

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 10./11. September 2014 in Berlin und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 1./2. Oktober 2014 in Kiel

TOP 4.12 Automatisiertes Fahren

Automobilindustrie, Zulieferer aber auch Forschungseinrichtungen arbeiten seit Langem aktiv an der Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen, die automatisiertes Fahren in verschiedenen Ausformungsgraden ermöglichen.

Um die Potenziale der Automatisierung speziell für die Straßenverkehrssicherheit nutzen zu können, gilt es, die geeigneten technischen, aber vor allem auch rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Zu diesem Zweck hat das BMVI einen Runden Tisch „Automatisiertes Fahren“ eingerichtet. Die praktische Arbeit dieses beratenden Gremiums erfolgt in den drei Arbeitsgruppen „Recht“, „Fahrer/Fahrzeug“ und „Forschung“:

Die AG Fahrer / Halter befasst sich u.a. mit Fragen der Genehmigungsfähigkeit der Systeme/Fahrzeuge, Anforderungen an die funktionale Sicherheit, Anzeige- und Bedienkonzepte, Wechselwirkungen mit dem demographischen Wandel und der gesellschaftlichen Akzeptanz des automatisierten Fahrens.

Die AG Recht befasst sich u.a. mit Fragen der Produkthaftung, StGB, OWiG / StVG/ StVO, dem Wiener Übereinkommen, dem Fahrerlaubnisrecht und dem Datenschutzrecht.

Die Aufgabe der AG Forschung besteht u.a. in der Sammlung und Sichtung des Stands der Forschung, der Identifizierung von Forschungsbedarf (u.a. auf Grund der offenen Fragen aller Arbeitsgruppen) sowie dem Abgleich des Forschungsbedarfs mit aktuellen und geplanten nationalen und internationalen Forschungsvorhaben. In diesem Rahmen wurde die Frage nach den genauen Auswirkungen des automatisierten Fahrens auf Sicherheit und Effizienz aufgeworfen und erste Überlegungen zur Planung einer konkreten Studie angestellt.

Die Arbeitsgruppen sind seit Januar 2014 aktiv tätig. Ihre Tätigkeit bestand zunächst in der Identifizierung und Priorisierung von relevanten Themenfeldern und Fragestellungen. Zwischen den Arbeitsgruppen findet ein regelmäßiger Informationsaustausch statt.

Als erstes Zwischenergebnis werden vorläufige Empfehlungen für das Handeln in den genannten Bereichen erwartet, die dann im vierten Quartal 2014 im Plenum des Runden Tisches vorgetragen und abgestimmt werden sollen, um auf dieser Grundlage über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

Auf internationaler Ebene hat das BMVI einen ersten Durchbruch erzielt. Im Rahmen ihrer letzten Sitzung im März dieses Jahres hat die UNECE Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit einen zentralen Änderungsvorschlag zur Aktualisierung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr aus dem Jahr 1968 angenommen. Der vom BMVI wesentlich mitgestaltete Änderungsvorschlag (neuer „Artikel 8 Absatz 5“) sieht u.a. vor, dass solche Systeme als im Einklang mit Artikel 8 Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 1 des Wiener Übereinkommens anzusehen sind, die einschlägigen UNECE-Regelungen entsprechen. Ist Letzteres nicht der Fall, so müssen die Systeme so gestaltet sein, dass sie durch den Fahrer übersteuerbar oder deaktivierbar sind. Der Inkraftsetzungsprozess wird von der UNECE derzeit in die Wege geleitet.

BMVI beabsichtigt, die Länder im Rahmen der nächsten Sitzung des BLFA-TK vom 30.9. bis 1.10.2014 in Gaggenau/Karlsruhe über die aktuellen Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppentätigkeit zu informieren.