

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Ulla Jelpke, Sabine Leidig, Dr. Petra Sitte und der Fraktion DIE LINKE.

Zukunft des autonomen Automobils

Verschiedene Medien berichten immer wieder über die aktuellen Entwicklungen autonomer Fahrzeuge und vor allem autonomer Personenkraftwagen, die am Straßenverkehr teilnehmen oder zukünftig teilnehmen sollen. Aktuell berichtet das Nachrichtenmagazin „stern“ in der Ausgabe vom 28. Mai 2014 unter dem Titel „Big Brother am Lenkrad“ über die fortgeschrittenen Überlegungen der Bundesregierung und der Automobilindustrie in Richtung autonomes Fahren. Ebenso findet sich auf der Internetseite des Nachrichtenmagazins „stern“ ein Blogbeitrag, in dem unter dem Titel „Autolobby auf Autopilot“ über weitere Pläne ergänzend berichtet wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis zu welchen Geschwindigkeiten sollte autonomes Fahren nach Ansicht der Bundesregierung zukünftig erlaubt sein?
 - a) Wird dabei nach autonomen und teilautonomen Systemen unterschieden, bzw. danach, wie stark ein Fahrer eingreifen muss?
 - b) Was soll nach Ansicht der Bundesregierung das autonom fahrende Auto bei einem Überschreiten der entsprechenden Höchstgeschwindigkeit unternehmen?
2. Soll nach Ansicht der Bundesregierung der Grad der Autonomisierung entsprechend der Straßenverkehrsverhältnisse, äußeren Einflüssen wie Wetter, womöglich der Fahrtüchtigkeit oder Müdigkeit des Fahrers, Fahrmanövern, bei bestimmtem Straßenverlauf oder Art der Straße (Autobahn, Landstraße, innerstädtischer Verkehr) oder anderem (bitte angeben) entsprechend skaliert werden?

Wenn ja, auf welche Art und Weise will die Bundesregierung ein entsprechendes Regelungswerk erarbeiten und umsetzen?

Wenn nein, warum nicht?
3. Welche Partei (Auto-, Software-, Hardwarehersteller, Fahrer, Halter) soll in welchem Fall nach Ansicht der Bundesregierung eine potenzielle (Teil-)Haftung übernehmen?
4. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Annahme einer (Teil-)Haftung des Softwareherstellers grundlegend zu bejahen?
5. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich unterschiedlicher Haftungsregelungen je nachdem, ob die Fahrt des autonomen oder teilautonomen Fahrzeugs im öffentlichen, halböffentlichen oder privaten Raum stattfindet?

6. Welchen Entwicklungsgrad müssen autonom handelnde Maschinen aus Sicht der Bundesregierung erreicht haben, um Ihnen das Recht zuzugestehen, die Entscheidung über eine sie höchstwahrscheinlich selbst vernichtende Handlung zu überlassen?
7. Welche Vor- und Nachteile hätte ein solches System aus Sicht der Bundesregierung?
8. Soweit ein autonom fahrendes Fahrzeug in die Situation kommt, nur noch darüber entscheiden zu können, welcher Verkehrsteilnehmer verletzt wird, wie sollte sich das autonome Fahrzeug nach Ansicht der Bundesregierung verhalten (bitte mit Begründung)?
9. Ist die Bundesregierung der Ansicht, ein autonom fahrendes Fahrzeug sollte den eigenen Fahrer zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer verletzen dürfen?
10. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass es ein Verkaufshindernis ist, wenn das autonome Fahrzeug den eigenen Fahrer zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer verletzen könnte (bitte mit Begründung)?
11. Sollte aus Sicht der Bundesregierung zwingend allgemein bekannt sein, ob ein autonomes Fahrzeug die Verletzung der eigenen Insassen bis hin zum Tod akzeptiert oder sollte dies aus Sicht der Bundesregierung zwingend nicht bekannt sein (bitte mit Begründung)?
12. Welches Gremium bzw. welche Organisation sollte nach welchen Kriterien aus Sicht der Bundesregierung die Entscheidungskriterien des autonomen Fahrzeugs für den Notfall überprüfen und ggf. zulassen?
13. Nach welchen Entscheidungskriterien muss ein autonom fahrendes Fahrzeug nach Ansicht der Bundesregierung in Notfällen agieren?
14. In welchen Fällen darf ein Computerprogramm aus Sicht der Bundesregierung über Leben und Tod von Menschen entscheiden?
15. Sollten Computerprogramme und autonome Maschinen aus Sicht der Bundesregierung so gestaltet sein, dass sie den Tod eines Menschen um keinen Preis akzeptieren (bitte mit Begründung)?
Welche Vor- und Nachteile hätte ein solches System aus Sicht der Bundesregierung?
16. Lässt sich aus Sicht der Bundesregierung ein autonomes Auto konstruieren, das am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt, aber bautechnisch bedingt nicht in Verkehrsunfälle verwickelt werden kann, und was wären die Rahmenbedingungen für solch ein Auto?
17. Seit wann findet der Runde Tisch „Automatisiertes Fahren“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur statt?
18. Wer hat den Runde Tisch initiiert, und warum?
19. Bis wann soll der Runde Tisch beendet sein, und welche Themen sollen bis dahin behandelt worden sein (ggf. mit welchem Ergebnis)?
20. Bis wann sollen die jeweiligen Arbeitsgruppen beendet sein, und welche Themen sollen bis dahin behandelt worden sein (ggf. mit welchem Ergebnis)?
21. Welche Unternehmen und Verbände (bitte einzeln auflisten) haben an der ersten Sitzung teilgenommen?
22. Welche Unternehmen und Verbände haben an späteren Sitzungen teilgenommen (bitte einzeln auflisten)?

23. Welche Unternehmen und Verbände haben an welchen Arbeitsgruppensitzungen wann teilgenommen, und wie war die jeweilige Tagesordnung?
24. Wer leitet den Runden Tisch und die Arbeitsgruppensitzungen (bitte einzeln aufschlüsseln)?
25. Welches sind die „einschlägigen Forschungseinrichtungen“ (Bundestagsdrucksache 18/815, Antwort auf die Schriftliche Frage 102, S. 72), und an welchen Sitzungen der Arbeitsgruppen und des Runden Tisches nahmen diese teil?
26. Welche weiteren Treffen sind geplant, welche Tagesordnungspunkte werden aufgerufen, und wer wird zu den entsprechenden Treffen eingeladen?
27. Was sind die Positionen der Vertreter der Bundesregierung am Runden Tisch und den einzelnen Arbeitsgruppen bezüglich welcher Themen bzw. Fragestellungen?
28. Welche Ergebnisse hat der Runde Tisch bereits erarbeitet (bitte Protokolle bzw. Resümees anfügen)?
29. Welche Ergebnisse haben die Arbeitsgruppen bereits erarbeitet (bitte Protokolle bzw. Resümees anfügen)?
30. Welche weiteren Verabredungen wurden bei dem Runden Tisch oder den Arbeitsgruppen vereinbart?
31. Welche Agenda liegt dem Runden Tisch und den Arbeitsgruppen zugrunde?
32. Nahm der Runde Tisch oder einzelne Arbeitsgruppen Einfluss auf die Auswahl von Themen für Forschungsaufträge oder die forschenden Gesellschaften?
33. Welche internationalen Regelungen stehen aus Sicht der Bundesregierung der Teilnahme eines autonom fahrenden Fahrzeugs am Straßenverkehr entgegen?
34. Welche binationalen Regelungen stehen aus Sicht der Bundesregierung der Teilnahme eines autonom fahrenden Fahrzeugs am Straßenverkehr entgegen?
35. Welche europäischen Regelungen stehen aus Sicht der Bundesregierung der Teilnahme eines autonom fahrenden Fahrzeugs am Straßenverkehr entgegen?
36. Welche nationalen Regelungen stehen aus Sicht der Bundesregierung der Teilnahme eines autonom fahrenden Fahrzeugs am Straßenverkehr entgegen?
37. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine möglichst internationale Harmonisierung der betreffenden Rechtsrahmen sinnvoll (bitte begründen)?
38. Setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür ein, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Union selbstständig entscheiden dürfen, ob autonome Fahrzeugen am Straßenverkehr teilnehmen dürfen oder nicht (bitte begründen)?
39. Welche Stellen in der Bundesregierung, den Bundesministerien oder Bundesbehörden sind mit der Forschung, Forschungsauswertung, Technikfolgenabschätzung und gegebenenfalls Prüfung von selbstfahrenden Fahrzeugen bisher befasst gewesen, und wie sind die Zuständigkeiten geregelt?
40. Gibt es spezielle Ansprechpartner für Forschung, Industrie und mögliche Nutzer selbstfahrender Fahrzeuge, und wenn ja, welche sind dies?

41. Gibt es eine grundsätzliche Strategie der Bundesregierung, bzw. welche grundsätzlichen Positionen, Überlegungen und Planungen der Bundesregierung bzw. einzelner Bundesministerien gibt es zu selbstfahrenden Fahrzeugen?
42. Gibt es eine Position oder Strategie der Bundesregierung oder zumindest Überlegungen für die Förderung der Einführung einer kommerziellen oder privaten Nutzung von selbstfahrenden Fahrzeugen, und wenn ja, welche?
43. Was sind die Ergebnisse bzw. Kernaussagen der auf Bundestagsdrucksache 18/815 als Antwort auf die Schriftliche Frage 101 (S. 70) aufgeführten Forschungsaufträge und deren Unterprojekten?
44. Aus welchen Gründen entschied sich die Bundesregierung für die Vergabe der Forschungsaufträge?
45. Wer wurde mit den Forschungsprojekten jeweils beauftragt?
46. Inwieweit wurde die Automobilindustrie oder die Versicherungswirtschaft in die Themensetzung, Durchführung und Auswahl der durchführenden Organisation der Forschungsaufträge mit einbezogen?
47. Was ist mit dem „sogenannte[n] sichere[n] Zustand“ gemeint, der als Begriff in dem Forschungsvorhaben „Risikobewertung unterschiedlicher Umsetzungsszenarien des Überführens eines automatischen Fahrzeuges in den sogenannten sicheren Zustand“ genannt wird?
48. Gibt es Planungen für weitere Forschungsaufträge?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
49. Hat die Bundesregierung in der Vergangenheit die Entwicklung von selbstfahrenden Fahrzeugen in Deutschland gefördert, und wenn ja, mit welchen Mitteln?
50. Mit welchen Mitteln gedenkt die Bundesregierung in Zukunft die Entwicklung von selbstfahrenden Fahrzeugen zu fördern?
51. Auf Basis welcher strategischen Überlegungen wurden die Forschungsaufträge jeweils vergeben bzw. sollen vergeben werden?
52. Welche Studien zur Technikfolgenabschätzung von selbstfahrenden Fahrzeugen sind der Bundesregierung außerdem bekannt?

Berlin, den 7. Juni 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion