

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 11./12. Oktober 2017 in Hamburg  
und zur Verkehrsministerkonferenz am 9./10. November 2017 in Wolfsburg

#### **TOP 4.7 Umsetzung der Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren**

Die Bundesregierung hat die Ziele der Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren (Strategie AVF) durch eine konsequente Umsetzung fest im Blick.

So wurden auf nationaler und internationaler Ebene Anstrengungen forciert, um den rechtlichen Rahmen für das AVF sowohl für Verbraucherinnen und Verbraucher als auch für die Wirtschaft zu schaffen. Mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ermöglicht Deutschland weltweit als erstes Land den rechtsicheren Einsatz hoch- und vollautomatisierter Fahrzeugsysteme. Bei Einhaltung der neuen Vorschriften darf sich der Fahrzeugführer unter bestimmten Voraussetzungen von der Fahraufgabe abwenden und kann sich auf das Funktionieren der automatisierten Fahrfunktion verlassen. Im Fall eines Systemversagens wäre der Fahrer grundsätzlich von der Haftung freigestellt. Ein Datenspeicher zeichnet auf, ob der Fahrer oder das System fährt, ob eine Übernahmeaufforderung erfolgt und ob das System einwandfrei funktioniert.

Forschungsprogramme und Erprobungsmöglichkeiten auf digitalen, auch grenzüberschreitenden Testfeldern unterstützen die Entwicklung und Einführung der Technologien. Das BMVI fördert Aktivitäten auf digitalen Testfeldern im städtischen und ländlichen Raum, insbesondere in Berlin, Braunschweig, Dresden, Düsseldorf, Hamburg, Ingolstadt und München. Weiterhin können auf dem „Digitalen Testfeld Deutschland-Frankreich-Luxemburg“ zwischen Merzig, Saarbrücken und Metz Technologien auch im grenzüberschreitenden Einsatz erprobt werden.

Deutschland hat sich als Vorreiter und internationaler Impulsgeber für das AVF etabliert. Auf deutsche Initiative markieren seit 2015 die Entwicklung und Einführung von AVF-Technologien in Verbindung mit Intelligenten Verkehrssystemen (IVS) wesentliche Schwerpunkte der Zusammenarbeit der G7-Verkehrsminister. In Arbeitsgruppen der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) ist Deutschland wirksam aktiv, um einheitliche internationale Standards in den technischen Bereichen sowie einheitliche grundlegende verhaltensrechtliche Regelungen für das AVF zu schaffen. Auf EU-Ebene wirkt Deutschland maßgeblich bei der inhaltlichen Ausgestaltung der Aktivitäten der Europäischen Kommission beim AVF mit, prägt das 2017 eingerichtete, hochrangige Dia-

logforum („High-Level Structural Dialogue“) auf mitgliedersstaatlicher Ebene und hat am 14./15. September 2017 ein zweites Treffen ausgerichtet.

In den sechs Handlungsfeldern der Strategie AVF wurden grundlegende Maßnahmen zur Einführung des AVF auf den Weg gebracht. Neben den bereits erfolgten und angestoßenen Aktivitäten haben Arbeitsgruppen in einer ressortübergreifenden Programmorganisation Handlungsempfehlungen für die weitere Umsetzung der Strategie AVF erarbeitet. Diese Empfehlungen werden zur weiteren Prüfung und Umsetzung an die zuständigen Arbeitsbereiche übergeben. So werden beispielsweise die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Fahrausbildung im Rahmen des Bund-Länder-Fachausschusses „Fahrerlaubnis/Fahrlehrerrecht“ vorgestellt.

Der gesellschaftliche Dialog und die Schaffung von Akzeptanz sind zentrale Voraussetzungen für die erfolgreiche Einführung automatisiert und vernetzt fahrender Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr. Eine unabhängige, hochrangig besetzte „Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren“ beschäftigte sich seit September 2016 mit der Klärung ethischer Fragen sowie der Entwicklung von Leitlinien für den Einsatz automatisierter Fahrsysteme in komplexen Verkehrssituationen und veröffentlichte am 20. Juni 2017 ihren Ergebnisbericht. Das Bundeskabinett hat nach Würdigung der Ergebnisse der Ethik-Kommission am 23. August 2017 einen Maßnahmenplan zur Schaffung von Ethikregeln für Fahrcomputer beschlossen. (Auf den Bericht zu TOP 4.8. wird verwiesen.)

Die Entwicklungsdynamik beim AVF ist hoch und wandelt sich von stufenweisen, evolutionären hin zu disruptiven, revolutionären Ansätzen. Auch vor dem Hintergrund des globalen Wettbewerbs ist es daher notwendig, die Entwicklung, Erprobung und Einführung weiter zügig voranzubringen und die erforderlichen Rahmenbedingungen bis hin zum Einsatz autonomer Fahrzeugsysteme zu schaffen. Ebenso wichtig ist die Entwicklung übergreifender Verkehrskonzepte, die den motorisierten Individualverkehr, den Güterverkehr und den öffentlichen Verkehr gleichermaßen berücksichtigen. AVF-Technologien sind verstärkt für den Einsatz im städtischen und ländlichen Umfeld zu fördern, in multimodale Verkehrskonzepte einzubinden und auf digitalen Testfeldern „erlebbar“ zu gestalten.