sicht der Bundesregierung zwingend allgemein bekannt sein, ob ein autonomes Fahrzeug die Verletzung der eigenen Insassen bis hin zum Tod akzeptiert oder sollte dies aus Sicht der Bundesregierung zwingend nicht bekannt sein (bitte mit Begründung)?
12. Welches Gremium bzw. welche Organisation sollte nach welchen Kriterien aus Sicht der Bundesregierung die Entscheidungskriterien des autonomen Fahrzeugs für den Notfall überprüfen und ggf. zulassen?
13. Nach welchen Entscheidungskriterien muss ein autonom fahrendes Fahrzeug nach Ansicht der Bundesregierung in Notfällen agieren?
14. In welchen Fällen darf ein Computerprogramm aus Sicht der Bundesregierung über Leben und Tod von Menschen entscheiden?
15. Sollten Computerprogramme und autonome Maschinen aus Sicht der Bundesregierung so gestaltet sein, dass sie den Tod eines Menschen um keinen Preis akzeptieren (bitte mit Begründung)?  
Welche Vor- und Nachteile hätte ein solches System aus Sicht der Bundesregierung?
16. Lässt sich aus Sicht der Bundesregierung ein autonomes Auto konstruieren, das am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt, aber bautechnisch bedingt nicht in Verkehrsunfälle verwickelt werden kann, und was wären die Rahmenbedingungen für solch ein Auto?

Die Fragen 6 bis 16 werden aufgrund des engen Sachzusammenhangs zusammenfassend beantwortet.

Mit der Einführung des automatisierten Fahrens ist die Erwartung verbunden, dass die Unfallhäufigkeit abnimmt. Wie auch für einen Fahrer nicht auszuschließen ist, dass er in eine Unfallsituation gerät – der Runde Tisch bezeichnet dies als so genannte Dilemmasituation, so müssen diese Situationen auch bei automatisierten Systemen in Betracht gezogen werden.

Im Rahmen des Runden Tisches sind solche Situationen von der Arbeitsgruppe „Fahrer/Fahrzeug“ als ein relevantes Thema erkannt und hoch priorisiert worden. Die Diskussion hierzu dauert an.

17. Seit wann findet der Runde Tisch „Automatisiertes Fahren“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur statt?

Die erste Sitzung des Plenums des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ fand am 20. November 2013 im BMVI statt.

18. Wer hat den Runden Tisch initiiert, und warum?

Eingerichtet wurde der Runde Tisch auf Veranlassung des BMVI, um entscheiden zu können, ob Systeme des automatisierten Fahrens in Deutschland auf den Markt gebracht werden können und unter welchen Rahmenbedingungen dies möglich wäre.

19. Bis wann soll der Runde Tisch beendet sein, und welche Themen sollen bis dahin behandelt worden sein (ggf. mit welchem Ergebnis)?

Auf die Festlegung eines bestimmten Termins für die Beendigung des Runden Tisches wurde verzichtet. In Abhängigkeit der von den drei Arbeitsgruppen dem Plenum vorgelegten Ergebnisse wird über die Notwendigkeit der Weiterführung des Runden Tisches (Plenum) zu entscheiden sein.

20. Bis wann sollen die jeweiligen Arbeitsgruppen beendet sein, und welche Themen sollen bis dahin behandelt worden sein (ggf. mit welchem Ergebnis)?

Der Zeitpunkt der Beendigung der Aktivitäten der Arbeitsgruppen richtet sich nach den Entscheidungen des Plenums auf Grundlage der vorgelegten Ergebnisse (vgl. Antwort zu Frage 19).

21. Welche Unternehmen und Verbände (bitte einzeln auflisten) haben an der ersten Sitzung teilgenommen?

An der ersten Sitzung des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ (Plenum) haben – neben Vertretern zuständiger Bundesressorts und nachgeordneter Behörden – Vertreter folgender Unternehmen und Verbände (einschließlich Forschungseinrichtungen) teilgenommen:

Verbände/Unternehmen: Verband der Automobilindustrie (VDA), Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK), ADAC, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), Verband der TÜV e. V. (VdTÜV), DEKRA e. V., FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH (FSD), Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr).

Forschungseinrichtungen: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Fraunhofer IAO, Institut für Kraftfahrzeuge (IKA) der RWTH Aachen, TU Darmstadt, TU München, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

22. Welche Unternehmen und Verbände haben an späteren Sitzungen teilgenommen (bitte einzeln auflüsseln)?

Die nächste Sitzung des Plenums ist für das vierte Quartal 2014 geplant.

23. Welche Unternehmen und Verbände haben an welchen Arbeitsgruppensitzungen wann teilgenommen, und wie war die jeweilige Tagesordnung?

An den einzelnen Arbeitsgruppensitzungen haben – neben Vertretern zuständiger Bundesressorts und nachgeordneter Behörden – Vertreter folgender Unternehmen und Verbände (einschließlich Forschungseinrichtungen) teilgenommen:

- AG „Recht“ – Sitzungen am 4. Februar und am 6. Mai 2014:  
GDV, ADAC, VDA, DVR, VDIK, VdTÜV, BAST  
ab der zweiten Sitzung zusätzlich: Bundesanstalt für IT-Dienstleistungen (DLZ-IT), Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI), Universität Würzburg;  
ab der dritten Sitzung zusätzlich: Deutscher Anwaltverein e. V. (DAV);
- AG „Fahrer/Fahrzeug“ – Sitzungen am 5. Februar und am 9. Mai 2014:  
VDA, ADAC, GDV, DVR, VdTÜV, DEKRA, TU Darmstadt, IKA RWTH Aachen, FSD, Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (vzbv), BAST;
- AG „Forschung“ – Sitzungen am 23. Januar, am 4. April und am 7. Juli 2014:  
DLR, Fraunhofer IAO, TU Braunschweig, TU München, RWTH Aachen, Uni Passau, Uni Jena, Uni Kassel, Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, GDV/Unfallforschung der Versicherer (UDV), VDA, ADAC, DVR, VdTÜV, VDI/VDE Innovation + Technik GmbH (VDI/VDE-IT), BAST.

24. Wer leitet den Runden Tisch und die Arbeitsgruppensitzungen (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Leitung des Runden Tisches: BMVI

Gesamtkoordination: BMVI

AG „Recht“: BMVI

AG „Fahrer/Fahrzeug“: BMVI

AG „Forschung“: BAST.

25. Welches sind die „einschlägigen Forschungseinrichtungen“ (Bundestagsdrucksache 18/815, Antwort auf die Schriftliche Frage 102, S. 72), und an welchen Sitzungen der Arbeitsgruppen und des Runden Tisches nahmen diese teil?

An den einzelnen Arbeitsgruppensitzungen haben Vertreter folgender Forschungseinrichtungen teilgenommen:

- AG „Recht“:  
Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)  
ab der zweiten Sitzung zusätzlich: Universität Würzburg;
- AG „Fahrer/Fahrzeug“:  
TU Darmstadt, IKA RWTH Aachen, BAST;
- AG „Forschung“:  
DLR, Fraunhofer IAO, TU Braunschweig, TU München, RWTH Aachen, Uni Passau, Uni Jena, Uni Kassel, GDV/Unfallforschung der Versicherer (UDV), BAST. Die Teilnehmer „einschlägiger Forschungseinrichtungen“ am Runden Tisch (Plenum) sind der Antwort zu Frage 21 zu entnehmen.

26. Welche weiteren Treffen sind geplant, welche Tagesordnungspunkte werden aufgerufen, und wer wird zu den entsprechenden Treffen eingeladen?

Geplant sind Treffen der AG „Recht“, der AG „Forschung“ und der AG „Fahrer/Fahrzeug“ im September 2014. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

Eingeladen werden Vertreter der in der Antwort zu Frage 21 genannten Einrichtungen/Verbände und BMJV, BMWi, BfDI, Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), BASt, Bundesanstalt für IT-Dienstleistungen (DLZ-IT).

27. Was sind die Positionen der Vertreter der Bundesregierung am Runden Tisch und den einzelnen Arbeitsgruppen bezüglich welcher Themen bzw. Fragestellungen?

Der Prozess der Meinungsbildung der Bundesregierung ist noch nicht abgeschlossen und hängt wesentlich von den Ergebnissen des Runden Tisches ab. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

28. Welche Ergebnisse hat der Runde Tisch bereits erarbeitet (bitte Protokolle bzw. Resümees anfügen)?

Abgestimmte Arbeitsergebnisse liegen noch nicht vor.

29. Welche Ergebnisse haben die Arbeitsgruppen bereits erarbeitet (bitte Protokolle bzw. Resümees anfügen)?
30. Welche weiteren Verabredungen wurden bei dem Runden Tisch oder den Arbeitsgruppen vereinbart?
31. Welche Agenda liegt dem Runden Tisch und den Arbeitsgruppen zugrunde?

Die Fragen 29 bis 31 werden zusammenfassend wie folgt beantwortet.

Die Beratungen sind noch nicht abgeschlossen.

Auf der Tagesordnung des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ standen:

- Einführung in die Ziele und Arbeitsweise des Runden Tisches
- AG „Fahrer/Halter“
- AG „Fahrzeug“
- AG „Forschung“.

Auf der Tagesordnung der ersten Sitzung der AG Recht standen:

1. Einführung in die Arbeitsweise der Arbeitsgruppe und Vorstellung der Teilnehmer anhand von Kurzstatements
2. Bericht über die erste Sitzung der Arbeitsgruppe Forschung am 23. Januar 2014
3. Identifizierung und Priorisierung der zu bearbeitenden Rechtsgebiete
4. Erarbeitung einer gemeinsamen „Sprachgrundlage“ – Festlegung der Definition für die Automatisierungsstufen.

Auf der Tagesordnung der zweiten Sitzung der AG Recht standen:

1. Organisatorisches

Bericht über die erste Sitzung der AG Fahrer/Fahrzeug am 5. Februar 2014 und über die zweite Sitzung der AG Forschung am 4. April 2014

2. Diskussion der ersten Ergebnisse aus den Arbeitspaketen

Arbeitspaket 1: Datenschutz/Datensicherheit

Verfahrensrecht

Haftung/Produkthaftung/Delikts-/Gefährdungshaftung/StVG

Arbeitspaket 2: KBA Gesetz, WÜ, StVZO, Typgenehmigung

Arbeitspaket 3: GrundG, StVO, StGB, OWiG, Fahrerlaubnisrecht

Arbeitspaket 4: Kfz-Versicherung.

32. Nahm der Runde Tisch oder einzelne Arbeitsgruppen Einfluss auf die Auswahl von Themen für Forschungsaufträge oder die forschenden Gesellschaften?

Nein.

33. Welche internationalen Regelungen stehen aus Sicht der Bundesregierung der Teilnahme eines autonom fahrenden Fahrzeugs am Straßenverkehr entgegen?
34. Welche binationalen Regelungen stehen aus Sicht der Bundesregierung der Teilnahme eines autonom fahrenden Fahrzeugs am Straßenverkehr entgegen?
35. Welche europäischen Regelungen stehen aus Sicht der Bundesregierung der Teilnahme eines autonom fahrenden Fahrzeugs am Straßenverkehr entgegen?
36. Welche nationalen Regelungen stehen aus Sicht der Bundesregierung der Teilnahme eines autonom fahrenden Fahrzeugs am Straßenverkehr entgegen?
37. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine möglichst internationale Harmonisierung der betreffenden Rechtsrahmen sinnvoll (bitte begründen)?

Die Fragen 33 bis 37 werden wegen des engen Sachzusammenhangs zusammenfassend beantwortet.

Inwieweit der Rechtsrahmen zum automatisierten Fahren ausreichend ist, kann seitens der Bundesregierung derzeit nicht bewertet werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

38. Setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür ein, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Union selbstständig entscheiden dürfen, ob autonome Fahrzeugen am Straßenverkehr teilnehmen dürfen oder nicht (bitte begründen)?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

39. Welche Stellen in der Bundesregierung, den Bundesministerien oder Bundesbehörden sind mit der Forschung, Forschungsauswertung, Technikfolgenabschätzung und gegebenenfalls Prüfung von selbstfahrenden Fahrzeugen bisher befasst gewesen, und wie sind die Zuständigkeiten geregelt?

Forschungsprojekte zur Fahrzeugautomatisierung wurden teilweise mit öffentlicher Förderung unter Beteiligung der Ressortforschung durchgeführt.

40. Gibt es spezielle Ansprechpartner für Forschung, Industrie und mögliche Nutzer selbstfahrender Fahrzeuge, und wenn ja, welche sind dies?

Ansprechpartner ist das federführende BMVI.

41. Gibt es eine grundsätzliche Strategie der Bundesregierung, bzw. welche grundsätzlichen Positionen, Überlegungen und Planungen der Bundesregierung bzw. einzelner Bundesministerien gibt es zu selbstfahrenden Fahrzeugen?

Die Bundesregierung wird ihre Strategie im Lichte der erarbeiteten Ergebnisse des Runden Tisches zum Thema „automatisiertes Fahren“ entwickeln. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

42. Gibt es eine Position oder Strategie der Bundesregierung oder zumindest Überlegungen für die Förderung der Einführung einer kommerziellen oder privaten Nutzung von selbstfahrenden Fahrzeugen, und wenn ja, welche?

Nein.

43. Was sind die Ergebnisse bzw. Kernaussagen der auf Bundestagsdrucksache 18/815 als Antwort auf die Schriftliche Frage 101 (S. 70) aufgeführten Forschungsaufträge und deren Unterprojekten?

Zu den Ergebnissen bzw. Kernaussagen der auf Bundestagsdrucksache 18/815 als Antwort zu Frage 101 (S. 70) aufgeführten Forschungsaufträge und deren Unterprojekten wird Folgendes mitgeteilt:

- Die Ergebnisse der Projektgruppe „Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung“ (umfasst die Projekte „Grundlagen, technische Ausgestaltung“, „Rechtliche Bewertung: Ordnungsrecht und Zulassungsrecht“, „Rechtliche Bewertung: Produkt- und Straßenverkehrshaftungsrecht“) sind veröffentlicht. Die rechtliche Bewertung hat im Kern ergeben, dass die künftige Entwicklung dann nicht mehr rechtskonform ist, wenn der bestimmungsgemäße Gebrauch der Systeme vorsehen würde, dass der Fahrer sich von der Aufgabe des Fahrens (auch zeitweise) abwendet. Solange der Fahrer eine maschinell ausgeführte Fahraufgabe noch ständig überwacht und jederzeit eingreifen kann, bestehen keine rechtlichen Konflikte.
- „Absicherungsstrategien für Fahrerassistenzsysteme mit Umfeldwahrnehmung“:

Dieses Projekt hatte neben kontinuierlich automatisierenden auch im Notfall eingreifende Systeme zum Gegenstand (bspw. Notbremsassistenten in schweren Nutzfahrzeugen, die über die Verordnung (EU) Nr. 661/2009 gesetzlich vorgeschrieben sind). Der Abschlussbericht liegt dem BMVI erst im Entwurf vor.



- Das Projekt „Risikobewertung unterschiedlicher Umsetzungsszenarien des Überführens eines automatischen Fahrzeuges in den sogenannten, sicheren Zustand“ befindet sich noch in der Vergabe.
- Das Projekt „Einfluss zunehmender Fahrzeugautomatisierung auf Fahrkompetenz und Fahrkompetenzerwerb“ befindet sich ebenfalls noch in der Vergabe.
- Beim Teilprojekt: „Verarbeitungsbausteine für autonomes Fahrverhalten im Verbundprojekt: Autonome Fahrzeuge für Erprobung und Forschung zur automobilen Sicherheit“ handelt es sich nicht um einen Forschungsauftrag, sondern um einen im Wettbewerb eingereichten Projektvorschlag, der durch externe Evaluierung zur Förderung ausgewählt wurde.

44. Aus welchen Gründen entschied sich die Bundesregierung für die Vergabe der Forschungsaufträge?

Der Forschungsbedarf leitet sich aus dem vorliegenden Bericht „Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung“ ab.

45. Wer wurde mit den Forschungsprojekten jeweils beauftragt?

Das in Frage 43 genannte Projekt „Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung“ war in die genannten drei Unterprojekte aufgeteilt. Die „Grundlagen, technische Ausgestaltung“ wurde an ein Unternehmen der Automobilindustrie, die weiteren beiden rechtlichen Bewertungsprojekte wurden an eine Hochschule sowie an einen Rechtsanwalt in München vergeben. Die Vergabe erfolgte im Preis-Leistungs-Wettbewerb.

Das Projekt „Absicherungsstrategien für Fahrerassistenzsysteme mit Umfeldwahrnehmung“ wurde an einen fahrzeugtechnischen Lehrstuhl – ebenfalls im Preis-Leistungs-Wettbewerb – vergeben.

46. Inwieweit wurde die Automobilindustrie oder die Versicherungswirtschaft in die Themensetzung, Durchführung und Auswahl der durchführenden Organisation der Forschungsaufträge mit einbezogen?

Für die Durchführung der Projektgruppe „Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung“ war Kenntnis der weiteren Entwicklung von kontinuierlich automatisierenden Systemen Grundlage und Voraussetzung. Einzelne Vertreter der Automobil- und Zulieferindustrie sowie Vertreter einschlägig befasster Lehrstühle (Fahrzeugtechnik, Ergonomie) waren eingeladen – ohne Aufwandsentschädigung –, in der Projektgruppe ihr Expertenwissen zur Verfügung zu stellen. Die Versicherungswirtschaft war nicht beteiligt.

47. Was ist mit dem „sogenannte[n] sichere[n] Zustand“ gemeint, der als Begriff in dem Forschungsvorhaben „Risikobewertung unterschiedlicher Umsetzungsszenarien des Überführens eines automatischen Fahrzeuges in den sogenannten sicheren Zustand“ genannt wird?

Mit dem „sogenannten sicheren Zustand“ wird ein risikominimaler Zustand eines Fahrzeuges im Straßenverkehr beschrieben, der geringstmögliche Verletzungsrisiken bei allen Beteiligten erwarten lässt. Es ist weitgehend unklar, auf welche Weise und wo dieser Zustand im Straßenverkehr erreicht werden könnte. Auch ist zu untersuchen, inwieweit andere Verkehrsteilnehmer durch ein solches

Fahrzeug im Straßenverkehr behindert oder gefährdet werden könnten. Es besteht in dieser Hinsicht grundlegender Forschungsbedarf, ob ein solcher Zustand möglich ist und wenn ja, wie er ausgestaltet sein könnte.

48. Gibt es Planungen für weitere Forschungsaufträge?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?

Weitere Forschungsaufträge bzw. Forschungsprojekte können z. B. aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppe „Forschung“ des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ resultieren. Die Arbeitsgruppe identifiziert und priorisiert wesentliche Fragestellungen, die über entsprechende Aufträge oder Förderprojekte beantwortet werden sollen.

49. Hat die Bundesregierung in der Vergangenheit die Entwicklung von selbstfahrenden Fahrzeugen in Deutschland gefördert, und wenn ja, mit welchen Mitteln?

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung hat seit dem Jahr 1985 für zwölf Verbundvorhaben zur Thematik autonomes Fahren im öffentlichen oder privaten Raum insgesamt 22,4 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

50. Mit welchen Mitteln gedenkt die Bundesregierung in Zukunft die Entwicklung von selbstfahrenden Fahrzeugen zu fördern?

Am Anfang der Entwicklung neuer Technologien steht z. B. die Förderung von entsprechenden FuE-Projekten (FuE = Forschung und Entwicklung) zur Klärung offener Forschungsfragen.

51. Auf Basis welcher strategischen Überlegungen wurden die Forschungsaufträge jeweils vergeben bzw. sollen vergeben werden?

Bei der Erteilung von Forschungsaufträgen oder der Durchführung von Fördermaßnahmen für neue Technologien ist grundsätzlich von einem erheblichen Bundesinteresse zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen auszugehen. Wesentlich ist dabei u. a., dass der Anschluss an die internationale Entwicklung nicht verpasst wird. Künftige Forschungsaufträge in Bezug auf automatisiertes Fahren, die insbesondere auch den Aspekt der Verbesserung der Sicherheit und der Effizienz im Straßenverkehr einbeziehen, sollen auf Basis der strategischen Überlegungen vergeben werden. Der Runde Tisch kann dazu Hinweise liefern.

52. Welche Studien zur Technikfolgenabschätzung von selbstfahrenden Fahrzeugen sind der Bundesregierung außerdem bekannt?

Der Bundesregierung sind keine solchen Studien bekannt.



