Bundesrat **Drucksache 544/26 (Beschluss)**

20.11.26

Beschluss
des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates zur Errichtung von Modellregionen für autonomes Fahren

Der Bundesrat hat in seiner 1070. Sitzung am 20. November 2026 die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefasst.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 720 - 2946

Drucksache **544/26** (Beschluss)

Anlage

Entschließung des Bundesrates zur Errichtung von Modellregionen für autonomes Fahren

Autonomes Fahren zählt zu den zentralen Zukunftstechnologien für die Transformation des Verkehrssektors und bietet erhebliche Chancen für die zukünftige Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme, insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr und in der Logistik. Zugleich handelt es sich um ein zentrales industriepolitisches Zukunftsfeld für die deutsche und europäische Wirtschaft. Im Zuge der Transformation der Mobilität verschiebt sich die Wertschöpfung zunehmend hin zu software- und datengetriebenen Systemen und den damit zusammenhängenden Industrieökosystemen.

Deutschland verfügt traditionell über eine starke Automobil- und Zulieferindustrie, exzellente Forschungslandschaften sowie bereits geschaffene rechtliche Grundlagen für den Einsatz autonomer Fahrzeuge. Dennoch gelingt bislang der Übergang von einzelnen Forschungs- und Pilotprojekten im autonomen Fahren in einen wirtschaftlich tragfähigen Regelbetrieb nur in begrenztem Umfang. Während andere Staaten die großflächige Einführung autonomer Mobilitätsangebote zügig vorantreiben, droht Deutschland trotz guter Ausgangsbedingungen an Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren. Der erfolgreiche Markthochlauf autonomer Fahrfunktionen ist entscheidend, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Automobil- und Zulieferstandorts langfristig zu sichern und neue Wertschöpfungspotenziale zu erschließen.

Der Bundesrat begrüßt daher ausdrücklich die Zielsetzung der Bundesregierung, Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren zu machen und gemeinsam mit den Ländern Modellregionen zu entwickeln und mitzufinanzieren. Er begrüßt auch die für die nächsten Jahre angekündigten Schritte, den gesetzgeberischen Rahmen

dort, wo notwendig, anzupassen, dann zunächst wettbewerbsfähige Lösungen für den ÖPNV zu entwickeln und 2028 den weltweit größten zusammenhängenden Betriebsbereich für autonomes Fahren anbieten zu können. Die bisherigen Anstrengungen der Bundesregierung, Deutschland zu einem Leitmarkt für autonomes Fahren zu machen, reichen aus Sicht des Bundesrates noch nicht aus. Für den Übergang von einzelnen Erprobungen zu einem Regelbetrieb und den Hochlauf des autonomen Fahrens sind weitere gemeinsame Anstrengungen bei diesem zentralen industriepolitischen Zukunftsfeld erforderlich. Die Verkehrsministerkonferenz hat bereits Empfehlungen ausgesprochen. Der Bundesrat bekräftigt die Bereitschaft der Länder, das autonome Fahren zeitnah gemeinsam mit dem Bund voranzubringen und fordert die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den Ländern zügig alle Aktivitäten zur Errichtung von Modellregionen zu bündeln und – wie bereits angekündigt – einen Übergang von der Erprobung zum Regelbetrieb zu forcieren.

Der jüngste Förderaufruf der Bundesregierung wird begrüßt. Gleichwohl ist eine ausschließliche Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen wie auch eine starke Zersplitterung der Fördermittel in Einzelprojekte nicht zielführend, um einen Hochlauf autonomer Mobilitätslösungen in absehbarer Zeit zu erreichen.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung,

1. die bestehenden Förderprogramme, aus denen auch Projekte zum autonomen Fahren gefördert werden können, zu bündeln, um eine Zersplitterung knapper Mittel zu vermeiden, und auf die Förderung von wenigen Modellregionen in Deutschland für autonomes Fahren im öffentlichen Personennahverkehr und in der Logistik zu konzentrieren; um eine möglichst breite künftige Anwendung zu ermöglichen, sollten sie einerseits Lösungen für den urbanen, andererseits Lösungen für den ländlichen Raum abbilden;

2. sicherzustellen, dass bestehende Erfahrungen aus nationalen und internationalen Kooperationsprojekten, auch zur Umsetzung von Erklärungen über grenzüberschreitende Test- und Betriebsfelder, weiter strategisch unterstützt und vorangetrieben werden;

3. sicherzustellen, dass mit der Förderarchitektur nicht nur der Erprobungsbetrieb und damit verbundene Forschungsprojekte gefördert werden, sondern explizit der Übergang in den Regelbetrieb in den Blick genommen wird, indem insbesondere Investitionen in Fahrzeugflotten, Leitstellen und Infrastruktur sowie eine befristete Betriebskostenunterstützung berücksichtigt werden; hierbei sind

gezielte Förderinstrumente zu Markteinführung und Hochlauf autonomer, klimaneutraler und energieeffizienter Mobilitätslösungen vorzusehen, um durch Nachfrageimpulse die wirtschaftliche Tragfähigkeit und schnelle Diffusion entsprechender Angebote zu ermöglichen;

4. rechtliche und regulatorische Hemmnisse für die Skalierung autonomer Fahrzeuge abzubauen, um den Übergang in einen verkehrssicheren Regelbetrieb zu erleichtern und Zulassungsverfahren, wo möglich, zu bündeln;

5. die Öffnung des Erprobungsbetriebes nach § 1i Straßenverkehrsgesetz für die Einbindung von Erprobungen in bestehende Betriebsabläufe auch unter Betrachtung der Verkehrssicherheit zu prüfen; aufgrund des vorgeschriebenen ausschließlichen Erprobungsbetriebes können insbesondere im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste Erprobungsprojekte noch nicht in die Betriebsabläufe eingebunden werden;

6. zu prüfen, ob die Verarbeitung sensibler Fahrzeug- und Sensordaten ausschließlich auf europäischem Rechtsraum sichergestellt werden kann und wie klare Leitplanken ausgestaltet werden können für den Einsatz außereuropäischer Technologieanbieter im bestehenden Rechtsrahmen, um Datenschutz, Datensouveränität und Datensicherheit wirksam durchsetzen zu können; europäische Wertschöpfung und Sicherheitsstandards sollten dabei besondere Berücksichtigung finden;

7. sich auf europäischer Ebene für die Weiterentwicklung eines klaren und innovationsfreundlichen Rahmens für standardessenzielle Patente einzusetzen, um Planungssicherheit zu erhöhen und Kostenrisiken zu begrenzen;

8. die Entwicklung und den Einsatz autonomer Mobilität gezielt zu fördern, um eine wettbewerbsfähige europäische Wertschöpfungskette für autonome Fahrfunktionen und dabei auf Klimaneutralität und Energieeffizienz ausgelegte sowie auf künstliche Intelligenz basierte Mobilitätssysteme aufzubauen und zugleich die Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero zu erhöhen;

9. bei der Anpassung beziehungsweise Einführung von Regelungen im Zusammenhang mit autonom fahrenden Fahrzeugen stets dafür Sorge zu tragen, dass die Handlungsfähigkeit der Polizei in vollem Umfang gewährleistet ist und die Belange der Verkehrssicherheit Priorität genießen.

Begründung:

Zu den Nummern 1 bis 3:

Nachdem in Deutschland bereits eine Vielzahl erfolgreicher Pilot- und Forschungsprojekte durchgeführt wurden und werden, besteht nunmehr dringender Handlungsbedarf, um einen wirtschaftlich tragfähigen Regelbetrieb und eine damit einhergehende Skalierbarkeit zu erreichen. Die Handlungsbedarfe für Modellregionen sind klar: Die Herausforderungen liegen in der Fragmentierung, unklarer Finanzierung und mangelnder Standardisierung. Ohne gezielte Nachfrageimpulse und geeignete Finanzierungsinstrumente bleibt ein großskalierter Markthochlauf aus. Darüber hinaus bestehen weiterhin regulatorische Hemmnisse, insbesondere bei Genehmigungsverfahren und Typzulassungen, die eine schnelle Skalierung erschweren. Vor dem Hintergrund zunehmender globaler Technologiekonkurrenz ist es zudem erforderlich, die technologische Souveränität Europas zu stärken und den Aufbau eigener Wertschöpfungsketten im Bereich autonomer Mobilität aktiv zu fördern.

Der Bundesrat hält es für zielführend, die bestehenden Einzelinteressen der Länder zusammenzuführen und die knappen Ressourcen klar zu bündeln, um Deutschland zu einem Leitmarkt für autonomes Fahren zu entwickeln und in der Zukunft gemeinsam von dieser Entwicklung zu profitieren.

Zu Nummer 4:

Daneben bestehen weiterhin rechtliche und regulatorische Hemmnisse, die einer breiten Einführung autonomer Fahrzeuge entgegenstehen. Die bestehenden Regelungen sollten deshalb konsequent daraufhin überprüft und weiterentwickelt werden, ob sie den regulatorischen Rahmen für einen sicheren und zugleich innovationsfreundlichen Regelbetrieb gewährleisten.

Zu Nummer 5:

Auch die gegenwärtigen Anforderungen an den ausschließlichen Erprobungsbetrieb erschweren insbesondere im Bereich der Logistik die Integration autonomer Fahrzeuge in reale Betriebsabläufe. Für eine belastbare Bewertung der Praxistauglichkeit autonomer Systeme ist es jedoch erforderlich, diese unter alltäglichen Betriebsbedingungen einzusetzen. Daher sollte geprüft werden, wie bestehende Regelungen so weiterentwickelt werden können, dass Erprobung und betriebliche Nutzung in einem angemessenen und sicheren Rahmen miteinander verbunden werden können.

Zu Nummer 6:

Autonome Fahrzeuge sind in besonderem Maße auf die Verarbeitung großer Datenmengen angewiesen. Dabei entstehen sensible Fahrzeug-, Bewegungs- und Sensordaten, deren Schutz für die Akzeptanz dieser Technologie von zentraler Bedeutung ist. Die Datenverarbeitung sollte daher grundsätzlich im europäischen Rechtsraum erfolgen und hohen europäischen Datenschutz- und Sicherheitsstandards unterliegen. Gleichzeitig bedarf es klarer Vorgaben für den Einsatz außereuropäischer Technologieanbieter, um Datensouveränität, Cybersicherheit und die Kontrolle über kritische Mobilitätsinfrastrukturen nachhaltig zu gewährleisten.

Zu Nummer 7:

Für die wirtschaftliche Entwicklung autonomer Mobilität gewinnen zudem Fragen des geistigen Eigentums und der Lizenzierung standardessenzieller Patente zunehmend an Bedeutung. Ein transparenter, vorhersehbarer und innovationsfreundlicher europäischer Rechtsrahmen kann dazu beitragen, Rechtsunsicherheiten zu reduzieren, Investitionen zu fördern und Kostenrisiken für Unternehmen zu begrenzen.

Zu Nummer 8:

Schließlich sollte die Förderung autonomer Mobilität konsequent mit dem Ziel verknüpft werden, eine wettbewerbsfähige europäische Wertschöpfungskette für autonome Fahrfunktionen, Klimaneutralität, Energieeffizienz, künstliche Intelligenz, Softwareplattformen, Sensorik und digitale Mobilitätsdienste aufzubauen. Dies stärkt die technologische Souveränität Europas, sichert hochwertige Arbeitsplätze und ermöglicht es Deutschland und Europa, eine führende Rolle in einem globalen Zukunftsmarkt einzunehmen. Darüber hinaus kann die zunehmende Automatisierung des Straßenverkehrs durch die Reduzierung menschlich verursachter Fehler einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erreichung der Ziele der Vision Zero leisten.

Zu Nummer 9:

Die Regelungen zum autonomen Fahren sind stets so auszugestalten, dass sich keine negativen Interferenzen mit dem gesetzlichen Auftrag der Polizei ergeben und diese ihre Aufgaben umfassend erfüllen kann.

Auch hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit wird im autonomen Fahren großes Potenzial gesehen. Zugleich darf die Verkehrssicherheit durch autonomes Fahren nicht gefährdet werden. Der Anspruch auf Unverletzlichkeit von Leib und Leben ist in diesem Zusammenhang vorrangig vor wirtschaftlichen Interessen zu beachten.