

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 16./17. April 2015 in Rostock

TOP 4.2 Automatisiertes Fahren

Auf die Ausführungen insbesondere zur GKVS vom 10./11.09.2014 und zur VMK vom 01./02.10.2014 wird verwiesen. Die VMK vom 01./02.10.2014 hat um erneute Berichtserstattung gebeten.

Sachstand Runder Tisch „Automatisiertes Fahren“

Im Interesse einer weiteren Steigerung der Verkehrssicherheit, der Verkehrseffizienz und der Umweltfreundlichkeit setzt sich das BMVI dafür ein, die für die Einführung von Systemen des automatisierten Fahrens erforderlichen Voraussetzungen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund hat das BMVI zu dem Thema „Automatisiertes Fahren“ einen Runden Tisch eingerichtet. Am Runden Tisch soll mit allen Beteiligten (Bundesministerien, Behörden, Forschungseinrichtungen, Fahrzeugindustrie, Verkehrssicherheitsakteure, Überwachungsorganisationen, Ländervertreter usw.) eine national abgestimmte Position zu zentralen Fragen des automatisierten Fahrens erarbeitet werden. Geleitet wird der Runde Tisch „Automatisiertes Fahren“ vom zuständigen Unterabteilungsleiter der Abteilung Digitale Gesellschaft des BMVI.

In den Arbeitsgruppen „Recht“ (Leitung BMVI), „Fahrer/Fahrzeug“ (Leitung BMVI) und „Forschung“ (Leitung BASt) werden dazu im Expertenkreis rechtliche, wissenschaftlich-technische und gesellschaftliche Themen behandelt.

Auf der zweiten Sitzung des Plenums des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ im Dezember 2014 im BMVI (Berlin) wurden erste Ergebnisse abgestimmt, Einvernehmen über das weitere Vorgehen erzielt und Aufträge an die zuständigen Stellen erteilt. Weiterhin wurde Einvernehmen über die Benennung und Klassifizierung automatisierter Fahrfunktionen erzielt. Die derzeitigen Abstimmungen am Runden Tisch konzentrieren sich auf den Übergang vom teilautomatisierten zum hochautomatisierten Fahren.

Während auf der untersten Automatisierungsstufe, dem assistierten Fahren, das System entweder nur die Längsführung oder die Querrführung übernimmt, bedeutet teilautomatisiertes Fahren, dass das System die Fahraufgabe über einen bestimmten Zeitraum oder in spezifischen Situation eigenständig ausführt, der Fahrer dies jedoch überwachen und jederzeit zur sofortigen und vollständigen Übernahme bereit sein muss. Beim hochautomatisierten Fahren hingegen ist eine dauerhafte Überwachung der Fahraufgabe durch den Fahrer nicht mehr erforderlich. Bei Bedarf wird der Fahrer mit ausreichender Zeitreserve zur Übernahme der Fahraufgabe aufgefordert. Vollautomatisiertes Fahren, bei dem sich das Fahrzeug auch ohne Eingriff des Fahrers im Bedarfsfall in den risikominimalen Zustand versetzt, und autonomes, d.h. fahrerloses, Fahren sind gegenwärtig nicht Gegenstand der Diskussion des Runden Tisches.

Bis zur IAA 2015 wird eine nationale Strategie zur Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens in Deutschland in den nächsten fünf Jahren ausgearbeitet werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Ermöglichung des hochautomatisierten Fahrens. Die Eckpunkte hierfür sollen bei der nächsten Plenumsitzung des Runden Tisches am 10.06.2015 im BMVI (Berlin) mit allen Beteiligten abgestimmt werden.

Sachstand „Digitales Testfeld Autobahn“

Die Vernetzung moderner Fahrzeuge durch die Anwendung neuer Technologien und Kommunikationssysteme eröffnet vielfältige Möglichkeiten und wird die Mobilität im Individualverkehr wesentlich verändern.

Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, sie zu analysieren und zu unterstützen, wurde das „Digitale Testfeld Autobahn“ ins Leben gerufen, auf dem die Wirkungen von technischen Innovationen einzeln, aber auch im Zusammenspiel bewertet werden können. Die geplanten Maßnahmen verstehen wir als Schritte auf einem Weg zur Straße der Zukunft.

Auf dem Testfeld sollen moderne und zukunftsweisende Systeme und Technologien wie z. B. die Kommunikation zwischen Fahrzeugen untereinander und mit Infrastruktureinrichtungen, die Rastanlage der Zukunft und Falschfahrerwarnsysteme erprobt und bewertet werden. Tests mit automatisiert fahrenden Fahrzeugen sind ebenfalls vorgesehen. Schließlich können auch mit Systemen, die ein intelligentes Monitoring der Infra-

struktur ermöglichen, in diesem Rahmen praktische Erfahrungen gesammelt werden. Derzeit werden, in einem Dialog zwischen Verwaltungen des Bundes, des Freistaates Bayern sowie der Bau- und der Fahrzeugindustrie, die Anforderungen an das digitale Testfeld Autobahn erarbeitet und abgestimmt.

Das Testfeld auf der BAB A 9 zwischen München und Nürnberg soll auch der Industrie als Angebot dienen, auf Basis einer angepassten Infrastruktur (Strom- und Datenanbindung, Geräteträger usw.) dem Bund eigene Entwicklungen vorzustellen und zu optimieren. Bei der BAB 9 handelt es sich um eine hochbelastete Autobahn, die zwei Metropolregionen miteinander verbindet. Sie ist auf zahlreichen Abschnitten mit moderner Verkehrsbeeinflussung ausgestattet, die von einer leistungsfähigen Verkehrsrechnerzentrale gesteuert werden. Dieser Streckenabschnitt ist deshalb für die hier verfolgten Testzwecke besonders gut geeignet.

Am 25.02.2015 fand zudem auf Einladung von Herrn Staatssekretär Bomba ein Gespräch statt mit Entwicklungsleitern der Automobilindustrie. Dabei wurden Fragen zum „Digitale Testfeld Autobahn A 9“ und zur Erprobung automatisierter und vernetzter Fahrfunktionen in Deutschland erörtert sowie der weitere Handlungsbedarf festgelegt. Die Automobilindustrie begrüßte die Initiative „Digitales Testfeld“, erwähnte jedoch auch den Bedarf zur Nutzung der vorhandenen Möglichkeiten für die Erlangung von Testzulassungen für weitere Streckenabschnitte, deren Erteilung in der Verantwortung der Bundesländer liegt. BMVI und Automobilindustrie werden gemeinsam die Aktivitäten vorantreiben, um Deutschland im internationalen Vergleich beim Testen und Zulassen von automatisierten und vernetzten Fahrzeugen in eine führende Rolle zu bringen.