Die
Bundesregierung

„Maßnahmenplan automatisiertes und vernetztes Fahren“

des 2. Hochrangigen Strukturierten Dialogs am 14./15. September 2017 in Frankfurt/M.

Die Mobilität steht derzeit vor den größten Herausforderungen seit Jahrzehnten – mit der zunehmenden Globalisierung, einem enormen Verkehrswachstum, gestiegenen Mobilitätsbedürfnissen und ambitionierten Klimazielen.

Neue Technologien bieten uns die historische Chance, all diese Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen und den Verkehr deutlich sicherer, sauberer und effizienter zu gestalten. Dazu gehören neue Antriebe wie die Elektromobilität, die Vernetzung des Verkehrs, Sharing-Modelle und insbesondere das automatisierte Fahren.

Alle diese Entwicklungen sind angestoßen und wir arbeiten mit aller Kraft dafür, sie schnellstmöglich auf die Straße zu bringen.

Im Rahmen des „2nd High Level Structural Dialogue“ haben wir, die Mitgliedsstaaten der EU und EFTA, die Europäische Kommission und die Verbände der Automobil- und TK-Industrie, einen klaren Schwerpunkt auf das Thema automatisiertes und vernetztes Fahren gelegt und einen Maßnahmenplan entwickelt, um die Technologie auf europäischer Ebene weiter voranzutreiben.

Grenzübergreifende Zusammenarbeit bei Erprobungen

Schlussfolgerungen des Treffens in Amsterdam am 15. Februar (2 von 6 Gliederungspunkten): *„... haben sich darauf verständigt, einen gemeinsamen Ansatz zur Bewertung von Projekten und zum Austausch von Projektergebnissen sowohl hinsichtlich der technischen Bewertung als auch bei der Beurteilung der gesellschaftlichen Auswirkungen und Vorteile zu verfolgen...vereinbart, dass Erprobungen tatsächlich grenzüberschreitend durchzuführen sind, um die Interoperabilität zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sollten wir die bestehenden Projekte und die TEN-T-Korridore intelligent nutzen."*

Was wurde erreicht?

Auf EU-Ebene haben zumindest 12 Mitgliedstaaten die Erprobung automatisierter Fahrzeuge (SAE Stufe 3 und höher) auf öffentlichen Straßen ermöglicht. Gleichzeitig sind die technologischen Entwicklungen schnell fortgeschritten, so dass automatisierte Fahrzeuge für verschiedene Anwendungsfälle (Personenkraftwagen, effiziente Güterbeförderungen und gemeinsame Mobilitätsdienste in Städten usw.) nun erprobt und im Pilotbetrieb eingesetzt werden können. Auf Autobahnen (z. B. dem Digitalen Testfeld Autobahn auf der Bundesautobahn A9 in Bayern) und in einigen Städten (z. B. Braunschweig, London, Paris, Straßburg, Trikala, Helsinki, Göteborg) werden bereits Erprobungen durchgeführt. Darüber hinaus werden derzeit mehrere grenzüberschreitende Erprobungsprojekte in den skandinavischen Mitgliedstaaten (z. B. Aurora und NordicWay in Finnland und Schweden) bzw. im deutsch-französischen digitalen Testfeld zwischen Metz und Merzig durchgeführt.

Mehrere Horizont 2020-Projekte zum „Automatisierten Straßenverkehr" werden sich auf großangelegte und grenzüberschreitende Demonstrationen zur Erprobung hochautomatisierter Fahrsysteme konzentrieren.

Mit der „Absichtserklärung zur Erprobung und großangelegten Demonstration des vernetzten und automatisierten Fahrens wurde der „Rom-Prozess" in Gang gesetzt, wobei der Schwerpunkt auf der grenzüberschreitenden Erpro-

bung der Operabilität und der Bewertung potentieller Synergien zwischen verschiedenen Automatisierungsfunktionen und Konnektivitätstechniken einschließlich der Komplementarität zu vorhandenen Technologien, sowie auf harmonisierten Vorschriften für den Datenzugriff und Haftungsfragen liegt. Die C-ITS-Plattform und GEAR2030 werden ihre Abschlussberichte jeweils im September und Oktober 2017 vorlegen. Die C-Roads-Plattform der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ist eine Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie eingegangen (z. B. Absichtserklärung zwischen C-Roads und CAR 2 CAR Communication Consortium). Schließlich haben die Automobil- und die Telekommunikationsindustrie ihre Zusammenarbeit mit der Einrichtung von EATA (Europäische Allianz der Automobil- und Telekommunikationsindustrie) ausgebaut und erarbeiteten in diesem Rahmen ein konkretes Projektangebot in Zusammenarbeit mit bzw. mit Unterstützung von Deutschland, den Niederlanden, Spanien, Belgien und Frankreich.

Wenngleich auch deutliche Fortschritte erzielt wurden, bleiben immer noch zahlreiche Fragen offen, für die Lösungen gefunden werden müssen. Diese Fragen betreffen bestimmte Themen, wie zum Beispiel die Skalierbarkeit der Ergebnisse verschiedener Testfelder, aber auch die Notwendigkeit der Maximierung des Mehrwerts der laufenden Erprobungen in den Mitgliedstaaten mittels eines besser koordinierten Ansatzes und eines verbesserten Wissensaustauschs zwischen den unterschiedlichen Testfeldern.

Schlussfolgerungen und Maßnahmen:

Unter Berücksichtigung der bereits erzielten Ergebnisse sollten sich die grenzüberschreitenden Erprobungen auf ein strategisches Konzept, welches im Einklang mit den laufenden Aktivitäten steht, stützen. Dies setzt zunächst voraus, dass alle mittel- und langfristigen funktionalen Zielvorgaben der grenzüberschreitenden Erprobungen weiter ausgearbeitet werden müssen.

Um sich mit den Funktionalitäten des vernetzten und automatisierten Fahrens (CAD) in einer Vielzahl von Verkehrssituationen und für unterschiedliche Anwendungsfälle auseinanderzusetzen, müssen die künftigen grenzüberschreitenden Erprobungen über die TEN-T-Korridore hinausgehen und auf allen Straßenkategorien durchgeführt werden.

Die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten sollten weiterhin großangelegte und grenzüberschreitende Erprobungen in Europa unterstützen, da

sie insbesondere für die Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen beteiligten Akteuren und für die öffentliche Akzeptanz förderlich sind.

Gemäß der kürzlich angenommenen „Absichtserklärung zur Erprobung und großangelegter Demonstration des vernetzten und automatisierten Fahrens“ betonen die Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit zwischen staatlichen Einrichtungen und der Industrie um Fortschritte im Bereich des vernetzten und automatisierten Fahrens zu machen.

Daher sollten die Mitgliedstaaten in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und der Industrie die laufenden Demonstrationen und Erprobungen im Hinblick auf ihr Potential überprüfen. Neue Projekte sind einzurichten, wann immer dies sachgerecht ist. Schließlich sollte ein gemeinsamer europäischer methodischer Ansatz für die Erprobung, Validierung und Folgenabschätzung entwickelt werden, der zumindest Themen wie Sicherheit, Effizienz, Interoperabilität, Nachhaltigkeit und Akzeptanz (Vertrauen) als funktionale Ziele von gemeinsamem Interesse anspricht.

Der gemeinsame europäische Ansatz sollte mindestens Folgendes umfassen:

- Ermittlung prioritärer gemeinsamer Anwendungsfälle im Verkehr und ein klares, aber auch ganzheitliches Leitbild des vernetzten und automatisierten Fahrens als Teil unseres künftigen Mobilitätssystems,

- Entwicklung gemeinsamer Ziele und einer europäischen Erprobungsstrategie durch Ermittlung prioritärer gemeinsamer Anwendungsfälle, Funktionen, Auswirkungen sowie Fahr- und Straßenumgebungen,

- Entwicklung von Kriterien für die Operationalisierung der Interoperabilität (auf der Grundlage internationaler Normen) sowie weiterer Vorgaben von gemeinsamem Interesse, damit die Verfügbarkeit und Reproduzierbarkeit vernetzter Infrastrukturen (einschließlich ihrer Belastbarkeit und Sicherheit) sichergestellt wird,

- Befassung mit Fragen der Frequenznutzung (Industrie und staatliche Einrichtungen gemeinsam),

- Identifizierung und Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Industrien und Mitgliedstaaten,

- Zusammenstellung von Erprobungsprofilen für CAD-Funktionen bei unterschiedlichen Straßenkategorien und Testumgebungen sowie auf grenzüberschreitenden Korridoren,

- Stufenweise Erstellung einer europäischen Übersichtskarte von den für Großversuche im Bereich des vernetzten und automatisierten Fahrens in Europa vorgesehenen Testgebieten (auch im Hinblick auf die Einführungsvorbereitung),

- Implementierung eines Rahmenwerkes für den Wissens-, Erfahrungs- und Datenaustausch, einschließlich einer koordinierten Bewertungsstruktur und

- Ermittlung und Entwicklung langfristiger europäischer Ziele für den Einsatz von CAD-Funktionen bei bestehenden und neuen Anwendungsfällen.

Hinsichtlich der Entwicklung dieses europäischen methodischen Ansatzes ersuchen die Mitgliedstaaten die Kommission, in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Industrie eine Task Force einzurichten, die die oben aufgeführten Themenschwerpunkte bearbeitet. Als ersten Arbeitsschritt soll diese Task Force mittel- und langfristige europäische Ziele bezüglich der grenzüberschreitenden Erprobung erarbeiten, wobei die vorgenannten Punkte zu berücksichtigen sind. Die Europäische Kommission sollte dieses Thema in den bestehenden Foren wie zum Beispiel im Europäischen IVS-Ausschuss ansprechen. Erste Ergebnisse dieser Arbeiten sollten beim nächsten Hochrangigen Strukturierten Dialog in Schweden vorgestellt werden.

Sensibilisierung der Öffentlichkeit/ gesellschaftliche Auswirkungen/ ethische Fragen

Schlussfolgerung des Treffens in Amsterdam am 15. Februar: *„Besondere Aufmerksamkeit sollte den gesellschaftlichen Erwartungen und Sorgen sowie Themen im Zusammenhang mit der Aus- und Fortbildung der Fahrer beigemessen werden.“*

Was wurde erreicht?

Mehrere neue Projekte im Rahmen von Horizont 2020 werden sich mit Fragen der Nutzerakzeptanz und der gesellschaftlichen Akzeptanz des vernetzten und automatisierten Fahrens befassen. Ein Forschungsthema des Aufrufs von Horizont 2020 „Automatisierten Straßenverkehr“ (2018-2020) wird sich auf die Bewertung von Auswirkungen, Nutzen und Kosten vernetzter, kooperativer und automatisierter Fahrsysteme im Straßenverkehr konzentrieren. Ein weiterer Aufruf von Horizont 2020 „5G für kooperatives, vernetztes und automatisiertes Fahren“ (2018) zielt auf längerfristige Anwendungsfälle einschließlich der gesellschaftlichen Auswirkungen ab. Darüber hinaus wird der neue Aufruf von Horizont 2020 „Mobilität für Wachstum“ (2018-2020) auch ein Forschungsthema über Verhaltensweisen beim und die Akzeptanz von vernetztem, kooperativem und automatisiertem Fahren umfassen.

Über Horizont 2020 hinaus, wurden nationale Projekte zu Themen der Nutzerakzeptanz und der gesellschaftlichen Akzeptanz des vernetzten und automatisierten Fahrens auf den Weg gebracht. In Deutschland legte eine unabhängige „Ethik-Kommission“ am 20. Juni 2017 ihre Ergebnisse vor. Der Bericht umfasst 20 Leitlinien zur Zulassung automatisierter Fahrzeuge unter ethischen Gesichtspunkten. Die deutsche Bundesregierung hat diesen Bericht gewürdigt und einen Maßnahmenplan zur Schaffung von Ethikregeln für Fahrcomputer verabschiedet.

Schlussfolgerungen und Maßnahmen:

Auf gesellschaftlicher Ebene ist das vernetzte und automatisierte Fahren geeignet, Effekte hinsichtlich der Sicherheit (Safety, Security), der Barrierefreiheit, der Beschäftigung, der Emissionsminderung und dem Zeitmanagement

beim Fahren auf unseren Straßen hervorzubringen. Diese Effekte werden zwangsläufig die Erwartungen der Nutzer sowie die gesellschaftliche Akzeptanz der CAD-Technologien beeinflussen. Das Ziel, das durch Maßnahmen der gesellschaftlichen Kommunikation erreicht wird, schafft eine Vertrauensbasis nicht nur bei der allgemeinen Öffentlichkeit sondern auch zwischen den beteiligten Gruppen, indem dafür gesorgt wird, dass die positiven Wirkungen des vernetzten und automatisierten Fahrens auf unseren Straßen und bei unseren Mobilitätssystemen sichtbar werden.

Die Mitgliedstaaten vereinbaren, ein Arbeitsprogramm zu erstellen, das den Schwerpunkt insbesondere auf die Erwartungen der Nutzer und die gesellschaftliche Akzeptanz auf EU-Ebene legt. Im Rahmen dieses Arbeitsprogramms sollten folgende Themen angesprochen werden:

- Führung eines aktiven gesellschaftlichen Dialogs unter Beteiligung von Wirtschafts- und Verbraucherverbänden als Informationsvermittler, allen beteiligten Interessengruppen, Behörden sowie der Industrie und der Zivilgesellschaft,

- Bewertung der Wahrnehmungen und Einstellungen aller Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf die Automatisierung,

- Förderung realistischer Erwartungen gegenüber dem vernetzten und automatisierten Fahren und Sensibilisierung für Fragen der Datensicherheit und des Datenschutzes, indem die entsprechenden Antworten auf Befürchtungen, Bedenken und ungelöste Fragen auf gesellschaftlicher Ebene gegeben werden,

- Erörterung von Fragen im Zusammenhang mit dem Zugriff und der Nutzung von Daten, die von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen generiert werden,

- Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer,

- Information über CAD-Anwendungsfälle unter Alltagsbedingungen (einschl. realer Erfahrungen),

- Berücksichtigung der Fahrerausbildung (einschließlich Berufskraftfahrer) und der Verkehrserziehung,

- Objektive Erörterung ethischer Fragen,

- Erörterung der sozialen Integration - es sollte aufgezeigt werden, wie das vernetzte und automatisierte Fahren älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen neue Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe eröffnen kann.

Die Europäische Kommission wird ersucht, eine EU-weite Kampagne ins Leben zu rufen, um die Entwicklung notwendiger Kenntnisse und realistischer Erwartungen bei der Bevölkerung zu fördern, wodurch eine vertrauensvolle Atmosphäre innerhalb der Gesellschaft geschaffen wird. In diesem Sinne sollten die von der EU geförderten Projekte im Bereich des vernetzten und automatisierten Fahrens eine enge Einbindung der Öffentlichkeit sicherstellen.

Die Interaktion von Mensch und Maschine wirft in der Zeit der Digitalisierung und der selbstlernenden Systeme neue ethische Fragen auf. Das automatisierte und vernetzte Fahren ist die aktuelle Innovation, bei der diese Interaktion deutlich erkennbar wird. Zur Schaffung einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz ist daher auch zu prüfen, welche Rahmenbedingungen unter ethischen Gesichtspunkten diesen Entwicklungsprozess flankieren sollten und müssen. Die Mitgliedstaaten vereinbaren, in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, eine Task Force unter Leitung von Deutschland einzurichten, die in einem ersten Schritt die resultierenden Fragestellungen und deren Relevanz auf EU-Ebene beleuchtet.

Datenzugang/Datennutzung

Schlussfolgerung des Treffens in Amsterdam am 15. Februar: *„… werden die teilnehmenden Mitgliedstaaten und die Industrie eine eigens dafür vorgesehene öffentlich-private Task Force einsetzen, die erste Schritte für die gemeinsame Nutzung von Daten für die Verkehrssicherheit in realen Verkehrssituationen definieren wird (Warnung vor örtlich begrenzten Risiken, Ereignismanagement, Instandhaltung der Infrastruktur und Verkehrsmanagement). Die Niederlande, Frankreich, Spanien und Deutschland werden diese Initiative gemeinsam mit der Europäischen Kommission und der Industrie ergreifen. Die Task Force wird die Rolle der Straßeninfrastrukturverwaltungen untersuchen und die Möglichkeiten der gegenseitigen Bereitstellung und gemeinsamen Nutzung von Daten untersuchen.“*

Was wurde erreicht:

Die „public-private Data Task Force“ wurde im Mai 2017 eingerichtet. Es gab zwei Treffen, an denen die Europäische Kommission, ACEA, Dienstanbieter und die Telekommunikationsindustrie teilnahmen. Die Task Force setzt sich mit der Frage auseinander, wie sicherheitsrelevante Verkehrsdaten gemeinsam genutzt werden können, indem sie bestimmte Ziele, Grundsätze und Restriktionen auf strategischer Ebene für alle beteiligten Mitgliedstaaten und die Industrie festlegt. Dies wird dazu beitragen, eine angemessene Koordinierung zu ermöglichen, unter Berücksichtigung der Bereitschaft aller Beteiligten, Daten zu teilen und in Übereinstimmung mit ihrer Verpflichtungen gemäß der Delegierten Verordnung 886/2013.

Ziele, Grundsätze und Restriktionen sind bereits definiert worden, ebenso wie einige Kriterien zur Auswahl und Qualität der Daten und Zusammenhänge zwischen Anwendungsfällen und Daten. Derzeit konzentriert sich die Arbeit mit Unterstützung durch den öffentlichen und privaten Sektor darauf, ein Modell für den Austausch und den Fluss von ausschließlich sicherheitsrelevanten Verkehrsdaten (SRTI) zu bestimmen. Dieses Modell könnte als einheitliches Szenario für die europaweite Nutzung dienen.

Die Task Force beabsichtigt, ein Pilotprojekt für einen oder mehrere Anwendungsfälle im Hinblick auf sicherheitsrelevante Verkehrsdaten (SRTI) als

Machbarkeitsnachweis zu starten. Damit soll die Prüfung und Bestätigung der allgemeinen Grundsätze eines Datenverbundes, des Zugangs zu Daten und ihrer Nutzung erfolgen. Das Pilotprojekt unterstützt die Erzeugung von SRTI aus unabhängigen Ereignisauslösern unterschiedlicher Quellen und deren gemeinsame Nutzung.

Im Rahmen der Maßnahmen, die in Zusammenhang mit der Mitteilung „Aufbau einer europäischen Datenwirtschaft“ ergriffen wurden, gab es eine europaweite Umfrage, die im April 2017 abgeschlossen wurde. Etwa 20 % der Antworten bezogen sich auf vernetztes und automatisiertes Fahren (CAD), insbesondere Fragen zu Datenzugang und Haftung. Die Befragungsergebnisse werden derzeit ausgewertet und könnten einen Beitrag zu einem möglichen neuen Rechtsrahmen oder anderen politischen Maßnahmen leisten, die im Rahmen der Datenwirtschaftsinitiative ergriffen werden.

Die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsvertreter sind sich über die Notwendigkeit gemeinsamer Zertifizierungsrichtlinien für C-ITS einig, um den Austausch von Fahrzeugdaten mit der Infrastruktur und mit anderen Fahrzeugen sicherzustellen. Mit der Einigung auf eine erste Fassung der gemeinsamen Zertifizierungsrichtlinien zwischen den Beteiligten des öffentlichen und privaten Sektors wurde bei der C-ITS Plattform im Juni 2017 ein wichtiger Meilenstein in diesem Zusammenhang erzielt.

Schlussfolgerungen und Maßnahmen:

Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge produzieren eine große Menge an Daten und eine noch größere Menge an Informationen kann aus der Straßeninfrastruktur gezogen werden. Diese Echtzeitdaten können analysiert werden, um das schnelle Wachstum und die schnelle Entwicklung intelligenter Straßentechnologien und automatisierter Fahrsysteme zu fördern, die als wichtige Säulen einer intelligenten Mobilität angesehen werden sollten, wobei Datenhoheit als kontroverses Thema mit gegensätzlichen Interessen gilt. Dennoch, sofern Datenschutz und Cybersicherheit ausreichend garantiert werden können, plädieren wir dafür, den Nutzen der Mobilitätsdaten für Straßenverkehrssicherheit und Verkehrsverhältnisse der Gesellschaft weitgehend zugänglich zu machen.

Die Grundsätze der Vermeidung von Daten und der Datensparsamkeit müssen in einem ausgewogenen Verhältnis zu den Anforderungen des Datenschutzes,

der Cybersicherheit, der Straßenverkehrssicherheit und der Wettbewerbsfähigkeit in der weltweiten Wertschöpfungskette stehen. Aus diesem Grund erfordert die Umsetzung verschiedener CAD-Modi vernünftige Lösungen im Bereich der Verarbeitung und Verwertung von Daten. Auch die Definition gemeinsamer Sicherheitsstrategien zur Sicherstellung der Interoperabilität zwischen den europäischen C-ITS-Stationen erfordert ein hohes Maß an Zusammenarbeit. In diesem Zusammenhang widersprechen sich die Ziele des Datenschutzes und der Innovationsförderung nicht notwendigerweise sondern könnten gemeinsam einen Mehrwert erzeugen. Im Bereich CAD brauchen wir einen Datenschutz, der Innovationen zulässt.

Daher unterstützen die Minister und EU-Kommissare die Arbeit der UNECE WP.29 an den „Leitlinien zu Cybersecurity und Datenschutz“, ebenso wie die Aktivitäten der C-ITS Plattform in diesem Bereich und plädieren nachdrücklich für die Fortsetzung dieser Initiativen. Insbesondere sollten entsprechende Leitlinien regelmäßig überprüft und aktualisiert werden, sodass sie jederzeit die neusten Entwicklungen widerspiegeln. Die Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission werden diesen Prozess aktiv verfolgen und die Ergebnisse in EU-Politik und -Regelungen mit einbeziehen.

Für einen Datenaustausch ist die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten im Bereich Mobilität und Verkehrssicherheit dringend erforderlich, von den Verkehrsbehörden über die Automobil- und Telekommunikationsindustrie bis hin zu Mobilitätsdienstleistern und den Bürgern. Diese Zusammenarbeit sollte auf der aktuellen europäischen Gesetzgebung basieren, um einen synchronisierten Ansatz für den Austausch von Daten innerhalb der Europäischen Union sicherzustellen und die Einführung von CAD zu fördern. Dies wird einen erheblichen Beitrag leisten zur Erreichung der europäischen verkehrspolitischen Ziele hinsichtlich Effizienz und Sicherheit und vor allem zu dem ehrgeizigen Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2050 auf „0“ zu reduzieren. Aus diesem Grund wird die Data Task Force aufgefordert, ihre Arbeit fortzusetzen und den Betrachtungszeitraum bis 2019 auf Informationen zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement zu erweitern.

Die Europäische Kommission und die Data Task Force werden aufgefordert, gemeinsam daran zu arbeiten, die Umsetzbarkeit einer gesamteuropäischen Lösung zu untersuchen, unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Pilotprojektes und der Bestimmungen der IVS-Richtlinie und ihrer delegierten Rechtsakte, insbesondere derjenigen, die sich auf nationale Zugangspunkte beziehen. Das

endgültige Ziel sollte eine gemeinsame Architektur eines kohärenten Systems für die Bereitstellung und gemeinsame Nutzung von Daten aller relevanten Kategorien in jedem Mitgliedstaat sein, die letztlich einen grenzüberschreitenden Austausch zur Förderung europaweiter Lösungen erlauben würde.

Internationale Standardisierung/UNECE

Schlussfolgerungen und Maßnahmen:

Die Mitgliedstaaten vereinbaren, in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, bei den Arbeiten in den internationalen Gremien, insbesondere bei denen der UNECE, alle Kräfte mit dem Ziel zu bündeln, zügig die notwendigen regulatorischen Rahmenbedingungen für das automatisierte und autonome Fahren im öffentlichen Straßenverkehr zu schaffen. Dies betrifft neben einer weiten Auslegung des Genfer und Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr in Bezug auf automatisierte Fahrfunktionen der Level 3 und 4 insbesondere die Ergänzung um notwendige Vorgaben für den Einsatz von fahrerlosen Fahrzeugen im Straßenverkehr (Level 5). Darüber hinaus kommt der Verabschiedung detaillierter technischer Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen mit Funktionen der höheren Automatisierungsgrade besondere Bedeutung zu. Zeitnah sollten Regelungen für automatisierte Fahrfunktionen des Level 3 für Autobahnen und autobahnähnliche Straßen verabschiedet werden. Parallel muss die Diskussion um eine horizontale Regelung für automatisierte Fahrfunktionen bis hin zu Level 5 intensiviert werden. In diesem Zusammenhang sollten wir auch Aspekte der Straßeninfrastruktur berücksichtigen.

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stand
September 2017

Gestaltung | Druck
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Z 32, Druckvorstufe | Hausdruckerei

Bildnachweis
JackyLeung/istockphoto.com (Titelbild)
Olivier Le Moal/istockphoto.com (Seite 1)
Jirsak/istockphoto.com (Seite 5)
chombosan/istockphoto.com (Seiten 8, 12)

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

www.bundesregierung.de