

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP**

### **Gesetzesinitiative zum autonomen Fahren**

Deutschland als Mutterland des Autos und Land der Ingenieure ist auch heute ein führender Standort für die Entwicklung und Produktion zukunftsweisender Verkehrsträger. Die Rolle der Politik ist es dabei, durch gute Rahmenbedingungen Innovationen zu ermöglichen sowie Investitions- und Rechtssicherheit für neue Technologien und Konzepte zu gewährleisten. Im Bereich der Mobilität ist dabei über die letzten Jahre insbesondere ein Thema, Fahrzeug-übergreifend, in Erscheinung getreten: Das automatisierte und autonome Fahren. Dieses bietet enorme Chancen im Hinblick auf Sicherheit, Nachhaltigkeit, Komfort, Zeitersparnis und weitere Aspekte des Verkehrs.

Autonomes Fahren außerhalb streng kontrollierter Testfelder war noch vor wenigen Jahren unvorstellbar. Die rasante technische Forschung und Entwicklung beschränkt sich dabei nicht auf bestimmte Fahrzeuge oder Antriebe, sondern bietet enorme Chancen für alle motorisierten Verkehrsmittel. Einige technische und rechtliche Fragen sind aktuell noch ungeklärt. Aber die Fortschritte der letzten Jahre zeigen: Es handelt sich nur um eine Frage der Zeit, bis autonom fahrende Fahrzeuge im Alltag Realität werden.

Der Deutsche Bundestag hat daher in der 18. Wahlperiode den ersten Rechtsrahmen für das automatisierte (L3) Fahren verabschiedet und den Boden für weitere Pionierleistungen geschaffen. In der seitdem verstrichenen Zeit hat sich ein weiterer Entwicklungsfortschritt abgezeichnet. Die Entwicklung von führerlosen Systemen im Straßenverkehr innerhalb festgelegter Betriebsbereiche entsprechend dem SAE-Level 4 macht nun ein weiteres Update der Vorschriften erforderlich, damit auch in Zukunft die Mobilität von Morgen „Made in Germany“ sein wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung das Thema autonomes Fahren, insbesondere bezüglich der Faktoren Sicherheit, Nachhaltigkeit, Komfort, Zeitersparnis, Rechtssicherheit sowie Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Deutschland im Hinblick auf
  - a) den Straßen-Individualverkehr,
  - b) den öffentlichen Personennahverkehr,
  - c) den Straßen-Güterverkehr,
  - d) den Straßen-Fernverkehr,
  - e) den Straßen-Nahverkehr,
  - f) die Schifffahrt,
  - g) den Schienen-Güterverkehr,
  - h) den Schienen-Nahverkehr,
  - i) weitere Verkehrsträger oder Mobilitätsdienstleistungen?
2. Wie ist der Zeitplan für das von der Bundesregierung geplante neue Gesetz zum autonomen Fahren, insbesondere im Hinblick auf das Bundeskabinett und den Deutschen Bundestag?
  - a) Wann soll ein solches Gesetz voraussichtlich in Kraft treten?
  - b) Welche Bundesministerien sind an einem solchen beteiligt?
3. Mit wem ist die Bundesregierung im Austausch bezüglich des Themas autonomes Fahren, z. B. mit
  - a) der EU-Kommission,
  - b) EU-Mitgliedstaaten,
  - c) Mitgliedstaaten der UNECE,
  - d) den betroffenen Branchenverbänden,
  - e) den Autoherstellern und Zulieferern,
  - f) weiteren Mobilitätsunternehmen,
  - g) Vertretern der Wissenschaft(bitte jeweils nach Ansprechpartnern, Gesprächsthema und Datum des letzten Gesprächs aufschlüsseln)?
4. Mit wem wurden in der aktuellen Legislaturperiode diesbezüglich Gespräche auf Bundesminister- oder Staatssekretärssebene geführt (bitte nach Datum, Gesprächspartner und Themen aufschlüsseln)?
5. Liegen der Bundesregierung Studien zum autonomen Fahren vor, die Einfluss auf einen Gesetzentwurf zu diesem Thema hätten?
6. Hat die Bundesregierung selbst Studien zum Thema autonomes Fahren in Auftrag gegeben (bitte nach Inhalt, Auftraggeber, Auftragnehmer, Kosten, Datum der Auftragserteilung und der Antwort aufschlüsseln)?

Wenn ja, zu welchen Schlüssen kamen diese jeweils?
7. Welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung trotz laufender Abstimmungen auf UNECE-Ebene zum Thema für ein nationales Vorgehen und ein neues Gesetz zum autonomen Fahren?
  - a) Stärkt ein neues Gesetz zum autonomen Fahren aus Sicht der Bundesregierung den Automobilstandort Deutschland?

- b) Welcher Zeitrahmen ist aus Sicht der Bundesregierung realistisch, bis hinreichende Vorgaben zur Typgenehmigung und zum Betrieb automatisierter und autonomer Kraftfahrzeuge auf internationaler und/oder europäischer Ebene bestehen?
8. Welche Risiken sieht die Bundesregierung durch ein neues Gesetz zum autonomen Fahren, insbesondere im Hinblick auf internationale Verträge und Vorgaben?
- Wird ein neues Gesetz zum autonomen Fahren die Möglichkeit zur schnellen Anpassung an neue europäische oder internationale Rahmenbedingungen gewährleisten können?
- Wird eine solche Klausel explizit in einem Gesetzentwurf Verwendung finden?
9. Welche Pläne hat die Bundesregierung bezüglich der Prüfung autonomer Fahrfunktionen und Fahrzeugdaten?
- a) Welche Rolle soll diesbezüglich das Kraftfahrt-Bundesamt einnehmen?
- b) Welche Rolle sollen diesbezüglich technische Dienste sowie technische Prüfstellen einnehmen?
- c) Welche Rolle soll diesbezüglich der Halter einnehmen?
- Sieht die Bundesregierung ein Haftungsrisiko vor?
10. Sieht die Bundesregierung insgesamt die Erforderlichkeit, den Prüfungsumfang für die Betriebserlaubnis, regelmäßige technische Überwachung und/oder Marktüberwachung bei Fahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen und Fahrzeugdaten zu erweitern?
- a) Wenn ja, in welcher Form, mit welchen Intervallen und im Hinblick auf welche Systeme bzw. Fähigkeiten?
- b) Wenn nein, warum nicht?
11. Wie kann die Verkehrssicherheit von Fahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen kontinuierlich überprüft werden, insbesondere wenn Software-Updates in immer kürzeren Abständen installiert werden?
12. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche Fahrzeugdaten zur Aufklärung von Unfallereignissen und der Zuordnung der Haftung sowie für die Durchführung von Verkehrssicherheitsanalysen und Bewertung der Wirksamkeit spezifischer Maßnahmen bei Fahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen erforderlich sind?
13. Nimmt die Bundesregierung das geplante neue Gesetz zum autonomen Fahren zum Anlass, den in der Ermächtigungsgrundlage des § 63b des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vorgesehenen Erlass von Rechtsverordnungen zur Durchführung der Datenspeicherung in Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen (Level 3) gemäß § 63a StVG voranzutreiben?

Berlin, den 25. November 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

