

Prof. Dr. Barbara Lenz
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt – Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin
Kontakt: Barbara.Lenz@dlr.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)489-H

Stellungnahme zur 111. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 03.05.2021

Stellungnahme zum „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren“

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages, 3. Mai 2021

Eines der zentralen Ziele für die Realisierung des automatisierten Fahrens muss es sein, einen langfristig wirksamen Beitrag auf dem Weg zu einem nachhaltigen Verkehrssystem zu leisten. Dies beinhaltet neben Klimaschutz und Reduzierung negativer Umwelteinflüsse auch die Förderung von Mobilitätsgerechtigkeit sowie die Stärkung der kompetenzbasierten Wirtschaftskraft im verkehrsbezogenen Industrie- und Dienstleistungsbereich des Standorts Deutschland. Angesichts einer solchen Zielsetzung ist es wichtig, dass ein Gesetz zum autonomen Fahren die Perspektive auf das Verkehrssystem als Ganzes zum Hintergrund hat.

- Das bedeutet zunächst, dass sicherheits-, fahrzeugtechnik- und datenrelevanten Anforderungen vollumfänglich Rechnung zu tragen ist, nicht zuletzt in der Erwartung, dass auf lange Sicht mit Mischverkehren zu rechnen ist. Absoluten Vorrang haben dabei Fragen der Verkehrssicherheit; sie müssen bei der Gestaltung der Übergangsphase hin zur Vollautomatisierung von Fahrzeugen besonders berücksichtigt werden, weil nur so verhindert werden kann, dass die Akzeptanz des autonomen Fahrens durch Bürgerinnen und Bürger gefährdet wird. In diesem Zusammenhang ist es wichtig festzulegen, wie die Einhaltung der entsprechenden Anforderungen zu erfolgen hat und in welcher Weise sie an Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen kommuniziert werden sollten. Eine auf das gesamte Verkehrssystem ausgerichtete Herangehensweise bedeutet gleichzeitig, dass Rahmenbedingungen gesetzt werden, die insbesondere die gemeinschaftliche Nutzung autonomer Fahrzeuge ermöglichen, sei es als ergänzendes Angebot im öffentlichen Verkehr oder im Rahmen von Fahrzeug-Sharing. Diese Forderung gilt auch im Hinblick auf die Erprobung von automatisierten und autonomen Fahrfunktionen (§ 1i des Gesetzesentwurfes), da Fahrfunktionen in vielen Fällen ausschlaggebend für die Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft durch Nutzerinnen und Nutzer autonomer Fahrzeuge, aber auch für die Akzeptanz der weiteren Verkehrsteilnehmer sind.
- Ein Gesetz zum autonomen Fahren trifft generelle Festlegungen zum Betrieb von autonomen Fahrzeugen. Einführung und Realisierung des autonomen Fahrens erfolgt allerdings in konkreten räumlichen Kontexten – in Metropolen und Städten, im stadtnahen Umland oder im ländlichen Raum, wo jeweils eigene Anforderungen an und Möglichkeiten für den Einsatz von autonomen Fahrzeugen gelten. Aus diesem Grund sollte das Gesetz ausreichend Handlungsspielräume für Kommunen und Regionen zur Einführung von Betriebsbereichen für autonomes Fahren schaffen. Dies würde – entlang der jeweiligen Zielsetzungen – bspw. auch die Ausweisung von Zonen beinhalten, die ausschließlich oder auch grundsätzlich nicht mit automatisierten Fahrzeugen befahren werden dürfen, ebenso wie die Möglichkeit für

Kommunen und Regionen selbständig zu entscheiden, ob und in welchem Umfang sie Infrastrukturen vorhalten wollen, die speziell auf das automatisierte Fahren ausgerichtet sind.

Die Erfahrungen mit ersten experimentellen Forschungsarbeiten zum autonomen Fahren haben gezeigt, dass erst auf lokaler und regionaler Ebene abschätzbar ist, welche Bedarfe für autonomes Fahren – vor allem als ergänzendem und integrativem Bestandteil des gemeinschaftlich genutzten Verkehrsangebotes – zutreffen. Dies würde auch eine sinnvolle und zielführende Erfassung von Akzeptanz- und Nutzungsbedingungen einerseits sowie von verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Wirkungen des autonomen Fahrens andererseits erlauben. Auf verkehrlicher Seite sind Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl zu erwarten – je nach lokaler Umsetzung von Optionen des autonomen Fahrens in Form eines Zuwachses bei Ö(PN)V und Sharing oder aber in Form von Mehrverkehren im MIV; darüber hinaus ist ein zusätzliches Verkehrsaufkommen durch Leerfahrten von Fahrzeugen im MIV nicht auszuschließen. Auf siedlungsstruktureller Seite ist die Verlagerung von Wohnstandorten ins Umland zu absehbar, zusätzlich befördert durch die wahrscheinliche künftige Ausdehnung von Homeoffice und Telearbeit. Mit der expliziten Berücksichtigung von lokalem und regionalem Kontext ließe sich schließlich auch eine passfähige Übertragbarkeit auf vergleichbare Kontexte ableiten.

- Die Entwicklung des automatisierten Fahrens sollte von einer breiten gesellschaftlichen Diskussion begleitet – auch mit Fokus auf die Realisierung der Ziele von Mobilitäts- und Verkehrswende. Aus diesem Grund sollte künftig auch der Einfluss der Fahrzeugautomatisierung auf Klima und Umwelt stärker thematisiert werden und gleichberechtigt neben ethischen, sicherheitsbezogenen und rechtlichen Fragestellungen stehen. Eine solche Diskussion bildet eine wichtige Voraussetzung für den Klimaschutz im Verkehr, der sich mithilfe von autonomen Verkehren erreichen ließe. Um diese Diskussion evidenzbasiert führen zu können, bedarf es eines dauerhaften, wissenschaftlich fundierten Monitorings der Diffusion des autonomen Fahrens (MIV, ÖV/ÖPNV, Sharing) und daraus resultierender Wirkungen auf Verkehr und Siedlungsstruktur. Die Strukturen, die derzeit im Rahmen des Deutschen Zentrums für Mobilität (DZM), insbesondere zur Thematik der „Smart Mobility“ in urbanen und eher ländlichen Raumstrukturen aufgebaut werden sollen, könnten hierfür einen hervorragenden Aufsatzpunkt bieten.