

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Roland Claus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/3957 –**

Geplante Teststrecke für selbstfahrende Autos

Vorbemerkung der Fragesteller

In einem Interview mit der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ (FAZ) vom 26. Januar 2015 („Bald Teststrecke für selbstfahrende Autos“) erläutert der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, seine Pläne, auf einem Teilstück der Autobahn 9 eine Teststrecke für selbstfahrende und teil selbstfahrende Fahrzeuge einzurichten. Die Strecke solle „technisch so ausgerüstet werden, dass es dort zusätzliche Angebote der Kommunikation zwischen Straße und Fahrzeug wie auch von Fahrzeug zu Fahrzeug geben werde“.

1. Um welchen Streckenabschnitt handelt es sich genau?
2. Nach welchen Kriterien wurde die Teststrecke ausgewählt, und welche anderen Strecken waren in der Diskussion?
3. Wurden auch andere Bundesländer gefragt, ob sie eine solche Teststrecke einrichten möchten?
Wenn ja, wann und welche?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Testfeld soll auf der BAB 9 in Bayern eingerichtet werden. Bei der BAB 9 handelt es sich um eine hochbelastete Autobahn, die Metropolregionen miteinander verbindet. Sie ist auf zahlreichen Abschnitten mit moderner Verkehrsbeeinflussung ausgestattet, die von einer leistungsfähigen Verkehrsrechnerzentrale gesteuert werden.

4. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen aus dem Bundesland Baden-Württemberg (vgl. FAZ vom 27. Januar 2015; „Teststrecke für selbstfahrende Autos in Baden-Württemberg“), ebenfalls eine solche Teststrecke einrichten zu wollen?

Die Einrichtung eines weiteren Testfelds war und ist seitens der Bundesregierung derzeit nicht vorgesehen. Es wurde aber gleichzeitig angeboten, bei künftigen Projekten eine Einbindung des Landes Baden-Württemberg zu prüfen und so die bewährte enge Zusammenarbeit weiter auszubauen. Erprobungsfahrten von Fahrzeugen mit unterschiedlichen Automatisierungsgraden sind bereits heute möglich.

5. Ist die Bundesregierung bereit, eine zweite und ggf. weitere entsprechende Strecken einzurichten und zu unterstützen (bitte begründen)?
6. Welche Voraussetzungen an die Infrastruktur stellt die Einrichtung einer solchen Teststrecke?
7. Wie soll die Einrichtung der benötigten Infrastruktur finanziert werden?
8. Wie hoch werden voraussichtlich die Kosten für die Einrichtung einer solchen Teststrecke sein?

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einrichtung eines weiteren Testfeldes ist derzeit nicht beabsichtigt. Aktuell werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit allen Beteiligten, u. a. auch mit der Deutschen Automobilindustrie, Details zur Ausstattung des Testfeldes abgestimmt. Erst nach Abschluss dieser Diskussion können die voraussichtlichen Kosten für die Ausstattung des Testfeldes genannt werden. Eine Finanzierung der erforderlichen Straßengrundausrüstung wird mit entsprechenden Haushaltsmitteln erfolgen.

9. Welche technischen Anforderungen werden an die dort fahrenden autonomen oder teilautonomen Fahrzeuge gestellt?
11. Welche weiteren Voraussetzungen (zum Beispiel Anforderungen an den Fahrer, die Versicherung, Nachweis für eine unbedenkliche Teilnahme am Straßenverkehr usw.) werden an die dort fahrenden autonomen oder teilautonomen Fahrzeuge gestellt?

Die Fragen 9 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erprobung von Fahrzeugen, hier von Fahrzeugen, die ein automatisiertes Fahren technisch ermöglichen, ist für die Fahrzeughersteller bereits heute in Deutschland unter den Voraussetzungen von § 19 Absatz 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung möglich. Die entsprechenden Fahrzeugsysteme müssen entweder übersteuerbar oder abschaltbar ausgestaltet sein. Handelt es sich nicht um ein Erprobungsfahrzeug, sondern um ein typgenehmigtes Fahrzeug, das nachträglich verändert wird, dann besteht immer noch die Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme durch die Länder.

10. Müssen die autonomen oder teilautonomen Fahrzeuge in der Lage sein, außerhalb der Teststrecke (bzw. der entsprechend eingerichteten Infrastruktur) am Straßenverkehr teilnehmen zu können?

Ja.

12. Welche Haftungsregelungen finden im Falle eines Unfalls mit einem autonomen oder teilautonomen Fahrzeug Anwendung?

Es gelten unverändert die allgemeinen haftungsrechtlichen Regelungen.

13. Welchen Austausch zur Teststrecke hat es wann zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem betroffenen Bundesland sowie den Kommunen in der Umgebung der Teststrecke gegeben?

Nach Abschluss erster konzeptioneller Überlegungen wurde die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr im Sommer 2014 über Überlegungen zur Errichtung einer Pilotanlage zur Falschfahrerwarnung auf dem Testfeld informiert. Auch in der weiteren Projektentwicklung war und wird eine Einbindung der zuständigen Bayerischen Behörden in das Projekt gewährleistet.

14. In welcher Form sollen Fahrer nicht autonomer oder teilautonomer Fahrzeuge über die Teilnahme zu Testzwecken von autonomen oder teilautonomen Fahrzeugen am Straßenverkehr informiert werden?

Welche Möglichkeiten haben diese Fahrer, nicht Teil des Tests autonomer Fahrzeuge zu werden?

Informationen zum digitalen Testfeld Autobahn werden über verschiedene Kommunikationskanäle und Hinweistafeln erfolgen.

15. Wie erfolgt die Abstimmung und Koordinierung zwischen dem Runden Tisch „Automatisiertes Fahren“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zukunft des autonomen Automobils“ auf Bundestagsdrucksache 18/2215) und der High Level Group „Cars & Data“ (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 43 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 18/2976), die sich mit ähnlichen Fragestellungen befasst?

Die Aktivitäten werden durch das zuständige Fachreferat koordiniert.

16. Mit welchem Ziel wurde die High Level Group „Cars & Data“ gegründet?
17. Warum wurde diese High Level Group gegründet, obwohl es bereits den Runden Tisch gibt?
18. Welche Fragen sollen in der High Level Group erörtert werden, die nicht im Rahmen des Runden Tisches geklärt werden können?

Die Fragen 16 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Runde Tisch befasst sich mit dem Übergang von teil- zum hochautomatisierten Fahren. Die High Level Group beschäftigt sich mit übergreifenden

Fragstellungen zu den Themen Datenschutz und Datensicherheit (einschließlich Car-2-Car und Car-2-X-Kommunikation).

19. Welche Personen welcher Unternehmen und aus der Wissenschaft sind Mitglied der High Level Group, und warum wurden diese jeweils ausgewählt?

Die High Level Group setzt sich aus Vertretern von Automobil- und Zulieferindustrie, deutschen Wirtschaftsunternehmen und Forschungsinstitutionen zusammen. Die High Level Group dient dem breiten Dialog zwischen der Bundesregierung, der deutschen Industrie und Wissenschaft zum Thema Cars & Data.

20. Wann ist das nächste Treffen der High Level Group angesetzt, und welches werden die Themen dort sein, und wie sind dessen Vorhabenplanungen für das Jahr 2015 und die Folgejahre?

Termine und Agenda sind noch offen.

21. Welche oberste Hierarchieebene vertritt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur jeweils bei den Sitzungen des Runden Tisches und bei der High Level Group?

Das Plenum des Runden Tisches Automatisiertes Fahren wird vom zuständigen Unterabteilungsleiter des BMVI geleitet. Die Leitung der High Level Group wird vom zuständigen Staatssekretär wahrgenommen.

22. Wie hoch ist der Bewirtungskostenanteil pro Kopf bei einer Sitzung des Runden Tisches und bei einer Sitzung der High Level Group?

Der Bewirtungskostenanteil richtet sich nach einer hausinternen Richtlinie des BMVI auf Grundlage der Bundeshaushaltsordnung (BHO).