

**Bericht**  
**des Freistaates Sachsen**  
**zur Verkehrsministerkonferenz (VMK)**  
**am 2./3. April 2014 in Leipzig**

**TOP 4.9    Automatisiertes Fahren**

Das sog. Automatisierte Fahren bietet aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz ein sehr hohes Potenzial sowohl in Bezug auf die Erhöhung der Sicherheit und des Komforts im individuellen und gewerblichen Straßenverkehr wie auch zur Manifestierung der Technologieführerschaft des Automobilindustriestandortes Deutschland.

Die Hightech-Strategie der Bundesregierung sieht automatisierte und assistenzgestützte Fahrfunktionen bereits als Thema des Schwerpunktes Nachhaltige Mobilität vor. Um das hohe Potenzial automatischer Fahrfunktionen zukünftig vollständig zu heben, ergeben sich allerdings konkrete Handlungsbedarfe, die sowohl die Automobilindustrie als auch die Forschung und die Politik betreffen.

Im Bereich der Wissenschaft und der Industrie geht es unter anderem um die Entwicklung und Bereitstellung der notwendigen technischen Standards. Besonderes Augenmerk liegt hierbei insbesondere auf der Funktions- bzw. Ausfallsicherheit der technischen Systeme. Der Nutzen und die Funktionalität für den Anwender ließe sich hierbei u. a. unter Berücksichtigung einer weitergehenden Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur („Car-2-X“-Kommunikation, Intelligente Verkehrssysteme - „IVS“) weiter erhöhen. Hinzu kommen Innovationen im Bereich der Elektromobilität, da Elektrofahrzeuge in Bezug auf die Energieeffizienz und Laufzeiten von einer Automatisierung der Fahrfunktionen erheblich profitieren können.

Die Politik ist vor allem gefragt, die entsprechenden Legislativakte umzusetzen, bzw. die erforderlichen rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu schaffen, um die weitere Erprobung bzw. den späteren Einsatz der technischen Entwicklungen zu ermöglichen.

Für die rechtliche Bewertung (teil-) automatisierter Fahrfunktionen ist der jeweilige Grad der Automatisierung maßgeblich. Vom herkömmlichen manuellen Fahren sind die Fahrerassistenz, die Teilautomatisierung sowie die Hoch – und Vollautomatisierung zu unterscheiden. Eine vollständige Automatisierung von Fahrzeugen mit einer uneingeschränkten Eignung für den öffentlichen Straßenverkehr ist derzeit (noch) nicht abzusehen. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass sich die vollständig vom Fahrer überwachte und korrigierte Teilautomatisierung bereits heute aus technischer Sicht in Serienfahrzeugen realisieren lässt, sofern der Anwendungsbereich vorerst auf Fahrsituationen mit vergleichsweise geringerer Komplexität beschränkt wird.

Zentral ist in Hinblick auf die fortschreitende Automatisierung verschiedener Funktionen in Fahrzeugen dabei die Frage, inwieweit der Fahrer die absolute Kontrolle über sein Fahrzeug ausüben muss. Bei aktiven Systemen, die autonom in das Fahrgeschehen eingreifen und somit die Verantwortung vom Fahrer auf das Fahrzeug übertragen, spielen rechtliche Aspekte mithin eine große Rolle.

Ausgangspunkt der Überlegungen und die zentrale zulassungsrechtliche Hürde ist ein internationaler Vertrag, das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (WÜ) vom 8. November 1968, in welchem sich die Bundesrepublik Deutschland und verschiedene andere Staaten verpflichteten, bestimmte Verkehrsregeln zu schaffen und einzuhalten. Nach Artikel 8 Absatz 1 WÜ muss jedes Fahrzeug einen Führer aufweisen. Der Begriff des Führers wird in Artikel 1 lit. v) WÜ definiert, wonach dieser eine Person ist, die ein Kraftfahrzeug lenkt. Nach Artikel 8 Absatz 5 WÜ muss jeder Führer sein Fahrzeug ferner dauerhaft beherrschen können. Hiermit sind vollautonome Fahrzeuge ausgeschlossen, da diese gerade keinen menschlichen Führer besitzen.

Die rechtlichen Gegebenheiten müssen zukünftig in internationalen Verhandlungen neu ausgehandelt, bestehende Verträge ggf. ergänzt oder ersetzt und das nationale Recht angepasst werden. In diesem Zusammenhang sind umfangreiche Rechtsgebiete, etwa zu den Themen Zulassung, Bau und Betrieb der Fahrzeuge (einschließlich regelmäßige Technische Überwachung), Fahrerlaubniswesen, sowie mit der Thematik ggf. in Zusammenhang stehende Fragen einer künftigen Integration und Ausbau von Kommunikationsstrategien (Vernetzung der Fahrzeuge) einschließlich der hierfür zwingend zu berücksichtigenden Datenschutz- bzw. Datensicherheitsaspekte zu betrachten.

Bei der Behandlung des Themas ist unter Berücksichtigung einer Vernetzung von Fahrzeugen die Richtlinie 2010/40/EU (Rahmen für die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, Umsetzung in nationales Recht durch das Intelligente Verkehrssysteme Gesetz – IVSG) zu beachten.

Die Verkehrsministerkonferenz sieht deutsche Unternehmen und Forschungseinrichtungen mit Blick auf die notwendigen Schlüsseltechnologien zur Einführung des automatisierten Fahrens bereits als führend an. Da die erfolgreiche Nutzung dieses erheblichen Potenzials aber wie dargestellt nur im Rahmen eines zielgerichteten und abgestimmten Vorgehens aller beteiligten Akteure (Industrie, Forschungseinrichtungen, Bund, Länder) wirkungsvoll gelingen kann, ist aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz die Aufstellung einer entsprechenden Roadmap zwingend erforderlich. Dies bedingt in einem ersten Schritt die Erhebung des status quo. Der Bericht sollte ferner die für die Einführung der Automatisierung von Straßenfahrzeugen erforderlichen nächsten Schritte sowohl im Hinblick auf straßenverkehrsrechtliche, als auch auf technische und industrielle sowie infrastrukturelle Aspekte beinhalten.

Um den Ländern eine frühzeitige und angemessene Befassung bzw. Beteiligung an der Thematik zu ermöglichen, bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMVI zudem um Einbindung in im Zusammenhang mit diesem Thema eingerichteten Fachgremien bzw. bereits angelaufenen oder zukünftigen Initiativen.